



Innhold

Forord	4
1.0 Om selskapet	6
1.1 Om selskapet	6
1.2 Formål	6
1.3 Styret	6
2.0 Økonomi	7
Styrets beretning	10
Årsregnskap	13
3.0 Passasjerer og mobilitetstilbud	22
3.1 Reisetatistikk	23
3.1.2 Detaljert statistikk	24
3.2 Avtaler med busselskap, drosjer, båtselskap og mikromobilitetselskap	26
3.3 Rutetilbudet	28
3.4 Båtruter	31
3.5 Drosjer	31
3.6 Bestillingstransport	32
3.7 AKT Svipp	32
3.8 Bysykler og sparkesykler	33
4.0 Skoleskyss	34
4.1 Samarbeid med kommunene om skoleskyss	35
4.2 Ordinær skoleskyss	35
4.3 Trafikksikker skolevei – kommunale vedtak	38
4.4 Spesialtransport av elever til grunnskoler og videregående skoler	39
5.0 Infrastruktur	40
5.1 Infrastruktur	45
6.0 Miljø	44
6.1 Reduksjon i klimagassutslipp fra bussdriften på 20 prosent	45
6.2 Gradvis elektrifisering av bussparken fortsetter å gi miljøgevinster	46
6.3 Elbusser gir miljøgevinster i form av redusert trafikkstøy	46
6.4 Elektriske rutebåter reduserer klimagassutslipp i Kristiansandsområdet	47
7.0 Informasjon og salg	48
7.1 Kommunikasjonsstrategi	49
7.2 Kampanjeresultater	49
7.3 Kundesenteret i AKT	53
7.4 Billettcontroller	53
7.5 Kundetilfredshetsmålinger	54
7.6 Publikumsinformasjon	55
7.6.1 AKT.NO	55
7.6.2 Reiseplanlegger i akt reise og akt.no	56
7.6.3 Antall forespørsler/søk i reiseplanleggertjenestene	57
8.0 Prosjekter og FoU	60
8.1 TET Digital	61
8.2 AKT Salg	61
8.3 AKT Svipp - forundersøkelse av nye mobilitetsløsninger for eldre	61
8.4 Purist - samkjøring i kombinasjon med kollektivtransport i urale områder	62
8.5 MOVE	62
9.0 Organisasjon	60
9.1 Organisasjonen	61
9.2 HR/Personal	61
9.3 Ligestillingsredegjørelse	63
9.4 Hvordan AKT arbeider for likestilling og mot diskriminering	65

24 000 000
REISER
PÅ AGDER
I 2025

2025 har vært et år preget av vekst, utvikling og viktige veivalg for Agder kollektivtrafikk (AKT). Vi ser nå tydelige tegn til at mobilitetstilbudet igjen styrker sin posisjon i Agder. Med 24 millioner reiser i løpet av året og en samlet vekst på nær 10 prosent, bekrefter dette at stadig flere velger bærekraftige mobilitetsløsninger i hverdagen.

Samtidig har vi i 2025 fortsatt å arbeide målrettet med å utvikle et mer helhetlig mobilitetstilbud. Gjennom utvidelse av mikromobilitet, videreutvikling av bestillingstjenester som AKT Svipp og forbedringer i rutetilbudet, tar vi steg i retning av et mer fleksibelt og tilgjengelig transportsystem for hele fylket. Dette er avgjørende for å møte ulike behov – både i byområder og i distriktene.

Miljøarbeidet har også gitt konkrete resultater. Økt elektrifisering av bussparken og innføring av elektriske båter har bidratt til betydelige reduksjoner i klimagassutslipp og lokale miljøbelastninger. Dette understreker kollektivtrafikkens rolle som et sentralt virkemiddel i det grønne skiftet, og vår ambisjon om å bidra til en mer bærekraftig utvikling i Agder.

Parallelt har vi arbeidet systematisk med å styrke inntektsgrunnlaget og sikre bærekraftig drift. Økt kontrollvirksomhet, justering av gebyrsatser og målrettet kommunikasjon har bidratt til bedre balanse mellom passasjervekst og billettinntekter. Samtidig har vi fortsatt å utvikle kundedialogen og informasjonsarbeidet, med tydeligere merkevarebygging og økt tilstedeværelse i digitale kanaler.

Internt har organisasjonen gjennomført et arbeid knyttet til arbeidsmiljø, sykefravær og kulturutvikling. Resultatene viser en betydelig reduksjon i sykefraværet og stabile, gode resultater i medarbeiderundersøkelser. Dette er viktig for å sikre en robust organisasjon som evner å levere gode tjenester til innbyggerne.

2025 har også vært et år der vi har posisjonert oss for fremtiden. Gjennom eierskap i TET Digital, utvikling av nye teknologiske løsninger og planlegging av nye lokaler, legger vi grunnlaget for videre innovasjon og effektiv drift. Samtidig vil økt digitalisering, nye kundebehov og strammere økonomiske rammer stille oss overfor krevende prioriteringer i årene som kommer.

AKT har en tydelig rolle i utviklingen av Agder som region. Vår oppgave er ikke bare å transportere mennesker, men å bidra til bærekraftige samfunn og gode hverdagsreiser for innbyggerne. Det ansvaret tar vi på alvor.

Vi vil takke våre eiere, samarbeidspartnere, operatører og ikke minst ansatte i AKT for innsatsen i 2025. Sammen skal vi fortsette arbeidet med å utvikle et attraktivt, effektivt og bærekraftig mobilitetstilbud for hele Agder.



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

1.1 OM SELSKAPET

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

1.2 FORMÅL

AKT er mobilitetsselskapet for Agder. Selskapets samfunnsoppdrag og formål er å tilby kollektiv persontransport og relaterte transporttjenester, gi informasjon til befolkningen om tilbudet og yte tjenester relatert til dette. Selskapet skal primært ikke selv utføre transporttjenester, men kjøpe slike tjenester fra eksterne tjenesteleverandører. Selskapet skal i henhold til sin formålsparagraf ikke utbetale utbytte, men bidra med sine midler til best mulig mobilitetstilbud. Forretningskontoret er beliggende i Kristiansand med underavdelinger på andre lokasjoner.

1.3 STYRET

AKT sitt styre består av 8 medlemmer og er valgt av selskapets generalforsamling. Styret i AKT bestod ved utgangen av 2025 av følgende personer:

1. Solveig Løhaugen, styreleder
2. Endre Angelvik, nestleder
3. Benedichte Limmestad Hellestøl
4. Beate Marie Johnsen
5. Unni Nilsen Husøy
6. Fredrik Jensen
7. Erik Spieler
8. Ståle Sætre, ansattes representant

Vararepresentanter:

1. Odd Nordmo
2. Oda Oline Omdal
3. Oda Sofie Lieng Pettersen
4. Neda Blakstad
5. Anne Siri Skomedal, observatør for ansatte



I 2024 ble det inngått en Byvekstavtale som sikrer langsiktig finansiering og opprettholdelsen av rutetilbudet.

ÅRSRESULTAT 2025

Driftsinntekter	1 216 833 448
Driftskostnader	1 223 602 230
Driftsresultatet	- 6 768 782
Årsresultat	- 1 852 383

ØKONOMI

Selskapet hadde i 2025 driftsinntekter på kr. 1 216 833 448,-. Driftskostnadene var kr. 1 223 602 230,- og driftsresultatet negativt med kr. 6 768 782,-. Selskapets årsresultat for 2025 ble kr. 1 852 383,-.

Kollektivtrafikken finansieres av fylkeskommunen og statlige byvekstmidler. I tillegg utgjør billettinntekter 235,6 MNOK. Byvekstavtalen bidro med 147 810 406,- til drift av kollektivtrafikken i 2025. Noe av dette er også midler fra tidligere belønningsavtale. Av totalt tilskudd fra byvekstavtalen ble 24 151 200,- benyttet til å videreføre lavere billettpriser i Kristiansandsregionen.

AKT har over lengre tid opprettholdt en høy ruteproduksjon for å oppfylle målsetningen i belønningsavtalene om nullvekst i biltrafikk. Det har gjort at selskapet har hatt et stort årlig underskudd på ca. 20 MNOK i flere år. Dette ble finansiert av tidligere oppspart egenkapital som kom som følge av et tidligere skattekrav som bortfalt i 2018 og har vært en bevisst strategi fra selskapets styre i påvente av langsiktig finansiering.

I 2024 ble det inngått en Byvekstavtale som sikrer langsiktig finansiering og opprettholdelsen av rutetilbudet. For 2025 ble resultatet positivt. Målsettingen til AKT er ikke å generere overskudd, men gå i balanse over tid.

I 2024 var det en liten tilbakegang i antall passasjerer med kollektivtrafikk i forhold til en stor vekst i 2023. For 2025 ser vi igjen en stor vekst på ca. 9% i Kristiansandsområdet og 6% for hele Agder. Den kraftige oppgangen i Kristiansand kan til dels tilskrives innføring av flere bomstasjoner i Kristiansand. Det var også en større endring i rutenettet i oktober 2025 som også bidro til vekst. Kollektivtrafikken i Kristiansand opplever nå utfordringer med kapasitet og har mange fulle busser i rushtiden. Innsetting av 3 leddbusser hjelper noe på de tyngste linjene, men det mangler fortsatt kapasitet.

Kostnadsveksten i busskontraktene har stort sett hvert i tråd med deflator, som benyttes til å justere inntektssiden gjennom tilskudd og billettpriser. Det har derfor ikke vært behov for ytterligere tilskudd fra Agder fylkeskommune i forbindelse med dette.

Inngangen til 2026 viser at det fortsatt er vekst i antall reiser i forhold til 2025.

Etter sviktende billettinntekter våren 2025, ble det satt inn tiltak i form av økt kontroll virksomhet og økte gebyrer. Dette har hatt en god effekt og den negative trenden er snudd. AKT kommer til å opprettholde en høy kontrollvirksomhet for å sikre billettinntektene fremover. Selskapet er avhengig av billettinntektene for å opprettholde et godt kollektivtilbud.

På de neste sidene kommer Agder Kollektivtrafikk AS sitt offisielle årsregnskap for 2025 bestående av styrets årsberetning, resultat, balanse og noter

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

SAMFUNNSOPPDRAG - VIRKSOMHETENS ART OG HVOR DEN DRIVES

AKT er mobilitetselskapet for Agder. Selskapets samfunnsoppdrag og formål er å tilby kollektiv persontransport og relaterte transporttjenester, gi informasjon til befolkningen om tilbudet og yte tjenester relatert til dette. Selskapet skal primært ikke selv utføre transporttjenester, men kjøpe slike tjenester fra eksterne tjenesteleverandører. Selskapet skal i henhold til sin formålsparagraf ikke utbetale utbytte, men bidra med sine midler til best mulig mobilitetstilbud. Forretningskontoret er beliggende i Kristiansand med underavdelinger på andre lokasjoner.

SELSKAPETS UTVIKLING, RESULTAT OG FORTSATT DRIFT

Selskapet hadde i 2025 driftsinntekter på kr. 1 216 833 448,-. Kundenes kjøp utgjør 235 632 895 eller 1/5 av disse. Driftskostnadene var på kr. 1 223 602 230,- med et negativt driftsresultat på kr. 6 768 782,-.

Selskapets årsresultat for 2025 ble på kr. 1 852 383,- og øker annen egenkapital som pr. 31.12.2025 er på kr. 64 326 324,-. Byvekstmidler fra Staten til utvikling av kollektivtrafikken utgjorde i 2025 MNOK 147 810 406. Av dette ble 24 151 200 benyttet til videreføring av reduserte billettpriser.

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. 31.12.2025.

MARKEDSRISIKO

Selskapet er eksponert for markedsrisiko i form av endringer i etterspørselen etter kollektivtjenester og endrede rammebetingelser og lovkrav fra myndighetene.

MOTPARTRISIKO

Det er risiko for at leverandører ikke kan oppfylle sine kontraktsforpliktelser. Denne risiko er søkt redusert ved garantier og tett oppfølging.

FINANSIELL RISIKO

Overordnet om målsetting og strategi

Selskapet er eksponert for finansiell risiko på ulike områder. Finansieringsmodell, tilskudd fra det offentlige, markedsituasjon og samfunnsoppdraget utgjør en finansiell risiko. Målsettingen er å avdempes den finansielle risikoen i størst mulig grad.

Renterisiko

Selskapet er til dels eksponert for endringer i rentenivået, da renteinntekter er en del av finansieringen av kollektivtilbudet. Det vurderes ikke å være noe risiko knyttet til valuta.

Kredittrisiko

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

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

LIKVIDITETSRISIKO

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

FORSKNINGS- OG UTVIKLINGSAKTIVITETER

Selskapet har deltatt i ett forskningsprosjekt, PURIST. Prosjektets mål er å se på bestillings-transport og samkjøring for å bedre mobiliteten i distriktene. Prosjektet er ledet av Transportøkonomisk Institutt. Selskapet har deltatt i utredningen av et pilotprosjekt for samordning av offentlig betalt bestillingstransport. Utredningen ledes av Jernbanedirektoratet på oppdrag fra Samferdselsdepartementet.

ARBEIDSMILJØ

Etter styrets oppfatning har arbeidsmiljøet i selskapet vært bra.

Selskapet sysselsatte ved årets utgang 39 personer som utgjorde 38 årsverk. Sykefraværet var i 2025 på 4,9 %, en betydelig reduksjon siden 2024 hvor sykefraværet var tett oppunder 10 %. Det har ikke blitt rapportert om skader eller ulykker på arbeidsplassen i 2025.

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

STYREFORSIKRING

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

ÅPENHETSLOVEN

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

YTRE MILJØ

Selskapets virksomhet forurenser ikke det ytre miljø utover hva som er vanlig i tilsvarende virksomheter. Det jobbes målrettet mot å få flere av regionens innbyggere til å benytte mer bærekraftig transport, samtidig som det arbeides med utslippsreducerende tiltak gjennom effektiv ruteproduksjon og mer miljøvennlig bussmateriell. Elektrifisering av en stor busskontrakt fra 1. juli 2024 har ført til en betydelig reduksjon i CO2- utslipp og tilhørende miljøkostnader. Kontrakten har fått helårseffekt i 2025.

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

Kristiansand 15. april 2026

<hr/> Solveig Løhaugen <i>Styrets leder</i>	<hr/> Endre Angelvik <i>Nestleder</i>	<hr/> Benedichte Limesand Hellestøl <i>Styremedlem</i>
<hr/> Beate Marie Johnsen <i>Styremedlem</i>	<hr/> Unni Nilsen Husøy <i>Styremedlem</i>	<hr/> Fredrik Jensen <i>Styremedlem</i>
<hr/> Erik Spieler <i>Styremedlem</i>	<hr/> Ståle Sætre <i>Styremedlem</i>	<hr/> Siv Elisabeth Wiken <i>Administrerende direktør</i>

Styrets årsberetning er signert digitalt.

NOTE	DRIFTSINNEKTER OG DRIFTSKOSTNADER	2025	2024
3	Inntekt og tilskudd fra offentlige oppdragsgivere	936 994 242	856 088 108
4	Billettinntekter	235 632 895	222 659 584
	Annen driftsinntekt	44 206 311	41 842 677
	Sum driftsinntekter	1 216 833 448	1 120 590 369
	Underleveranser og videreformidlede tilskudd	1 161 181 807	1 075 241 126
5	Lønnskostnad	35 228 624	41 476 704
6	Avskrivning på varige driftsmidler	8 047 355	5 401 249
3, 5	Annen driftskostnad	19 144 443	21 980 020
	Sum driftskostnader	1 223 602 230	1 144 099 098
	Driftsresultat	-6 768 782	-23 508 729
	FINANSINNEKTER OG FINANSKOSTNADER		
	Annen renteinntekt	8 500 833	8 601 339
	Annen finansinntekt	123 915	65 960
	Annen rentekostnad	3 583	6 913
	Netto finansresultat	8 621 164	8 660 385
	Ordinært resultat før skattekostnad	1 852 383	-14 848 344
	Resultat	1 852 383	-14 848 344
	ÅRSRESULTAT	1 852 383	-14 848 344
	OVERFØRINGER		
	Avsatt til annen egenkapital	1 852 383	0
7	Overført fra annen egenkapital	0	14 848 344
	Sum overføringer	-1 852 383	14 848 344

NOTE	EIENDELER	2025	2024
	Anleggsmidler		
	Varige driftsmidler		
6	Driftsløsøre, inventar, verktøy, kontormaskiner o.l.	24 559 694	26 868 398
	Sum varige driftsmidler	24 559 694	26 868 398
	Finansielle anleggsmidler		
	Investering i andre aksjer og andeler	2 310 680	0
	Andre langsiktige fordringer	1 477 101	1 265 002
	Sum finansielle anleggsmidler	3 787 781	1 265 002
	Sum anleggsmidler	28 347 474	28 133 400
	Omløpsmidler		
	Fordringer		
3	Kundefordringer	38 465 793	59 653 878
	Andre kortsiktige fordringer	7 522 375	11 600 477
	Sum fordringer	45 988 168	71 254 355
8	Bankinnskudd, kontanter o.l.	102 530 837	87 209 343
	Sum omløpsmidler	148 519 004	158 463 698
	SUM EIENDELER	176 866 479	186 597 098

NOTE	EGENKAPITAL OG GJELD	2025	2024
	Egenkapital		
	Innskutt egenkapital		
7, 9	Selskapskapital (1 660 aksjer á kr 100)	166 000	166 000
7	Overkurs	24 700 885	24 700 885
	Sum innskutt egenkapital	24 866 885	24 866 885
	Opptjent egenkapital		
7	Annen egenkapital	39 459 439	37 607 056
	Sum opptjent egenkapital	39 459 439	37 607 056
	Sum egenkapital	64 326 324	62 473 941
	Gjeld		
	Avsetning for forpliktelser		
10	Pensjonsforpliktelser	3 382 112	9 670 903
	Sum avsetninger for forpliktelser	3 382 112	9 670 903
	Kortsiktig gjeld		
3	Leverandørgjeld	57 678 304	60 279 665
	Skyldige offentlige avgifter	2 278 490	6 407 268
3	Annen kortsiktig gjeld	49 201 249	47 765 320
	Sum kortsiktig gjeld	109 158 043	114 452 254
	Sum gjeld	112 540 155	124 123 157
	SUM EGENKAPITAL OG GJELD	176 866 479	186 597 098

Kristiansand, 15.04.2026
Styret i Agder kollektivtrafikk AS

Solveig Løhaugen <i>Styrets leder</i>	Endre Angelvik <i>Nestleder</i>	Benedichte Limmesand Hellestøl <i>Styremedlem</i>
Beate Marie Johnsen <i>Styremedlem</i>	Unni Nilsen Husøy <i>Styremedlem</i>	Fredrik Jensen <i>Styremedlem</i>
Erik Spieler <i>Styremedlem</i>	Ståle Sætre <i>Styremedlem</i>	Siv Elisabeth Wiken <i>Administrerende direktør</i>

Styrets årsberetning er signert digitalt.

Note 1 Regnskapsprinsipper

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

Hovedregel for vurdering og klassifisering av eiendeler og gjeld

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

Omløpsmidler vurderes til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi.

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

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

Inntekter

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

Fordringer

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

Bankinnskudd, kontanter og lignende

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

Pensjoner

En ytelsesplan er en pensjonsordning som ikke er en innskuddsplan. Ved regnskapsføring av pensjon som er ytelsesplan, kostnadsføres forpliktelsen over opptjeningsperioden 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 opptjeningsperiode i den grad de overstiger 10 % av den største av pensjonsforpliktelsen og pensjonsmidlene (korridor). Virkningen av planendringer med tilbakevirkende kraft som ikke er betinget av fremtidig ansettelse, innregnes i resultatregnskapet umiddelbart. Planendringer med tilbakevirkende kraft som er betinget av fremtidig ansettelse, fordeles lineært over tiden frem til ytelsen ikke lenger er betinget av fremtidig ansettelse.

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

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

Kostnader

Kostnader regnskapsføres som hovedregel i samme periode som tilhørende inntekt. I de tilfeller det ikke er en klar sammenheng mellom utgifter og inntekter fastsettes fordelingen etter skjønnsmessige kriterier. Øvrige unntak fra sammenstillingsprinsippet er angitt der det er aktuelt.

Skatter

Selskapet er som følge av sitt formål innvilget fritak for beskatning.

Note 2 Kontraktforpliktelser

Selskapet har inngått kontrakter med busstransportører for perioden 2026-2036. Selskapet inngått kontraktforpliktelser med busstransportører for totalt 3,98 mrd kr for perioden fordelt på flere busstransportører med ulik varighet på kontraktene.

Note 3 Transaksjoner og mellomværende med nærstående parter

Resultatmessige transaksjoner med nærstående parter:

Inntekter og tilskudd	2025	2024
Rammetilskudd og vederlag fra Agder fylkeskommune	688 304 554	619 120 127
Tilskudd fra Kristiansand kommune	5 671 000	5 198 000
Skoleskyss andel kommuner (krevd inn på vegne av fylkeskommune)	113 915 263	121 852 088
Belønningsmidler	123 659 206	105 666 668
Andre tilskudd og vederlag fra kommuner	5 444 219	4 251 224
Sum inntekter og tilskudd fra nærstående parter	936 994 242	856 088 108

Kostnader	2025	2024
Husleie Kristiansand Eiendom AS	2 455 300	2 392 453
Annen kostnad lokaler til Kristiansand Kommune	55 992	63 487
Leie av anlegg fra Agder Fylkeskommune*	17 245 676	16 135 597
Sum kostnader fra nærstående parter	19 756 968	18 591 537

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

Mellomværende med nærstående parter:

Kundefordringer

Motpart	2025	2024
Agder fylkeskommune	2 239 014	2 734 552
Kristiansand kommune	10 396 974	8 045 064
Sum	12 635 988	10 779 616

Mellomværende med nærstående parter:

Leverandørgjeld

Motpart	2025	2024
Agder fylkeskommune	7 021	0
Kristiansand kommune	0	1 042 171
Sum	7 021	1 042 171

Note 4 Billetinntekter

Per virksomhetsområde	2025	2024
Billetinntekter	205 826 831	194 217 456
Godsinntekter	117 932	100 980
Provisjonsinntekter	29 688 131	28 341 148
Sum	235 632 895	222 659 584

Inntektene er opptjent i Agder fylke.

Note 5 Lønnskostnad, antall ansatte, godtgjørelser, lån til ansatte mm

Lønnskostnad	2025	2024
Lønn	29 248 230	28 707 688
Folketrygd	5 143 378	4 898 139
Pensjonskostnader	-1 617 066	5 444 764
Andre ytelser	2 454 082	2 426 112
Sum	35 228 624	41 476 704

Antall årsverk sysselsatt i regnskapsåret	40	35
---	----	----

Ytelser til ledende personer	Lønn inkl overtid	Pensjonskostnader	Annen godtgjørelse
Daglig leder	1 681 474	203 526	26 842
Styret	706 154		

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

Revisor

Det er i regnskapsåret kostnadsført kr 414 295 ekskl. mva, og kostnaden fordeler seg på kr 225 000 i lovpålagt revisjon, kr 38 000 i teknisk bistand og kr 151 295 i annen bistand.

Note 6 Varige driftsmidler

	Elbusser	Kontorutstyr	Billetterings-system	Maskiner og anlegg	Sum
Anskaffelseskost 01.01.2025	2 877 000	10 057 153	44 420 047	4 820 914	62 175 114
Tilgang kjøpte driftsmidler		509 921	8 616 835		9 126 756
Avgang	-2 877 000	-533 004			-3 410 004
Anskaffelseskost 31.12.2025	0	11 100 077	53 036 882	4 820 914	67 891 866
Akk. avskrivninger 31.12.2025	0	3 797 412	34 713 857	4 820 914	43 332 183
Bokført verdi per 31.12.2025	0	7 302 665	18 323 025	0	24 559 693

Årets avskrivninger		793 327	7 254 028		8 047 355
---------------------	--	---------	-----------	--	-----------

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

Selskapet har inngått operasjonelle husleieavtaler av ulik varighet. Kostnadsført husleie for 2025 utgjør kr 3 102 614.

Note 7 Egenkapital

Per virksomhetsområde	Aksjekapital	Overkurs	Annen egenkapital	Sum egenkapital
Egenkapital 01.01.2025	166 000	24 700 885	37 607 056	62 473 941
Årets resultat			1 852 383	1 852 383
Egenkapital 31.12.2025	166 000	24 700 885	39 459 439	64 326 324

Note 8 Bankinnskudd

Bankinnskudd, kontanter o.l. omfatter bundne skatterekksmidler med kr 1 397 076.

Note 9 Aksjonærer

Aksjekapitalen i Agder Kollektivtrafikk AS pr. 31.12 består av:

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

Eierstruktur

De største aksjonærene i % pr. 31.12 var:

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

Note 10 Pensjonskostnader, -midler og -forpliktelser

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

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

	2025	2024
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	4 011 777	5 692 546
Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	1 722 540	1 506 906
Avkastning på pensjonsmidler	-2 684 811	-2 100 810
Administrasjonskostnader/rentegaranti	127 713	141 269
Netto pensjonskostnad	3 177 219	5 239 911

Antall personer omfattet av ordningen	01.01.2025	01.01.2024
Aktive	46	45
Oppsatte	31	27
Pensjonister	19	16
Totalt	96	88

Økonomiske forutsetninger (ytelsesbaserte ordninger)	31.12.2025	31.12.2024
Diskonteringsrente	3,90%	3,90%
Forventet Lønnsregulering	4,00%	4,00%
Forventet regulering av folketrygden grunnbeløp (G)	3,75%	3,75%
Forventet pensjonsøkning	2,75%	3,00%
Forventet avkastning på fondsmidler	6,20%	5,90%

Aktuarmessige forutsetninger

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

Balansførte pensjonsforpliktelse	2025	2024
Påløpte pensjonsforpliktelser	44 624 285	40 787 977
Pensjonsmidler (til markedsverdi)	-49 592 898	-44 110 423
Periodisert arbeidsgiveravgift	-700 574	-468 465
Ikke-resultatført virkning av estimatavvik	9 051 299	13 461 814
Netto pensjonsforpliktelse	3 382 112	9 670 903

3



Totalt ble det i 2025 gjennomført 24 millioner reiser på Agder med kollektivtrafikk og mikromobilitet.

3.1 REISESTATISTIKK

Totalt ble det i 2025 gjennomført 24 millioner reiser på Agder med kollektivtrafikk og mikromobilitet. Dette tilsvarer en økning på 9,8% i forhold til 2024. Ekskludert mikromobilitet var økningen på 6%. Etter en liten nedgang i 2024 ser vi en stor økning i antall kollektivreiser. Tallene inkluderer også skolereiser og reiser som er utført i kjøretøy uten automatisk passasjertelling (totalt utgjør dette 692 000 reiser som ikke er plassert på linje eller kontrakt).

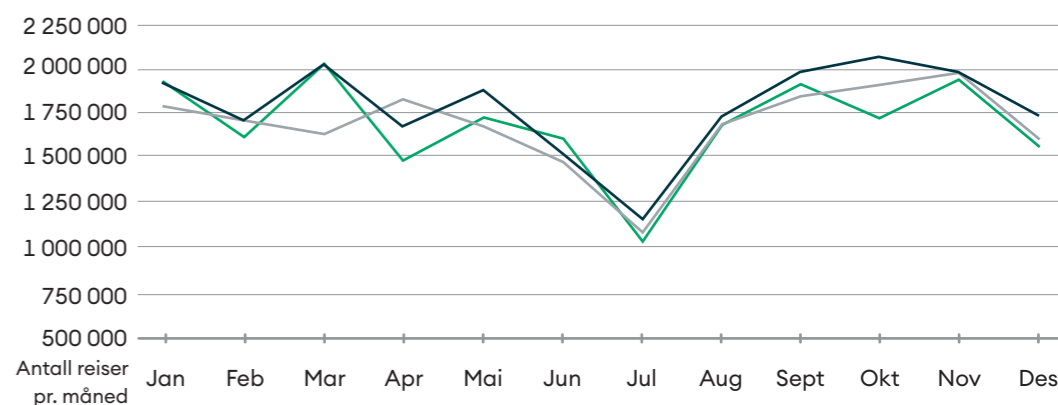
I de videre statistikker forholder rapporten seg kun til kvalitetssikrede registreringer gjennom automatisk passasjertelling (APC) og som dermed kan plasseres på kontrakt og områder.

Kristiansandsområdet står for 65 % av alle reiser med kollektivtransport i 2025. Inkludert reiser med mikromobilitet er denne andelen 67%.

Antall reiser per år fordelt per kontraksområde

Kontrakt	2023	2024	2025	2024-2025 i %
Kristiansandsområdet	13 370 260	13 183 863	14 389 640	9,1 %
Busstjenester i Øst	4 578 375	4 588 229	4 653 263	1,4 %
Busstjenester i Vest	1 362 828	1 436 218	1 412 388	-1,7 %
Setesdal	476 824	458 134	452 051	-1,3 %
Flekkefjord - Kvinesdal - Sirdal	421 198	425 731	425 403	-0,1 %
Uten APC	677 606	680 000	692 413	1,8 %
Mikromobilitet	646 067	1 079 427	1 977 400	83,2 %
Totalt	21 533 158	21 851 602	24 002 558	9,8 %

Utviklingen i antall reiser med buss pr måned i årene 2022, 2023 og 2024



■ 2023
 ■ 2024
 ■ 2025

3. Passasjerer og mobilitetstilbud

3.1.2 DETALJERT STATISTIKK

Kommunene med flest påstigninger i Agder i 2025 var Kristiansand, Arendal, Grimstad, Lindesnes, Vennesla og Lillesand. Disse kommunene er sammenlignbare med Agderbyen og antall reiser her utgjør omtrent 88% av alle påstigninger.

Påstigninger pr kommune

Kommune	2024	2025	Endring	Endring i %
Kristiansand	1 3543 504	14 767 737	1 224 233	9 %
Arendal	2 214 866	2 231 997	17 131	0,8 %
Grimstad	775 547	786 568	11 021	1,4 %
Lindesnes	627 363	625 853	-1 510	-0,2 %
Vennesla	552 436	576 666	24 230	4,4 %
Lillesand	367 831	367 196	-635	0,2 %

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

Kristiansand var pr 2025 delt inn i 51 områder. Dette fordeler seg på både store og små områder, i tabellen under viser vi de 15 største:

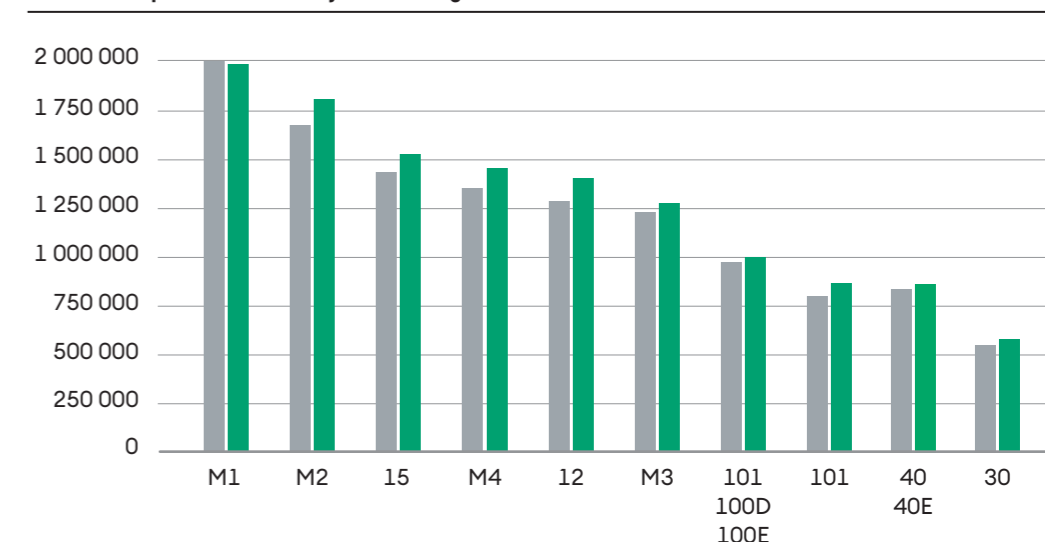
Oversikt over de 15 største områdene i Kristiansand, antall påstigende

Område	2024	2025	Endring	Endring i %
Kvadraturen	4 548 630	4 933 686	385 056	8,5 %
UiA/Oddemarka	1 244 189	1 330 214	86 025	6,9 %
Vågsbygd Sentrum	619 799	702 260	82 461	13,3 %
Søgne	607 167	671 003	63 836	10,5 %
Lund	560 360	642 735	82 375	14,7 %
Sørlandssenteret	488 114	523 226	35 112	7,2 %
Slettheia	420 907	444 270	23 363	5,6 %
Justvik/Ålefjær/Fagerholt	394 282	423 300	29 018	7,4 %
Grim/Suldalen	317 374	358 277	40 903	12,9 %
Hellemyr	282 090	313 140	31 050	11,0 %
Tinnheia	265 953	292 261	26 308	9,9 %
Hånes	242 623	281 463	38 840	16,0 %
Dvergsnes/Holte	245 408	273 172	27 764	11,3 %
Strai/Mosby	240 485	259 700	19 215	8,0 %
Rona	238 277	253 379	15102	6,3 %

■ 2024
■ 2025

Statistikk på områdenivå gir en bedre og enklere oversikt over de reelle påvirkningene endringer har. I tidligere statistikker er det gjort sammenligninger på linjenivå fra år til år. Linjer og linjestruktur vil være i kontinuerlig utvikling, noen blir endret, andre blir lagt ned eller erstattet med noen endrede kjøremønstre. Dette er en av grunnene til at det er større fokus på kommuner, bydeler, tettsteder og områder i statistikkene fremfor linjer. Det gir bedre oversikt over konsekvensene av utførte endringer. Det er gjort noen endringer på linjene fra 6. oktober 2025, blant annet er kjøremønsteret til M3 lagt om, noe som påvirker både M3 og M4 på østsiden av byen. En oversikt over de 10 største linjene i Agder illustrerer også noe av linjeproblematikken i statistikker representert ved at linje M4 nå er alene om å betjene området ved Strømme som medvirker til at linjen er den med størst prosentvis økning.

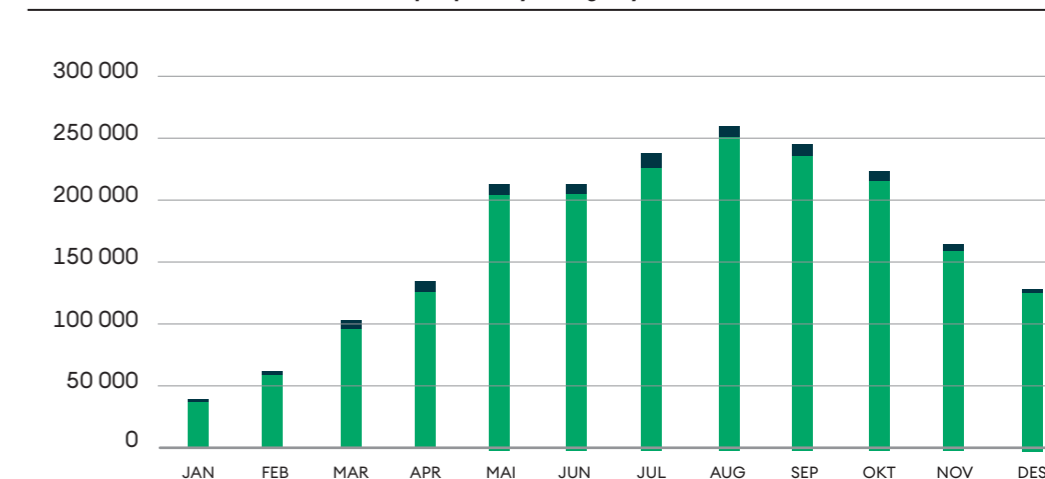
Antall reiser på de 10 største linjene i 2022 og 2024



Mikromobilitet

Etter oppstart av nye kontrakter på mikromobilitet våren 2024 har det vært en jevn stigning i antall turer gjennomført med sparkesykkel og el-sykkel. I løpet av 2025 ble det også etablert tilbud i Arendal, Grimstad, Lillesand og Vennesla. Totalt ble det gjennomført 221 000 turer i disse kommunene. Mikromobilitetstilbudet bidrar til å øke antall grønne reiser samtidig som det er med på å avlaste det øvrige kollektivnettet. I 2025 ble det gjennomført nesten 2 millioner reiser, noe som er en økning på 83,2% fra 2024 til 2025.

Antall reiser med mikromobilitet fordelt på sparkesykkel og elsykkel i 2025



■ Elsykkel
■ Sparkesykkel

3. Passasjerer og mobilitetstilbud

3.2 AVTALER MED BUSSELSKAP, DROSJER, BÅTSELSKAP OG MIKROMOBILITETSSKAP

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

Kontraktsområdene og varighet av avtalene er som følger:

Transportør	Område	Avtaleperiode	Opsjon
Boreal Buss AS	Kristiansand og Vennesla	01.07.2018–30.06.2028	
Connect Bus	Flekkefjord, Kvinesdal, Sirdal	01.01.2026–31.12.2029	
L/L Setesdal Bilruter	Lindesnes, Lyngdal, Farsund og Hægebostad	01.07.2022–31.12.2029	Inntil 2,5 år
L/L Setesdal Bilruter	Setesdal, Åseral og Vennesla nord	01.01.2017–30.06.2026	
Boreal buss AS	Arendal, Froland, Grimstad, Lillesand, Birkenes, Tvedestrand Risør, Gjerstad, Tvedestrand, Vegårshei og Åmli	01.07.2024–30.06.2034	Inntil 1+1

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

Kommune / område	Drosjer Persontransport Bestillingsruter	Utløp kontrakt	Opsjon
Kjøreområde	Drosjer/ persontransport/	30.06.2026	1+1 år
bestillingsruter	Utløp kontrakt	Opsjon	1+1 år
Kristiansand øst	Agder Taxi	30.06.2026	1+1 år
Kristiansand vest	InterCab/Ridel og Taxi Sør	30.06.2026	1+1 år
Søgne og Songdalen	Taxi Sør	30.06.2026	1+1 år
Øvre del av Songdalen (Finsland) og Marnardal	Taxi Sør	31.12.2026	1 + 1/2 år
Vennesla	Agder Taxi	30.06.2025	1 år
Lindesnes, Lyngdal og Farsund	Elite Drosjen	30.06.2026	1+1 år
Kvinesdal, Flekkefjord og Sirdal	Elite Drosjen	31.12.2025	1,5 + 1 år
Hægebostad og Åseral	Taxi Sør	30.06.2026	1+1 år
Arendal og Grimstad	I-Taxi	30.06.2026	1+1 år
Lillesand	Agder Taxi	30.06.2026	1+1 år
Tvedestrand	Tvedestrand Drosjesentral	30.06.2026	1+1 år
Risør	Risør Maxi Taxi Steinbach	30.06.2026	1+1 år
Vegårshei	Taxi Sør AS	30.06.2026	1+1 år

→

Kommune / område	Drosjer Persontransport Bestillingsruter	Utløp kontrakt	Opsjon
Gjerstad	Gjerstad tur og taxi AS	30.06.2026	1+1 år
Åmli	Nils Oddvar Oland	30.06.2026	1+1 år
Valle og Bykle	L/L Setesdal Bilruter	30.06.2026	1+1 år
Froland	I-taxi	30.06.2026	1+1 år
Iveland, Evje og Hornnes, Bygland	L/L Setesdal Bilruter	30.06.2026	1+1 år
Birkenes	L/L Setesdal Bilruter	30.06.2026	1+1 år

AKT har avtale med Fjord Shuttle AS og Sørlandet Maritime AS om kjøp av båttjenester.

Transportør	Område	Avtaleperiode	Opsjon
Fjord Shuttle AS	Kristiansand	01.07.2025 - 30.06.2035	Inntil 5 år
Sørlandets Maritime AS	Tvedestrand	01.01.2023 - 30.09.2029	Inntil 3 år

AKT har avtale med Voi Technology Norway AS og Ryde Technology AS om mikromobilitetstjenester i Kristiansand. Avtalene omfatter el-sparkesykler og elsykler

Transportør	Område	Avtaleperiode	Opsjon
Transportør	Område	Avtaleperiode	Opsjon
Voi	Kristiansand	01.04.2024 - 31.03.2027	Nei
Ryde	Kristiansand	01.04.2024 - 31.03.2027	Nei

AKT har avtale med Voi Technology Norway AS om mikromobilitetstjenester i Arendal, Grimstad, Lillesand og Vennesla. Avtalene omfatter el-sparkesykler.

Transportør	Område	Avtaleperiode	Opsjon
Transportør	Område	Avtaleperiode	Opsjon
Voi	Arendal	01.05.2025-31.03.2027	Nei
Voi	Grimstad	01.05.2025-31.03.2027	Nei
Voi	Lillesand	01.05.2025-31.03.2027	Nei
Voi	Vennesla	01.05.2025-31.03.2027	Nei

3. Passasjerer og mobilitetstilbud

3.3 RUTETILBUDET

Kristiansand

Fra 1. mai ble nattbuss N12 etablert med to avganger natt til lørdag og to avganger natt til søndag. Samtidig fikk nattbuss N4 to nye avganger natt til lørdag og én ny avgang natt til søndag.

Linje 10 fikk fra 23. juni tre ekstra avganger på hverdager fra Kristiansand rutebilstasjon til sykehuset som kjører raskeste vei, Egsveien. Disse fyller ut slik at det i perioden rundt kl. 07 går buss til sykehuset hvert femte minutt. Samtidig ble det lagt til ekstra avganger på linje 19 slik at den har 30 minutters frekvens helt frem til ca. kl. 18.30 på hverdager.

I Randesund/Søm ble det gjort flere endringer fra 6. oktober. Linje A3 ble gjort om til M3, og M3 fikk ny trasé via Torsvikleiva og kjører ikke lenger om Strømme/Rona. Samtidig ble linje 54 Drangsvann - UiA etablert med 30 minutters frekvens i rush og hver time ellers på dagen. Det ble også etablert en linje 55 fra Dvergsnes via Salbustadveien og Rona til Sørlandsparken, som et svar på reisevaneundersøkelsen som synliggjorde et relativt stort transportbehov mellom Randesund og Sørlandsparken. Som en tilpasning til nye linje 55 kjører linje 56 ikke lenger via Dvergsnes.

Linje 15 fikk fra 6. oktober 10 minutters frekvens helt fra kl. 12 til ettermiddagsrushet er ferdig for å redusere forsinkelser og klumping som oppstår på linjen, samt for å øke kapasiteten.

I Søgne ble det også gjort større endringer i ruteopplegget fra 6. oktober i forbindelse med åpningen av nye Tangvall terminal med redusert kapasitet for buss. Linje 40 kjører ikke lenger via Høllen, men er forlenget inn i Kvadraturen når den kommer til Kristiansand. Linje 40E fikk nye avgangstider og ble stengt for lokaltrafikk i Kristiansand sentrum. Linje 42, 43 og 44 ble slått sammen til nye linje 43 Vedderheia - Langenes og linje 44 Norddalsheia - Langenes. Det ble noen flere avganger og enkelte avganger på 42E som kjører fra Langenes helt til Kristiansand.

Linje 45 og 46 fikk nye avgangstider og alle avganger avsluttes på Kristiansand rutebilstasjon.

Linje 48 ble forlenget til Høllen for å gi et tilbud til de i Høllen som ikke ønsker å gå opp til linje 40. I tillegg kjører avganger i rush til Nodelandsheia i stedet for Hortemo. Hortemo blir betjent av linje 46 i rush.

For å sikre tilstrekkelig kapasitet, ble det satt opp ekstra kapasitet i forbindelse med søndagsåpent i desember, skumle dager i Dyreparken og enkelte større festivaler/arrangementer.

Vest

Linje 200

Fra 23. juni sluttet linje 200 å betjene sykehuset i Kristiansand. Det ble samtidig satt opp flere avganger på linje 10 fra Kristiansand rutebilstasjon til sykehuset rundt kl 07 på morgenen for å gi bedre overgangsmuligheter for arbeidsreisende fra linje 200 til sykehuset.

I tillegg fikk linje 200 flere nye avganger og nattbuss N200. Perioden med redusert frekvens på sommeren ble redusert til 4 uker i juli mot tidligere hele skolens sommerferie. Samtidig ble det lagt inn av- og påstigningsbegrensning i Kristiansand for å unngå lokaltrafikk som tar opp plass og øker reisetid.

Mandag-fredag: Nye avganger Kristiansand-Mandal kl. 06:05, Kristiansand-Lyngdal kl. 17:35 og Mandal-Kristiansand kl. 21:48. To avganger som tidligere gikk Kristiansand-Vigeland kjører nå bare Kristiansand-Mandal. Avgang kl. 07:05 Lyngdal-Kristiansand kjører ikke via Mandal videregående skole.

Fredag-lørdag: Nye avganger Mandal-Kristiansand kl. 23:48 og Kristiansand-Mandal kl. 00:35
Lørdag: Flere nye avganger slik at det er avgang hver time istedenfor annenhver time mellom Kristiansand og Lyngdal på dagtid og avgang hver time istedenfor annenhver time mellom Kristiansand og Mandal på kveldstid til etter midnatt

Søndag: Oppstart to timer tidligere med nye avganger Mandal-Kristiansand kl. 08:48, Kristiansand-Lyngdal kl. 10:35 og Lyngdal-Kristiansand kl. 10:05

Linje 201, 202 og 203

Flere avganger som tidligere har vært innstilt i skolens sommerferie vil nå kjøres som ved skolefri Justerte rutetider som gir bedre korrespondanse med linje 200.

På linje 203 vil avganger som tidligere har kjørt til/fra Lindesnes og Lillehavn kryss ved skolefri og i sommerferien nå starte og slutte på Spangereid.

I tillegg er det kjørt ekstra avganger på linje 200 i forbindelse med festivaler og arrangementer.

Øst

Linje 100 / 100E

Linje 100 fikk fra 23. juni utvidet åpningstid med 30 minutters frekvens på kveldstid og to nye avganger sent søndag kveld. I tillegg ble antall avganger med 100E mellom Lillesand og Kristiansand økt til tre på morgenen og fire på ettermiddagen.

Linje 101, 103, 105

Det ble fra 23. juni satt opp nye avganger Arendal-Grimstad kl. 18:15, 21:45 og 22:45 og Grimstad-Arendal kl. 20:05, 20:35, 21:35 og 22:35 mandag-fredag. Dette gir avganger hver halvtime via Fevik frem til ca. kl. 23, og det gjør også at linje 100 kjører raskeste vei på E18 mellom Grimstad og Nedenes på flere avganger kveldstid.

Linje 103 fikk nye avganger 20:07 Arendal-Hisøy med retur 20:38 mandag-fredag, og linje 105 fikk nye avganger Arendal - Froland mandag-fredag kl. 13.55, 14.55 og 15.55. Dette gir avgang hver halvtime i begge retninger i rush.

3. Passasjerer og mobilitetstilbud

Lørdag kjøres siste avgang kjører til/fra Ovelandsheia istedenfor Frolands verk, og søndag ble det satt opp ny avgang 22:25 Arendal-Østensbulia med retur 22:36.

Linje 140

På linje 140 Homborsund ble det gjort en rekke tilpasninger av rutetidene og traséen ble lagt om til å gå via Eide kirke. Dette skyldes den planlagte langvarige veistengingen mellom Homborsund og Omre.

Linje 150

Mandag-fredag ble to avganger i begge retninger som tidligere bare kjørte mellom Tvedestrand og Arendal forlenget til/fra Risør, slik at det ble avganger hver time istedenfor annenhver time mellom Risør og Arendal midt på dagen.

Lørdager ble det utvidet åpningstid på kveld og økt frekvens på dagtid mellom Arendal og Tvedestrand, mens på søndager ble tilbudet til Risør redusert til avgang hver tredje time. Endringene på linje 150 ble satt i drift 23. juni.

Linje 155 / 166

Det ble etablert ny formiddagsavgang Vegårshei-Tvedestrand med retur og ved skolefri økte det fra en til tre avganger i hver retning. Mellom Brokelandsheia og Vinterkjær ble det satt opp nye avganger med korrespondanse til Arendal og Risør med linje 150.

Linje 163

I Risør ble de to avgangene på linje 163 ved skolefri og på lørdager innstilt på grunn av lave passasjertall.

I tillegg ble det satt opp ekstra kveldsavganger i forbindelse med Canal Street, ekstra kapasitet på linje 100 ved nattåpent i Sørlandsparken, ekstra kapasitet til festivaler og betydelig ekstra kapasitet på linjene 100, 101, 102, 103, 105, 110 og 150 i forbindelse med Arendalsuka.

Nord

I Ruteområde nord er det gjennomført mindre endringer og tilpasninger i rutetilbudet, stort sett knyttet til skoleskyss.

I tillegg er det kjørt ekstra avganger på linje 170 Kristiansand – Hovden og 170 Hovden – Kristiansand i forbindelse med utfartshelger, vinterferie, påske og jul/nyttår.

3.4 BÅTRUTER

Kristiansand kommune

I Kristiansand ble det fra 1. juli startet opp ny kontrakt for båtruter til Randøyane og Søgneskjærgården. Fjord Shuttle drifter nå med de elektriske båtene Olavsund og Randøysund, begge med plass til 36 passasjerer.

Kongshavn - Randøyane

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

Høllen - Ny-Hellesund - Skarpøya - Borøya

Det har de siste årene ikke vært noen skoleelever på denne båtruten. Tilbudet som går gjennom året, består av to daglige bestillingsavganger mandag-søndag. I sommersesongen er det fem daglige avganger. Tilbudet utenom skoledager finansieres av Kristiansand kommune. Det er mange som bruker båten til fritidsreiser om sommeren, og på noen avganger må det kjøres flere runder for å få med alle passasjerene.

Tvedestrand kommune

Sandøya - Borøy

Mellom Sandøya og Borøya er rutetilbudet delvis tilpasset skoleskyss. Antall daglige avganger på skoledager varierer mellom sju og ni, avhengig av ukedag. På skolefridager er det seks daglige avganger, og på lørdager og søndager er det tre.

Lyngør - Gjeving

Rutetilbudet mellom Lyngør og Gjeving består av åtte daglige avganger hver vei på hverdager, tre lørdag og to søndag.

Tilbudet er viktig både for fastboende, hytteturister og det lokale næringslivet på øyene. I perioden fra påske til september er det stor trafikk til øyene i helger og ferier. Spesielt avgangene til Sandøya har i perioder mange passasjerer, da kjører båten flere turer for å sikre at alle komme med. På enkelte dager med arrangementer på Sandøya har det vært nødvendig med opptil fire turer for å få med alle.

3.5 DROSJER

AKT kjøpte i 2025 drosjetjenester innenfor den ordinære skoleskyssen i Agder for ca. 45,4 mill. kr og spesialskyss for ca. 111 mill. kr. Samlet har AKT gjennomført kjøp av drosjetjenester for 156,4 mill. kr. i 2025, inkludert bestillingstransport.

I 2025 er det ikke gjennomført anbud for persontransporttjenester med drosje, men AKT har tatt ut opsjoner til sommeren 2027 i mange av kontraktene.

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

3. Passasjerer og mobilitetstilbud

Bestillingstransport brukes for å gi et tilbud der det ikke er grunnlag for ordinære busslinjer.

3.6 BESTILLINGSTRANSPORT

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

På noen av bestillingsrutene kan kunde bestille tur gjennom AKT Svipp, mens de fleste rutene bestilles ved å ringe til operatøren. AKT vil etter hvert legge til rette for at alle bestillingsrutene kan bestilles via AKT Svipp.

I 2025 ble det brukt ca 5 mill. kr. på bestillingsruter.

3.7 AKT SVIPP

I juni 2023 vedtok fylkestinget i Agder en satsing på AKT Svipp. Vedtaket forutsetter at kommunene bidrar med medvirkning og medfinansiering på 40 % av kostnadene, og fylkeskommunen betaler de resterende 60 %.

AKT Svipp er en bestillingstransporttjeneste som baserer seg på samkjøring og ble utvidet med ett nytt område i 2025. Dette er Lillesand kommune, der Høvåg har fått et fleksibelt mobilitetstilbud både for interne reiser samt reiser til Lillesand sentrum. I tillegg ble eksisterende bestillingstilbud på båt i Kristiansand lagt over til AKT Svipp, i tråd med målet om at all bestillingstransport på Agder skal gjennomføres ved bruk av AKT Svipp-systemet.

Til sammen ni områder har ved utgangen av 2025 et Svipp-tilbud – Kristiansand (Vågsbygd), Arendal sentrum, Lillesand, Iveland, Vennesla, Åseral, Lindesnes (Mandal-Tangvall), Åmli og Sirdal. Bykle kommune har midlertidig avvirket sitt Svipp-tilbud for å se på kommunens totale mobilitetsbehov, mens Vennesla kommune har redusert sitt Svipp-tilbud.

Byvekstsamarbeidet har i 2025 satt av midler til AKT Svipp-tilbud i de fem byvekstkommunene, med forutsetning om 20% kommunal delfinansiering.

Det ble i november 2025 gjennomført en kundetilfredshetsundersøkelse blant Svipp-brukere i Vågsbygd og Arendal. Resultatene fra denne undersøkelsen viser at kundene er svært tilfredse med Svipp-tilbudet i sitt område. Hele 9 av 10 er fornøyd eller svært godt fornøyd med tjenesten. I tillegg oppgir så mange som en tredjedel av AKT Svipp i stor grad bidrar til at de kan bo hjemme lengre.

I perioden april-oktober var det et snitt på ca. 175 000 turer per måned med sparkesykkel fordelt på ca. 2400 kjøretøy.

3.8 BYSYKLER OG SPARKESYKLER

Det ble inngått en toårig konsesjonskontrakt med Voi for kommunene Arendal, Grimstad, Lillesand og Vennesla i mai 2025. Kontraktene gjelder kun sparkesykler og i alle kommunene er AKT oppdragsgiver. Grunnet ulike oppstartstidspunkter samt utfordringer med statistikken i oppstartsfasen er det for tidlig å rapportere på antall turer per kommune.

I Kristiansand er det andre året av en treårig konsesjonskontrakt med Voi og Ryde der AKT er oppdragsgiver. Denne kontrakten inkluderer både sparkesykler og bysykler.

I perioden april-oktober 2025 var det et snitt på ca. 175 000 turer per måned med sparkesykkel fordelt på ca. 2400 kjøretøy. I samme periode var det et snitt på ca. 8 000 turer med bysykkel fordelt på ca. 200 kjøretøy.



4



AKT og kommunene i Agder har avtaler om skoleskyss.

For elever i videregående opplæring er avstandsgrensen for rett til gratis skoleskyss 6 km mellom hjem og skole.

4.1 SAMARBEID MED KOMMUNENE OM SKOLESKYSS

AKT og kommunene i Agder har avtaler om skoleskyss. Disse ble først inngått med kommunene i daværende Vest-Agder fylke i 2008, deretter tilsvarende avtaler med kommunene i daværende Aust-Agder fylke i 2014. Fra 1.1.2020 ble avtalene fornyet med alle kommunene i Agder, og takstregulativet for kommunal delfinansiering av skoleskyss ble forenklet og samordnet. Avtalene inngås for å sikre en forutsigbar finansiering av grunnskoleskyssen både for den enkelte kommune og for AKT. Avtalene regulerer beregningen av kommunal delfinansiering, årlige samarbeidsmøter, dato for avklaringer av vesentlige endringer, innmelding av elever i skoleskyssregisteret samt intensjon om felles regionsvis skolerute hvor det er hensiktsmessig. Skoleskyssavtalene har som intensjon å bidra til en rasjonell og kostnadseffektiv skoleskyss.

Hver høst/vinter gjennomføres det møter med alle kommunene, enkeltvis eller regionsvis. I tillegg er det dialog med kommuner og skoler om skoleskyss hver dag gjennom hele året. I de årlige møtene med kommunene får AKT tilbakemeldinger på hvordan skyssen fungerer og hvordan samarbeidet med AKT vurderes. Møtene er viktige for å ha en god dialog omkring start- og sluttider for kommende skoleår, skolestruktur og skoleruter og for å få til en mest mulig rasjonell skoleskyss sammen med kommunene.

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

4.2 ORDINÆR SKOLESKYSS

Videregående skole

For elever i videregående opplæring er avstandsgrensen for rett til gratis skoleskyss 6 km mellom hjem og skole. På de videregående skolene i Agder er det 4 331 elever som har skolareisekort som gir fri skyss, en økning fra året før. Videregående elever søker selv om skoleskyss via «F-Skyss». I tillegg er det ca. 150 elever som får skyssretten oppfylt ved at det utbetales tilskudd til bruk av privat skyssmiddel på enten hele eller deler av strekningen mellom hjem og skole.

Antall elever i Agder med gratis skoleskyss i videregående skole.

Antall fordeles etter skoletilhørighet i oppgitt kommune

Område/ skole	2023/24	2024/25	2025/26
Kristiansandsregionen* og Lindesnes	1 136	1 207	1 256
Listerregionen	812	869	875
Setesdal og Åseral	60	57	63
Østre Agder	2 016	2 093	2 137
Totalt antall elever med fri skoleskyss	4 024	4 226	4 331

*Kristiansandsregionen = Kristiansand, Lillesand, Birkenes, Iveland og Vennesla.

4. Skoleskyss

I sentrale deler av Kristiansand kommune, hvor det er et godt utbygd rutetilbud, har ikke elevene i videregående skole krav på gratis skyss og de må selv kjøpe ungdomskort. Dette er hjemlet i forskrift som Agder fylkeskommune oppdaterer årlig. Endringer i det ordinære rutetilbudet i regionen kan påvirke om ungdommene på aktuelt sted omfattes av ungdomskortordningen i Kristiansandsregionen.

Grunnskolen

I Agder er det 11 115 skyssberettigede grunnskoleelever i 2025. Kristiansand kommune har flest skyss elever med 2 387 elever, deretter Arendal med 1 335 skyss elever, og så Lindesnes med 1 086 skyss elever. Antall elever med gratis skoleskyss er veldig stabilt i kommunene, men vi ser en liten nedgang for hvert år de siste 3 skoleårene.

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

Kommune	2023/24	2024/25	2025/26
Kristiansand	2 498	2 348	2 387
Farsund	570	528	500
Flekkefjord	449	422	392
Vennesla	722	697	645
Åseral	72	68	65
Lindesnes	1 173	1 095	1 086
Lyngdal	777	689	668
Hægebostad	176	182	181
Kvinesdal	360	363	374
Sirdal	105	108	102
Risør	200	213	192
Grimstad	811	791	789
Arendal	1 389	1 367	1 335
Gjerstad	206	204	200
Vegårshei	156	145	139
Tvedestrand	428	420	399
Froland	352	332	350
Lillesand	439	425	400
Birkenes	304	301	289
Åmli	123	130	131
Iveland	134	137	145
Evje og Hornnes	250	188	185
Bygland	65	63	57
Valle	63	60	62
Bykle	37	46	42
Totalt	11 775	11 322	11 115

I Agder er det 11 115 skyssberettigede grunnskoleelever i 2025.

Kommunenes finansiering av skoleskyss i Agder i 2025 var 117,6 mill. kr.

Kostnader skoleskyss

Utgifter til skoleskyss omfatter skyss av elever i grunnskole og videregående skole, og gjelder skyss med buss, drosjer, øvrige undertransportører, foreldrekjøring og spesialskyss med drosje. AKT kjøper transporttjenester til skoleskyss av ca. 70 drosjer/drosjesentraler og turvogner. Etter AKTs vurdering leverer disse transportørene tjenester av god kvalitet, og lokalkunnskapen deres er med på å sikre en god og trygg skoleskyss i alle kommuner i Agder.

Finansiering av grunnskoleskyssen

Kommunenes finansiering av skoleskyss i Agder i 2025 var 117,6 mill. kr, og inkluderer merbetalingen fra kommunene i forbindelse med kjøring til ikke-nærskole og avlastningshjem. Inkludert i beløpet er også merkostnader for skyss til ledsagere som følger elever, samt ekstra skyss med drosje for elever grunnet kommunale vedtak om særlig farlig eller vanskelig skolevei.

AKT opplever at rasjonelle skyssopplegg utfordres av ønsker om endringer i start- og sluttider og avvikende skoleruter i flere kommuner. Endringer i start- og sluttider ved skolene medfører som hovedregel økte utgifter, uten at den kommunale delfinansieringen øker. Det samme gjelder for skolerutene, hvor avvik medfører at AKT må organisere skyss utover 190 dager hvert skoleår. En god dialog med kommunen tidlig i prosessen er avgjørende for å finne gode og rasjonelle skyssopplegg når kommunene ønsker endringer.

Også i 2025 ble den kommunale delfinansieringen fra kommunene regulert med deflator i statsbudsjettet. Takstene for kommunal delfinansiering er forenklet og samordnet slik at alle kommuner i Agder følger det samme kilometerbaserte takstregulativet for skoleskyss.

Kommunebetaling Agder pr. år fra 2023 – 2025:

Kommunebetaling	2023	2024	2025
Beløp	116,9 mill.	124,5 mill.	117,6 mill.
%- endring	+ 14,7%	+ 6,5 %	-5,5 %

Fra sommeren 2024 har videregående elever mulighet til å få skolereisekortet som billett på mobilen.

Elektroniske skolereisekort

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

Fra sommeren 2024 har videregående elever mulighet til å få skolereisekortet som billett på mobilen, og det er benyttet av ca. 1/3 av elevene så langt. Noen kommuner har også ønsket å gi sine ungdomsskoleelever muligheten til å ha skolereisekort på mobilen, og AKT har tilrettelagt for det.

Kommunene er ansvarlig for skyss dersom kommunen definerer skoleveien som særlig farlig eller vanskelig for den enkelte elev og avstanden er under 2/4 km.

4.3 TRAFIKKFARLIG SKOLEVEI – KOMMUNALE VEDTAK

Kommunene er ansvarlig for skyss dersom kommunen definerer skoleveien som særlig farlig eller vanskelig for den enkelte elev og avstanden er under 2/4 km. Ulikt veisystem og ulik grad av utbygd gang- og sykkelvei, antall stam- og riksveier gjennom kommunen og skolestruktur kan forklare noen av forskjellene mellom kommunene når det gjelder antallet med skyss innvilget på grunn av særlig farlig eller vanskelig skolevei. Det er også relativt stor forskjell på hva den enkelte kommune definerer som særlig farlig eller vanskelig skolevei, i tillegg til at dette alltid skal være en individuell vurdering for den enkelte elev.

I kommunen med flest kommunale vedtak om slik skyss har ca. hver femte skyssberettigede elev skyss på grunnlag av særlig farlig eller vanskelig skolevei, mens i noen få kommuner har ingen skyss på grunn av særlig farlig eller vanskelig skolevei. Antall elever med fri skyss på grunn av særlig farlig eller vanskelig skolevei har gått noe ned de siste årene, noe som kan bety at det prioriteres å bygge sykkel og gangveier i nærheten av skolene.

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

År/ fylke	2023	2024	2025
Agder	10 %	9,6 %	8 %



For elevene samlet er gjennomsnittlig kostnad for skyss med drosje 123 900 kroner per skoleår.

4.4 SPESIALTRANSPORT AV ELEVER TIL GRUNNSKOLER OG VIDEREGÅENDE SKOLER

For den enkelte elev som har spesialskyss med drosje foreligger det egen søknad samt legeerklæring om elevens behov for drosjeskyss. For mange av elevene vil drosjeskyss være et varig behov gjennom hele skolegangen, mens andre elever vil ha behov for drosjeskyss for en periode. I saksbehandlingen har AKT ofte kontakt med både skolen og foresatte, og det vurderes hvorvidt den enkelte elev kan ha mulighet til å bruke buss mellom hjemmet og skolen. I 2024 har det bl.a. vært jobbet med en mal for legeerklæring som AKT ønsker at legene skal benytte når de skal dokumentere elevenes skyssbehov. AKT har dialog med skoler og legger til rette for at elever som er innvilget skoleskyss med drosje får muligheten til å trene på å ta buss når det er aktuelt.

I 2025 er det 59 videregående elever som får sin tilrettelagte skyss oppfylt ved å bruke buss, og tilsvarende er det 100 grunnskoleelever. Det er et viktig tilbud for mange i en overgang mellom å bruke drosje til og fra skolen, til å kunne bli mer selvstendig å benytte det ordinære kollektivtilbudet sammen med medelever.

Antall elever som får spesialskyss med drosje pga. funksjonsnedsettelse etter opplæringsloven § 7-3:

	2022/23	2023/24	2024/25	2025/26
Grunnskole	474	451	451	545
Videregående	218	212	212	304
Sum	692	663	663	849

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

Skole/ år	2023	2024	2025
Grunnskoler	53 274	56 447	59 664
Videregående skoler	29 466	34 277	45 527
Totalt Agder	82 740	90 724	105 191

For skyss til grunnskoleelever var kostnaden for å løse spesialskyss med drosje 59,6 mill. kroner. Gjennomsnittlig skysskostnad for grunnskoleelev med drosje er 109 500 kr. per skoleår, og for videregående elever er gjennomsnittlig skysskostnad med drosje 150 000 kr.

For elevene samlet er gjennomsnittlig kostnad for skyss med drosje 123 900 kroner per skoleår.

Det er stadig flere nye elever som har behov for mer individuell tilrettelegging, som alene-transport, fleksible start- og sluttider og skyss til tider som gjør samkjøring med andre elever vanskeligere.

Kommunenes andel av betaling for den enkelte elev på grunnskole med drosjeskyss begrenser seg til persontakst, og dekker en svært liten andel av de reelle kostnadene. Kommunene betaler for ekstrakostnaden ved skyss til ikke-nærskole, og kostnader når elevens ledsager evt. kjøres alene i drosjen.

5



5.1 INFRASTRUKTUR

Øst

- Det ble etablert ny snuplass med sjåførfasiliteter på Birkeland. Snuplassen blir en erstatning for snuplassen på tomta.
- Det ble satt opp nytt lehus på hpl. Gartaveien på Fv.410.

På Fv. 407 har det blitt gjennomført en strekningsvis oppgradering der flere holdeplasser har blitt oppgradert og noen har blitt sanert. Dette prosjektet vil fullføres i 2026. Tiltakene som ble ferdigstilt i 2025 inkluderer:

- Oppgradering av hpl. Bjorbekk (gamle Bausplass) i begge retninger



- Oppgradering av hpl. Nidelvåsen i begge retninger



- Nedleggelse av gamle hpl. Bjorbekk i begge retninger
- Nedleggelse av hpl. Dalebakken i begge retninger
- Nedleggelse av hpl. Monebakken i begge retninger

Kristiansandsregionen

- Snuplassen på Nodelandsheia ble utvidet slik at skolebussen kan passere mens rutebussen regulerer.
- Holdeplassene på Vige E18 ble utvidet slik at de er tilpasset leddbuss.
- Tangvall kollektivterminal er ferdigstilt. Terminalen har seks oppstillingsplasser for buss og det er etablert nye krysningspunkter og gangveier for myke trafikanter. Sanntidsskilt er montert og to lehus vil bli satt opp.
- Det ble satt opp nytt lehus på holdeplassen Kongsgård II ved Meny Albert. Dette har vært etterspurt i mange år av velforeningen på Justvik og ble godt mottatt.
- Det ble etablert nye holdeplasser i forbindelse med byggingen av den nye rundkjøringen i Dvergsneskrysset, samt undergang som muliggjør trygg kryssing under fylkesveien.
- Det ble etablert ny snuplass for buss på Drangsvann. Her ble det også satt opp lehus og det er lagt til rette for sjåførfasiliteter.
- I forbindelse med oppgraderingen av Rv.41 ved Hamresanden ble holdeplassene i Grovika og ved Hamresanden syd opprustet med nye lehus og nytt repos.



Snuplassen på Nodelandsheia ble utvidet slik at skolebussen kan passere mens rutebussen regulerer.



Det ble etablert ny snuplass for buss på Drangsvann. Her ble det også satt opp lehus og det er lagt til rette for sjåførfasiliteter.



I forbindelse med oppgraderingen av Rv.41 ved Hamresanden ble holdeplassene i Grovika og ved Hamresanden syd opprustet med nye lehus og nytt repos.

Vest

- Det ble satt opp nytt lehus på Abelnes ferjekai.
- Det ble satt opp nytt lehus på holdeplassen Lindlandsbakken. Plasseringen er tilpasset skolebussen som snur ved innkjøringen til Fløybakken.



Det ble satt opp nytt lehus på Abelnes ferjekai.



Det ble satt opp nytt lehus på holdeplassen Lindlandsbakken. Plasseringen er tilpasset skolebussen som snur ved innkjøringen til Fløybakken.

Nord

- Det ble etablert nye holdeplasser på Rv.9 sør for Hovden (Hovden sør).
- Det ble etablert nye holdeplasser ved Neset camping i begge retninger.
- Statens vegvesen har byttet ut mange gamle 512 skilt langs Rv.9 og satt opp 512 skilt med navn.



Det ble etablert nye holdeplasser på Rv.9 sør for Hovden (Hovden sør).

6

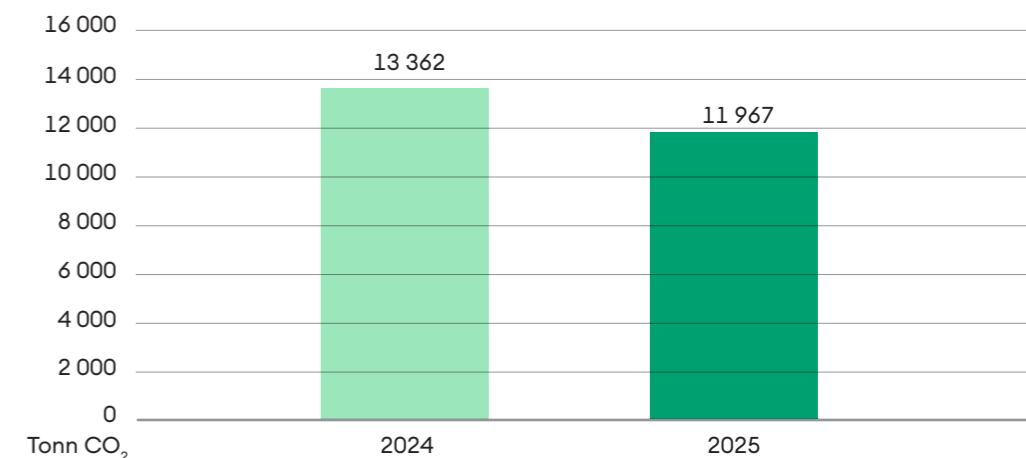


Andelen elbusser for Agder er økt fra 5 til 25 prosent.

6.1 REDUKSJON I KLIMAGASSUTSLIPP FRA BUSSDRIFTEN PÅ 20 PROSENT

Med virkning fra 01.07.2024 førte overgangen til kontrakten i Busstjenester i Øst (BIØ) til en økning på 97 elbusser, og en reduksjon på 69 dieselbusser. Dette økte andelen elbusser for Agder fra 5 til 25 prosent. Oppgradering av bussparken for Agder Øst og utskiftning av dieselbusser til elbusser ga merkbare miljøgevinster for driftsåret 2024, og gir en ytterligere miljøgevinst av helårseffekten i 2025. Samlet utslipp målt i CO₂-ekvivalenter er redusert med over 3 000 tonn sammenlignet med 2024^[1], tilsvarende 20 prosent reduksjon.

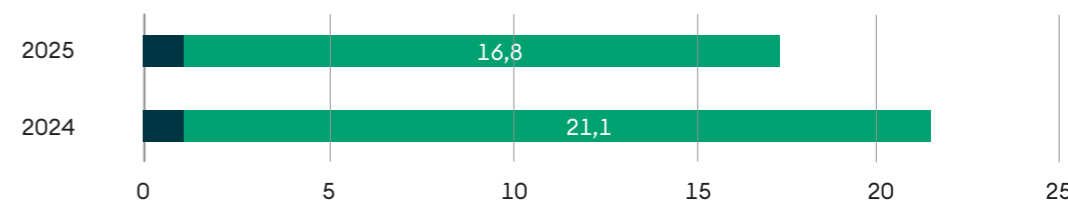
Årlige utslipp tonn CO₂ i 2024 og 2025



Kostnadene knyttet til de globale utslippene er også redusert med 20 prosent. Dette skyldes at andelen ruteproduksjon med elektriske busser er økt fra om lag 18 prosent i 2024 til 35 prosent i 2025. De lokale utslippene, som står for en relativt liten andel av de totale utslippskostnadene, er redusert med 12 prosent, også grunnet flere elbusser. Årlige utslippskostnader totalt per vognkilometer er redusert fra 0,9 kroner til 0,7 kroner.

Utslippskostnader for lokale og globale utslipp i 2024 og 2025 (i mill. kr.) ^[2]

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



[1] Inkludert i 2024-utslippene er dieselforbruket om lag 10 prosent høyere enn det som ble rapportert i 2024. Årsaken er at dieselforbruket tidligere år ikke har medtatt dieselforbruket i forbindelse med tilleggsvarmere. Tallene fra før 2024 vil derfor ikke være direkte sammenlignbare.

[2] I Verdssettingen av CO₂-utslipp 2025 benyttes nyeste prisbane for CO₂-utslipp for ikke-kvotepliktig utslipp fra Finansdepartementets Regelverk for prising av klimagassutslipp (Finansdepartementet, 2024). Her prises ett kilogram CO₂ til 1405 kroner.

Ved utgangen av 2025 var det 122 busser med nullutslippsteknologi som kjørte i Agder.

6.2 GRADVIS ELEKTRIFISERING AV BUSSPARKEN FORTSETTER Å GI MILJØGEVINSTER

Lokale utslipp oppstår som følge av motorforbrenning og dekk- og asfaltslitasje. Omfang av utslippene er avhengig av hvilken busstype som kjøres. Lokal luftforurensning fra veitrafikk kan være et problem for folkehelsen, og særlig for byområder er det en utfordring med for høye konsentrasjoner av partikkelutslipp (PM) og nitrogenoksid (NOx). Utslipp av nitrogenoksid oppstår ved forbrenning av diesel, noe som gjør elbusser mer fordelaktige ved at lokalt utslipp begrenses til å omhandle partikkelutslipp^[3]. Ettersom kostnad for lokale utslipp er høyest i tette byområder er effekten størst ved bruk av miljøvennlige busser i disse områdene.

I slutten av juni 2024 var det 18 busser med nullutslippsteknologi som kjørte i Agder, og ved utgangen av 2024 var det totalt 115 elbusser. Ved utgangen av 2025 har dette antallet økt til 122 elbusser. Overgangen fra dieselbusser til elbusser sparer samfunnet for lokale miljøkostnader. Tidligere Euro-klasse modeller (Euro V og eldre) med dårligere filter er i hovedsak allerede skiftet ut for AKT sin busspark. De resterende Euro V bussene i AKT sin busspark går i spredt bebygde strøk og har lavere konsekvens enn i tettbebygde steder og byområder. Økt elektrifisering av bussparken og mer miljøvennlige busser gir samlet en positiv effekt ved reduksjon av lokale utslipp.

Tabell 2. Antall busser som kjører på oppdrag i Agder, per drivstofftype. Status per 31.12.

Busstype	Antall busser 2024	Antall busser 2025	Endring 2024 - 2025
Diesel Hybrid Euro VI	80	80	0
Elbuss	115	122	7
Diesel Euro VI	245	245	0
Diesel Euro V	20	20	0
Sum	460	467	7

6.3 ELBUSSENER GIR MILJØGEVINSTER I FORM AV REDUSERT TRAFIKKSTØY

AKT bidrar til miljøgevinster i form av redusert støy gjennom et godt kollektivtilbud som legger til rette for mindre bruk av privatbil. Økt bruk av elbusser gir i tillegg lavere støynivå lokalt, særlig i tettbygde strøk med lav hastighet og hyppige stopp.

Elbusser har lavere støynivå enn dieselbusser ved ankomst til holdeplasser, køkjøring og i trafikk med hastighet under 40 km/t^[4]. Dette er situasjoner som er typiske for byområder, der mange mennesker blir eksponert for trafikkstøy. Overgangen til elbusser bidrar derfor til en positiv lokal miljøeffekt, også når det gjelder støy.

Ved kjøring i høy hastighet vil lydeffekten fra dekk mot asfalt, utligne den fordelaktige støyreduksjonen fra øvrige kjøretøy. Disse hastighetene forekommer i hovedsak i spredtbygde strøk, der færre personer påvirkes av støy.

[3] Det forbrukes imidlertid noe diesel ved oppvarming av elbusser.

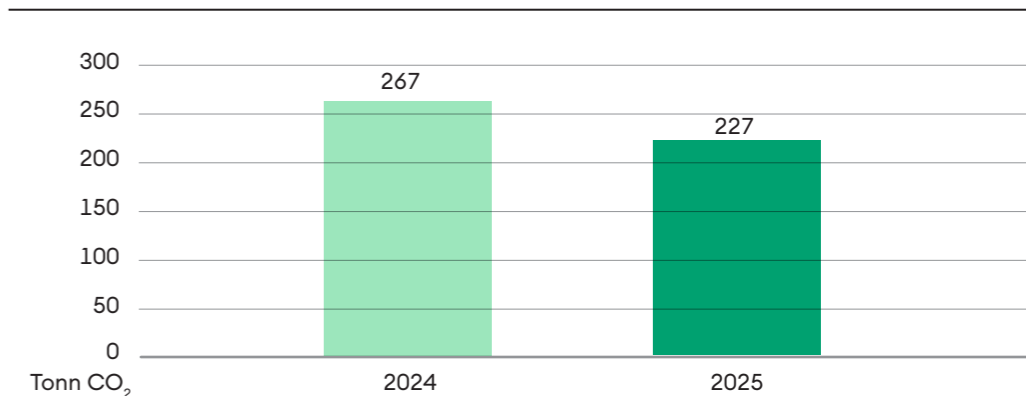
[4] J. Turcsany (2016), Noise benefits with electric vehicles, Volvo Buses.

Fra 01.07.2025 ble dieseldrevne rutebåter skiftet ut med elektriske i Kristiansandsområdet.

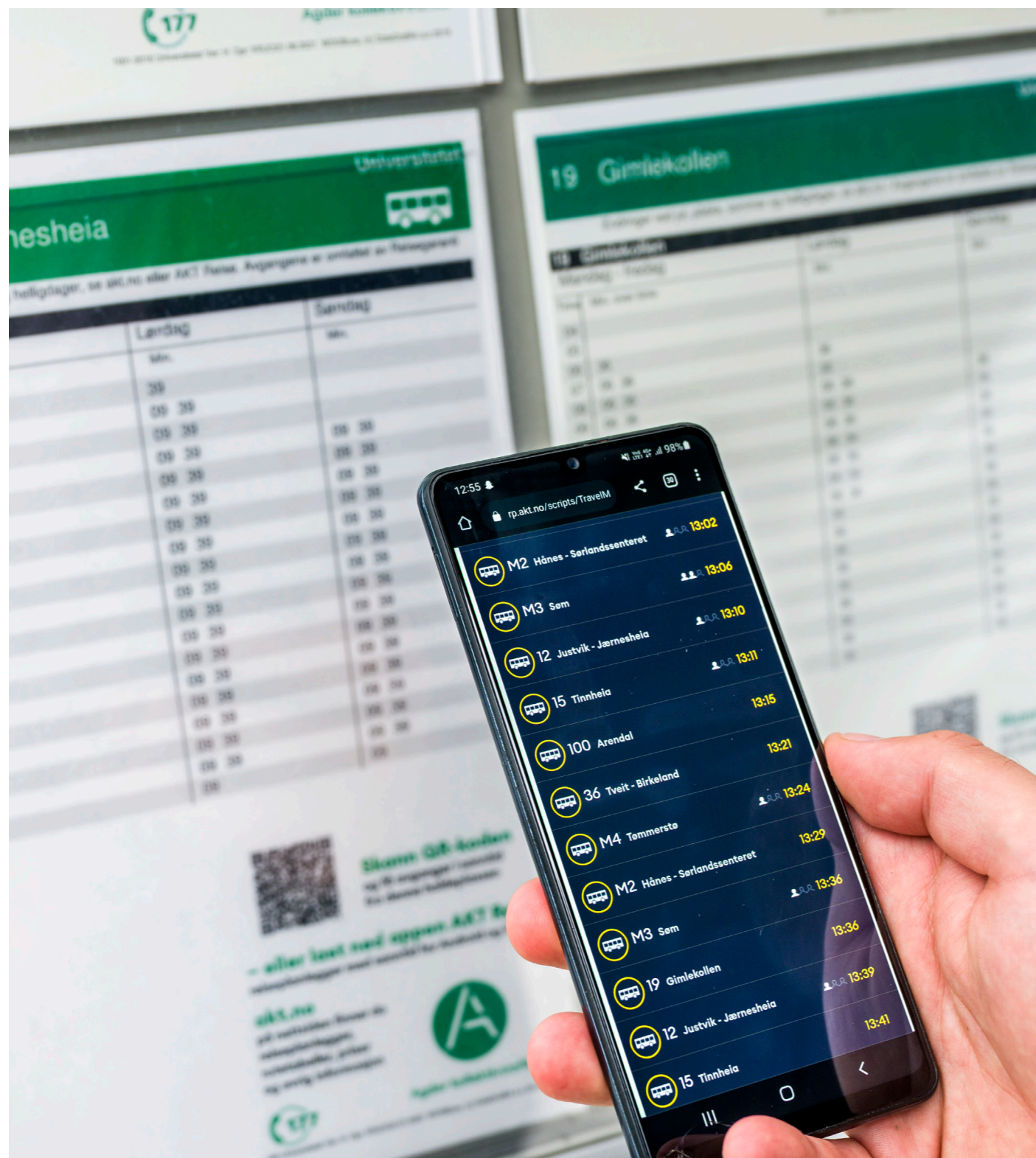
6.4 ELEKTRISKE RUTEBÅTER REDUSERER KLIMAGASSUTSLIPP I KRISTIANSANDSOMRÅDET

Fra 01.07.2025 ble dieseldrevne rutebåter skiftet ut med elektriske i Kristiansandsområdet, herunder for de to rutene Rute 91 Randøyane – Kongshavn Brygge og Rute 92 Høllen – Ny-Hellesund. Dette har ført til en reduksjon i klimagassutslippet tilknyttet båtdriften på 15 prosent, fra 267 til 227 tonn CO₂-ekvivalenter. Dieselforbruket tilknyttet disse rutene utgjorde om lag 25 prosent av det totale dieselforbruket for båt i 2024.

Figur 3. Årlig utslipp i tonn CO₂-ekv. i 2024 og 2025



7



AKTs kommunikasjonsstrategi har hatt som mål å skape engasjerende og informativt innhold om kollektivtrafikken i Agder.

7.1 KOMMUNIKASJONSSTRATEGI

AKTs kommunikasjonsstrategi har hatt som mål å skape engasjerende og informativt innhold om kollektivtrafikken i Agder. Overordnet målsetting er økt kundevekst, fornøyde kunder, høy markedsjennskap, et godt omdømme og positive assosiasjoner til merkevaren AKT.

Innholdsstrategien kombinerer faglig og informativ kommunikasjon med emosjonelle virkemidler, særlig gjennom innholds- og videomarkedsføring. Et sentralt mål er å påvirke publikum til mer bærekraftige reisevaner. Samtidig skal kommunikasjonen bidra til å redusere gapet mellom publikums oppfatning av kollektivtilbudet og den faktiske kvaliteten på tilbudet, uten å fremstå som belærende.

Effekten av markedsføringen måles løpende, blant annet gjennom benchmarking mot andre kollektivselskaper i Norge.

Etter et mer taktisk fokus i 2024 har 2025 i hovedsak vært viet til å styrke merkevarekjennskapen til AKT. Året har hatt et tydelig brandingfokus, der informative budskap – som økte bøtesatser – er kommunisert med humor og tydelig avsender for å styrke «top of mind» i Agder.

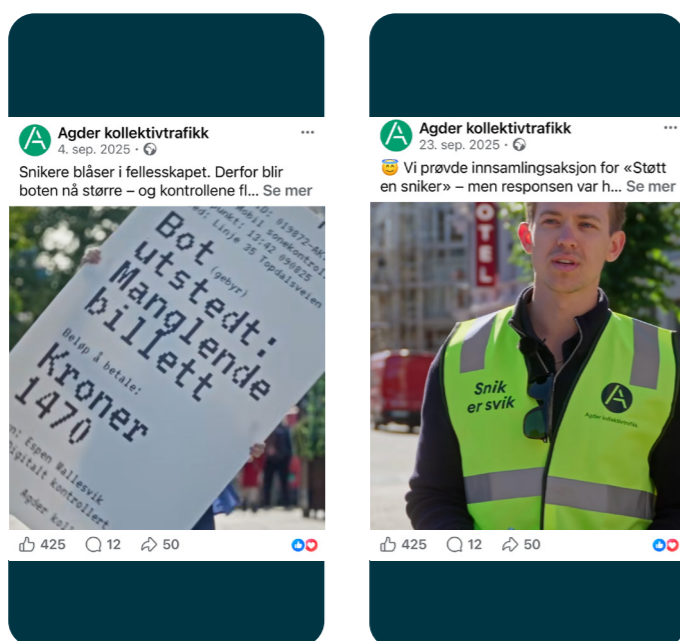
Blant kanalene AKT benyttet var META-plattformen, Snapchat, kinoer i hele Agder, displayannonsering i Polaris- og Schibsted-systemene, MMS (digitale skjermer om bord i bussene), infoskjermene i bybildet i Kristiansand og Arendal, FM-radio, nettradio, podkaster, Google Ads og printannonser i lokalaviser over hele Agder. I tillegg har bussparken på Agder blitt brukt til analog egenreklame for selskapet.

7.2 KAMPANJERESULTATER

AKTs kampanjer i 2025 oppnådde høy rekkevidde og svært kostnadseffektiv synlighet i digitale kanaler. META-plattformene leverte over 12,7 millioner visninger totalt, mens snik-kampanjen alene genererte over 4,4 millioner visninger til svært lave distribusjonskostnader. Sammen med økte gebyrsatser og en firedobling av billettkontroller bidro kampanjen til at billettinntektene økte raskere enn passasjertallene, samtidig som snikprosenten gikk ned.

Kommunikasjonstiltakene i 2025 bidro ikke bare til økt synlighet, men også til målbar effekt i form av høyere billettinntekter og lavere snikprosent.

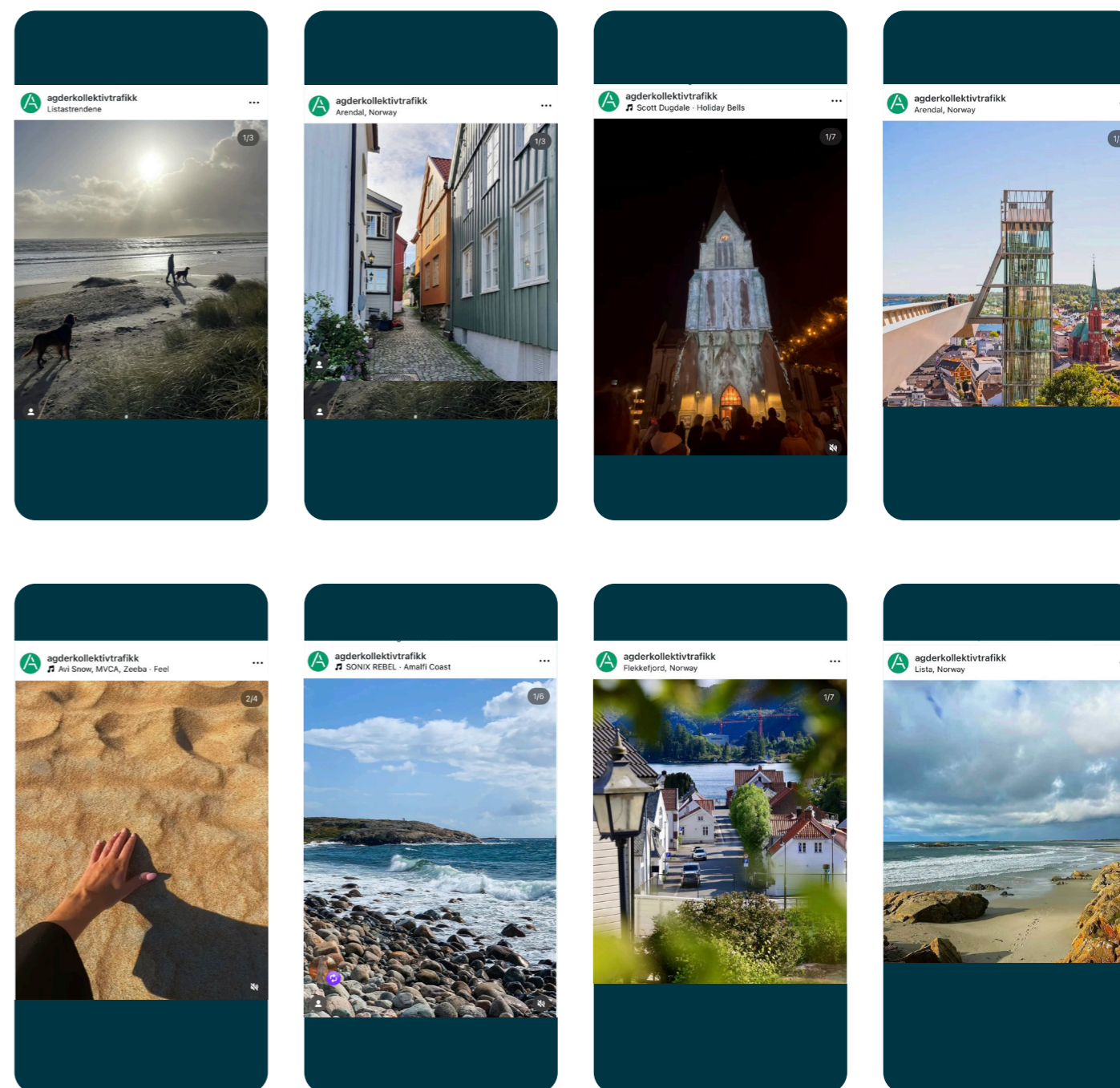
AKTs kampanjer i 2025 oppnådde høy rekkevidde og svært kostnadseffektiv synlighet i digitale kanaler.



Utsnitt fra «Snik er svik»-kampanje H2 2025

På Instagram har AKT styrket tilstedeværelsen for å nå en yngre målgruppe, blant annet gjennom mer personlig og brukergenerert innhold. Siden arbeidet startet for to år siden har kanalen hatt en jevn og positiv utvikling, med en økning på 552 følgere – tilsvarende 30 prosent vekst. I et medielandskap der mange virksomheter opplever stagnasjon i følgervekst, vurderes dette som et godt resultat.

Det er særlig Reels-formatet som skaper høyest rekkevidde og engasjement. Konseptet «Verdt å besøke» har levert svært kostnadseffektive visninger, med en CPM på 28 kroner, noe som tyder på at innholdet treffer målgruppen godt. Erfaringene viser også at denne typen innhold er en effektiv måte å formidle mer informative budskap på, for eksempel om rutebåttilbudet, samtidig som man når frem til en yngre målgruppe.



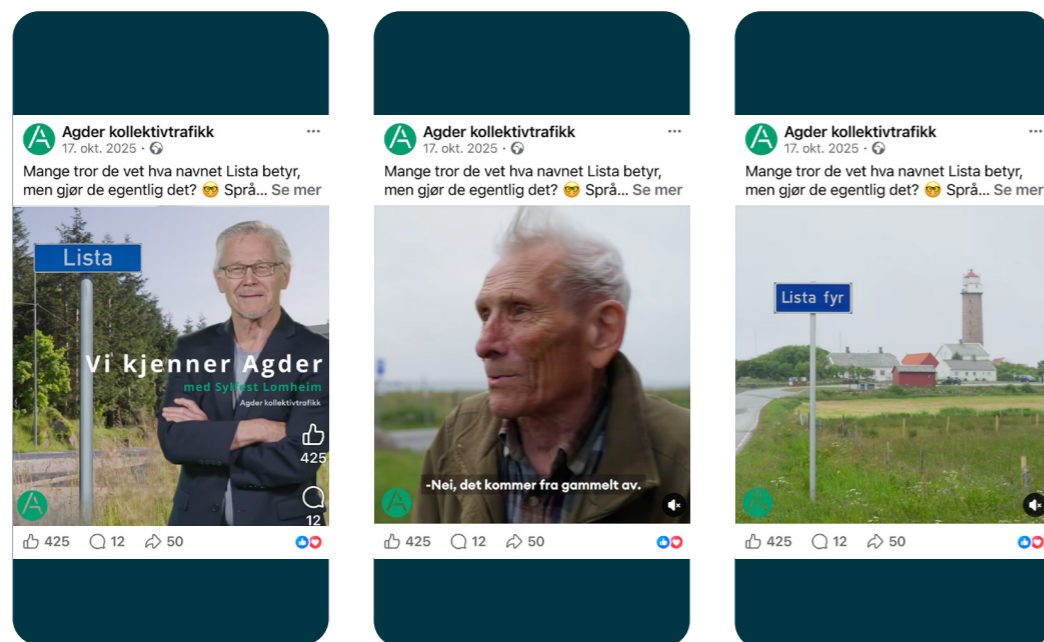
Utsnitt fra AKTs Instagram-kanal «Verdt å besøke».

«Vi kjenner Agder»-filmene har samlet oppnådd over 1,1 millioner visninger og nådd 206.800 unike personer i Agder i 2025.

AKT videreførte også Facebook-konseptet «Vi kjenner Agder», hvor språkforsker Sylfest Lomheim forteller om stedsnavnenes etymologiske opphav. Innholdet har vist seg å være svært populært, og resultatene tilsier at konseptet fortsatt treffer godt hos publikum.

Filmene har samlet oppnådd over 1,1 millioner visninger og nådd 206.800 unike personer i Agder. Med rundt 268.000 innbyggere over 18 år i fylket betyr dette at innholdet har hatt bred dekning i målgruppen. Samtidig genererer postene høy grad av engasjement, med mange delinger og i hovedsak positive kommentarer i kommentarfeltene.

Statistikken gir derfor lite grunnlag for å avslutte konseptet. Tvert imot viser både rekkevidde, engasjement og publikumsrespons at «Vi kjenner Agder» fortsatt er relevant og bør videreføres i 2026.



Utsnitt fra konseptet «Vi kjenner Agder» på Facebook.

I 2022 startet AKT et arbeid med å vurdere fremtidig organisering og struktur for kundesentrene i Agder.

7.3 KUNDESENTRER I AKT

I 2022 startet AKT et arbeid med å vurdere fremtidig organisering og struktur for kundesentrene i Agder. Målet med prosjektet er å styrke kundefokuset i organisasjonen, blant annet ved å frigjøre tid til mer utadrettet og proaktiv kundeoppfølging. Samtidig arbeider AKT med å legge bedre til rette for selvbetjening ved innkommende henvendelser og å videreutvikle kundesenteret slik at tjenestene i større grad kan tilpasses kundenes behov.

Et viktig premiss i arbeidet har vært å sikre at også sårbare kundegrupper fortsatt ivaretas gjennom gode serviceløsninger.

Fra sommeren 2023 ble bemanningen ved utekontorene redusert, og kundesenteret i Flekkefjord ble avviklet. Erfaringene fra 2024 viser at endringer i åpningstider og tilgjengelighet i liten grad har ført til negative kundeforhold.

Som en del av den langsiktige utviklingen av kundesenterstrukturen besluttet AKT i 2025 å avvikle kundesenteret i Lyngdal fra 1. januar 2026. På sikt er målsettingen å konsolidere kundesenterfunksjonen i ett hovedkundesenter i Kristiansand som håndterer kundekontakt for hele fylket.

Bakgrunnen for denne utviklingen er blant annet økt digitalisering av kundedialogen, endrede forventninger til tilgjengelighet og behovet for å samle kompetanse for å levere mer helhetlig og effektiv kundeservice til innbyggerne i Agder. Samlingen av kundesenterfunksjonen vil samtidig bidra til mer effektiv ressursbruk og bedre utnyttelse av kompetansen i kundesenteret.

For å effektivisere driften og frigjøre kapasitet i kundesenteret, har AKT gradvis endret organiseringen av hittegodshåndteringen. I vestfylket er håndteringen av hittegodshåndteringen outsourcet til busselskapene. Høsten 2025 overtok også Varodd ansvaret for hittegodshåndteringen i Kristiansandsområdet. Endringen gjør at ansatte i kundesenteret i større grad kan bruke tiden på kundedialog og mer proaktiv oppfølging av kundene.

7.4 BILLETTKONTROLLER

Kontinuerlig billettkontroll, både uniformert og sivil, er et sentralt virkemiddel for å sikre inntektene i kollektivtrafikken. AKT benytter vekterselskapet Avarn Security til å gjennomføre kontrollene.

Etter innføringen av nytt billettsystem 1. juli 2024 observerte AKT at utviklingen i billettinntekter og passasjertall gikk i utakt. Dette antas i hovedsak å skyldes innføringen av åpen billettering i Kristiansandsområdet. Risikoen for økt snik var vurdert på forhånd, men utviklingen gjorde det nødvendig å iverksette avbøtende tiltak raskt.

AKT søkte derfor Samferdselsdepartementet om å øke gebyrsatsen for manglende billett fra 950 kroner til 1.470 kroner. De nye satsene ble godkjent i august 2025. Parallelt ble omfanget av billettkontroller kraftig økt, og antallet kontroller ble firedoblet.

Samtidig startet AKT opp med punktmålinger for å kartlegge reell betalingsgrad blant passasjerene. Det ble også gjennomført såkalte storkontroller, som i praksis fungerer som punktmålinger, men hvor passasjerer uten gyldig billett ilegges gebyr.

I tredje kvartal 2024 startet AKT arbeidet med å digitalisere billettkontrollene gjennom onboarding av systemet SmartKontroll. Fra februar 2025 ble det innført heldigitale billettkontroller, noe som har effektivisert kontrollvirksomheten betydelig.

I løpet av 2025 ble totalt 229.545 passasjerer kontrollert for gyldig billett. Det ble utstedt 5.074 gebyrer, noe som gir en snikprosent på 2,21 prosent. Tiltakene har bidratt til at utviklingen i billettinntekter og passasjertall igjen har kommet bedre i balanse, samtidig som snikprosenten har gått ned. Samlet viser resultatene at økte gebyrsatser, flere kontroller og mer systematisk måling av betalingsatferd har hatt en tydelig effekt på inntektssikringen.

7.5 KUNDETILFREDSHETSMÅLINGER

Kundetilfredshet

I 2025 gjennomførte Agder kollektivtrafikk (AKT) som vanlig to kundetilfredshetsundersøkelser. Resultatene er gruppert kontraktvis. I november var det rekorddeltakelse i antall svar i Kristiansandsområdet. Det er fremdeles en utfordring at det stor forskjell i antall svar i undersøkelsene, hvor resultatene i de «minste» undersøkelsene ofte blir påvirket av enkelt svar som påvirker undersøkelsen.

	Boreal		Setesdal Bilruter		Boreal		Connect bus		Setesdal Bilruter	
	Kristiansands-området		Mandal - Lista		Agder Øst		Flekkefjord - Kvinesdal		Setesdal	
	Mai 25	Nov 25	Mai 25	Nov 25	Mai 25	Nov 25	Mai 25	Nov 25	Mai 25	Nov 25
Total KTI vurdering på skala 1–5	3,8	3,7	4,2	4,2	3,9	4,0	4,1	4,0	4,2	3,8
Svar	1685	2051	435	418	774	648	93	130	65	45

Etter at vi i 2024 opplevde en interessant utvikling i alderssegmenter, hvor nye kundegrupper (særlig blant eldre reisende og fleksible brukere i kundesegmentet «kritiske kollektivbrukere») hadde stor innvirkning på enkeltresultater, har undersøkelsene i 2025 i større grad falt tilbake til en mer tradisjonell demografisk aldersspredning.

Generelt sett i alle undersøkelsene er vurderingen av hvor lett det er å få informasjon om rutetider, sammen med spørsmålet om hvor trygt det oppleves å reise med buss, enkeltspørsmålene som scorer høyest.

Det er relativt liten forskjell i totalscoren i de ulike områdene, selv om bytrafikken i Kristiansand scorer noe lavere enn i områdene utenfor Kristiansand. Det vises også igjen i enkelte delspørsmål, som blir vurdert noe lavere i Kristiansandsområdet enn i de andre områdene. Dette er en naturlig konsekvens av at det er mye mer krevende å være sjåfør i bytrafikk enn i mer distriktorienterte ruteområder. Kontrakten for Mandal – Lista skiller seg i så tilfelle ut på den positive siden.

Spørsmålet om “bussene er rene og velholdte” har også utløst eget kvalitetshevingsprosjekt i Kristiansand. I så måte er KTI-undersøkelsen en viktig temperaturmåler mot publikum. Vi ser også en interessant effekt av innføringen av nytt billettutstyr i 2024, hvor vurderingene på spørsmålet om “det er lett å få informasjon om takster og priser” nå begynner å nærme seg vurderingene på spørsmålene om informasjon og trygghet.

7.6 PUBLIKUMSINFORMASJON

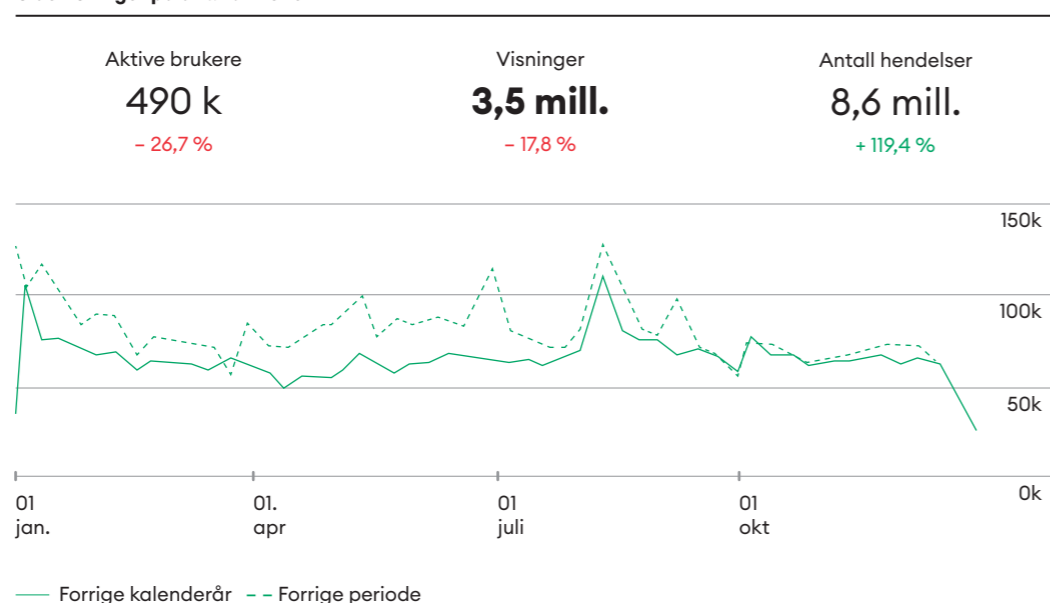
7.6.1 AKT.NO

akt.no har eksistert på nåværende plattform siden januar 2021. Publiseringsløsningen er levert av ACOS og er spesialister på sak- og arkivsystem, nettsider, digitale skjema og automatisert datafangst. ACOS er den største leverandøren av nettsideløsninger for offentlig sektor til kommuner, fylkeskommuner og etter hvert flere mobilitetselskaper som Innlandstrafikk, Svipper, Snelandia, Fram Møre og Romsdal.

Websidene er responsive (det vil si at de har god funksjonalitet på mobile flater) som er et vesentlig element, når vi vet at majoritetene av besøkene på våre websider, foretas fra mobilklienter. Nettstedet er primært en informasjonskanal, mindre fokusert på markedsføring og kampanjer. Med responsivt design tilpasser websiden seg automatisk enheten man leser websiden på, og gjennom året ser vi at tett på 80% av trafikken kommer fra mobile enheter. Dette er fremdeles høyere enn for websider generelt og viser at kollektivinformasjon er informasjon som konsumeres når kunden reiser og er «på farten». Vi har også en relativt lav såkalt «fluktfrekvens» på våre websider, som tilsier at publikum oppsøker siden målbevisst og finner det informasjonen som søkes. Ut fra brukerstatistikken kan vi også se at websidene i 2025 har størst betydning i forhold til våre reiseplanleggertjenester, hvor reiseplanlegger, samt å tilgjengeliggjøre de tradisjonelle rutetabellene, er tjenestene som er mest besøkt på websidene.

Til sammen hadde websidene 3,5 millioner sidevisninger i 2025. Dette er noe lavere nivå enn 2024, som både var preget av «snøkaos» og utfordrende værforhold i begynnelsen av januar og lansering av nytt billettssystem fra sommeren 2024. Hele første halvåret 2024 lå bruken av nettsidene over tilsvarende periode 2025, mens høsten og vinteren har hatt stort sett lik bruksmønster/bruksvolum. Til sammenligning hadde websidene 4,3 millioner sidevisninger i 2024.

Sidevisninger på akt.no i 2025



akt.no er også plattformen hvor mye av vår markedskommunikasjon i andre kanaler, særlig sanntidssystemet, sosiale medier og informasjonsskjermer om bord på bussen, til slutt «lander». Det betyr at vi eksempelvis har mulighet til å informere med korte meldinger i sanntidssystemet, hvor vi henviser til akt.no for mer informasjon. Vi har dermed mulighet til å gi utfyllende informasjon, som også kan leses på mindre skjermer, eksempelvis mobiltelefonen når en er «underveis». Informasjonsskjermene om bord gir oss også mulighet til å styre publikum videre til websidene for mer informasjon. Høsten 2025 fikk vi særlig blest om gebyrøkningen ved snik hvor bruken av informasjonsskjermene økte bruken av websidene som omhandler billett kontroll og gebyr markert i kampanjeperioden.

7.6.2 REISEPLANLEGGJER I AKT REISE OG PÅ AKT.NO

Reiseplanleggeren i appen AKT Reise og på akt.no benytter den samme «bakgrunnsmotoren». I reiseplanleggeren og avgangslisten kan man få frem reiseforslag og avgangstider på ulike måter.

Det er en markant forskjell i hvilke metoder/teknologier man benytter utfra hvilken «fase» man er i planleggingen av en reise. Avgangslistene er typisk brukt når man er på farten og venter på bussen på holdeplass. Reiseplanleggeren blir i stor grad benyttet for søk av reiseforslag fra et sted, til et sted, frem i tid, mens avgangslisten er en mer umiddelbar metode man ofte bruker mens man står på en holdeplass for å få oppgitt avgangstider fra en spesifikk holdeplass.

7.6.3 ANTALL FORESPØRSLER/SØK I REISEPLANLEGGERTJENESTENE

Bruken av reiseinformasjon er avledet av den generelle reisevirksomheten, og i 2025 har det vært en formidabel økning i bruken av reiseplanleggertjenestene på våre websider og gjennom appen AKT Reise. Til sammen var det i 2025 over 79 millioner forespørsler i reiseplanleggeren vår, både søk i reiseplanlegger og oppslag i avgangslistene.

Teknologi	Web: www.akt.no		App: AKT Reise		Mobil: rp.akt.no		Sum /År
	Avgangsliste	Reiseplanlegger	Avgangsliste	Reiseplanlegger	Avgangsliste	Reiseplanlegger	
2019	147 164	2 849 024	39 758 635	5 597 168	23 806	35 240	48 411 037
2020	175 359	1 899 812	33 275 487	3 875 223	12 709	15 221	39 253 811
2021	97 667	1 713 146	29 895 593	4 658 503	8 432	5 628	36 378 969
2022	139 092	2 177 623	44 681 325	6 808 570	2 239	2 793	53 811 642
2023	212 171	2 556 136	58 313 653	8 043 337	1 852	1 567	69 128 716
2024	224 512	2 298 308	59 849 769	7 725 797	4 761	1 699	70 104 846
2025	184 796	2 017 889	69 163 619	8 068 235	3283	795	79 438 617

Teknologi:

Sett i forhold til teknologi den reisende benytter er det udiskutabelt at appen har den viktigste funksjonen når det gjelder våre reiseplanleggertjenester. Omkring 77,2 millioner av 79,4 millioner forespørsler i avgangslisten og reiseplanleggeren blir utført i appen AKT Reise, hvor avgangslisten er det som publikum benytter aller mest.

Reiseplanlegger: Appen AKT Reise har de senere år også tatt over som den viktigste plattformen for reisesøk fra - til holdeplass/adresse, hvor det i 2025 var over 8 millioner søk i reiseplanleggersøket fra-til holdeplass. Reiseplanleggeren på websidene står likevel fremdeles relativt sterkt; med over 2 millioner forespørsler/søk i reiseplanlegger i 2025.

Avgangsliste: Avgangsliste («fra» holdeplass) Når man søker avgangstider fra én spesifikk holdeplass (avgangsliste) står appen AKT Reise for over 99 % av alle utførte søk i avgangslistene. Nær 70 millioner forespørsler ble utført i avgangslistene i 2025.

TRAFIKANTINFORMASJON VED AVVIKSSITUASJONER GJENNOM SANNTIDSSYSTEMET

Sanntidsinformasjon gir grunnlag for automatisk å utarbeide prognoser for når bussen forventes å forlate en holdeplass. Denne informasjonen formidles til passasjerer på skilt/skjermer, nett og mobil, slik at passasjerene får full oversikt over når bussen går fra en spesifikk holdeplass.

AKT jobber kontinuerlig med å videreutvikle kvaliteten på og distribusjonen av trafikantinformasjon, da særlig knyttet til avvikssituasjoner og hendelser som skjer underveis. Kundesenterets bruk av sanntidssystemet gjennom avviks- og servicemeldinger har vært med å forbedre kundens nytteverdi, særlig underveis på reisen. Sanntidssystemet gjør at vi har mulighet til å få publisert trafikkavvik/servicemeldinger i reiseplanlegger, apper på, holdeplass og om bord på bussen på en helt annen måte enn tidligere. Det har også i 2025 vært fokus på å bruke systemet aktivt i kundeinformasjon og ha en høy kvalitet på informasjonen/meldingene som blir distribuert her.



8.1 TET DIGITAL

I mars 2025 ble AKT deleier i Tet digital AS (Tet). Selskapet eies av Ruter AS og Skyss (Vestland fylkeskommune) sammen med AKT. Ruter AS er majoritetseier og Tet er et resultat av utskillelsen av ca 300 personer fra Ruter AS til egen juridisk enhet der flere fylkeskommuner/ administrasjonsselskaper inviteres inn på eiersiden. Tet sine digitale tjenester leveres til mer enn 2 av 3 kollektivreiser i Norge. AKT eier 5,2 % av aksjene i Tet.

2025 har blitt preget av at selskapet og dets eiere har brukt mye ressurser på å finne en fornuftig struktur for samhandling, styring og samarbeid om konkrete oppgaver.

Tet er etablert som et aksjeselskap med eget styre der eierne er representert. AKTs administrerende direktør er selskapets representant i dette styret, mens utviklingsdirektør er vararepresentant. Administrasjonssjef/nestleder i AKT er representert i valgkomiteen.

Eierne av Tet er også tjenestemottakere fra selskapet og for å motta tjenester fra Tet må mottaker være eier.

Et sentralt prinsipp for Tet-partnerne (eierne) er at «vi skal være like der vi kan, og ulike der vi må». En naturlig konsekvens av dette prinsippet er at eierne av selskapet må samordne sine strategier og strukturer.

Som mottakere av tjenester fra Tet er det etablert strukturer for å sette mål og prioritere ressursbruken i selskapet. AKT deltar på alle arenaer for å få innsikt og for å bidra til gode prioriteringer for fellesskapet.

Ved utgangen av 2025 har AKT tatt i bruk 6 av 16 tjenester fra Tet, hovedsakelig innen billettsalg og system for kundeservice. Det er et mål for AKT å ta i bruk flest mulig tjenester fra Tet de neste 2-3 årene.

Prosjekter i Tet som forventes realisert i hos AKT løpet av 1-2 år:

- Skoleskyss: AKT har over lang tid arbeidet med å definere fremtidens brukeropplevelse for skoleskyssen. AKTs ambisjoner samsvarer godt med de øvrige eierne av Tet og prosjektet skal etter planen løses i fellesskap.
- Bestillingstransport: Svipp-teknologien er eiet av AKT. Etter planen skal denne teknologien overføres til Tet slik at tjenesten kan tilgjengeliggjøres for flere partnere.
- ADT/sanntid: Siden 2012 har AKT hatt et sanntidssystem for å gi bedre informasjon til kundene. Systemet har tjent kundene godt i lang tid, men er snart moden for utskifting. En overgang til ny teknologi vil trolig være et av de mest ressurskrevende teknologiprojektene for AKT.
- Diverse tjenester: Teknologitvillingen går raskt. Nye tilleggstjenester vil bli fortløpende lansert av Tet og AKT må være forberedt på å ta stilling til disse.

I 2025 inngikk AKT en leieavtale for nye kontorlokaler i Kristiansand. Leieavtalen omfattet også kontorlokaler for Tet som etablerer et avdelingskontor med 10-15 ansatte.

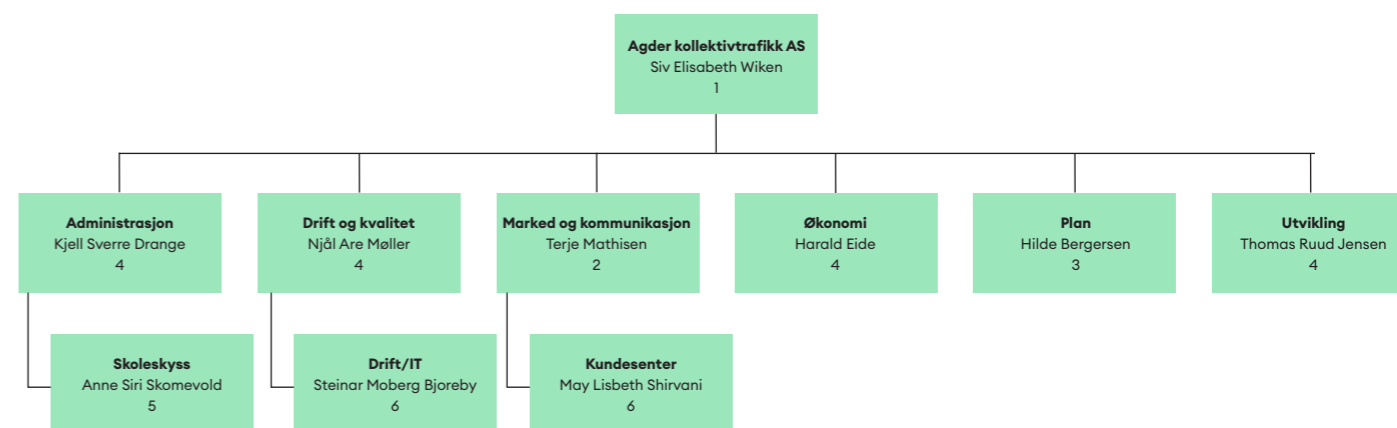


9.1 ORGANISASJONEN

Ved utgangen av 2025 var det 38 faste årsverk, fordelt på 39 medarbeidere. I tillegg til de fast ansatte er det 3 som er innleid; 1 fra Boreal, 1 fra Ruter og 1 fra Agder fylkeskommune. Det har også vært 1 trainee i AKT. Vi har også en midlertidig ansatt i et vikariat.

AKT har som mål å ha færrest mulig deltidsstillinger. Det er 4 fast ansatte i deltidsstillinger, hvorav 1 kvinne og 3 menn. Dette er ansatte som jobber deltid fordi de ønsker dette, og arbeidsgiver har derfor lagt til rette for det.

Organisasjonskart med antall fast ansatte pr. 31.12.2025



AKT har lokasjoner i Kristiansand, Arendal og Flekkefjord. Det er kundesenterfunksjon i Kristiansand og Arendal. Frem til 31. desember hadde vi også lokasjon i Lyngdal. Kundesenteret i Lyngdal stengte dørene 19. desember og de ansatte ble overført til kontoret i Kristiansand fra 01.01.2026.

9.2 HR/PERSONAL

Det samlede sykefraværet i AKT for 2025 er beregnet til 4,9 %, fordelt på 4,0 % langtidsfravær og 0,9 % korttidsfravær. Dette representerer en betydelig reduksjon sammenlignet med nesten 10 % sykefravær i 2024.

Det er gjennomført et systematisk arbeid for å redusere sykefraværet. Det har blant annet vært lagt vekt på å benytte rutiner for oppfølging av sykmeldte, inkludert hyppigere dialogmøter, bedre dokumentasjon og tettere samarbeid mellom leder og ansatt. Dette har bidratt til mer målrettede tiltak og raskere avklaringer i fraværssaker.

Videre er det arbeidet aktivt med tilretteleggingstiltak for ansatte med behov for varig eller midlertidig støtte. Eksempler på dette er økt bruk av gradert sykmelding, tilpasning av arbeidsoppgaver og fleksible løsninger der dette har vært forsvarlig og hensiktsmessig. Det er også gjennomført tiltak innen kultur- og organisasjonsutvikling, med mål om å styrke nærværarbeidet og skape et arbeidsmiljø som fremmer trivsel, ansvarlighet og god kommunikasjon.

Det er ikke blitt rapportert om skader eller ulykker på arbeidsplassen i 2025. Det gjennomføres månedlige møter med tillitsvalgte i AKT, etter Arbeidsmiljøloven og Hovedavtalen.

AKT har etablert AMU (Arbeidsmiljøutvalg) der verneombud, tillitsvalgt og ledelsen er representert. Møter gjennomføres minimum hvert kvartal. AMU behandler og beslutter saker knyttet til arbeidsmiljøet i AKT. Det arbeides i tillegg med arbeidsmiljøet på flere arenaer og i flere fora.

I 2025 startet AKT planlegging av nye lokaler og en god flytteprosess med bred involvering. Utforming og bruk av nye lokaler i Sandens har fokus på flere områder:

1. Utforming og tilrettelegging av arbeidsplassene som baseres på konseptet «aktivitetsbaserte arbeidsplasser».
2. Utforming og tilrettelegging av samarbeidssoner og fellesarealer.
3. Samlokalisering med TET Digital AS.
4. Erfaringsutveksling og ressurser fra Agder fylkeskommune.
5. Planlagt innflytting i mars 2026.

Arbeidsmiljøundersøkelse ble gjennomført i november. Stabile resultat, på noen områder fremgang fra tidligere år.



AKT verdsetter mangfold på arbeidsplassen og tillater ikke noen form for diskriminering av ansatte.

9.3 LIKESTILLINGSREDEGJØRELSE

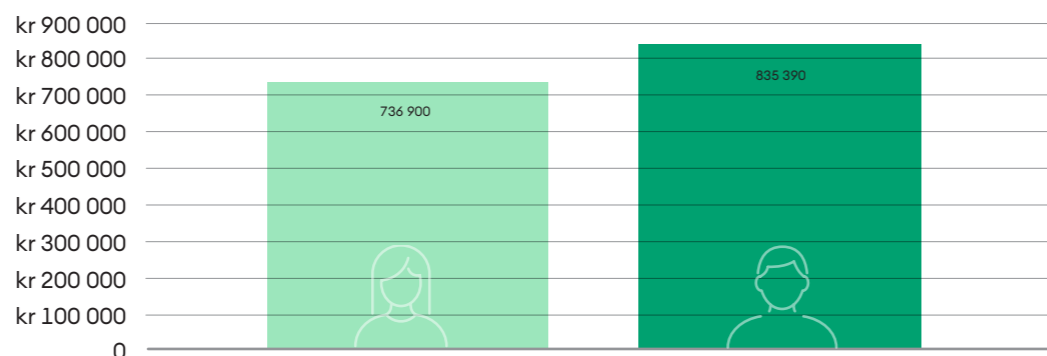
Vårt likestillingsarbeid er forankret i våre etiske regler. Disse er en del av *Handlingsregler for ansatte i AKT* og ligger lett tilgjengelig i digital personalhåndbok.

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

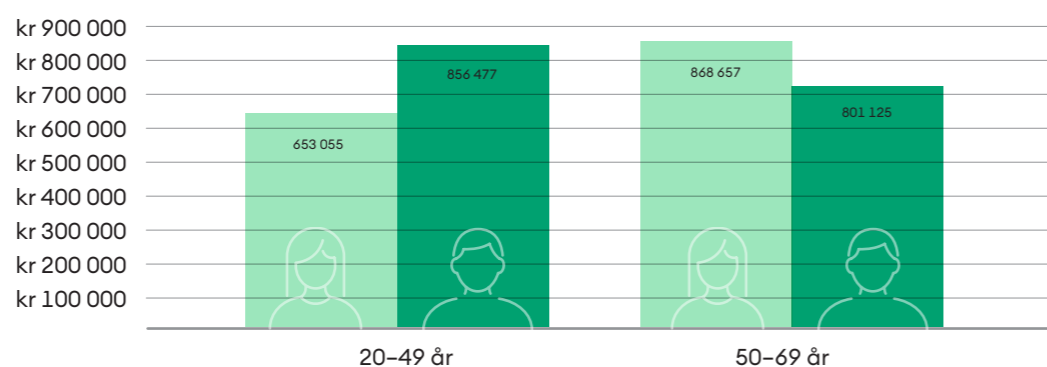
Oversikter over kjønnslikestilling	2025
Antall faste årsverk	38
Antall ansatte	39
Fordelt på kjønn	
kvinner	18
menn	21
Fordelt på lederstillinger	
kvinner	5
menn	6
Fordelt på deltid	
kvinner deltid	1
menn deltid	3
Antall midlertidige ansatte	0
Innleide	3
Foreldrepermisjon	
Gj.snitt antall uker kvinner	32
Gj.snitt antall uker menn	4

Tall per 31.12

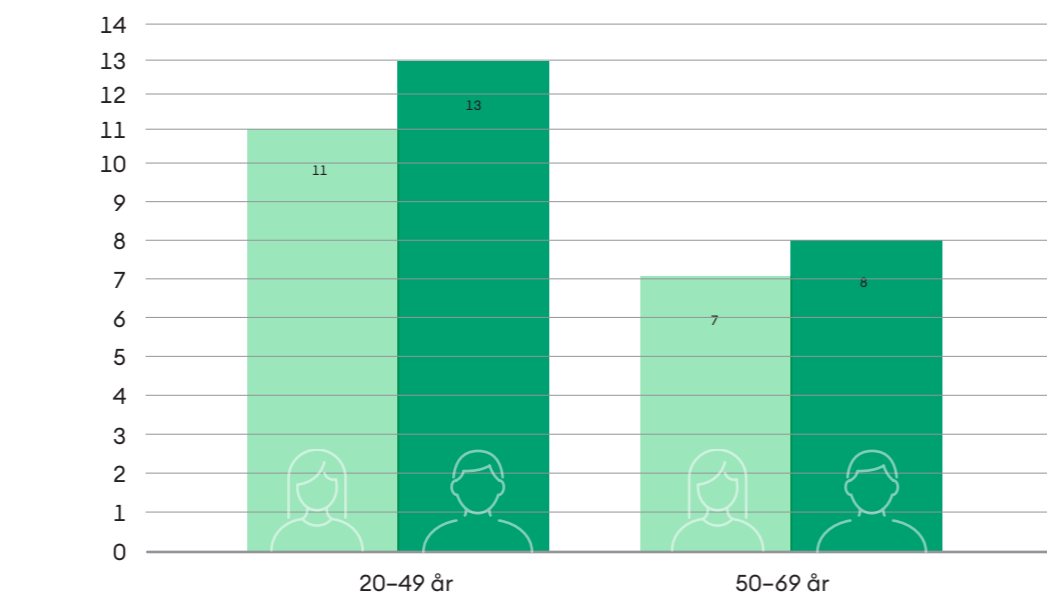
Lønnsfordeling mann/kvinne (i NOK)



Lønnsfordeling alder (i NOK)



Fordeling ansatte



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



9.4 HVORDAN AKT ARBEIDER FOR LIKESTILLING OG MOT DISKRIMINERING

- Vårt arbeid med likestilling og ikke-diskriminering er forankret i AKTs organisasjonspolitikk og lønnspolitikk, i tillegg til Hovedavtalen og Hovedtariffavtalen i KS.
- Ledelsen, sammen med tillitsvalgte og verneombud arbeider for likestilling og mot diskriminering.
- Lønnspolitikken søker å ivareta utilsikta lønnsforskjeller, og dette blir gjennomgått hvert år gjennom lønnsoppgjør og lokale lønnsforhandlinger.
- Rekruttering; AKT har bevissthet omkring at bildebruk og ordvalg i stillingsannonser har konsekvenser for hvem som søker jobb hos oss. Vi stiller krav om mangfold og ikke-diskriminerende i alle rekrutteringsprosesser.
- AKT har tydelige og gode varslingsrutiner med et tilhørende varslingsystem, som skal bidra til å hindre diskriminering, trakassering, seksuell trakassering og kjønnsbasert vold.
- Ledelse, tillitsvalgte og verneombud gjennomgår jevnlig AKTs retningslinjer på de ulike personalpolitiske områdene.
- Høsten 2025 ble det gjennomført medarbeiderundersøkelse. Resultatene er gjort kjent for alle ansatte og blir fulgt opp i AKTs strategiarbeid knyttet til mål, strategi og organisasjons- og kulturutvikling. Resultatene følges også opp i de ulike avdelingene.
- AKT unngår så langt mulig deltidsstillinger, og det innebærer at ingen jobber ufrivillig deltid. De stillingene AKT har er tilpasset individuelle behov, av helsemessige årsaker og/eller tilrettelegging inn mot pensjonsalder.
- AKT har i 2025 hatt sterkt søkelys på å redusere og forebygge sykefravær. Erfaringene viser at det er en del områder som er særlig viktige:
 - Ledelse tilstedeværelse
 - Tett oppfølging
 - Anerkjennelse
 - Fleksibilitet
 - Arbeidstid
 - Hvor jobben utføres
 - Utprøving av arbeidsevne/restartsevne
 - Mulighet for permisjon
 - Hjelpemidler (regulerbare pulter, øretelefoner, støydemping, pauserom med hvilemuligheter, massasjestol, frukt på pauserom m.m.).



Agder kollektivtrafikk