

Agder kollektivtrafikk

Årsrapport
2024



Agder kollektivtrafikk



Innhold

Forord	4
1. Om selskapet	6
1.1 Om selskapet	6
1.2 Formål	6
1.3 Styret	6
1.4 Organisasjonen	6
1.5 HR/Personal	7
1.6 Likestillingsredegjørelse	8
1.6.1 Hvordan AKT arbeider for likestilling og mot diskriminering	10
2. Økonomi	12
Styrets beretning	14
Årsregnskap	17
3. Passasjerer og mobilitetstilbud	26
3.1 Reisestatistikk	27
3.1.2 Detaljert statistikk	28
3.2 Avtaler med busselskap, drosjer, båtselskap og mikromobilitetsselskap	30
3.3 Rutetilbudet	32
3.4 Båtruter	34
3.5 Drosjer	35
3.6 Bestillingstransport	35
3.7 AKT Svipp	35
3.8 AKT Svipp i hele Agder	36
3.9 Bysykler og sparkesykler	37
4. Skoleskyss	38
4.1 Samarbeid med kommunene om skoleskyss	39
4.2 Ordinær skoleskyss	39
4.3 Trafikksikker skolevei – kommunale vedtak	41
4.4 Spesialtransport av elever til grunnskoler og videregående skoler	42
5. Infrastruktur	44
5.1 Infrastruktur	45
6. Miljø	46
6.1 Miljø	47
7. Informasjon og salg	50
7.1 Kommunikasjonsstrategi	51
7.2 Kampanjeresultater	53
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	57
7.6.3 Antall forespørsler/søk i reiseplanleggetjenestene	57
8. 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

21 900 000
REISER
PÅ AGDER
I 2024

Totalt ble det i 2024 gjennomført 21,9 millioner reiser på Agder. Dette tilsvarer en økning på 1,5% i forhold til 2023. Selv med den gode passasjerveksten som var i løpet av 2023 har man likevel klart å øke antall reiser i 2024.

Det kraftige snøfallet i januar satte AKT i beredskap. Situasjonen var krevende med svært utfordrende kjøreforhold. Det hele toppet seg når Boreal innstilte all trafikk i Kristiansand. Tett dialog mellom AKT og selskapet bidro til gjenåpning av trafikken. Beredskap vil være et viktig fokusområde framover. AKT deltok i politiets LRS-øvelse i Tvedestrand kommune.

Digital tjenesteutvikling er et avgjørende virkemiddel for at kollektivtrafikken skal lykkes med å gi innbyggerne en enklere reisehverdag. I 2024 ble det derfor igangsatt et arbeid ledet av Jernbanedirektoratet ved Knut Sletta, Entur og de fylkeskommunale administrasjonsselskapene der AKT deltok aktivt. Arbeidet resulterte i rapporten «En stegvis tilnærming til ett felles digitalt samarbeid for digital tjenesteutvikling». Rapporten uttrykker en felles ambisjon om å etablere ett felles forpliktende samarbeid for digital tjenesteutvikling i kollektiv-Norge. For å realisere ambisjonen anbefaler utredningen en stegvis tilnærming basert på et veikart for samarbeid.

AKT har lagt grunnlaget for at selskapet kan gå inn på eiersiden i TET Digital i 2025.

AKT innførte nytt billettsystem i 2024. Systemet er basert på samme billettsystem som Ruter har i Oslo og Akershus. Et felles system gir grunnlaget for en samlet utvikling av tidsriktige tjenester til kundene i kollektivtrafikken.

Arendalsuka var en suksess der AKT var medarrangør på flere arrangementer og kollektivtrafikken bidro til en god trafikkavvikling under arrangementet.

Med signering av en Byvekstavtale for Kristiansandsregionen er det etablert et 10-årig samarbeid mellom regionen og staten der målet er nullvekst i personbiltrafikken i regionen. AKT har investert i 3 nye leddbusser som bidrar til økt kapasitet i kollektivtrafikken og rutetilbudet er forsterket i omegnskommunene til Kristiansand. Tiltakene er finansiert med midler fra avtalen.

Bymiljøkonferansen i oktober er en viktig arena lokalt og Siv holdt innlegg om hvordan nå målene som er satt i byvekstavtalen.

AKT har inngått nye kontrakter om kjøp av busstjenester i Setesdalsregionen og i kommunene Flekkefjord, Kvinesdal og Sirdal. AKT opplever, som resten av kollektivbransjen, en kostnadsøkning i kontraktene.

AKT har hatt oppstart av ny busskontrakt i kommunene øst i Agder. Boreal er ny operatør fra 1. juli 2024. Fylkeskommunen har oppgradert bussanlegget Moland park, og tilrettelagt for økt elektrifisering av kollektivtrafikken. Den offisielle åpningen av bussanlegget fant sted 29. august.

AKT jobber med å langsiktige planer for utvikling av mobilitets-tilbudet i alle områdene i Agder.

AKT har jobbet med strategiutvikling og kulturarbeid i organisasjonen. Vi har fulgt opp undersøkelser og arrangert flere samlinger med ansatte. Strategi og kultur vil vi fortsette å jobbe med også framover.

1

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

Målsettingen for AKT er å tilby innbyggerne et velfungerende og kostnadseffektivt kollektivtilbud, samt utføre lovpålagt skoleskyss på en formålstjenlig måte. Selskapet skal bidra til en miljøvennlig trafikkutvikling. AKT skal ikke selv utføre rutetrafikk, men kjøpe slike tjenester fra eksterne tjenesteleverandører. AKT har ikke overskudd som mål og utbetaler ikke utbytte til eierne.

1.3 STYRET

Styret til AKT består av 8 medlemmer og er valgt av selskapets generalforsamling. Styret bestod ved utgangen av 2024 av følgende personer:

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

Vararepresentanter:

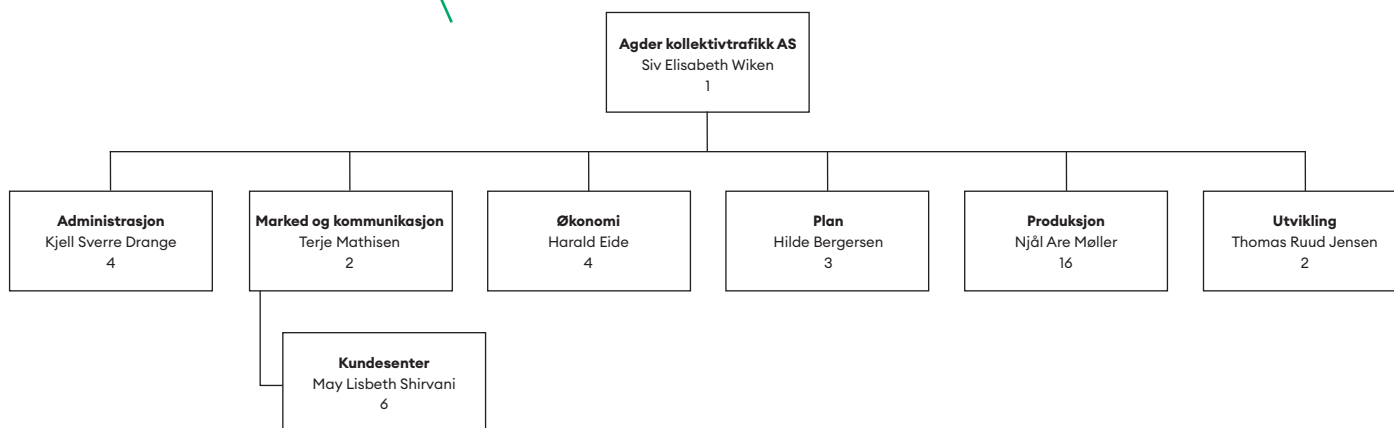
1. Odd Nordmo
2. Oda Oline Omdal
3. Oda Sofie Lieng Pettersen
4. Neda Blakstad
5. Anne Siri Skomedal, observatør for ansatte

1.4 ORGANISASJON

Ved utgangen av 2024 var det 37,6 faste årsverk, fordelt på 39 medarbeidere. I tillegg til de fast ansatte er det 3 som er innleid; 1 fra Boreal, 1 fra PwC og 1 fra Agder fylkeskommune.

AKT har som mål å ha færrest mulig deltidsstillinger. Det er 5 fast ansatte i deltidsstillinger, hvorav 2 kvinner og 3 menn. Dette er ansatte som jobber deltid fordi de ønsker det, og arbeidsgiver har derfor lagt til rette for det.

AKT har lokasjoner i Kristiansand, Arendal, Lyngdal og Flekkefjord. Det er kundesenterfunksjon i Kristiansand, Arendal og Lyngdal.



Organisasjonskart med antall fast ansatte pr. 31.12.2024

Det er ikke blitt rapportert om skader eller ulykker på arbeidsplassen i 2024.

1.5 HR/PERSONAL

Sykefraværet har vært totalt 9,9% i 2024. Det er høyt i forhold til målsettingen. Sykemeldt/lange fravær var på 8%, resten er egenmeldt korttidsfravær. Det jobbes godt med oppfølging og tilrettelegging.

Det er ikke blitt rapportert om skader eller ulykker på arbeidsplassen i 2024.

AKTs personalpolitikk har en livsfasetilpasset tilnærming. Arbeidstakere gjennomgår ulike faser i sitt yrkesaktive liv, og AKT har forankret dette gjennom utviklingssamtaler og IA-arbeidet. Det er et mål at utvikling og tilrettelegging skal skje ut fra den enkeltes behov i ulike livsfaser, og i forhold til virksomhetens mål.

Det gjennomføres månedlige møter med tillitsvalgte i AKT, etter Arbeidsmiljøloven og Hovedavtalen.

AKT har 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 2024 har alle ansatte vært involvert i arbeidet med strategiplan og kulturbygging, både i personalsamling med overnatting (faglig og sosialt innhold), i dagssamlinger, i kortere personalsamlinger både fysisk og digitalt, samt i faglunsjer.



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

1.6 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.

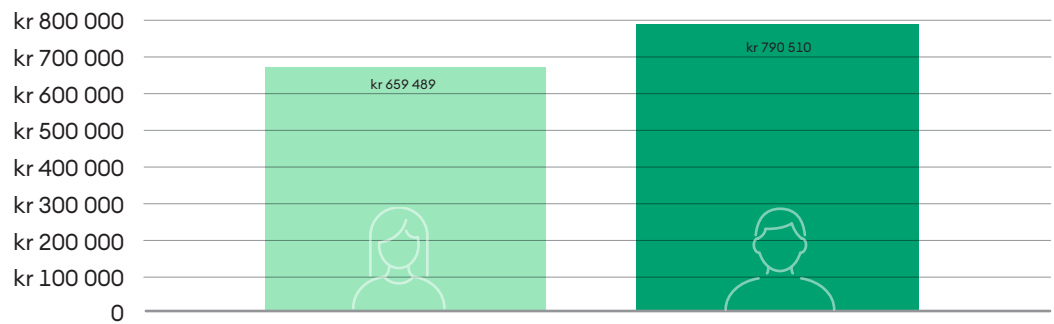
Alle ansatte har ansvar for å bidra til et godt arbeidsmiljø. AKT verdsetter mangfold på arbeidsplassen og tillater ikke noen form for diskriminering av ansatte, herunder diskriminering basert på kjønn, seksuell legning, alder, etnisitet eller religiøs overbevisning. Ansatte skal behandle hverandre, 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	2024
Antall faste årsverk	37,6
Antall ansatte	39
Fordelt på kjønn	
kvinner	18
menn	21
Fordelt på lederstillinger	
kvinner	4
menn	5
Fordelt på deltid	
kvinner deltid	2
menn deltid	3
Antall midlertidige ansatte	0
Innleide	3
Foreldrepermisjon	
Gj.snitt antall uker kvinner	9
Gj.snitt antall uker menn	1

Tall per 31.12

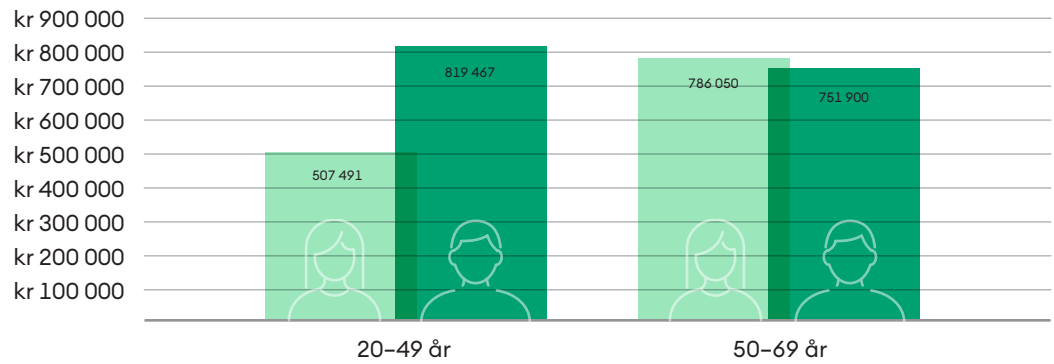
Lønnsfordeling mann/kvinne (i NOK)

Kvinne
Mann



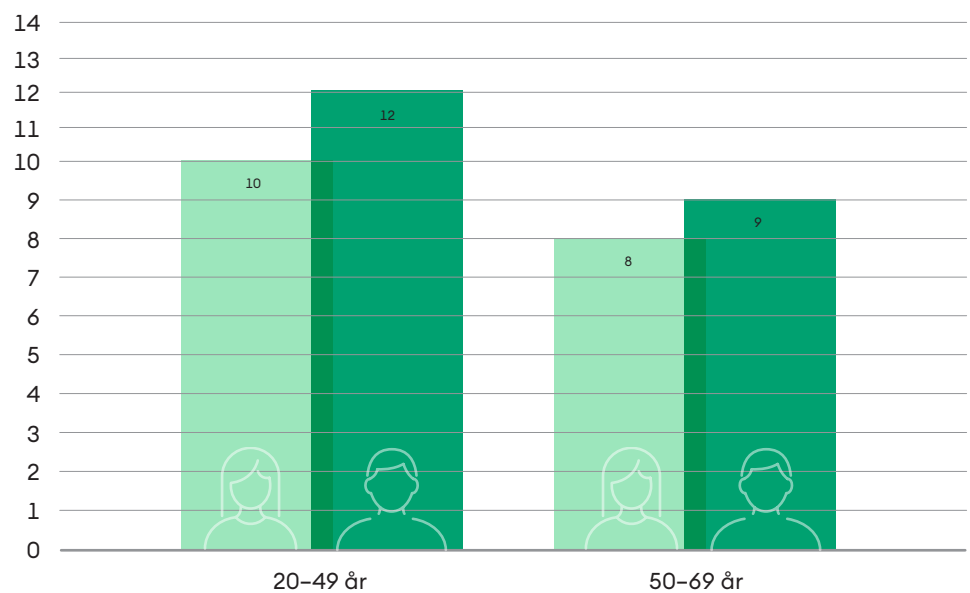
Lønnsfordeling alder (i NOK)

Kvinne
Mann



Fordeling ansatte

Kvinne
Mann



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



1.6.1 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 utilsiktede 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-diskriminering i alle rekrutteringsprosesser.
- AKT har tydelige og gode varslingsrutiner med et tilhørende varslingssystem, 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 2024 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 2024 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/restarbeidsevne
- Mulighet for permisjon
- Hjelpemidler (regulerbare pulter, øretelefoner, støydemping, pauserom med hvilemuligheter, massasjestol, frukt på pauserom m.m.).



2





Driftsinntekter	1 120 590 369
Driftskostnader	1 144 099 098
Driftsresultatet	- 23 508 729
Årsresultat	- 14.848.344

AKT har de siste 6 årene opprettholdt en høy ruteproduksjon for å oppfylle målsettingen i belønningsavtalene om nullvekst i biltrafikk.

Selskapet hadde i 2024 driftsinntekter på kr. 1 120 590 369,-. Driftskostnadene var kr. 1 144 099 098,- og driftsresultatet ble negativt med kr. 23 508 729,-. Selskapets årsresultat for 2024 ble kr. -14 848 344,-.

Kollektivtrafikken finansieres av fylkeskommunen og statlige belønningsmidler. I tillegg utgjør billettinntekter 222,7 MNOK. Belønningsavtalen ble forlenget med ett år for 2024 og bidro til 104,6 MNOK til kollektivtrafikken i 2024. I tillegg ble det tildelt 23,2 MNOK til reduserte priser i Kristiansandsregionen. AKT har de siste 6 årene opprettholdt en høy ruteproduksjon for å oppfylle målsettingen i belønningsavtalene om nullvekst i biltrafikk. Det har gjort at selskapet har hatt et underskudd på ca. 20 MNOK hvert år de 6 siste årene. Dette er finansiert av tidligere oppspart egenkapital som kom som følge av et tidligere skattekrav som bortfalt i 2018.

I 2024 ble det inngått en Byvekstavtale som sikrer kollektivtrafikken 140 MNOK årlig til drift fra 2025. Det har lenge vært usikkerhet rundt den langsiktige finansieringen, da belønningsavtalene kun var 4-årige. Med inngåelse av en byvekstavtale for de neste 10 årene er kollektivtrafikken sikret en bedre forutsigbarhet. Dette innebærer også en liten økning i den totale finansieringen og er med på sikre opprettholdelsen av dagens nivå på ruteproduksjonen med tillegg av noen økninger.

I 2023 opplevde kollektivtrafikken en kraftig vekst og antall reisende har holdt seg stabilt gjennom 2024. Det har ikke vært større ruteendringer, så dette er likevel tilfredsstillende. Mot slutten av 2024 ble det satt inn leddbusser med større kapasitet for å håndtere utfordringen med stadig fullere busser i rushtiden.

Også i 2024 har det vært noe høyere kostnadsvekst i busskontraktene i forhold til deflator benyttet til å justere inntektssiden gjennom tilskudd og billettpriser. Agder fylkeskommune kompenserte langt på vei denne kostnadsveksten med en ekstrabevilgning.

Inngangen til 2025 har vist en vekst i antall reiser i forhold til 2024. Noe av dette kan tilskrives en svært krevende januar med snøkaos på starten av 2024. Det er likevel grunn til å tro at antall reisende vil ligge over både 2023 og 2024 særlig etter at bomringen i Kristiansand ble utvidet i februar 2025. Våren 2025 vil det være økt kontrollvirksomhet i form av billettkontroller for å redusere antall reisende som ikke betaler for seg. Selskapet er avhengig av billettinntektene for å opprettholde et godt kollektivtilbud.

På de neste sidene kommer Agder Kollektivtrafikk AS sitt offisielle årsregnskap for 2024 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 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.

SELSKAPETS UTVIKLING, RESULTAT OG FORTSATT DRIFT

Selskapet hadde i 2024 driftsinntekter på kr. 1 120 590 369,-. Kundenes kjøp utgjør 222 659 584 eller 1/5 av disse. Driftskostnadene var på kr. 1 144 099 098,- med et negativt driftsresultat på kr. 23 508 729,-.

Selskapets årsresultat for 2024 ble på kr. - 14 848 344,- og reduserer annen egenkapital som pr. 31.12.2024 er på kr. 62 473 941,-. Belønningsmidler fra Staten til utvikling av kollektivtrafikken utgjorde i 2024 MNOK 104,6. I tillegg ble det utbetalt MNOK 23,2 MNOK til reduserte priser.

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. 31.12.2024.

ANDRE FORHOLD

I oktober 2024 ble det inngått en byvekstavtale for Kristiansandsregionen med Staten. Dette vil sikre videre finansiering med 140 MNOK årlig. Byvekstavtalen legger grunnlaget for en drift i balanse og styret anser derfor at de siste års nedbygging av egenkapitalen er ferdig.

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. NHO transport har varslet Kollektivtrafikkforeningen i brev om en krevende økonomisk situasjon for de fleste operatører i bransjen.

FINANSIELL RISIKO

Overordnet om målsetting og strategi

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



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



Renterisiko

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

Kredittrisiko

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

Likviditetsrisiko

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

FORSKNINGS- OG UTVIKLINGSAKTIVITETER

Selskapet har deltatt i to forskningsprosjekter, et for mobilitet for eldre knyttet til Svipp-tjenesten, et annet for bedre mobilitet i distriktene. Begge prosjektene er ledet av Transportøkonomisk Institutt.

ARBEIDSMILJØ

Etter styrets oppfatning har arbeidsmiljøet i selskapet vært bra.

Selskapet sysselsatte ved årets utgang 39 personer som utgjorde 37,6 årsverk. Sykefraværet var i 2024 på rett under 10%. Det har ikke blitt rapportert om skader eller ulykker på arbeidsplassen i 2024.

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 forurensar ikke det ytre miljø utover hva som er vanlig i tilsvarende virksomheter. Det jobbes målrettet mot å få flere av regionens innbyggere til å benytte mer bærekraftig transport samtidig som det er stort fokus på utslippsreduserende tiltak gjennom effektiv ruteproduksjon og mer miljøvennlig bussmateriell. Miljøkostnadene fra CO2-utslipp har blitt redusert siden 2023 og skyldes elektrifisering av en stor kontrakt fra 1. juli 2024.

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

Kristiansand 3. april 2025

Solveig Løhaugen
Styrets leder

Endre Angelvik
Nestleder

Benedichte Limmesand
Hellestøl
Styremedlem

Beate Marie Johnsen
Styremedlem

Unni Nilsen Husøy
Styremedlem

Fredrik Jensen
Styremedlem

Erik Spieler
Styremedlem

Ståle Sætre
Styremedlem

Siv Elisabeth Wiken
Administrerende direktør

Styrets årsberetning er signert digitalt.

NOTE DRIFTSINNTEKTER OG DRIFTSKOSTNADER		2024	2023
3	Inntekt og tilskudd fra offentlige oppdragsgivere	856 088 108	780 555 114
4	Billettinntekter	222 659 584	216 433 971
	Annen driftsinntekt	41 842 677	28 129 086
	Sum driftsinntekter	1 120 590 369	1 025 118 171
	Underleveranser og videreformidlede tilskudd	1 075 241 126	996 838 528
5	Lønnskostnad	41 476 704	38 513 451
6	Avskrivning på varige driftsmidler	5 401 249	4 523 795
3, 5	Annen driftskostnad	21 980 020	15 957 910
	Sum driftskostnader	1 144 099 098	1 055 833 684
	Driftsresultat	-23 508 729	-30 715 513
FINANSINNTEKTER OG FINANSKOSTNADER			
	Annen renteinntekt	8 601 339	10 773 992
	Annen finansinntekt	65 960	631 344
	Annen rentekostnad	6 913	167 438
	Annen finanskostnad	0	1 965
	Netto finansresultat	8 660 385	11 235 934
	Ordinært resultat før skattekostnad	-14 848 344	-19 479 580
	Resultat	-14 848 344	-19 479 580
	ÅRSRESULTAT	-14 848 344	-19 479 580
OVERFØRINGER			
7	Overført fra annen egenkapital	14 848 344	19 479 580
	Sum overføringer	14 848 344	19 479 580

NOTE	EIENDELER	2024	2023
	Anleggsmidler		
	Varige driftsmidler		
6	Driftsløsøre, inventar, verktøy, kontormaskiner o.l.	26 868 398	18 808 236
	Sum varige driftsmidler	26 868 398	18 808 236
	Finansielle anleggsmidler		
	Andre langsiktige fordringer	1 265 002	1 121 668
	Sum finansielle anleggsmidler	1 265 002	1 121 668
	Sum anleggsmidler	28 133 400	19 929 904
	Omløpsmidler		
	Fordringer		
3	Kundefordringer	59 653 878	32 263 699
	Andre kortsiktige fordringer	11 600 477	19 900 851
	Sum fordringer	71 254 355	52 164 550
8	Bankinnskudd, kontanter o.l.	87 209 343	167 008 517
	Sum omløpsmidler	158 463 698	219 173 067
	SUM EIENDELER	186 597 098	239 102 971

NOTE	EGENKAPITAL OG GJELD	2024	2023
	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	37 607 056	52 455 400
	Sum opptjent egenkapital	37 607 056	52 455 400
	Sum egenkapital	62 473 941	77 322 285
	Gjeld		
	Avsetning for forpliktelser		
10	Pensjonsforpliktelser	9 670 903	8 265 227
	Sum avsetninger for forpliktelser	9 670 903	8 265 227
	Kortsiktig gjeld		
3	Leverandørgjeld	60 279 665	93 346 244
	Skyldige offentlige avgifter	6 407 268	2 170 350
3	Annen kortsiktig gjeld	47 765 320	57 998 865
	Sum kortsiktig gjeld	114 452 254	153 515 459
	Sum gjeld	124 123 157	161 780 686
	SUM EGENKAPITAL OG GJELD	186 597 098	239 102 971

Kristiansand, 03.04.2025
 Styret i Agder kollektivtrafikk AS

Solveig Løhaugen
 Styrets leder

Endre Angelvik
 Nestleder

Benedichte Limmesand
 Hellestøl
 Styremedlem

Beate Marie Johnsen
 Styremedlem

Unni Nilsen Husøy
 Styremedlem

Fredrik Jensen
 Styremedlem

Erik Spieler
 Styremedlem

Ståle Sætre
 Styremedlem

Siv Elisabeth Wiken
 Administrerende direktør

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 Kontraktsforpliktelser

Selskapet har inngått kontrakter med busstransportører for perioden 2025-2036. Selskapet inngått kontraktsforpliktelser med busstransportører for totalt 4,88 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	2024	2023
Rammetilskudd og vederlag fra Agder fylkeskommune	619 120 127	564 362 001
Tilskudd fra Kristiansand kommune	5 198 000	5 077 000
Skoleskyss andel kommuner (krevd inn på vegne av fylkeskommune)	121 852 088	115 447 448
Belønningsmidler	105 666 668	80 725 000
Andre tilskudd og vederlag fra kommuner	4 251 224	14 943 665
Sum inntekter og tilskudd fra nærstående parter	856 088 108	780 555 114

Kostnader	2024	2023
Husleie Kristiansand Eiendom AS	2 393 080	2 392 453
Annen kostnad lokaler til Kristiansand Kommune	41 695	63 487
Leie av anlegg fra Agder Fylkeskommune*	17 811 095	16 135 597
Sum kostnader fra nærstående parter	20 245 870	18 591 537

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

Mellomværende med nærstående parter:

Kundefordringer

Motpart	2024	2023
Agder fylkeskommune	11 976 397	2 734 552
Kristiansand kommune	10 870 364	8 045 064
Sum	22 846 761	10 779 616

Mellomværende med nærstående parter:

Leverandørgjeld

Motpart	2024	2023
Agder fylkeskommune	0	3 030
Kristiansand kommune	1 042 171	44 248
Sum	1 042 171	47 278

Note 4 Billettinntekter

Per virksomhetsområde	2024	2023
Billettinntekter	194 217 456	187 465 837
Godsinntekter	100 980	459 272
Provisjonsinntekter	28 341 148	28 508 861
Sum	222 659 584	216 433 971

Inntektene er opptjent i Agder fylke.

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

Lønnskostnad	2024	2023
Lønn	28 707 688	26 354 148
Folketrygd	4 898 139	4 719 227
Pensjonskostnader	5 444 764	3 863 672
Andre ytelser	2 426 112	3 576 404
Sum	41 476 704	38 513 451

Antall årsverk sysselsatt i regnskapsåret	35	34
---	----	----

Ytelser til ledende personer	Lønn inkl overtid	Pensjons- kostnader	Annen godtgjørelse
Daglig leder	1 612 039	195 050	13 586
Styret	565 790		

Selskapet har ikke ytt lån til daglig leder eller øvrige ansatte

Revisor

Det er i regnskapsåret kostnadsført kr 399 617 ekskl. mva og fordeler seg på kr 180 000 i lovpålagt revisjon, kr 30 000 i teknisk bistand og kr 189 617 i annen bistand.

Note 6 Varige driftsmidler

	Elbusser	Kontorutstyr	Billetterings- system	Maskiner og anlegg	Sum
Anskaffelseskost 01.01.2024	4 793 770	4 624 642	37 420 548	4 820 914	51 659 874
Tilgang kjøpte driftsmidler	2 877 000	5 432 511	6 999 499	-	15 309 010
Avgang	4 793 770	-	-	-	4 793 770
Anskaffelseskost 31.12.2024	2 877 000	10 057 153	44 420 047	4 820 914	71 762 654
Akk. avskrivninger 31.12.2024	0	3 025 975	27 459 829	4 820 914	35 306 718
Bokført verdi per 31.12.2024	2 877 000	7 031 178	16 960 218	0	26 868 398
Årets avskrivninger	149 808	1 206 772	4 044 671		5 401 249
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 2024 utgjør kr 3 033 088.

Note 7 Egenkapital

Per virksomhetsområde	Aksjekapital	Overkurs	Annen egenkapital	Sum egenkapital
Egenkapital 01.01.2024	166 000	24 700 885	52 455 400	77 322 285
Årets resultat			-14 848 344	-14 848 344
Egenkapital 31.12.2024	166 000	24 700 885	37 607 056	62 473 941

Note 8 Bankinnskudd

Bankinnskudd, kontanter o.l. omfatter bundne skatterekksmidler med kr 1 275 768.

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 forsikringsselskap.

	2024	2023
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	5 692 546	4 477 911
Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	1 506 906	1 265 543
Avkastning på pensjonsmidler	-2 100 810	-1 851 712
Administrasjonskostnader/rentegaranti	141 269	154 423
Netto pensjonskostnad	5 239 911	4 046 165

Antall personer omfattet av ordningen	01.01.2024	01.01.2023
Aktive	45	42
Pensjonister	16	16
Totalt	61	58

Økonomiske forutsetninger (ytelsesbaserte ordninger)	31.12.2024	31.12.2023
Diskonteringsrente	3,90%	3,10%
Forventet Lønnsregulering	4,00%	3,50%
Forventet regulering av folketrygden grunnbeløp (G)	3,75%	3,25%
Forventet pensjonsøkning	3,00%	2,80%
Forventet avkastning på fondsmidler	5,90%	5,30%

Aktuarmessige forutsetninger

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

Balanseførte pensjonsforpliktelse	2024	2023
Påløpte pensjonsforpliktelser	44 914 752	43 428 257
Pensjonsmidler (til markedsverdi)	-44 110 423	-38 215 528
Periodisert arbeidsgiveravgift	113 410	734 995
Ikke-resultatført virkning av estimatavvik	8 753 164	2 317 503
Netto pensjonsforpliktelse	9 670 903	8 265 227

3



Totalt ble det i 2023 gjennomført 21,9 millioner reiser på Agder i 2024.

3.1 REISESTATISTIKK

Totalt ble det i 2024 gjennomført 21,9 millioner reiser med buss eller mikromobilitet på Agder. Dette tilsvarer en økning på 1,5% i forhold til 2023. Med den gode passasjerveksten som var i løpet av 2023 og uten vesentlige økninger i tilbudet i løpet av 2024 er det forventet at antall reiser ikke øker vesentlig. Tallene inkluderer også skolereiser og reiser som er utført i kjøretøy uten automatisk passasjertelling. Totalt utgjør dette 680 000 reiser som ikke er plassert på linje eller kontrakt.

I de videre statistikker vil vi kun forholde oss til kvalitetssikrede registreringer gjennom automatisk passasjertelling (APC). I de siste årsrapportene er 2019 benyttet som sammenligningsår på grunn av pandemien og dens påvirkning med reiserestriksjoner av varierende grad. I 2022 var det fortsatt noe påvirkning i starten av året slik at 2023 er første hele «normalår» etter pandemien. Årene før 2022 er derfor utelatt fra statistikken.

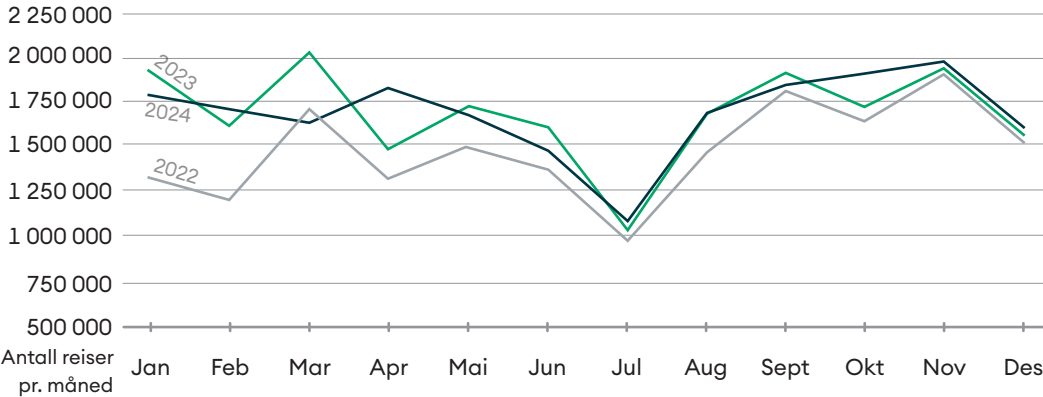
Kristiansandsområdet står for 63 % av alle reiser med buss i 2024. Inkludert reiser med mikromobilitet er denne andelen 65%.

Antall reiser per år fordelt per kontraktsområde

Kontrakt	2022	2023	2024	2023–2024 i %
Kristiansandsområdet	11 488 360	13 370 260	13 183 863	– 1,4 %
Busstjenester i Øst	4 100 206	4 578 375	4588 229	0,2 %
Busstjenester i Vest	1 293 258	1 362 828	1 436 218	5,4 %
Setesdal	432 691	476 824	458 134	– 3,9 %
Flekkefjord-Kvinesdal-Sirdal	402 530	421 198	425 731	1,1 %
Uten APC	619 191	677 606	680 000	0,4 %
Micromobilitet		646	1 079 427	67,1 %
Totalt	18 336 236	21 533 158	21 851 602	1,5 %

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

2022
2023
2024



3. Passasjerer og mobilitetstilbud

3.1.2 DETALJERT STATISTIKK

Kommunene med flest påstigninger i Agder i 2024 var Kristiansand, Arendal, Grimstad, Lindesnes, Vennesla og Lillesand. Disse kommunene er sammenlignbare med Agderbyen og antall reiser her utgjør omtrent 87% av alle påstigninger.

Kommune	2023	2024	Endring	Endring i %
Kristiansand	13 668 749	13 543 504	-125 245	-0,9 %
Arendal	2 205 919	2 214 866	8 947	0,4 %
Grimstad	777 232	775 547	-1 685	-0,2 %
Lindesnes	600 845	627 363	26 518	4,4 %
Vennesla	584 292	552 436	-31 856	-5,5 %
Lillesand	379 636	367 831	-11 805	-3,1 %

Påstigninger pr kommune.

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

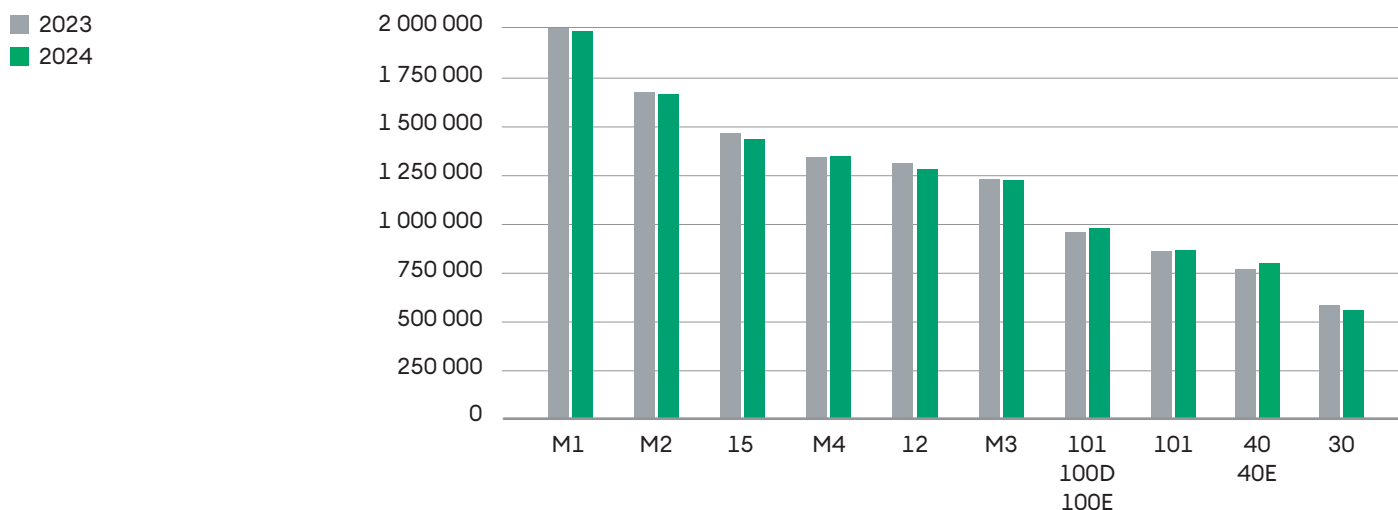
Kristiansand var pr 2024 delt inn i 48 områder. Dette fordeler seg på både store og små områder, i tabellen under viser vi de 15 største:

Område	2023	2024	Endring	Endring i %
Kvadraturen	4 549 703	4 548 630	-1 073	-0,0 %
UiA/Oddemarka	1 242 006	1 244 189	2 129	0,2 %
Søgne	682 865	691 531	9 666	1,4 %
Vågsbygd Sentrum	626 835	619 799	-7 036	-1,1 %
Lund	557 739	560 360	2 621	0,5 %
Sørlandssenteret	483 846	488 114	4 268	0,9 %
Slettheia	417 754	420 907	3 153	0,8 %
Justvik/Ålefjær/Fagerholt	400 000	406 546	6 546	1,6 %
Grim/Suldalen	335 896	317 374	-18 522	-5,5 %
Hellemyr	288 702	282 090	-6 612	-2,3 %
Tinnheia	289 540	265 953	-23 587	-8,1 %
Dvergsnes/Holte	246 205	250 183	3 978	1,6 %
Hånes	241 682	232 441	-9 241	-3,8 %
Strai/Mosby	246 309	240 463	-5 847	-2,4 %
Rona	235 567	238 277	2 710	1,2 %

Oversikt over de 15 største områdene i Kristiansand, antall påstigende

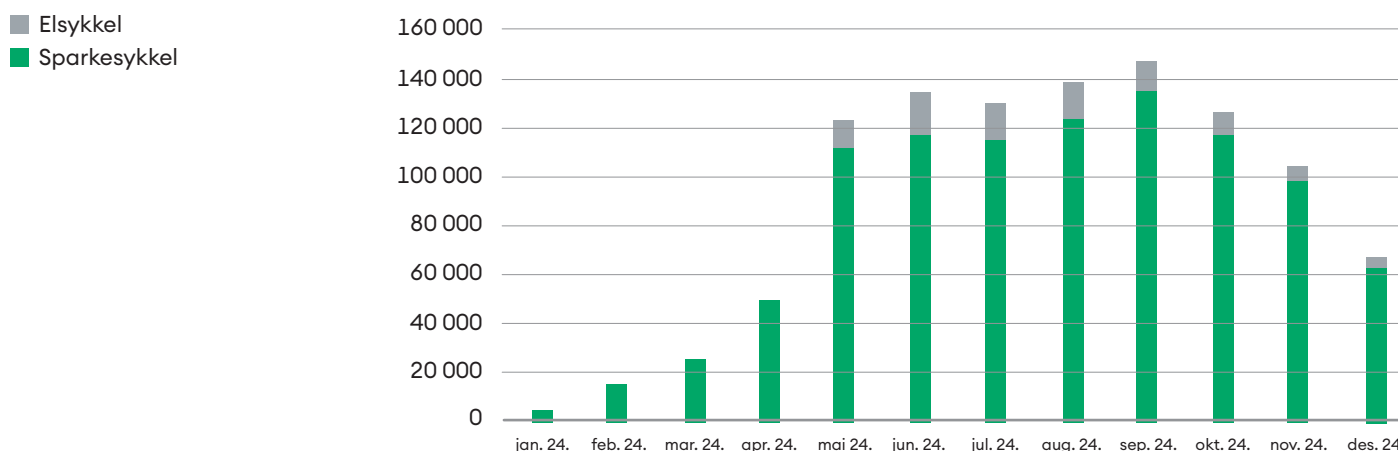
Statistikk på områdenivå gir en bedre og enklere oversikt over de reelle påvirkningene endringer har. I tidligere statistikker er det gjort sammenligninger på linjenivå fra år til år. Linjer og linjestruktur vil være i kontinuerlig utvikling, noen blir endret, andre blir lagt ned eller erstattet med 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 ikke gjort store endringer på linjene i 2024, men en oversikt over de 10 største linjene i Agder illustrerer også noe av linjeproblematikken i statistikker representert ved at linje 40 viser en oppgang på 3,2%. Dette skyldes delvis at linje 200 ikke lenger passerer Tangvall, men kjører på ny E39.

Antall reiser på de 10 største linjene i 2022 og 2024



Når det gjelder mikromobilitet var 2024 det andre hele driftsåret hvor AKT har hatt ansvaret for konkurranseutsetting og oppfølging av kontraktene. Vi ser en stor vekst i antall gjennomførte turer med mikromobilitet. Dette er et godt tilskudd til å øke antall grønne reiser samtidig som det er med på å avlaste det øvrige kollektivnettet. I 2024 ble det gjennomført 1,1 millioner reiser, noe som er en økning på 67% fra 2023 til 2024.

Antall reiser med mikromobilitet fordelt på sparkesykkel og elsykkel



3. Passasjerer og mobilitetstilbud

3.2 AVTALER MED BUSSELSKAP, DROSJER, BÅTSELSKAP OG MIKROMOBILITETSSKAP

AKT har avtaler med Boreal Buss AS, Connect Bus, L/L Setesdal Bilruter om kjøp av busstjenester i Agder. L/L Setesdal Bilruter hadde kontrakt og kjørte i ruteområde Arendal, Froland, Grimstad, Lillesand, Birkenes fram til 30.06.2024. Agder Buss hadde kontrakt og kjørte i ruteområde Risør, Gjerstad, Tvedestrand, Vegårshei og Åmli fram til 30.6.2024.

Kontraktsområdene og varighet av avtalene er som følger:

Transportør	Område	Avtaleperiode	Opsjon
Boreal Buss AS	Kristiansand og Vennesla	01.07.2018–30.06.2028	
Connect Bus	Flekkefjord, Kvinesdal, Sirdal	01.01.2016–31.12.2025	
L/L Setesdal Bilruter	Lindesnes, Lyngdal, Farsund og Hægebostad	01.07.2022–31.12.2029	Inntil 2,5 år
L/L Setesdal Bilruter	Setesdal, Åseral og Vennesla nord	01.01.2017–30.06.2026	
Boreal buss AS	Ruteområde øst – 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 og bestillingstransport.

Kommune / område	Drosjer Persontransport Bestillingsruter	Utløp kontrakt	Opsjon
Kristiansand øst	Agder Taxi	30.06.2026	1+1 år
Kristiansand vest	Ridel og Taxi Sør	30.06.2026	1+1 år
Øvre del av Songdalen (Finsland) og Marnardal	Taxi Sør	31.12.2026	
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



Kommune / område	Drosjer Persontransport Bestillingsruter	Utløp kontrakt	Opsjon
Lillesand	Taxi Sør	30.06.2026	1+1 år
Tvedestrand	Tvedestrand Drosjesentral	30.06.2026	1+1 år
Risør	Risør tur og taxi NUF	30.06.2026	1+1 år
Vegårshei	Gjerstad tur og taxi	30.06.2026	1+1 år
Gjerstad	Gjerstad tur og taxi	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 og Birkeland taxi AS	30.06.2026	1+1 år

AKT har avtale med Skagerrak Navigation AS og Sørlandet Maritime AS om kjøp av båttjenester.

Transportør	Område	Avtaleperiode	Opsjon
Skagerrak Navigation AS	Kristiansand	01.07.2018 - 30.06.2025	
Sørlandets Maritime AS	Tvedestrand	01.01.2023 – 30.09.2029	1+1+1 år

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

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

Det har gjennom 2024 vært anbud på båttjenester, persontransporttjenester og busstjenester. Følgende kontrakter er i 2024 inngått med bakgrunn i anbudprosesser i 2023 og 2024:

- Båttjenester i Kristiansand. Gjelder båttransport til Randøyane og i Høllen. Oppstart ny kontrakt 1.7.2025 med Fjord Shuttle AS.
- Busstjenester i Nord. Kontrakt signert med Setesdal Bilruter høsten 2024 med oppstart rutekjøring 1.7.2026.
- Busstjenester i Flekkefjord, Kvinesdal og Sirdal. Kontrakt signert med Connect Bus med oppstart 1.1.2026.

3. Passasjerer og mobilitetstilbud

Fra desember gikk de første turene med leddbuss. Leddbussene settes gradvis i drift, parallelt med kursing av sjåførene som skal kjøre disse bussene.

Fra 1. juli 2024 ble linje 100, 100D og 100E styrket. Samlet grep er å styrke ekspresstilbudet på strekningen med flest passasjerer i en utvidet rushperiode.

3.3 RUTETILBUDET

Kristiansandsregionen

Fra 1. juli 2024 overtok AKT ansvaret for nattbusstilbudet fredag- og lørdagskveld. Tilbudet ble fra samme dato tilgjengelig med bruk av ordinær billett eller periodekort.

2. desember 2024 forsterket AKT linje 31 med 2 ekstra avganger kveld samt en ekstra avgang på linje 40E i rush. Disse endringene ble finansiert med midler fra byvekstavtalen. Fra desember gikk de første turene med leddbuss. Leddbussene settes gradvis i drift, parallelt med kursing av sjåførene som skal kjøre disse bussene.

Dyreparken er i økende grad en helårs destinasjon. I forbindelse med «Skumle dager» i september/oktober ble det satt opp ekstra avganger på M1.

I øvrige deler av Kristiansandsregionen er det kun gjennomført mindre justeringer i rutetilbudet og skoleskyssen.

Øst

Fra 1. juli 2024 ble linje 100, 100D og 100E styrket. Samlet grep er å styrke ekspresstilbudet på strekningen med flest passasjerer i en utvidet rushperiode. På den måten ønsker AKT å spre passasjerene i et større tidsrom. Linje 100 fikk ekstra avganger klokken 17:00 og 23:15 Arendal – Kristiansand og klokken 18:45 Kristiansand – Arendal. Linje 100D fikk justert trasé via Nedeneskrysset i Arendal og via Universitetet – Kvadraturen i Kristiansand. Linje 100E fikk flere nye avganger mellom Grimstad og Kristiansand i begge retninger, men én mindre på strekningen Arendal – Grimstad.

Fra 1. juli 2024 ble også traseen på linje 101 over Fevik endret. Linje 101 kjører nå fv. 420 på alle avganger. Linje 141 ble etablert for å gi et tilbud til Haugesen med overgang til 101 på Feviktoppen. Fra samme dato ble nattbusstilbudet overtatt av AKT og tilgjengelig med ordinære billetter og mulighet for å bruke periodekort.

2. desember 2024 fikk 100E nye avganger klokken 08:16 Lillesand – Kristiansand og 16:10 Kristiansand – Lillesand. Linje 36 fikk en ekstra avgang tur/retur Birkeland – Kristiansand tidlig kveld alle hverdager og en ekstra tur Birkeland – Kristiansand lørdag kveld med retur til Birkeland som nattbuss N36.

Samme dato fikk linje 138 en ekstra avgang klokken 08:50 på hverdager og linje 139 fikk ny 18:50 Høvåg – Kristiansand og 20:05 Kristiansand – Høvåg. Endringene på linje 36/N36, 100E og 139 som ble gjort 2. desember ble finansiert av midler fra byvekstavtalen.

I tillegg til endringene over ble det 2. desember 2024 satt inn flere mellomavganger på linje 101 Arendal – Grimstad (i begge retninger) som gir utvidet periode med 15 minutters frekvens for å avlaste fulle busser. Samtidig gikk linje 141 Feviktoppen – Haugesen – Randviga fra timesfrekvens til halvtimesfrekvens i rush og fikk utvidet åpningstid tidlig kveld.

Linje 200 har fått forlenget avganger.

Vest

Linje 200 har fått forlenget avgang klokken 22:15 (Kristiansand) fra Mandal til Lyngdal med retur (mandag til søndag). Lørdag er det også forlenget kl. 11:05 Lyngdal - Mandal og 17:30 Mandal - Lyngdal.

Utbedring av veien ved Viksvannet gav en krevende endring av linjene mellom Lyngdal og Farsund i nesten 2 måneder.

I øvrige deler av Region vest er det kun gjennomført mindre justeringer i rutetilbudet og skoleskyssen. Her er også gjort små endringer for å tilpasses endrede togtider.

Nord

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 i begge retninger i forbindelse med utfartshelger, vinterferie, påske og jul/nyttår.

Felles

AKT har fra 2024 utvidet tilbudet jul- og nyttårsaften til å være normale lørdagsruter (søndagsruter hvis søndag) i alle områder. Tidligere har tilbudet blitt stengt ned fra ca. kl. 16 på julaften og fra ca. kl. 18 nyttårsaften (unntatt Kristiansand). Åpningstider på jul- og nyttårsaften er nå likt i hele Agder.

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



3. Passasjerer og mobilitetstilbud

I 2024 ble det bruk ca. 18,8 mill. kr på de fire båttrutene i Kristiansand kommune og Tvedestrand kommune.

3.4 BÅTRUTER

I 2024 ble det bruk ca. 18,8 mill. kr på de fire båttrutene i Kristiansand kommune og Tvedestrand kommune.

Kristiansand kommune

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

I 2024 var det ingen skoleelever på denne båttruten. Tilbudet som går gjennom året består av tre daglige avganger mandag-fredag, og to avganger lørdag og søndag. I sommersesongen er det fem daglige avganger. Tilbudet utenom skoledager finansieres av Kristiansand kommune. 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. Båten har kapasitet til 30 passasjerer.

Tvedestrand kommune

Sandøya - Borøy

Mellom Sandøya og Borøya er rutetilbudet delvis tilpasset skoleskyss, så antall daglige avganger på skoledager varierer mellom sju og ni, avhengig av dag. På skolefridager er det seks daglige avganger, og på lørdager og søndager er det tre. Enkelte av avgangene kjøres kun på bestilling.

I 2024 ble det i samarbeid med næringsaktørene i «Made on Sandøya» og båtoperatøren gjort justeringer på eksisterende turer lørdag og søndag, og etablert en ekstra bestillingsavgang Hagefjord brygge - Sandøykilen - Hagefjord brygge søndag ettermiddag.

Lyngør - Gjeving

Rutetilbudet mellom Lyngør og Gjeving består av åtte daglige avganger hver vei på hverdager, tre lørdag og to søndag. Den siste avgangen hver dag er bestillingsturer og to av avgangene på hverdager er tilpasset skoleskyss og går derfor kun på skoledager.

Fra desember 2024 ble båtene i Tvedestrand mulig å finne på sanntidskart og i appen AKT Reise. Samtidig ble det etablert automatisk passasjertelling på båtene for å få bedre statistikk over bruken. 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 kommer med. På enkelte dager med arrangementer på Sandøya har det vært nødvendig med opptil fire turer for å få med alle.

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

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.

Bestillingstransport-/samkjørings-tjenesten AKT Svipp har som mål å gi økt mobilitet og bevegelsesfrihet for innbyggerne på Agder.

3.5 DROSJER

AKT kjøpte i 2024 drosjetjenester innenfor den ordinære skoleskyssen i Agder for ca. 46,3 mill. kr og spesialskyss for ca. 95,8 mill. kr. Samlet har AKT gjennomført kjøp av drosjetjenester for 142,1 mill. kr. i 2024, inkludert bestillingstransport.

I 2024 er det gjennomført anbud for persontransporttjenester med drosje i Kristiansand, Arendal, Grimstad, Lillesand, Vegårshei, Gjerstad, Risør og Tvedestrand kommune, i tillegg til kjøreområdet Songdalen nord og Marnardal. I Kristiansand ble det for første gang gjennomført konkurranse med prekvalifisering av tilbydere og forhandlinger. I de resterende kommunene ble anbudene gjennomført som åpne anbudskonkurranser. Det var konkurranse i flere av kommunene, og det ble inngått avtaler i samtlige kommuner. Det ble satt krav til ulike andeler nullutslippskjøretøy i samtlige avtaler, og tildelingskriteriene var pris og kvalitet.

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

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.

Totalt ble det brukt ca. 4,5 millioner kroner på bestillingstransport i 2024.

Det har kun vært mindre endringer i bestillingstransporttilbudet i 2024:

- Bestillingstransport på linje 210 (410) Mandal -Tangvall ble konvertert til AKT Svipp i april 2024.
- Det jobbes med å overføre også annen eksisterende bestillingstransport over til AKT Svipp.

3.7 AKT SVIPP

Beskrivelse av AKT Svipp

AKT Svipp er et tilbud som i stor grad kan tilpasses etter hver enkelt kommunes behov, gitt at det kan gjennomføres innenfor de økonomiske rammene og med tilgjengelige ressurser. AKT Svipp utnytter de ressursene som er tilgjengelige utenom lovpålagt skoleskyss som har førsterett på kapasiteten.

Kommunene har vært aktive bidragsytere for å informere innbyggerne om AKT Svipp. Kundene bestiller sine reiser gjennom en app, webløsning på nett eller ved å kontakte AKTs kundesenter. Kundene kjøper ordinære billetter for å reise med AKT Svipp.

Målsetting

Bestillingstransport-/samkjørings-tjenesten AKT Svipp har som mål å gi økt mobilitet og bevegelsesfrihet for innbyggerne på Agder.

AKT har som målsetting at alle kommunene på Agder skal ha et Svipp-tilbud innen 2027.

3.8 AKT SVIPP I HELE AGDER

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

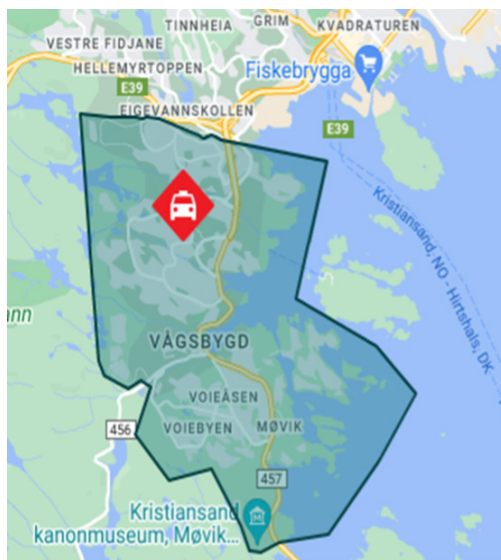
Det er opprettet en styringsgruppe for arbeidet med AKT Svipp i hele Agder som har satt som målsetting at alle kommunene på Agder skal ha et Svipp-tilbud innen 2027. Ved utgangen av 2024 har ni kommuner i Agder et AKT Svipp-tilbud.

AKT Svipp startet som et prøveprosjekt i bydel Vågsbygd i Kristiansand høsten 2020. Våren 2022 fikk Arendal sentrum et AKT Svipp-tilbud. I begge byområdene er målgruppen for tjenesten eldre personer som har fylt 67 år eller personer med utstedt honnørbevis. Tilbudet i byområdene er åpent på dagtid på mandag til lørdag og består av to elektriske minibusser i hvert område som kjører fra adresse til adresse.

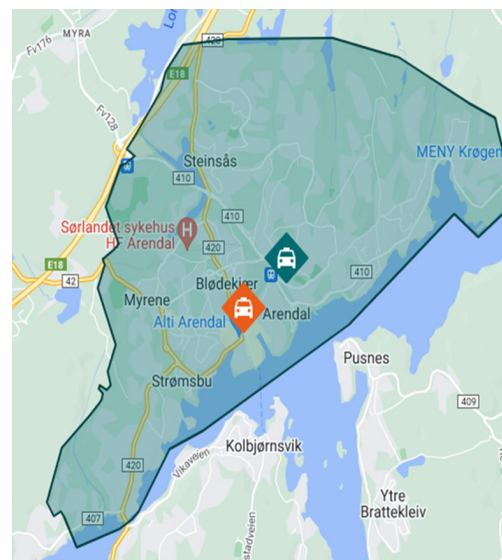
AKT Svipp i Vågsbygd og Arendal er populære tilbud med høy kundetilfredshet. I begge byområder er det også høy grad av selvbetjente bestillinger på nett. AKTs målsetting er at flest mulig skal bestille på nett. Det ble gjort 18 679 honnørturer med AKT Svipp Arendal og Vågsbygd i 2024, noe som gir et gjennomsnitt på 30 turer pr. åpningsdag pr. område.

I 2023 ble AKT Svipp utvidet til områder i Bykle, Sirdal og Iveland kommune. I Bykle er AKT Svipp et tilbud som er rettet mot eldre, men åpent for alle, på dagtid to dager i uka. AKT Svipp i Iveland er rettet mot ungdom, men åpent for alle, på ettermiddag og kveld tre dager i uka. Tilbudet er både internt i Iveland og tur/retur Vennesla. Bykle og Iveland kommuner har et tilbud som inngår i et kommunalt og fylkeskommunalt spleiselag.





Svipp i Vågsbygd Kristiansand



Svipp i Arendal

I Sirdal kommune er AKT Svipp en tilbringertjeneste til og fra Gyland togstasjon alle ukedager. I AKT Svipp i Sirdal er eksisterende bestillingstransport overført til AKT Svipp, og tilbudet dekkes av AKT.

I 2024 kom det på plass nye AKT Svipp-tilbud i kommunene Åseral og Åmli i september 2024, mens Vennesla kommune startet opp november 2024. I tillegg ble eksisterende bestillingstilbud mellom Mandal og Tangvall lagt over til AKT Svipp.

AKT Svipp i Åmli er en tilbringertjeneste til Nelaug stasjon fra et område rundt Åmli sentrum. Tilbudet er åpent for alle og er tilgjengelig til utvalgte tidspunkt fredag og søndag. AKT Svipp i Åseral er et tilbud på dagtid to dager i uka. Tilbudet retter seg mot eldre, men er åpent for alle.

AKT Svipp i Vennesla er primært en tjeneste på ettermiddag og kveld for ungdom som skal til og fra aktiviteter i sentrum. I tillegg er det mulig å reise tre dager i uka mellom Hægeland/Skarpengland og Vennesla sentrum/Moseidmoen.

I 2024 ble det signert en treårig avtale med Voi og Ryde for levering av mikromobilitets-tjeneste i Kristiansand.

3.9 BYSYKLER OG SPARKESYKLER

I 2024 ble det signert en treårig avtale med Voi og Ryde for levering av mikromobilitetstjeneste i Kristiansand. Ryde forpliktet seg til å stille med 100 el-bysykler i hele perioden, og har til nå hatt opptil 200 slike kjøretøy i bybildet.

Forskriften åpner i avtaleperioden for økt antall kjøretøy sammenlignet med foregående avtale, og i 2024 har det vært et snitt på snaut 2000 sparkesykler på gaten, i tillegg til bysyklene. I sommermånedene har det vært rundt 120 000 turer per måned, der 10% av turene har vært sykkelturner.

Voi har testet ut sparkesykler i Arendal og Grimstad en kort periode på sensommeren i 2024.

4



Skoleskyssavtalene har som intensjon å bidra til en rasjonell og kostnadseffektiv 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 prisregulativet 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 daglig 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 sikre god dialog omkring start- og sluttider for kommende skoleår, skolestruktur og skoleruter og for å få til en mest mulig rasjonell skoleskyss sammen med kommunene.

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

4.2 ORDINÆR SKOLESKYSS

Videregående skole

For elever i videregående opplæring er avstandsgrensen for rett til gratis skoleskyss 6 km mellom hjem og skole. På de videregående skolene i Agder er det 4 226 elever som har skolereisekort som gir fri skyss, en økning fra året før. Videregående elever søker selv om skoleskyss via «F-Skyss». I tillegg er det ca. 180 elever som får skyssretten oppfylt ved at det utbetales tilskudd til bruk av privat skyssmiddel på enten hele eller deler av strekningen mellom hjem og skole.

Område/ skole	2022/23	2023/24	2024/25
Kristiansandsregionen* og Lindesnes	1 212	1 136	1 207
Listerregionen	746	812	869
Setesdal og Åseral	60	60	57
Østre Agder	2 000	2 016	2 093
Totalt antall elever med fri skoleskyss	4 018	4 024	4 226

*Kristiansandsregionen = Kristiansand, Lillesand, Birkenes og Vennesla.

I sentrale deler av Kristiansand kommune, hvor det er et godt utbygd rutetilbud, har ikke elevene i videregående skole krav på gratis skyss og de må selv kjøpe ungdomskort. Agder fylkeskommune søker årlig Statsforvalteren i Agder om dispensasjon i henhold til forskrift til opplæringsloven, som innvilges under gitte vilkår. Endringer i det ordinære rutetilbudet i regionen kan påvirke om ungdommene på aktuelt sted omfattes av ungdomskortordningen i Kristiansandsregionen.

I Agder er det 11 322 skyssberettigede grunnskoleelever i 2024.

Utgifter til skoleskyss gjelder skyss med buss, drosjer, øvrige undertransportører, foreldrekjøring og spesialskyss med drosje.

Grunnskolen

I Agder er det 11 322 skyssberettigede grunnskoleelever i 2024. Kristiansand kommune har flest skyss elever med 2 348 elever, deretter Arendal med 1 367 skyss elever, og Lindesnes med 1 095 skyss elever. Antall elever med gratis skoleskyss er veldig stabilt i kommunene, men vi ser en liten nedgang i totalantallet fra 2023 til 2024.

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

Kommune	2022/23	2023/24	2024/25
Kristiansand	2 351	2 498	2 348
Farsund	482	570	528
Flekkefjord	367	449	422
Vennesla	588	722	697
Åseral	71	72	68
Lindesnes	1 218	1 173	1 095
Lyngdal	713	777	689
Hægebostad	164	176	182
Kvinesdal	347	360	363
Sirdal	101	105	108
Risør	242	200	213
Grimstad	763	811	791
Arendal	1 348	1 389	1 367
Gjerstad	226	206	204
Vegårshei	171	156	145
Tvedestrand	351	428	420
Froland	373	352	332
Lillesand	412	439	425
Birkenes	333	304	301
Åmli	122	123	130
Iveland	127	134	137
Evje og Hornnes	180	250	188
Bygland	70	65	63
Valle	71	63	60
Bykle	29	37	46
Totalt	11 220	11 775	11 322

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.

Kommunenes finansiering av skoleskyssen i Agder i 2024 var 124,5 mill. kr.

Finansiering av grunnskoleskyssen

Kommunenes finansiering av skoleskyssen i Agder i 2024 var 124,5 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 2024 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 2022-24:

Kommunebetaling	2022	2023	2024
Beløp	101,9 mill.	116,9 mill.	124,5 mill.
%- endring	+ 2,8 %	+ 14,7%	+ 6,5 %

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 førstetrinneelev, ellers administrerer skolene utstedelse av erstatningskort og nye kort til enkeltelever.

Fra sommeren 2024 har videregående elever mulighet til å få skolereisekortet som billett i AKT Billett-appen, og det er benyttet av ca. 1/3 av elevene så langt.

Kommunene er ansvarlig for skyss dersom kommunen definerer skoleveien som særlig farlig eller vanskelig.

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.

4. Skoleskyss

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 er stabilt gjennom flere år.

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

År/ fylke	2021	2022	2023
Agder	11 %	10 %	10 %

4.4 SPESIALTRANSPORT AV ELEVER TIL GRUNNSKOLER OG VIDEREGÅENDE SKOLER

For den enkelte elev som har spesialskyss med drosje foreligger det egen søknad samt sakkyndigerklæring om elevens behov for drosjeskyss. For mange av elevene vil drosjeskyss være et varig behov gjennom hele skolegangen, mens andre elever vil ha behov for drosjeskyss for en periode. Det er viktig at skoler og kommuner som kjenner elevene vurderer hvorvidt den enkelte elev kan ha mulighet til å bruke buss mellom hjemmet og skolen, og at skoleskyssen skjer i et samarbeid mellom skolen, foresatt og AKT.

I 2024 er det 47 videregående elever som får sin tilrettelagte skyss oppfylt ved å bruke buss, og tilsvarende er det 97 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 tilrettelagt transport med drosje pga. funksjonsnedsettelse etter opplæringsloven § 7–3:

	2021/22	2022/23	2023/24	2024/25
Grunnskole	466	474	451	547
Videregående	201	218	212	282
Sum	667	692	663	829

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

Skole/ år	2022	2023	2024
Grunnskoler	32 147	53 274	56 447
Videregående skoler	17 662	29 466	34 277
Totalt Agder	49 809	82 740	90 724

For skyss til grunnskoleelever var kostnaden for å løse spesialskyss med drosje 56,4 mill. kroner. Gjennomsnittlig skysskostnad for grunnskoleelev med drosje er 103 000 kroner per skoleår, og for videregående elever er gjennomsnittlig skysskostnad med drosje 121 000 kroner.

For elevene samlet er gjennomsnittlig kostnad for skyss med drosje 109 000 kroner per skoleår. Antallet elever med tilrettelagt skoleskyss med drosje øker kraftig i 2024, kostnadene øker dermed også. 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.



5



Holdeplassen Neskil bru på Eydehavn i Arendal er utbedret med kantstopp og lehus, samt utbedret gang- og sykkelvei i tilknytning til holdeplassen.

På riksvei 9 har Statens Vegvesen utbedret flere veistrekninger. Langs flere av disse er holdeplasser oppgradert med nye lommer og nye lehus.

5.1 INFRASTRUKTUR

Øst

Presteveien på Rykene har fått en oppgradering av holdeplasser. Her er det oppført tre nye kantstopp med skilt.

Ved nærbutikken i Kongshavn på Tromøy i Arendal har holdeplassen fått skilt, og et opparbeidet repos langs veien der passasjerene kan vente på bussen.

Ved Fiane i Tvedestrand har det blitt opparbeidet et gangareal mellom Langtveitveien og østgående holdeplass langs fv.422. Dette bidrar til tryggere vei til bussen for skolebarna.

Området Haugenes på Fevik har i 2024 fått tilbringerbuss (linje 141) som går mellom Randviga og Feviktoppen. Det er dermed oppført fem nye holdeplasser langs den kommunale veien Haugenesveien. I og med den nye tilbringerbussen trengte et eget sted å stoppe, er det nå ryddet litt i strukturen på holdeplassen. Feviktoppen har nå to stoppepunkt i retning Grimstad. Ett for linje 141 til Haugenes, og ett for linje 100 og 101 som passerer Feviktoppen. I retning Arendal er det opprettet et nytt kantstopp for linje 100 og 101.

Holdeplassen Neskil bru på Eydehavn i Arendal er utbedret med kantstopp og lehus, samt utbedret gang- og sykkelvei i tilknytning til holdeplassen.

På Eydehavn i Arendal er det opprettet to nye kantstopp i Nitridveien, samt to nye holdeplasser med lomme i Heggedalen. Disse brukes som reguleringsholdeplass for linje 101. Rett ved denne reguleringsholdeplassen er det oppført et sjåførpauserom bygget av elevene på Tangen videregående skole i Kristiansand.

Kristiansandsregionen

Snuplassen på Hortemo ble ferdigstilt før jul. Det har vært en lang prosess der både kommunen og fylkeskommunen har vært involvert. Snuplassen betyr at linje 48 og skolebussen nå kan snu uten å måtte rygge.

Det har blitt satt opp nye lehus på flere holdeplasser i Søgne. I tillegg har fylkeskommunen fortsatt arbeidet med å bytte ut gamle betong-lehus, blant annet på Nodelandsheia og på Torridalsveien.

Vest

Det ble prosjektert nye holdeplassløsninger for Åsen boligfelt på Fv. 460 og for Biland på Fv.43. Begge disse tiltakene retter seg mot en tryggere løsning for skolebarn slik at de ikke trenger å krysse veien. Disse tiltakene blir trolig utført på vårparten i 2025.

Nord

På riksvei 9 har Statens Vegvesen utbedret flere veistrekninger. Langs flere av disse er holdeplasser oppgradert med nye lommer og nye lehus. Flere lehus er også satt opp utenom tiltaksstrekningene.

6



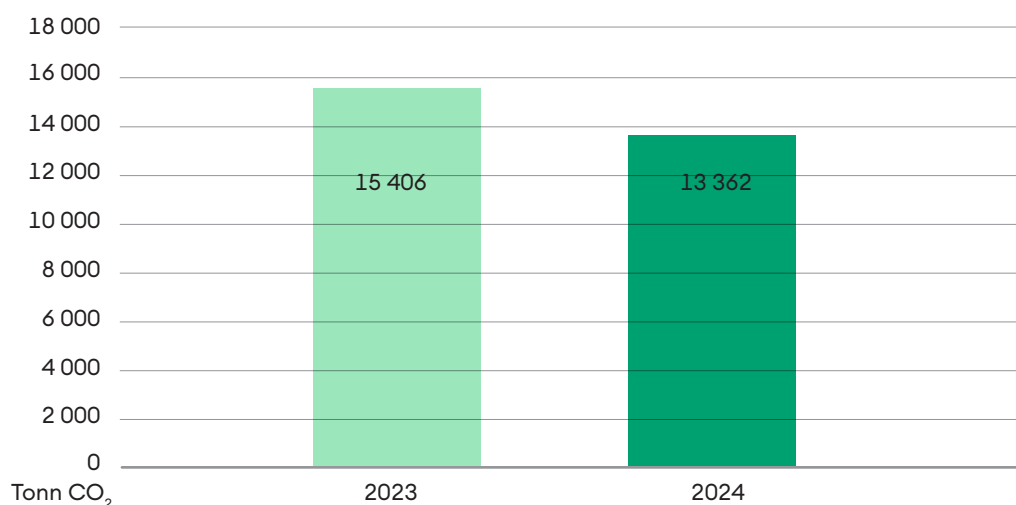
Den økte andelen elbusser i Agder i 2024 er på om lag fra 5 til 25 prosent.

6.1 MILJØ

Ny busskontrakt i Agder Øst gir nedgang i årlige utslippskostnader

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 i Agder fra å være om lag 5 til 25 prosent. Oppgradering av bussparken for Agder Øst og utskiftning av dieselbusser til elbusser gir merkbare miljøgevinster for driftsåret 2024. Samlet utslipp målt i CO₂-ekvivalenter er redusert med over 2 000 tonn sammenlignet med 2023[1].

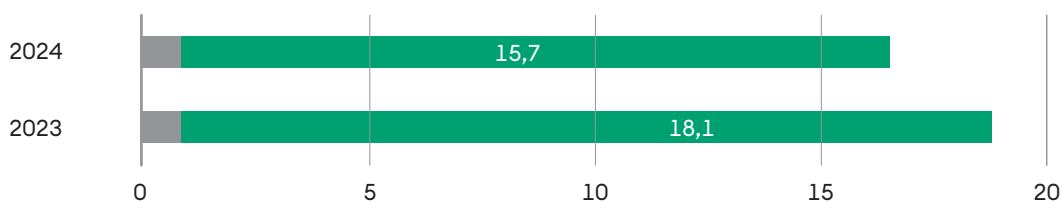
Årlige utslipp tonn CO₂ i 2023 og 2024



Kostnadene knyttet til de globale utslippene er redusert med 13 prosent. Dette vises gjennom at andelen av oppgitte vognd kilometre knyttet til ruteproduksjon med elektriske busser er økt fra om lag 4 prosent i 2023 til 18 prosent i 2024. De lokale utslippene, som står for en relativt liten andel av de totale utslippskostnadene, er redusert med 7 prosent også på grunn av endringen til flere elbusser. Årlige utslippskostnader totalt per vognd kilometer er redusert fra 0,76 kroner til 0,65 kroner.

Årlige utslippskostnader for lokale og globale utslipp i 2023 og 2024 (i mill. kr.)

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



[1] Dieselforbruket for 2024 er beregnet med utgangspunkt i dieselforbruket per vognd kilometer fra 2023, for å få et riktig sammenligningsgrunnlag mot tidligere år.

Gradvis elektrifisering av bussparken fortsetter å gi miljøgevinster.

Elbusser gir miljøgevinster i form av redusert trafikkstøy

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, og dette gjør elbusser gunstigere ved at lokalt utslipp begrenses til å omhandle partikkelutslipp[2]. Ettersom kostnad for lokale utslipp er høyest i tette byområder er effekten størst ved bruk av miljøvennlige busser i disse områdene.

Ved utgangen av 2023 var det 18 busser med nullutslippsteknologi som kjørte i Agder, og ved utgangen av 2024 var det totalt 115 elbusser. For 2024 er det overgangen fra dieselbusser til elbusser som sparer samfunnet for lokale miljøkostnader. Tidligere Euro-klasse modeller (Euro V og eldre) med dårligere filter er i hovedsak allerede skiftet ut for bussparken til AKT. De resterende Euro V-bussene i AKTs busspark går i spredt bebygde strøk og har lavere miljøbelastning 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 2023	Antall busser 2024	Endring 2023 - 2024
Diesel Hybrid Euro VI	80	80	0
Elbuss	18	115	97
Diesel Euro VI	317	245	-72
Diesel Euro V	23	20	-3
Sum	438	460	22

Elbusser gir miljøgevinster i form av redusert trafikkstøy

AKT bidrar til miljøgevinster i form av redusert støy ved at et godt kollektivtilbud tilrettelegger for mindre bruk av privatbil og dermed mindre støy som følge av færre biler på veien. Satsningen på elbuss gir ytterligere miljøgevinster ved lavere støynivå lokalt. Støy er forbundet med negative helseeffekter, og TØI (2019) verdsetter kostnader som er tilknyttet støy ved ulike transportmåter.

- For busser som kjører i tettbebygget strøk verdsettes dette til 2,39 kr/km
- for busser som kjører i spredt bebyggelse 0,24 kr/km.

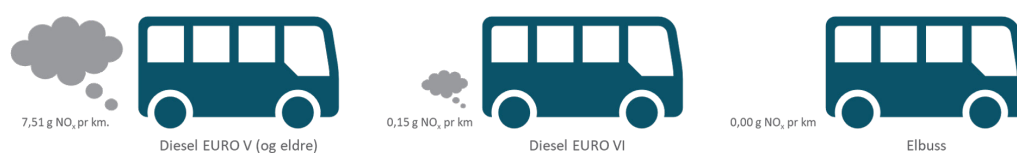
Det er ønskelig for AKT å ha et lavt støyutslipp i det lokale trafikkbildet.

Elbusser bidrar til støyreduksjon ved ankomst til holdeplasser, køkjøring og i trafikk med hastighet under 40 km/t[3]. I tettbygde strøk kjører bussene med lav hastighet og fordelene ved et lavere støynivå fra elbusser vil gjøre seg gjeldende. Målinger utført av Volvo viser at lyd fra elbusser er 5–7 desibel lavere sammenlignet med dieselbusser for intervallet 20–40 km/t (Turcsany, 2016).

[2] Regelverk for prising av klimagassutslipp (Finansdepartementet, 2023). Her prises ett kilogram CO2 til 1176 kroner.
[3] Utledet basert på tall fra Miljødirektoratet (2022).

For hastigheter under dette, vil hybridbusser kjøre elektrisk, og dermed ha tilsvarende lydnivå som elbusser. I bussparken har AKT 80 diesel hybridbusser som avgir noe mindre støy enn ved dieselbusser i byområdene. Inneklimaet i busser som kjører elektrisk er gunstigere for passasjerer ved at også her måles mindre støy.

Ved kjøring i høy hastighet vil lydeffekten fra dekk mot asfalt, utligne den fordelaktige støyreduksjonen fra øvrige kjøretøy. Samtidig er høye hastigheter ofte forbeholdt spredtbygde områder der befolkningen i mindre grad blir berørt av støy.



Illustrasjon av utslipp av NO_x per kilometer for ulike busstyper.



7

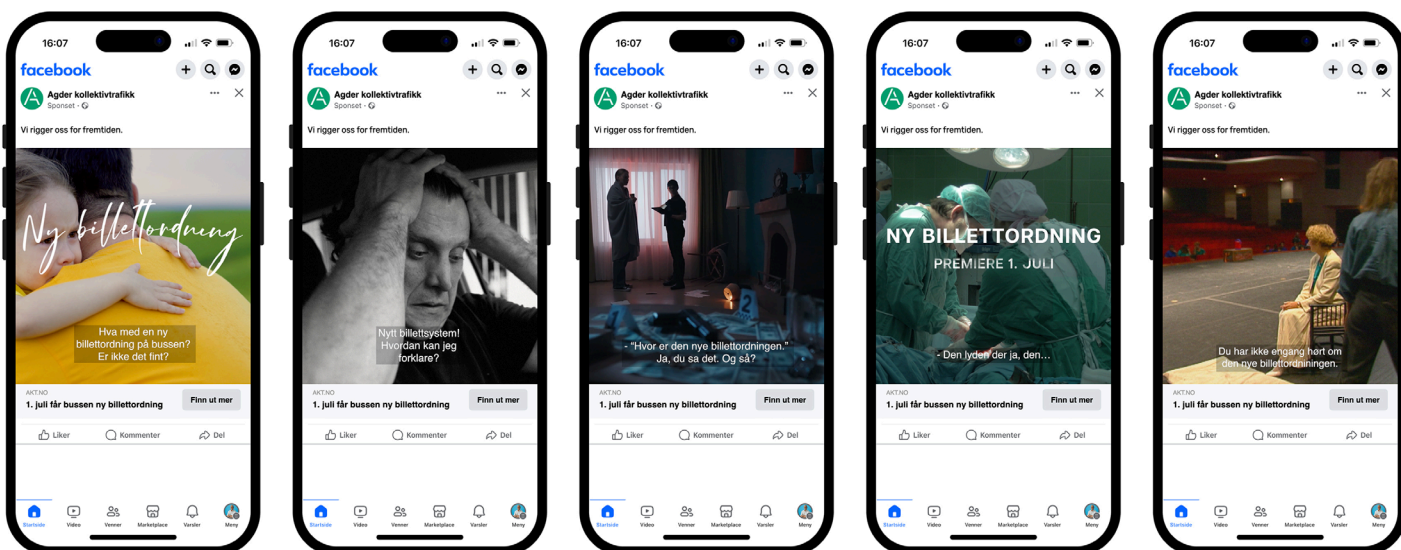


Målsetting er primært å påvirke publikum til å endre reisevaner.

7.1 KOMMUNIKASJONSSTRATEGI

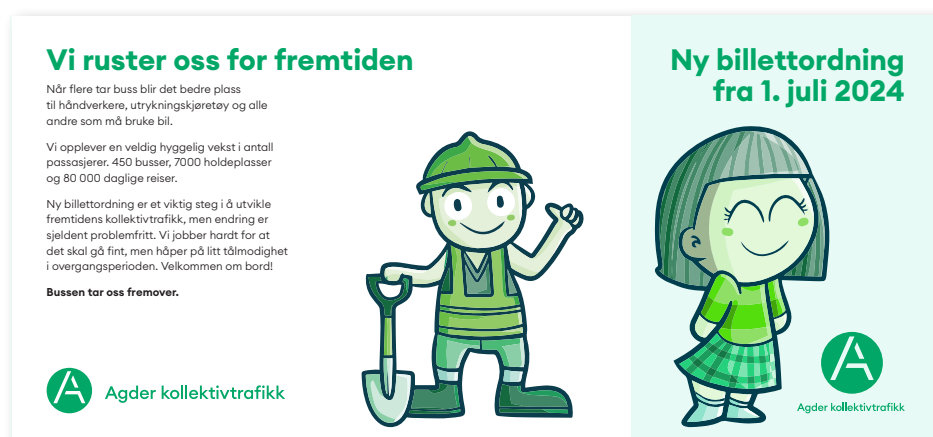
Kommunikasjonsstrategien til AKT har bestått i å skape engasjerende og informativt innhold om kollektivtrafikken på Agder, og målsettingen er fortsatt kundevekst, fornøyde kunder, høy kjennskap i markedet, godt omdømme og positiv merkeassosiasjon. Innholdsstrategien til AKT skal ivareta det faglige informative og emosjonelle i form av innholds- og videomarkedsføring. Målsetting er primært å påvirke publikum til å endre reisevaner. Reklamen skal også tette gapet mellom publikums oppfatning av kollektivtilbudet og virkeligheten, uten å fremstå som belærende. Effekten av markedsføringen måles kontinuerlig, blant annet gjennom «benchmarking» i forhold til andre kollektivselskaper i Norge.

I 2024 var kommunikasjonsstrategien hovedsakelig knyttet opp mot innføring av nytt billettsystem 1. juli. Overordnet kommunikasjonsplan med en strukturert roadmap for AKT Salg ble laget Q4 2023. Fra mars 2024 åpnet nettsidene for informasjon til publikum med omfattende innhold om hva slags adferdsendringer kunder måtte forberede seg til. At AKT har anonymisert kundebasen gjorde at det ble valgt en kommunikasjonsstrategi som gikk bredt ut til innbyggerne i hele Agder. Vi valgte derfor å benytte de fleste tilgjengelige kommunikasjonskanaler for å spre budskapet.



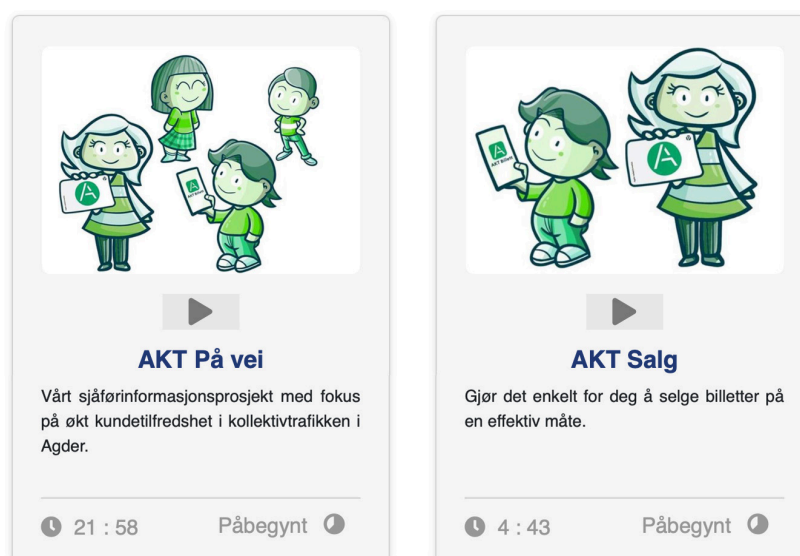
Kampanjebudskap om endringene 1. juli på sosiale medier

Kanalene AKT valgte å benytte var META-plattformen, Snapchat, kinoer i hele Agder, display-annonsering i både Polaris- og Schibsted-systemet, MMS (digitale skjermer om bord på busser), infoskjermer i bybildet i Kristiansand og Arendal, FM-radio, online-radio, podcasts, Google Ads, print-annonsering i lokalaviser i hele Agder, samt analog sidefoliering på 130 busser. Kampanjene gikk på luften i mai, med varighet ut september. Det ble også trykket opp 10.000 brosjyrer som ble delt ut på kundesentrene og i bussene.



Utsnitt fra fysiske brosjyrer som ble delt ut på kundesentre og om bord på busser.

Parallelt med kommunikasjonsløpet måtte også sjåførkorpset med nærmere 1000 sjåfører forberedes og læres opp på nytt ombordsalgssystem. Prosjektet tilhørte markedsavdelingen, og det ble utarbeidet nærmere 50 informasjonsfilmer som ble distribuert til operatørene i mai. Tall fra august viser at over 600 sjåfører har gjennomført billetteringsleksjonene i AKT Salg-delen av prosjektet.



Portalen for sjåfør opplæring.

Andelen kunder som opplever det som attraktivt å reise kollektivt har økt signifikant fra 37% i 2021 til 69% i 2024.

På lengre sikt konsolideres kundesenterfunksjonen ved at det etableres ett kundesenter i Kristiansand, som håndterer all kundekontakt i fylket.

Omdømme- og merkevarekartlegging

Etter at den massive kampanjen rundt nytt billettsystem var ferdigstilt, var det ønskelig å gjennomføre en ny omdømme- og merkevareanalyse, tuftet på samme metodikk som de to forrige kartleggingene i 2018 og 2021. I hovedtrekk ser vi at andelen brukere som kjenner godt til AKT, har økt betydelig (fra 35% til 59%). AKT styrker sitt omdømme marginalt blant kundene, men svekkes noe blant ikke-kunder. Videre beskrives AKT primært med positive begrep av både kunder og ikke-kunder (behagelig, pålitelig og hyggelig). Andelen som brukte beskrivelsen nytenkende, økte signifikant fra 5% i 2021 til 24% i 2024.

Etter pandemien viste undersøkelsen at spørsmålet om hvor attraktivt og enkelt det er å reise kollektivt, hadde falt dramatisk. Andelen kunder som opplever det som attraktivt å reise kollektivt har i 2024 økt signifikant fra 37% i 2021 til 69% i 2024. Andelen som synes det er enkelt å reise kollektivt, har økt markant fra 55% til 76%.

7.2 KAMPANJERESULTATER

Alle kampanjeelementene for å forberede kunder på alle endringer 1. juli hadde til hensikt å lede kundene inn på AKTs nettsider. Målsettingen for kampanjen var å nå 22.000 sidevisninger på nettsidene. I META-plattformen alene hadde AKT over fire millioner eksponeringer, og totalt hadde budskapet i samtlige kanaler blitt eksponert nesten 10 millioner ganger. Resultatet på antall treff på nettsidene etter sommeren er hentet inn fra Google Analytics 4, og viser at vi nådde totalt 61.410 sidevisninger og dermed overpresterte i forhold til kommunikasjonsmålene.

7.3 KUNDESENTRER I AKT

I 2022 ble det igangsatt et prosjekt for å vurdere fremtidig rigg og organisering av kundesentrene på Agder. Målsettingen med prosessen var å skape et enda sterkere kundefokus i AKT. Dette innebærer frigjøring av tid til mer utadrettet kundeaktivitet og overordnet jobbe mer proaktivt enn reaktivt. AKT ønsker også å tilby større mulighet for selvhjelp til kunden ved innkommende henvendelser. I tillegg er det ønskelig med et kundesenter som kontinuerlig utvikler og forbedrer sine tjenester med å gi kundene enda mer tilpasset kundeservice. Samtidig ønsket vi en fortsatt ivaretagelse av sårbare målgrupper i kundesegmentet. Fra og med sommeren 2023, reduserte AKT betjeningen ved utekontorene, og kundesenteret i Flekkefjord ble lagt ned. Det har ikke blitt registrert mange kundeservicehenvendelser av negativ art i 2024 etter at åpningstider eller tilgjengeligheten på kundesentrene på utekontorene har blitt redusert. På lengre sikt konsolideres kundesenterfunksjonen ved at det etableres ett kundesenter i Kristiansand, som håndterer all kundekontakt i fylket.

7.4 BILLETTKONTROLLER

Uniformert og sivil kontinuerlig billettkontrollering er svært viktig med hensyn til inntektssikring i kollektivtrafikken. AKT benytter vekterselskapet Avarn Security til denne oppgaven. I 2024 har AKT registrert en økning fra 1,485% til 2,43% i snikprosent. Totalt ble omkring 100.000 passasjerer kontrollert for gyldig billett.

I 2024 opplevde vi markante endringer som påvirket kundetilfredsheten.

I Q3 2024 startet AKT arbeidet med å forberede digitalisering av billettkontrollene og onboarding av nytt SmartKontroll-system, som lanseres Q1 2025. Det forventes en vesentlig effektivisering i kontrollvirksomheten i 2025 ved innføring av SmartKontroll.

7.5 KUNDETILFREDSHETSMÅLINGER

I 2024 gjennomførte Agder kollektivtrafikk to kundetilfredshetsundersøkelser, én på vårparten og én på høsten, etter samme modell som tidligere år. Resultatene er gruppert kontraktsvis. Mens tidligere års resultater har vært stabile, opplevde vi i 2024 markante endringer som påvirket kundetilfredsheten.

Både i juni og november opplevde vi rekorddeltakelse og i november fikk vi over 3700 svar totalt, hvorav 1700 fra Kristiansandsområdet og nesten 1200 fra tidligere Aust-Agder. Det er en stor utfordring at det stor forskjell i svar i undersøkelsene, hvor resultatene i de minste undersøkelsene ofte blir påvirket av enkelt svar.

	Boreal		Setesdal Bilruter		Setesdal Bilruter	Boreal	Connect bus		Setesdal Bilruter		Agder Buss	
	Kristiansands-området		Mandal - Lista		Lillesand - Grimstad - Arendal - Brikenes	Agder Øst	Flekkefjord - Kvinesdal		Setesdal		Østre Agder	
	jun. 24	nov. 24	jun. 24	nov. 24	jun. 24	nov. 24	jun. 24	nov. 24	jun. 24	nov. 24	jun. 24	
Total KTI, vurdering på skala 1-5	3,6	3,7	4,2	4,1	3,9	4,0	4,2	3,7	4,3	3,9	4,0	3,7
Svar	1720	1777	226	462	383	1186	76	227	69	87	32	44

Hovedfunn fra undersøkelsene:

KTI juni 2024

I de store undersøkelsene i Kristiansandsområdet, Mandal-Lista og Lillesand-Arendal opplevde vi en markant endring i forhold til alder og reisemønster. En større andel av 40+ alderssegmentet viste endringer i reisemønstre og holdninger, særlig i Kristiansandsområdet. Kundetilfredsheten sank på områder som busstilbud, anbefaling til venner/familie om å reise kollektivt, og om rutetidene passet behovene. Endringene i spørsmål knyttet til operatørene var mindre markante. Økning i svar fra segmentene «av-og-til-reisende» og «sjeldent-reisende», viste også den største negative utviklingen sammenlignet med tidligere år. Aldersgruppen 40-49 år var mest kritisk. Flere kunder over 40 år deltok i juni-undersøkelsen sammenlignet med tidligere år.

Kundesegmentet «bevisste kollektivbrukere» økte, selv om denne gruppen har høyere forventninger og vurderer tilbudet strengere.

80% av trafikken kommer fra mobile enheter.

KTI november 2024

Tidligere Aust-Agder (utenom Setesdal) opplevde i november de samme negative tendenser som i Kristiansandsområdet i juni. Kristiansandsområdet fikk i november en svak forbedring fra juni, men med et stort bortfall i antall svar i aldersgruppen 40+.

Trender og positive utviklinger:

Kundesegmentet «bevisste kollektivbrukere» økte, selv om denne gruppen har høyere forventninger og vurderer tilbudet strengere.

Økningen i svar fra fleksible og sporadiske reisende samsvarer med markedsføringsinnsatsen i 2023–2024. Vi har lyktes med å nå nye kundegrupper, særlig blant eldre reisende og fleksible brukere. Samtidig representerer aldersgruppen 40–49 år en utfordring, da de er mer kritiske og har høyere forventninger. Det er positivt at flere velger å reise kollektivt bevisst, men det stiller også større krav til forbedring av tilbudet.

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.

7.6 PUBLIKUMSINFORMASJON

7.6.1 AKT.NO

akt.no

«Nye» akt.no ble lansert januar 2021.

Websidene har god funksjonalitet på mobile flater. Dette er et vesentlig element, når vi vet at en majoritet av besøkene på våre websider, foretas fra mobilklienter. Nettstedet er primært en informasjonskanal, mindre fokusert på markedsføring, og opprettholder universell utforming. Med responsivt design tilpasser det seg automatisk enheten, og 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 statistikk kan vi også se at websidene i 2024 har størst betydning i forhold til å tilgjengeliggjøre de tradisjonelle rutetabellene, som alt i alt er tjenestene som er mest besøkt på websidene, men også for å synliggjøre reisepanleggerfunksjoner i forhold til bruk av reisepanlegger. Websidene hadde også en svært viktig betydning som informasjonskanal

Til sammen
hadde websidene
4,3 millioner
sidevisninger i 2024.

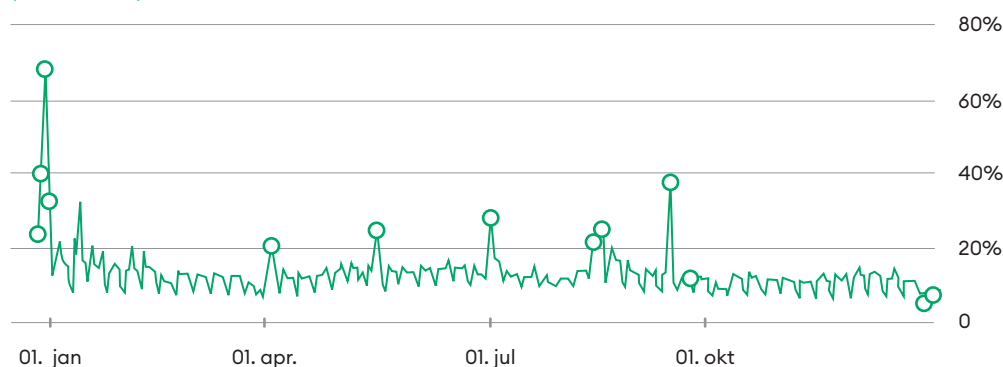
under «snøkaoset» som preget starten av 2024, hvor vi 3. januar hadde over 66 000 visninger på websidene, i tillegg at websidene hadde en viktig rolle som «informasjonshub» under lanseringen av nytt billettsystem, AKT Salg, i juli 2024.

Til sammen hadde websidene 4,3 millioner sidevisninger i 2024 sett opp mot 4,1 millioner sidevisninger i 2023.

Antall visninger og hendelser på websidene i 2024

Visninger Antall hendelser

4,3 mill. 7,3 mill.



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



Det er en markant forskjell i hvilke metoder/teknologier man benytter utfra hvilken «fase» man er i planleggingen av en reise.

7.6.2 REISEPLANLEGGER I AKT REISE OG PÅ AKT.NO

Reiseplanlegger i AKT Reise og på akt.no

Reiseplanleggeren i appen AKT Reise og på akt.no benytter den samme «bakgrunnsmotoren». I reiseplanleggeren og avgangslisten kan man få frem reiseforslag og avgangstider på ulike måter. Reiseplanleggeren blir i stor grad benyttet for søk av reiseforslag fra et sted, til et sted, frem i tid, mens avgangslisten er en mer umiddelbar metode man bruker mens man står på en holdeplass for å få oppgitt avgangstider fra en spesifikk holdeplass. Alle skoleruter i Agder fremkommer også i reiseplanleggeren.

Kollektivtrafikken er i det aller vesentligste tilbake til normalen etter pandemien, som også gjenspeiles i de digitale reiseplanleggingsverktøyene. Det har aldri vært gjennomført flere forespørsler i reiseplanlegger og avgangsliste enn i 2023 og 2024. Begge disse årene har hatt relativ lik bruk av de digitale reiseplanleggertjenestene, hvor det til sammen i reiseplanlegger og avgangslister ble gjennomført omkring 70,1 millioner forespørsler på web og appen AKT Reise.

Det er en markant forskjell i hvilke metoder/teknologier man benytter utfra hvilken «fase» man er i planleggingen av en reise. I avgangslistene, som er typisk brukt når man er på farten og venter på bussen på holdeplass, ble det i 2024 gjennomført ca. 59,8 millioner forespørsler på alle teknologier. I selve reiseplanleggeren, som ofte blir brukt for å planlegge en reise lengre frem i tid, ble det i 2024 gjennomført ca. 10,1 millioner forespørsler.

7.6.3 ANTALL FORESPØRSLER/SØK I REISEPLANLEGGERTJENESTENE

Antall forespørsler/søk i reiseplanleggertjenestene

Teknologi	 web: www.akt.no		 app: AKT Reise		 Mobil versjon: 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

Omkring 96 % av alle forespørsler i avgangslisten og reise-planleggeren blir utført i appen AKT Reise.

Teknologi:

Omkring 96 % av alle 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 2024 var 7,7 millioner søk i reiseplanleggersøket fra-til holdeplass. Reiseplanlegger på websidene står likevel fremdeles relativt sterkt; med 2,5 millioner forespørsler/søk i 2024.

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 60 millioner forespørsler ble utført i avgangslistene i 2024.

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. Avviksinformasjon og håndtering av dette var særdeles viktig under snøkaosperioden i begynnelsen av januar 2024.

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 på app, på holdeplass og om bord på bussen på en helt annen måte enn tidligere. Det har også i 2024 vært fokus på å bruke systemet aktivt i kundeinformasjon og ha en høy kvalitet på informasjonen/meldingene som blir distribuert her.



8



8.1 TET DIGITAL

AKT har lenge samarbeidet med bl.a. Ruter AS om tekniske systemer for å betjene kunder. Billettkjøp i app hos AKT har siden 2017 vært basert på Ruters teknologi. Over tid har kostnader for utvikling og lansering av gode, brukervennlige tekniske løsninger blitt stadig mer kostbart. Samtidig har forventningene hos kundene økt. Gjennom 2024 har derfor AKT, sammen med Ruter og Skyss (Vestland fylkeskommune) arbeidet med etablering av et felles eiet selskap for digitalisering og utvikling av tidsriktige tekniske løsninger for kundene. Dette selskapet har fått navnet TET Digital.

8.2 AKT SALG

AKT Salg ble lansert 1. juli 2024. Dette var et stort prosjekt for AKT og involverte mange i organisasjonen, alle busselskaper med deres sjåfører og krevde en del endringer for flere kundegrupper. Prosjektet innebar fullstendig utskifting av alt utstyr for billettsalg og avlesning på bussene. Lanseringen 1. juli var en minimumsløsning for systemet. En rekke nye forbedringer og nye funksjoner har og vil bli lansert i ettertid. Systemet er levert fra TET Digital og er basert på samme billettsystem som Oslo og Akershus har hatt i flere år.

8.3 AKT SVIPP – FORUNDERSØKELSE AV NYE MOBILITETSLØSNINGER FOR ELDTRE

I 2024 fikk Transportøkonomisk institutt, med flere, støtte fra Regionale forskningsfond Agder for å gjennomføre et forprosjekt som var rettet mot kommunale utfordringer knyttet til den aldrende befolkningen. Forstudiet ser på AKT Svipp og vurderer ulike effekter av AKT Svipp på eldres mobilitet, livskvalitet, behov for helse- og omsorgstjenester for å kunne evaluere den samfunnsøkonomiske nytteverdien av tjenesten. Som en del av forprosjektet ble det gjennomført en før-undersøkelse blant eldre i Kristiansand.



8.4 PURIST - SAMKJØRING I KOMBINASJON MED KOLLEKTIVTRANSPORT I RURALE OMRÅDER

Fra 2024 deltar Agder kollektivtrafikk i PURIST-prosjektet som skal gi kunnskap om og verktøy for å stimulere til en kostnadseffektiv oppskalering av samkjøring i distriktene. Prosjektet ledes av Transportøkonomisk institutt og AKT Svipp er med som studieobjekt for forskningen i tillegg til eksempler fra Vestland og Trøndelag.

Det overordnede målet med prosjektet er å stimulere til en kostnadseffektiv oppskalering av offentlig subsidiert samkjøring for derigjennom å legge til rette for et mer effektivt, bærekraftig og inkluderende transportsystem i rurale områder.

Prosjektperioden er fra 2024-2028.

8.5 MOVE

AKT er deltaker og partner i det interskandinaviske MOVE-prosjektet, som blir støttet av Interreg ØKS. I MOVE jobber partnerne med hvordan vi kan få flere til å gå, sykle, kjøre sammen eller bruke kollektivtransport. Prosjektet skal utvikle og teste tiltak som vi tror kan få flere til å transportere seg mer bærekraftig. Vi skal deretter teste og måle effekten av disse tiltakene, og til slutt håper vi at vi får syv vellykkede tiltak som også kan brukes av andre i Danmark, Sverige og Norge. AKT deltar i MOVE i delprosjektet pendlerreiser, og prosjektet har en varighet til og med Q2 2026.

Interreg



Medfinansieret af
Den Europæiske Union

Öresund-Kattegat-Skagerrak

