



VEST-AGDER FYLKESKOMMUNE

-en drivkraft for utvikling

VEST-AGDER KOLLEKTIVTRAFIKK

ÅRSBERETNING 2005

Du får ikke vite hele fremtiden din



Men du får vite når neste buss går
– ruteopplysninger tlf. 177
og www.177-agder.no

All informasjon om alle bussruter i begge Agderfylkene får du på nettstedet www.177-agder.no eller på tlf. 177, som er betjent alle dager frem til klokken 20.00.

God tur!



VEST-AGDER
KOLLEKTIVTRAFIKK

INNHold	Side
1. Hovedoversikt	1
2. Bruttoregnskap for kollektivtransporten	2
3. Trafikk- og inntektsutvikling for rutebildriften	3
4. Rutetilbudet, produksjon og infrastruktur	5
4.1 Produksjonsoversikt	5
4.2 Rutetilbudet	5
4.3 Bruk av drosjer m.m	6
4.4 Infrastruktur og framkommelighet	6
5. Bussmetro i Kristiansand – ATP-forsøket	8
5.1 Bussmetro	8
5.2 ATP-prosjektet	9
6. Skoleskyssen	11
6.1 Ordinær skoleskyss til videregående skole	11
6.2 Ordinær skoleskyss til grunnskolen	12
6.3 Spesialtransport av elever til grunnskoler og videregående skoler	15
7. Informasjon og markedsføring	17
7.1 Informasjon	17
7.2 Markedsføring	19
8. Administrasjon i VAK mv.	22
8.1 Drift av VAK's hovedkontor	22
8.2 Drift av rutebilstasjonene	23
8.3 HMS-arbeidet i VAK	25
8.4 Hittegodsservice	25
Vedlegg	26

1. Hovedoversikt

Tabellen under viser *nettoutgiftene* for de enkelte hovedformålene;

Beløp i 1 000 kr.

Tjeneste	Tekst	Regnskap 2005	Budsjett 2005	Budsjett-avvik (kr)	Forbruk %	Regnskap 2004
4411	VAK Hovedkontor - fellestjenester	3 678,7	3 800,0	121,3	96,8	3 580,4
4421	Kollektivtransp./skoleskyss - fellestj.	867,4	1 200,0	332,6	72,3	870,4
4422	Rutebilsdrift (inkl. ordinær skoleskyss)	102 246,7	100 750,0	-1 496,7	101,5	101 570,8
4423	Båtruter	5 344,1	5 350,0	5,9	99,9	5 238,1
4424	Godstransport	-79,6	0,0	79,6		-78,5
4426	Terminaler	2 428,7	2 600,0	171,3	93,4	2 012,1
442	Kollektivtransport	110 807,3	109 900,0	-907,3	100,8	109 612,9
443	Rutebilstasjoner	0,0	0,0	0,0		7,0
4441	Skoleskyss vgs. - div. tilskudd til transp.	1 260,7	1 400,0	139,3	90,1	1 464,6
4442	Skoleskyss vgs. - spesialtransport	2 289,7	1 800,0	-489,7	127,2	1 866,9
4443	Skoleskyss grunnskoler - spesialtransport	5 093,2	5 400,0	306,8	94,3	5 555,0
4443	Skoleskyss - undertransportører	9 101,8	9 100,0	-1,8	100,0	9 003,7
444	Skoleskyss (drosje og private)	17 745,4	17 700,0	-45,4	100,3	17 890,2
4491	VAK - Lånekostnader	0,0	0,0	0,0		107,8
44	Vest-Agder Kollektivtrafikk	132 231,4	131 400,0	-831,4	100,6	131 198,3
	Tidligere års undrskudd (1)		-114,0			
44	Sum VAK - regulert	132 231,4	131 286,0	-945,4	100,7	131 198,3

(1) Budsjettrammen er redusert med underskuddet fra 2004

VAK hadde et merforbruk i 2005 på ca 0,9 mill. kr og det var etter at underskuddet fra 2004 på ca. 0,1 mill. kr var dekket.

Hovedårsaken til årsresultatet ligger i økte kostnader til skyss av funksjonshemmede elever, skyss på sidestrekning og dublering av ordinære rutet i Kristiansand i forbindelse med økt antall elever i videregående skole. Selv om det var betydelige merinntekter i forbindelse med skoleskyss, kompenserte disse bare deler av merkostnadene. Det vises til senere omtale.

Tallene i oversikten over er nettotall eksklusiv mva. I den forbindelse kan nevnes at VAK fikk refundert 1,485 mill. kr gjennom momskompensasjonsreglene, mens det var budsjettet med 1,6 mill. kr. Rutebilstasjonene behandles imidlertid som såkalte 11.1 virksomheter i henhold til merverdiavgiftsloven da de driver med avgiftspliktig kjøp og salg. Momsrefusjonsreglene kommer derfor her til anvendelse.

Merforbruket kan relateres til følgende forhold:

Kollektivtransporten / skyss vgs:	kr. 450.000
Merforbruk 2004:	kr. 100.000
Spesialtransport:	kr. 200.000
Svikt i bidrag andre fylkeskommuner:	kr. 200.000
<u>Totalt:</u>	<u>kr. 950.000</u>

2. Bruttoregnskap for kollektivtransporten.

Status for kollektivtransporten har avgjørende betydning for den økonomiske situasjon til VAK og dermed fylkeskommunens netto tilskuddsutbetaling. Dette er i stor grad avhengig av inntektene fra trafikantene, kommunenes betaling for grunnskoleskyssen og annen tilføring av midler. I tabellen under har vi satt opp regnskapstallene for 2005 og sammenlignet disse med budsjettet for 2005 og regnskapstallene for 2004:

Beløp i 1000 kr.

	Finansiering av aktiviteten			Aktiviteten koster		
	2004 Regnskap	2005 Budsjett justert	2005 Regnskap	2004 Regnskap	2005 Budsjett justert	2005 Regnskap
Inntekter, person	100 126	95 170	95 754			
Kommunebet. for gr.sk.skyss	34 955	34 500	35 778			
Bidrag fra ATP-utv	2 000	2 000	2 000			
Bussmetro - tilskudd	1 225	1 225	1 225			
Bidrag andre fylkeskommuner	677		455			
Bidrag andre kommuner	240		250			
Belønningsmidler/ATP	1 700		7 015			
ATP-midler overf fra 2004			2 500			
Innsparinger momsreformen	1 781		0			
Ramme til rutebil drift/skoleskyss	102 400	102 350	100 750			
SUM INNTEKTER/TILSKUDD	245 104	235 245	245 727			
BUSSEN Trafikkselskap				103 794	99 415	108 888
T.K. Brøvig				48 435	47 692	48 387
Sørlandsruta				56 910	55 910	56 152
Sirdalsruta				17 060	16 250	16 987
Setesdal Bilruter - Evje mv.				4 370	4 500	4 131
Setesdal Bilruter - anbud				4 610	3 350	3 285
Fl.fjord-regionen - anbud				1 914	1 903	1 911
Sum rutebilselskaper				237 093	229 020	239 741
Bygderuta Favoritten og ruter kjørt av undertransportører				2 780	3 000	3 003
Tilleggskjøring vgs / reserve				2 728	3 440	3 438
SUM KOSTNADER				242 601	235 460	246 182
Merutg. (+) / Mindreutg. (-)				-2 503	215	455

Merknader:

Bussmetro-tilskudd er bidrag fra Kr.sand kommune. Tilsvarende sum fra VAF er inkl. i rammebeløpet.

Bidrag andre fylkeskom. er fra Rogaland og gjelder kjøring i Egersundsområdet.

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

Belønningsmidler dekker videreføring og nye tiltak igangsatt i 2005.

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

Tallene viser at regnskapet for kollektivtransporten / persontrafikken i 2005 isolert sett gir et underskudd på ca 0,5 mill. kr. Hovedårsaken til dette er økt tilleggskjøring til de videregående skoler.

3. Trafikk- og inntektsutvikling for rutebildriften

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

		Tall i 1.000						Foreløpig
		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Kr.sands- regionen (1)	Ordinære pass.	7 538,9	7 203,4	7 161,8	7 254,9	7 160,9	7 342,1	7 575,5
	Skolereiser	1 112,6	1 133,9	1 148,9	1 209,0	1 198,3	1 204,8	1 208,0
	TOTALT	8 651,5	8 337,3	8 310,7	8 463,9	8 359,2	8 546,9	8 783,5
Vest-Agder utenom Kr.sands- regionen	Ordinære pass.	936,0	868,4	853,2	928,6	929,8	904,4	872,9
	Skolereiser	1 683,4	1 618,8	1 617,4	1 676,2	1 731,6	1 709,0	1 692,1
	TOTALT	2 619,4	2 487,2	2 470,6	2 604,8	2 661,4	2 613,4	2 565,0
Sum Vest-Agder	Ordinære pass.	8 474,9	8 071,8	8 015,0	8 183,5	8 090,7	8 246,5	8 448,4
	Skolereiser	2 796,0	2 752,7	2 766,3	2 885,2	2 929,9	2 913,8	2 900,1
	TOTALT	11 270,9	10 824,5	10 781,3	11 068,7	11 020,6	11 160,3	11 348,5
Sum skolereiser gjelder skyss til:	Grunnskoler	2 243,6	2 229,5	2 248,7	2 371,8	2 414,2	2 406,4	2 407,6
	Videreg. skoler	552,4	523,2	517,6	513,4	515,7	507,4	492,5
Bygderuta Favoritten inkl. med			23,5	26,2	25,7	27,2	25,8	18,1
Herav Bussmetrorutene totalt						2 763,2	2 997,1	3 121,2

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

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

Hovedkonklusjonen for trafikkutviklingen er at den positive trenden fra 2004 fortsetter i 2005. Det samlede antall passasjerer i fylket økte med 190.000 reisende (+ 1,7 pst). Oversikten viser at hele økningen har kommet blant de ordinære passasjerene (+ 2,4 pst), mens det bare har vært marginale endringer i skolereisene.

Det samlede passasjertallet ligger nå på 11,35 mill. passasjerer, hvorav 2,9 mill. skolereiser. Vi vil minne om at ungdomskortet brukes som skolereisekort til de videregående skoler i Kristiansandsregionen, og registreres som ordinære passasjerer.

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

I **Kristiansandsregionen** har det vært en økning på 230.000 reiser (+ 3,1 pst) blant de ordinære trafikantene i 2005, mens Kristiansand alene hadde en økning på 3,2 pst. Hoveddelen av økningen kan relateres til Bussmetroen og øvrige tiltak satt i gang ved hjelp av belønningmidler. Bussmetroen har hatt en positiv utvikling helt siden oppstarten i august 2003. Isolert sett hadde rutene som inngår i Bussmetroen en samlet passasjerøkning på 4,1 pst sammenliknet med 2004. Dette utgjør 125.000 flere reiser. Flekkerøy – Kvadraturen – Sørlandsparken skiller seg her fortsatt ut med en økning på 6,9 pst, eller 50.000 flere reiser.

En annen rute som kan trekkes frem er Hellemyr – Tømmerstø (rute 17/18) der ulike tiltak ble iverksatt både høsten 2004 og fra begynnelsen av 2005. Passasjerøkningen har i 2005 vært på hele 18 pst eller 95.000 flere kollektivreiser.

For fylket utenom Kristiansandsregionen indikerer foreløpige tall en trafikknedgang på ca. 32.000 reiser blant de ordinære trafikantene (- 3,5 pst). Den positive utviklingen mellom Mandal og Kristiansand har flatet ut og den negative utvikling har fortsatt i Mandals- og Listerregionen. I tillegg har Bygderuta Favoritten hatt en vesentlig reduksjon i antall passasjerer. Dette skyldes endringer i ruten Byremo – Kristiansand. Nedgangen i Sørlandsruta på 18.000 færre passasjerer kom i første tertial, men etter at vi styrket rutetilbudet Lyngdal – Mandal – Kristiansand fra 1. mai 2005 snudde utviklingen. I andre ruteområder som bl.a. Setesdal Bilruters kjøring i Evje har antall ordinære reisene vært stabilt.

Økt velstand og det faktum at kollektivtrafikken mister fra 0,5 til 1,5 prosent av de reisende hvert år om en ikke iverksetter positive tiltak for kollektivtrafikken forklarer passasjerbortfallet, jfr. TØI-rapporter.

Når det gjelder **skolereiser** kan vi for 2005 bare konstatere marginale endringer totalt sett når vi ser på tallene foran. Skolereisene til de videregående skoler øker ikke selv om elevtallet øker sterkt. Dette har sammenheng med at elevene i Kristiansandsregionen kjøper ungdomskort og bruken her øker. Dersom vi legger den nødvendige kapasitetsøkningen i Kristiansand til grunn (jfr. kap. 6) indikerer også dette en økning i antall skolerelaterte reiser.

Taksttiltak gjennomført i 2005;

- Ingen endring i Kristiansandsregulativet (uforandret siden 01.01.04.)
- Ingen endring i Fylkesregulativet (uforandret siden 01.01.04.)
- I samarbeid med Aust-Agder innførte vi felles ungdoms- og studentkort for begge Agderfylkene fra august 2005. Kundene kan kjøpe dette mot et tillegg i prisen på ca kr 100,- i forhold til kortet som gjelder for hjemfylket.
- Januarsalg på 30-dagerskort med 21 pst rabatt (kr 490,- mot normalpris kr. 620,-)

Trafikantinntektene i 2005 ble samlet sett noe høyere enn budsjettforutsetningene og avtalene med rutebilselskapene. Dette gjaldt spesielt i Kristiansandsregionen.

Fra 01.01.05 økte momssatsen på billettinntektene med en prosent fra 6 til 7 pst. Omleggingen ble gjennomført uten økning i takstene og innebærer dermed isolert sett 1 pst lavere inntekter. Avtaleformen mellom VAK og transportørene er avgjørende for hvem som skal innbetale avgiften til staten. Ved nettoavtaler er det transportøren som har inntektsansvaret og som dermed må innbetale mva. til staten. Dette gjelder for de største avtalene VAK har inngått, bl.a. BUSSEN Trafikkselskap, T.K. Brøvig og Sørlandsruta. Ved bruttoavtaler er det imidlertid VAK som har inntektsansvaret og må innbetale avgiften til staten. Dette gjelder for transportørene i Flekkefjordregionen, deler av avtalen med Setesdal Bilruter, Bygderuta Favoritten og noen mindre transportører som utfører rutetransport. Nettoresultatet her er lavere inntekter.

Salg av kort på rutebilstasjonen i Kristiansand har økt for hvert år og har nå stabilisert seg på et nivå med en netto omsetning på ca. 3,6 mill. kr. I 2005 holdt vi budsjettforutsetningen selv om vi måtte innbetale mva. på 7 pst. Ved å kanalisere kjøp/fornyng av kort til rutebilstasjonen medvirker dette til å redusere betjeningstiden på bussene.

4. Rutetilbudet, produksjon og infrastruktur

4.1 Produksjonsoversikt

Den totale ruteproduksjon ekskl. undertransportører var i 2005 i størrelsesorden 12,95 mill. vognkm. I forhold til 2004 innebar dette en økt produksjon på ca 140.000 vognkm. (+ 1,1 pst.). Hovedårsaken til dette var satsingen i Kristiansand. med bruk av belønningsmidler. BUSSEN Trafikkselskap økte sin produksjon i Kristiansand med 174.000 vognkm. (+ 3,7 pst) og T.K Brøvig med 75.000 vognkm (+2,4 pst).

Rutebilselskap	Tall i 1.000 vognkm.						Foreløpig
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
BUSSEN Trafikkselskap	4 585,0	4 261,7	4 322,6	4 363,8	4 450,0	4 774,3	4 949,3
T.K. Brøvig - anbud/skole/46	3 240,3	3 146,5	3 146,5	3 109,3	3 046,9	3 066,3	3 141,3
Sørlandsruta	3 634,8	3 461,7	2 905,0	3 042,7	3 094,4	3 020,0	3 001,3
Sirdalsruta	761,9	663,0	442,9	432,3			
Sirdalsruta - anbud	290,6	253,4	735,7	735,7	871,0	863,0	851,9
Setesdal Bilruter - Evje/skole	404,0	385,4	345,0	333,2	362,4	321,5	321,5
Setesdal Bilruter - anbud	123,0	381,3	375,8	357,0	345,8	323,1	260,0
Kvina Turservice mv. - anbud			138,5	145,0	144,8	149,9	148,6
Bygderuta Favoritten og div. undertransportører (1)		180,8	190,0	190,0	306,4	294,2	280,0
TOTALT	13 039,6	12 733,8	12 602,0	12 709,0	12 621,7	12 812,3	12 953,9
Tillegg:							
Skoleskyss med undertransportører					1 000,0	1 100,0	1 100,0

(1) Omfatter Favoritten i Audnedal, Marnardal, Hægebostad samt i Herad, Gyland, Fjotland og Finstrand
I tillegg omfatter tallene rutekjøring utført av taxinæringen, som togtaxi til Storekvina og Snartemo, samt rute Vigeland - Spangereid og i Sirdal

4.2 Rutetilbudet

Følgende tiltak i rutenettet er gjennomført:

- Bussmetroen i Kristiansand. Tiltakene fra høsten 2004 fikk helårsvirkning i 2005 samt at nye tiltak ble iverksatt i løpet av året, jfr. egen omtale, kap. 5.
- Direkteruten Hånes – Sørlandsparken ble opprettet i januar og lagt ned i juni, som følge av relativt beskjeden bruk.
- Rute 22 og 23 mellom Kvadraturen og Jærnesheia fikk økt frekvens fra to til tre ganger i timen (fra 16.08.04). Dette fikk helårsvirkning i 2005.
- Rute 17 og 18 mellom Hellemyr og Holte/Tømmerstø fikk også økt frekvens fra to til tre ganger i timen (fra 16.08.04). Dette fikk helårsvirkning i 2005. I tillegg ble rutetilbudet til Hellemyr og Frikstad på kveldstid og helg forbedret fra januar 2005.
- Ruten Kristiansand - Vennesla fikk forbedring i kveldstilbudet fra januar 2005
- Rute 15 og 16 Tinnheia/Hellemyr – Lund ble lagt om (fra 16.08.04). Dette fikk helårsvirkning i 2005.
- Lokalrute Kuholmen – Kvadraturen ble startet i desember 2004. Fra mai ble den utvidet til Kongsgård II.

- Det har bare vært mindre justeringer i rutetilbudet utenfor Kristiansandsregionen i 2005. Sørlandsruta satte inn flere avganger Lyngdal – Mandal – Kristiansand for å erstatte avganger som tidligere ble kjørt av ekspressbuss, eller posisjonskjøring i forbindelse med ekspressbussavganger.
- I 2004 ble rutetilbudet i skolens sommerferie i kommunene Mandal, Audnedal, Marnardal, Lindesnes, Lyngdal og Farsund redusert noe. Dette var ruter med svært få reisende. I 2005 gjenopprettet VAK to ruter i Mandal og Lindesnes på bestilling.
- Bygderuta Favoritten i Finsland ble lagt ned i desember 2005.

Nettbuss Sør startet opp halvtimes avganger mellom Arendal og Kristiansand i januar 2005. Slik at det nå er halvtimes frekvens på strekningen Mandal – Arendal. Dette har gitt en betydelig passasjervekst sammenliknet med samme periode året før.

4.3 Bruk av drosjer m.m.

VAK har med få unntak ansvaret for kjøp av drosjetjenester til alle typer kollektivtransport. Innenfor den ordinære skoleskyssen kjøper vi tjenester for ca. 9,1 mill. kr og til spesialtransport av skoleelever ca. 7,4 mill. kr i året. Drosje- og turvognnæringen utfører i tillegg ordinær rutekjøring for ca. 3,0 mill. kr i året. Dette omfatter tilbringertjeneste i trafikksvake områder (ca. 1,0 mill. kr). samt de rutene som kjører under merkenavnet Bygderuta Favoritten

Utviklingen med å overføre ruter med lavt passasjertall til turvogn- og drosjenæringen har fortsatt. Vi mener vi har rimelig gode avtaler med drosjene. VAK sparer også et administrasjonspåslag (10 pst.) som rutebilselskapene krevde da de administrerte undertransportørene som utførte skoleskyss. I tillegg har vi fått mer forutsigbarhet når det gjelder fremtidige prisreguleringer ved at prisveksten er knyttet til konsumprisindeksen eller til transportdelen av denne.

4.4 Infrastruktur og framkommelighet

Samarbeidet i ATP-prosjektet har videreført det sterke fokus på framkommelighet som var etablert i Bussmetrogruppen. Framkommelighetstiltakene som er gjennomført tidligere har vært til god nytte ved at det har vært mindre behov for ekstrabusser ved forsinkelser. Det er likevel et stykke igjen før kollektivtrafikken har full framkommelighet på de viktigste hovedårene. De normale tidsbesparelsene er ikke store nok til at kjøretidene kan reduseres så mye at færre busser kan benyttes.

Oversikt over tiltak i ATP-området i 2005:

- Kollektivfeltet mellom Hannevika og Trekanten sto ferdig i juli 2005. Dette har medvirket svært positivt på regulariteten for pendelrutene (M1, M2 og M3/M4) i ettermiddagsrushet. Effekten har vært størst for M2 som ikke har reguleringstid i Vågsbygd.
- Metroholdeplassen i Tollbodgata ved Frikirka sto ferdig i desember 2005.
- Oppgradering av holdeplassene langs Rv. 456 fra Auglandsbukta til Kjos. De ble gjort tilgjengelige for alle. Holdeplasser uten leskur fikk leskur, og to holdeplasser fikk nye leskur.
- Det ble bygget reguleringsholdeplass for lokalbusser i Rona. Samtidig ble et nytt Park & Ride anlegg åpnet.

- Ny snuplass for buss i Eikelandsdalen ved Rønningsvegen i Vennessla sto ferdig i desember 2005.
- Sentrumsterminalen i Vennessla sto ferdig våren 2005. Her hadde utbygger glemte to leskur (Esso og Postgården), og å drøfte utformingen med VAK/operatøren. Resultatet ble etter flere møter og befaringer tilfredsstillende.
- To holdeplassene på Nodeland ble skiltet og bygd.

VAK har deltatt i Statens vegvesen sitt planarbeid for ytterligere framkommelighetstiltak og har bidratt med statistikker og opplysninger om flaskehals og forsinkelser. Høyest på prioriteringslisten står Vågsbygdveien og kvadraturen både på kort og lang sikt.

Utenfor Kristiansandsregionen har Statens Vegvesen gjort et betydelig arbeid for å ruste opp holdeplasser med leskur langs riksveg. Dette gjelder langs store deler av Rv. 43 Borhaug - Eiken, Rv. 42 mellom Sveindal og Skeie, Rv. 455 Fuglestveit, Rv. 460 i Spangereid.

Bygging av to holdeplasser på Rv. 458 ved Skinsnes og Park & Rideanlegg på Ime langs E-39 i Mandal kommune har ikke latt seg realisere i 2005 som følge av manglende prioritering fra Mandal kommune. Tiltaket er finansiert.

Øvrige prosjekt og tiltak VAK har deltatt i:

- Prosjektet om ekspressbusstopp langs E-18 og E-39 hvor busstoppet på Rom i Lyngdal også inngår. Dette er et viktig knutepunkt. Derfor ønsker VAK at det blir prioritert for å finne en bedre løsning her.
- Oppgradering av holdeplasser mellom Mandal og Kristiansand med bl.a. tilrettelegging for "Park and Ride". Planen og prioritering av aktuelle holdeplasser er klar, tiltakene skulle påbegynnes i 2002. Det er blitt ny fart i denne saken etter at Statens vegvesen har fått mer midler til kollektivtiltak i 2005. Park and Ride Ime venter på godkjenning av byggemelding fra Mandal kommune. Park and Ride Valand med snuplass for buss venter på avtale med grunneier/ekspropriasjon og finansiering. Og til sist Park and Ride ved Døle bru venter på finansiering.
- VAK har finansiert leskur på Fv. 651 ved Farsund rutebilstasjon.

Det har vært, og er et stort problem for VAK at fylkeskommunen ikke har satt av øremerkede midler til kollektivtiltak (opprusting av holdeplasser/leskur og snuplasser for skolebuss) langs fylkesveier. Dette er ikke blitt gjort de siste to årene. Det medfører at innbyggere langs fylkesveg får et dårligere tilbud enn VAK mener vegholder bør kunne tilby. Videre fører det til at de mest nødvendige investeringene på fylkesveg må tas over driftsbudsjettet til kollektivtrafikken.

5. Busmetro i Kristiansand – ATP-forsøket

5.1. Busmetro

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

Tilbudet med Direktebusser som ble startet høsten 2004 ble utvidet fra høsterutene 2005 ved at D1 Sørlandsparken startet i Voiebyen. Dette ga betydelig mer trafikk, men er nok vel så mye brukt av de som bare skal til Kvadraturen som for gjennomgående reiser til Sørlandsparken.

Også i 2005 var det oppmerksomhet fra utlandet for Busmetro, og vi presenterte prosjektet i to internasjonale konferanser i Kristiansand i mai/juni og i november.

En kan gi mange eksempler på at dette har vært en vellykket satsing, men hovedmålsettingen og suksesskriteriet vårt er økt antall kollektivreiser. Det har derfor vært spennende å følge utviklingen fra måned til måned. Som det framgår av tabellen nedenfor er det fortsatt M1/rute 01 Flekkerøy – Kvadraturen – Sørlandsparken som har størst økning, selv om økningen har avtatt.

Ruter	2003	2004	2005	Endring	I pst
Flekkerøy - Kvadraturen - Sørlandsparken	580 790	703 910	752 443	48 533	6,9
Hånes - Voiebyen	1 191 259	1 260 359	1 312 479	52 120	4,1
Søm - Slettheia	991 161	1 032 832	1 056 252	23 420	2,3
Busmetro totalt	2 763 210	2 997 101	3 121 174	124 073	4,1

- Infrastruktur

Tiltak som forbedrer framkommelighet og holdeplasser er omtalt foran i kap. 4. Statens vegvesen og VAK sørger i fellesskap for at holdeplassene skal framstå som tiltalende. Dette gjelder vedlikehold med vask, fjerning av tagging og skifte av knuste glassruter. Periodevis har dette et stort omfang.

- Tilrettelegging for alle.

VAK mottok i desember **Merket for God Design** i klassen **Design for alle** for utforming og tilrettelegging av Metroholdeplassene. Utmerkelsen henger svært høyt, og Statens vegvesen har i like stor grad æren for dette.

Noen flere holdeplasser ble tilrettelagt i 2005, men det gjenstår fortsatt mye før alle metrorutene kan markedsføres som fullt tilgjengelige.

- Sanntids informasjonssystem.

Statens vegvesen var byggherre for systemet og VAK er eier og har investert i nye computere og 50 busser har slikt utstyr. Det er imidlertid høyst beklagelig at det i løpet av 2005 ble mer feil på systemet enn noen gang før. Dette har medført at Statens vegvesen fortsatt har mye arbeid med å følge opp kontrakten, og det ble sendt varsel om reklamasjon.

Q-Free lover stadig bedring, og aksepterte på slutten av året å skifte de 12 sist leverte computerne.

- Profilering, design og markedsføring.

I den nye avtalen med BUSSEN Trafikkselskap AS er det lagt til rette for klarere profilering av bussene i og med at de er fristilt fra reklame. På denne bakgrunn kunne alle de nye bussene få metrodesign på vårparten.



Det henvises for øvrig til kap. 7 hvor markedsføring i 2005 omtales.

5.2. ATP-prosjektet

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

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

Samferdselsdepartementet tildelte Kristiansandsområdet 15 mill. kr fra Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk. ATP-utvalget vedtok følgende disponering av disse midlene:

- 9,5 mill. kr til driftstiltak
- 1,0 mill. kr til informasjon og markedsføring
- 4,5 mill. kr til fremkommelighetstiltak for buss

Målsettingen er en gjennomsnittlig årlig vekst i passasjertallet på 2 pst. totalt sett og 5 pst. på Bussmetrorutene. I 2005 oppnådde vi bare 4,1 pst., men ser vi på de 2 siste årene samlet, så ligger økningen godt over 5 pst. på Bussmetro i gjennomsnitt per år. Det må her presiseres at den angitte målsetting forutsetter at omsøkte tiltak blir gjennomført, både positive tiltak for kollektivtrafikken og restriktive tiltak for personbiltrafikken.

Følgende drifts- og taksttiltak ble igangsatt:

- Januarsalg på 30-dagerskortet med 21 pst. rabatt.
- Utvidet kveldstilbud fra slutten av januar til Hellemyr og Vennesla.
- Rutetilbudet på M2 Hånes – Voiebyen ble utvidet fra og med høstrutene.
- Lokalbussforbindelse ble etablert mellom Flekkerøy og Møvig i korrespondanse med M2 som erstatning for at M2 ikke lenger kjørte via Flekkerøy i lavtrafikkperioder.
- D 1, direktebuss Kvadraturen – Sørlandsparken ble utvidet fra og med høstrutene og startet i Voiebyen.

Når det gjelder januarsalget på 30-dagerskortet til en pris av kr. 490,- (normalpris kr. 620,-) så resulterte det ikke til noen passasjerøkning, men bare til en reduksjon i inntektene. ATP kompenserte dette inntektstapet med kr. 910.00.

Kollektivfeltet i Myrbakken har halvert forsinkelsene i ettermiddagsrushet.



6. Skoleskyssen

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

6.1 Ordinær skoleskyss til videregående skole

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

Skole	1999/2000	2000/2001	2001/2002	2002/2003	2003/2004	2004/2005	2005/2006
Kristiansand katedralskole	10	11	12	19	23	18	22
Tangen vgs.	46	35	36	45	63	45	51
Vågsbygd vgs.	36	26	31	32	17	11	14
Gimle vgs.	20	17	22	26	18	19	19
Kvadraturen vgs.	83	96	84	149	133	122	94
Vennesla vgs.	58	78	88	65	53	56	48
Øvrebø vgs.	19	11	9	14	5	1	3
Søgne vgs.	17	19	36	25	13	18	29
Byremo vgs.	60	55	42	41	47	51	57
Mandal vgs.	393	339	340	300	328	322	308
Lyngdal vgs.	51	39	34	37	41	74	66
Lyngdal jordbruksskole	9	7	4	2	6	7	10
Lista vgs.	104	79	77	78	94	91	77
Eilert Sundt vgs.	205	182	204	209	207	179	174
Flekkefjord vgs.	92	149	167	182	188	181	164
Kvinesdal vgs.	3	122	111	96	99	107	104
Sirdal vgs.	-	2	1	-	3	2	4
Hornnes vgs.	26	21	11	21	13	22	23
Andre vgs. i og utenfor V-A	2	6	6	4	6	6	8
Totalt antall skyss elever	1256	1310	1290	1297	1357	1332	1275

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

I skoleåret 05/06 er det ca 3800 elever i videregående skole som har mer enn 6 km. mellom hjemmet og skolen. Det samsvarer godt med at ca 2500 elever reiser med ungdomskort, og omtrent 1300 elever reiser med skolereisekort til og fra skolen.

En undersøkelse for 2004 viser følgende tall for ungdomskortreiser:

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

Fra høsten 2002 måtte transportørene dublere flere avganger til ungdomsskoler og videregående skoler, som følge av at elevtallet øker.

Tallet på elever som får fri skyss holder seg stabilt. Dette inkluderer også funksjonshemmede elever, jfr. egen omtale og oversikt senere. Årsaken til at det totale antall elever med rett til fri skyss har gått ned, samtidig med at elevtallet i videregående skole øker, er at flere elever bor i områder der de må kjøpe ungdomskort.

Til sammenligning kan vi opplyse at for 14 år siden (og før ungdomskortene ble innført) hadde vi registrert 4.500 elever med rett til fri skyss og som dermed mottok gratis skolekort. Da hadde ikke fylkeskommunen digitalt kartsystem til å måle avstanden hjem – skole, og en var avhengig av at elevene og skolen oppgav korrekt distanse. Verken elevene, skolen eller rutebilselskapene hadde incitament til å redusere antall skysselever, mens VAF den gangen ikke hadde verktøyet.



Rute- og skolebuss i Audnedal.

For oversikt over dubleringer fra høsten 2002, 2003 og 2004 viser vi til årsmeldingen for 2004. Disse er videreført i 2005. Fra høsten 2005 satte VAK opp en ny rute fra Hægeland til Byremo vgs., som følge av at det ble opprettet en ny klasse på Byremo, der over halvparten av elevene kommer fra Kristiansand. Det er nå omtrent 5 faste reisende med denne ruta. Problemet for VAK har vært at en har fått innarbeidet de økte kostnadene 5 måneder etter at de oppstår. Dette er hovedårsaken til merforbruket hos VAK.

6.2 Ordinær skoleskyss til grunnskolen

Den mottatte kommunebetaling i 2005 var ca. 35,8 mill. kr. Dette inkluderer merbetalingen fra kommunene i forbindelse med midtskyssen. Økningen skyldes i hovedsak at enkelte kommuner har innvilget flere elever fri skyss som følge av særlig farlig eller særlig vanskelig skoleveg. Økningen i inntektene kan også i noen grad tilskrives at en del elever reiser lenger. Hittil har både en økning i elevtallet og takstøkning ført til en jevn inntektsøkning for VAK på denne posten. De nærmeste årene vil elevtallet i grunnskolen gå noe ned, slik at en ikke kan basere seg på en slik jevn økning.



I distriktene er skoleskyssen en viktig del av rutetilbudet.

Dette må kompenseres enten gjennom økt ramme fra fylkeskommunen, eller en vesentlig økning i takstene i fylkesregulativet. Dette vil igjen føre til færre passasjerer og dermed mindre inntekter fra de ordinære trafikantene utenfor Kristiansandsregionen.

6.2.1 Antall skyssberettigede elever

Ved årsskiftet 2005/2006 er det litt flere elever som får fri skyss enn for ett år siden. I løpet av høsten blir elever som ikke er skyssberettiget etter avstandskriteriet meldt inn i skyssregisteret etter kommunale vedtak. Omfanget økte noe høsten 2005. En annen årsak til økningen er at det er flere elever på ungdomstrinnet.

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

Kom.nr.	Kommune	1999/2000	Per	Per	Per	Per	Per	Per
			14.02.01	11.02.02	04.01.03	28.01.04	25.01.05	27.02.06
1001	Kristiansand	1 415	1 339	1 348	1 473	1 485	1 507	1 523
1002	Mandal	504	528	548	600	588	590	597
1003	Farsund	466	435	468	519	498	477	466
1004	Flekkefjord	419	385	362	379	371	368	349
1014	Vennesla	513	538	563	556	568	614	579
1017	Songdalen	355	405	422	418	408	425	462
1018	Søgne	401	342	423	424	389	398	392
1021	Marnardal	255	238	238	264	261	261	282
1026	Aseral	55	61	69	73	83	87	87
1027	Audnedal	157	131	149	146	150	149	145
1029	Lindesnes	329	344	346	345	353	337	358
1032	Lyngdal	448	445	451	486	502	511	520
1034	Hægebostad	183	188	238	219	200	177	197
1037	Kvinesdal	346	309	339	383	364	360	394
1046	Sirdal	108	90	109	144	140	135	136
	TOTALT	5 954	5 778	6 073	6 429	6 360	6 396	6 487
	Kr.sands-regionen (1)	2 684	2 624	2 756	2 871	2 850	2 944	2 956
	Sum øvrige kom.	3 270	3 154	3 317	3 558	3 510	3 452	3 531

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

I halvparten av kommunene er det bare mindre endringer. I Flekkefjord og Vennesla har antallet skyss elever blitt redusert med 5 pst. For Vennesla tilsvarer det økningen i 2004. Her har de reversert vedtak om fri skoleskyss som følge av særlig farlig eller særlig vanskelig veg. For Flekkefjord skyldes dette trolig i hovedsak utviklingen i folketallet. Tilsvarende utvikling finner en i Farsund. Kommunene Lindesnes, Marnardal, Hægebostad og Kvinesdal har alle en økning i antall skyss elever på mellom 5 og 10 prosent. Dette skyldes i hovedsak at de innvilger flere elever fri skyss som følge av særlig farlig eller særlig vanskelig skoleveg. Songdalen kommune har flyttet ungdomsskolen noen hundre meter, dette har gitt store utslag i økningen av skyssberettigede elever fra desember 2005. Økningen har vært på 10 prosent.

6.2.2 Midtskyss

VAK har i 2005 fått dekket merutgifter knyttet til midtskyss på ca. 1,2 mill. kr. Som påpekt tidligere er dette blitt innlemmet i kommunebetalingen. I tillegg har vi i Lindesnes kommune og Holum fått redusert kostnadene til midtskyss ved at skoletidene er endret fra høsten 2005.

6.2.3 Trafikkarlig skoleveg

I 2002 utgjorde disse ca. 18 pst. av den totale skoleskyssen i fylket, og i 2003 var dette redusert til 12 pst. Dette skyldes tre forhold: elevtallet på barnetrinnet går ned, økonomien i kommunene er strammere og det er bygd flere gang- og sykkelveger. I 2004 utgjorde disse skysselevene 16 pst. av det totale antallet skysselever i grunnskolen, mens i 2005 var prosentandelen 15 pst.

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

Kristiansand (6), Mandal (19), Farsund (21), Flekkefjord (6), Vennesla (27), Songdalen (5), Søgne (15), Marnardal (18), Åseral (1), Audnedal (14), Lindesnes (11), Lyngdal (19), Hægebostad (28), Kvinesdal (25) og Sirdal (12).

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

6.2.3 Undertransportører – ordinær skoleskyss

VAK har gradvis overtatt ansvaret for forhandlingene med undertransportørene fra rutebilselskapene. Med enkelte få unntak har VAK i dag ansvaret for hele fylket. VAK har stadig overført mer av skolekjøringen til transportører i drosje- og turvogner. I 2005 kjøpte VAK skoleskyss av ca. 40 drosjer, drosjesentraler og turvogner for totalt 9,1 mill. kr. Lokalkunnskapen deres er med på å sikre en rasjonell transport med høy kvalitet.

Utgiftsveksten er knyttet opp til transportdelen av konsumprisindeksen istedenfor forhandlingene mellom Konkurransetilsynet og Norges Taxiforbund. Dette er mer forutsigbart for alle parter.

I tillegg har VAK gjort avtaler med foreldre og familier som kjører elever på sidestrekninger til og fra skolen. I 2005 mottok disse ca kr 270.000 i kjøregodtgjørelse og kr 80.000,- i honorar.

Fylkesmannen omgjorde ett vedtak, som har fått følger også for en annen sak. Dette gjelder skyss på sidestrekning, der vi ikke har kommet til enighet med foreldrene, og det har påført oss merkostnader i 2005 på ca kr 70.000,-.

6.3 Spesialtransport av elever til grunnskoler og videregående skoler

I perioden 1999 til 2005 har kostnadsutviklingen vært stabil på i overkant av 5 prosent per år. Antall elever med spesialskyss har i samme periode økt med 10 prosent per år. En av de viktigste årsakene til at kostnadsøkningen ikke har vært større er prisavtalene med drosjenæringen. Dette skyldes en tett oppfølging mot leger, PP-tjenesten og de funksjonshemmede fra VAK sin side.

Oversikten under viser utviklingen de siste årene.

Beløp i 1.000 kr.

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Budsjett 2005	Regnskap 2005
Grunnsk. - Kr.sand	1 240	1 595	1 853	2 130	2 129	2 537	2 200	2 209
Vgs. - Kr.sand	225	345	378	599	617	660	600	797
SUM KR.SAND	1 465	1 940	2 231	2 729	2 746	3 197	2 800	3 006
Grunnsk. - 'Fylket' u/Kr.sand	2 390	2 353	2 613	2 911	2 914	3 018	3 200	2 884
Vgs. - 'Fylket' u/Kr.sand	1 625	1 535	1 257	900	1 243	1 207	1 200	1 493
SUM FYLKET u/Kr.sand	4 015	3 888	3 870	3 811	4 157	4 225	4 400	4 377
TOTALT VEST-AGDER	5 480	5 828	6 101	6 540	6 903	7 422	7 200	7 383
Sum grunnskoler	3 630	3 948	4 466	5 041	5 043	5 555	5 400	5 093
Sum videreg. skoler	1 850	1 880	1 635	1 499	1 860	1 867	1 800	2 290

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

Spesialskyss for elever med midlertidig skade eller sykdom.

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

Spesialskyss av elever med varig funksjonshemming.

I tabellvedlegg er vist en oversikt over antall funksjonshemmede elever i henholdsvis videregående skoler (64 elever) og grunnskoler (197 elever) som reiser med drosje.

Det har vært en økning i kostnadene til spesialskyss til videregående skole. I dette tallet inngår også skyssen av to elever plassert av barnevernet i andre fylker. Det har vært en stor økning i antall elever på videregående skole de to siste skoleårene. Dette er hovedårsaken til økningen. Men vi hadde forventet bort i mot en tilsvarende nedgang i kostnadene på spesialskyssen til grunnskolen, det har vi bare delvis oppnådd. I tillegg til at det i Søgne og Kristiansand er 5 elever som har en funksjonshemming som gjør at de må ha egen drosje. VAK vil analysere spesialskyssen nærmere før en planlegger skyssen for høsten 2006.

Høsten 2005 ga VAK et ekstra tilskudd til Sørlandsruta for at de skulle anskaffe en lavétre buss slik at denne kunne ta med en rullestolbruker fra Hægebostad til Byremo. Se bilde til høyre.

Det er et mål i seg selv at funksjonshemmede elever skal kunne følge ordinær skyss, denne gangen var det i tillegg økonomisk gunstig.



Spesialskyssen er den delen av VAK sin virksomhet som i størst grad er prisgitt premisser fra eksterne samarbeidsparter og der dårlig samarbeid fører til relativt store kostnader for VAK. Premissleverandørene er foreldrene til eleven, eleven, skolen, PPT, helsepersonell, barnevernet, kommunen og inntakskontoret i VAF.

Våren 2005 fikk to elever skyss over lange strekninger. Fra høsten 2005 klarte Mandal og Lyngdal vgs. i samarbeid å gi en av elevene et opplæringstilbud i hjemkommunen. Dette har redusert våre kostnader med ca kr 150.000,- på årsbasis. Dette illustrerer hvor avhengig VAK er av premisser gitt av andre.

Samlet sett bidrar spesialtransporten med i underkant av kr 200.000,- av merforbruk på 0,9 mill. Kostnaden for å løse skyssen for de 260 elevene som i hovedsak får skyss med drosje som følge av funksjonshemming er på ca. 7,4 mill. kr. Gjennomsnittlig skysskostnad per elev er kr 28.500. Kommunebetalinga dekker ca 1/6 av kostnaden for skyssen til elevene i grunnskolen, jfr. utgifter til spesialskyss til grunnskoler i tabellen foran.

7. Informasjon og markedsføring

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

ATP-utvalget bevilget 1,5 mill. kr av sitt budsjett til informasjon og markedsføring i Kristiansandsregionen. VAK har i tillegg benyttet 0,4 mill. kr av egne midler.

7.1 Informasjon

De viktigste informasjonskanalene som VAK disponerer er:

- Ruteopplysning på tlf. 177 er en landsdekkende tjeneste. VAK driver denne tjenesten i Aust- og Vest-Agder.



- Gjennom samarbeidet med Aust-Agder fylkeskommune og kontrakten med NRI har vi etablert en søkemotor på Internett med nettadresse www.177-agder.no. Systemet har vært i drift siden juni 2004. Bruken av søkemotoren og ruteopplysning på internett øker stadig. Se tabellen under.

Måned	2004		2005			
	Rutesøk	SMS	Forsiden	Rutetabeller	Rutesøk	SMS
Januar						39
Februar						86
Mars			VAK har ikke pålitelige data			102
April						78
Mai	Oppstart av tjenesten					85
Juni	78	0				57
Juli	1566	19	24873	11893	3528	81
August	2705	21	27219	13429	3789	84
September	3643	25	23880	11090	3407	161
Oktober	5178	97	26630	12414	3838	142
November	5322	81	28550	13140	4085	289
Desember	8405	72	30668	14037	4713	214
Totalt	26897	315	161820	76003	23360	1418

Med forsiden menes antall treff på forsiden. Med rutetabeller menes oppslag i en eller flere rutetabeller, og med rutesøk menes søk i databasen fra holdeplass til holdeplass.

Med SMS menes bruk av tekstmeldingstjenesten på mobiltelefon. Denne hadde vi stor tro på, og den ble markedsført aktivt i oktober og november 2005. I denne perioden ble den

markedsført på kino. I tillegg har vi informasjon i ruteplanene om tjenesten, på nettsidene, holdeplasser og i bussene. Dette er en tjeneste som er billig å tilby, og koster kr 1,- for kunden. Men erfaringer både hos oss og i andre fylker (Vestfold, Oslo og Akershus) er at denne tjenesten er svært dyr å markedsføre. Skal den avlaste den betjente ruteopplysningstelefonen må kundene benytte den i langt større grad enn i dag. Selv om tjenesten er lite benyttet, vil VAK likevel opprettholde tilbudet i 2006. Denne tjenesten er i tillegg til nettsiden et godt redskap for reisende som søker ruteinformasjon utenom våre åpningstider på telefon.

- www.bussmetro.no har stor interesse. Det er lagt inn linker på www.bussmetro.no slik at folk kan finne fram til ruteplaner for hele fylket.
- Rutebilstasjonene med sin informasjonstjeneste samt oppslagstavler.
- Holdeplassinformasjon på gateterminalene i Kvadraturen hvor det vektlegges en høy standard og brukes vesentlige ressurser på vedlikehold.
- For å gi innbyggerne i Audnedal og Marnardal en oversikt over det totale rutetilbudet, har VAK utarbeidet en felles ruteplan for tog og buss i det aktuelle området.
- Informasjonsopplegg rundt *Bygderuta Favoritten* ble forbedret i 2004 ved at ansvaret for kontakten med transportørene og informasjonsvirksomheten ble overført til VAK-Mandal.

Felles tog og bussplan for Marnardal og Audnedal:

Forklaringer til ruteplanen

Fargene i rutetabellen refererer til fargene på kartet. Buss og tog kan være innstilt på helligdager. Opplysning om dette får du på tlf. 177.

Bestilling av Bygderuta Favoritten: Tlf. 810 30 111
Bestilling av togbilletter: 815 00 888.

Ruteopplysninger tlf. **177**

www.177-agder.no
www.nsb.no

VESTAGDER KOLLEKTIVTRAFIKK

— Busstilleggeruter
- - - - - Togruter
— Ordrevers busneter

Tog- og Bussplan
For Marnardal og Audnedal

Gjelder fra 15. august.

7.2 Markedsføring

I tråd med avtale om rollefordeling og kontrakt med Sørlandsruta har selskapet fulgt godt opp med tilrettelegging og markedsføring av tilbudet, spesielt mellom Mandal og Kristiansand hvor potensialet er størst. På bakgrunn av noe sviktende trafikk første del av året ble det enighet om at VAK og Sørlandsruta i fellesskap skulle gjennomføre en markeds kampanje bestående av annonser i Lindesnes, plakater på busser og holdeplasser og egenreklame bak på 10 busser. Gjennomgående motiv framgår av bildet, men i annonser og på plakater var det ulike budskap med fokus på hyppighet, kort reisetid og lønnsomheten med busskort.



I Kristiansandsområdet ble strategien fra 2004 med felles satsing av VAK og BUSSEN Trafikkselskap videreført, og totalt ble det brukt 1,5 mill. kr på markedsføring av eksisterende og nye tilbud. I likhet med året før ble budskapet formidlet gjennom ulike kanaler og media – avisannonser, husstandsbrochure tidlig på høsten, plakater på busser og holdeplasser, boards, DM, foldere til utdeling på bussene og dessuten noen flere bakparter på buss.

I det etterfølgende vises noen eksempler på annonsering.

Året startet med salg på 30-DAGERSKORTET og etterfulgt av bedre kveldstilbud til Hellemyr og Vennesla.

Slapp av, nå kommer det enda flere busser

Prøvekjør bussen nå - og spar kr. 130,-

30-DAGERSKORTET
Viktigst prisen kr. 420,-
Årsavgift kr. 490,-
Med et kort på kr. 130,- med seg på neste bussreise, så kan du prøve bussen gratis.

BUSSEN tar deg videre

BUSSEN tar deg videre

BUSSEN tar deg videre

Resultatet av Samferdselsdepartementets tildeling av Belønningsmidler gjorde det mulig å satse videre. Kollektivfeltet i Myrbakken som ble åpnet i juli var også et resultat av slike midler.

15 mill. i belønningsmidler fortjener en rød løper!

Følg med videre hva som kommer av forbedringer

Kollektivfeltet har for andre år på rad blitt belønnet av Samferdselsdepartementet. Dette skal brukes til bedre forholdsforhold. Mer for de vi alle skal.

BUSSEN tar deg videre

I samarbeid med Vest-Agder Kollektivtraikk, Ruteoplysnings 117 og www.117-ogdet.no

Ta bussen og unngå køen på Vågsbygdveien!

Følg bussen og ta innsvingen på bilene som står og stanger i køen. Det nye kollektivfeltet gir fri buss for bussen fra bussen av Myrbakken og helt frem til Trekanten. Velkommen til en hyggelig bussreise.

BUSSEN tar deg videre

I samarbeid med Vest-Agder Kollektivtraikk, Ruteoplysnings 117 og www.117-ogdet.no

Noen eksempler på plakater som ble laget i løpet av året.



I likhet med 2004 ble det laget en brosjyre som ble sendt alle husstandene og vedlagt nye rutetabeller.



Utover høsten ble det i stor grad satset på småannonser i Fædrelandsvennen med fokus på tilbudet i de enkelte boligområdene.



8. Administrasjon i VAK m.v.

Totalt hadde VAK inkl. rutebilstasjonene 15,5 årsverk i 2005 som fordelte seg på 19 personer. Det vises til organisasjonskart i vedlegg.

8.1 Drift av VAK's hovedkontor

Regnskapstallene er her 3,68 mill. kr mot budsjettet 3,8 mill. kr vedr. driften av selve hovedkontoret. Kontoret var i 2005 bemannet med 5,8 årsverk, men har disponibelt 6 årsverk.

De regnskapsførte utgifter utgjør 1,5 pst. av bruttoaktiviteten som VAK styrer innen kollektivtransporten og 2,8 pst. av fylkeskommunens netto bevilgning. Vi mener dette er en meget nøktern administrasjon.

Statens vegvesen i Vest-Agder og Vest-Agder Kollektivtrafikk har i flere år hatt et samarbeidsforum med jevnlige møter om kollektivtrafikken i fylket for å finne fram til løsninger der infrastrukturtiltak og drift sees i sammenheng. Dette er videreført også i 2005.

I Kristiansandsregionen har en fått til mye sammen med Statens vegvesen gjennom ATP-prosjektet.

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

VAK deltar fortsatt i samarbeidsorganet med fylkene Oppland, Hedmark og Vestfold for å utveksle erfaringer med fylker som har et velutviklet anbudssystem og/eller har valgt å organisere kollektivtrafikkadministrasjonen etter lignende modeller som Vest-Agder.

Spar penger med Studentkort og Ungdomskort

Studentkort for Agder-fylkene

- Aust-Agder pr. måned: Kr. 450,-
- Vest-Agder pr. måned: Kr. 415,-
- Begge fylker pr. måned: Kr. 550,-

*Engangsbetalt kr. 100,- ved opprettelse av kortet
Gjelder studenter, lærere og skoleelever*

Ungdomskort for Agder-fylkene

- Aust-Agder pr. måned: Kr. 320,-
- Vest-Agder pr. måned: Kr. 310,-
- Begge fylker pr. måned: Kr. 420,-

*Engangsbetalt kr. 40,- ved opprettelse av kortet
Gjelder personer under 20 år*

Kortene stilles ut på rutebilstasjonene og komes på bussen

Agderregionen 177

VAK samarbeider også med Aust-Agder om grensekryssende trafikk, ruteopplysning, takster og elektronisk billettering.

Ungdoms- og Studentkort gyldig i begge Agderfylkene ble lansert i august 2005.

8.2 Drift av rutebilstasjonene

VAK har ansvaret for driften av rutebilstasjonene i Kristiansand, Mandal, Lyngdal og Flekkefjord. Målsettingen for drift av rutebilstasjonene er at det skal lønne seg, dvs. at inntekter i form av provisjon på billettsalg og ekspedering av gods, samt anløpsavgifter og ulike provisjonsinntekter mv. skal dekke kostnadene totalt sett. For 2005 klarte vi denne målsettingen.

Farsund Fra 01.01.05 ble Farsund rutebilstasjon lagt ned. Ruteinformasjon og salg av busskort blir heretter utført i Lyngdal. Helsekostbutikken i Storgata har overtatt godsekspedisjonstjenesten.

Flekkefjord rutebilstasjon har gjennom en agentavtale med NSB siden 1999 kunnet tilby tjenester som salg av togbilletter mv. som en fullverdig jernbanestasjon. Provisjonen ble redusert fra kr 220.000 i 2003 til kr 150.000 i 2004. I 2005 har dette igjen økt til kr 190.000. Hovedårsaken til reduksjonen fra 2003 til 2004 er at flere kjøper togbilletter via internett og innføring av mva. på billetter. Økningen fra 2004 til 2005 skyldes at flere reiser med tog, og at VAK-Flekkefjord igjen har fått hånd om pasientreiser med tog for innbyggerne i Farsund, Lyngdal, Hægebostad, Kvinesdal, Sirdal og Flekkefjord.

Johny Listøl ved VAK-Flekkefjord la høsten 2005 ned et stort arbeide sammen med Mette Kirkhus Johansen i samferdselsseksjonen i fylkeskommunen og Tore Felland Storhaug i VAK-adm. i forbindelse med utarbeidingen av rapporten "Utredning av fremtidig kollektivbetjening i Listerregionen"

VAK-Flekkefjord representerer VAK i to nasjonale samarbeidsutvalg. Det gjelder normtallsmodellen Alfa som administreres av Asplan Viak for fylkeskommunene og en gruppe nedsett av administrasjonsselskapene i Norge som arbeider med standard krav til bussmateriell.

Lyngdal rutebilstasjon. Etter at Farsund ble lagt ned har inntektene i Lyngdal økt, men ikke like mye som bortfallet av inntektene i Farsund skulle tilsi. Noe kan forklares med at inntektene på bussene til Sørlandsruta har økt noe. Lyngdal rutebilstasjon hadde i 2005 2,6 årsverk, da er pakkeekspeditøren inkludert med 1 årsverk.

Gjennom et samarbeid mellom stasjonene i Lyngdal og Flekkefjord formidles også togbilletter til Lyngdalsområdet.

VAK-Lyngdal fikk ansvaret for å bemanne bomstasjonen på E-39 på Kvinesheia i oppdrag fra Q-Free. Denne kontrakten gikk ut sommeren 2005. Betjeningen av bomstasjonen på Kvinesheia har bidratt positivt på resultatet med nesten kr 20.000,- i 2005. Bomstasjonen vil etter dette ikke lenger være betjent verken i helger, høytider eller på sommeren. VAK Lyngdal er fremdeles ekspedisjonssted for Lister Bompengeselskap vedr. salg, endringer m.v. av abonnement. I samarbeid med Vegamot (Q-Free) ønsker vi å videreutvikle disse tjenestene.

VAK Lyngdal utfører fakturering av frakt, busskort og jernbane billetter for VAK Flekkefjord, VAK Mandal, VAK Kristiansand og for VAK Lyngdal. Vi har også en avtale med Linjegods om terminaltjeneste samt pakking og utkjøring av ukeblader.

VAK Lyngdal er representert i prosjektet Billettering i Agder, et samarbeid mellom Aust- og Vest-Agder om innkjøp og drift av nytt IKT-system for billettering i begge fylker.

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

VAK har avtale med Aust-Agder fylkeskommune om felles drift av ruteopplysningstjenesten 177 for Agder. I 2004 hadde vi betjeningen av denne telefonen for Aust-Agder på kveldstid og i helgene. Fra 01.01.2005 betjener VAK-Kristiansand ruteopplysningstelefonen 177 også på dagtid for begge Agder fylkene. Rutebilstasjonen hadde i 2004 i gjennomsnitt 185 telefoner per dag om ruteopplysning. I 2005 økte dette gjennomsnittet til 222 telefoner per dag. Det er imidlertid store variasjoner. I enkelte helger og ved høytider kan det være 500-600 telefoner per dag. Svarprosenten vår er i gjennomsnitt rundt 90 pst. på årsbasis, men den varierer fra 80 til 95 pst. på enkeltdager.

I vedlegg er vist en oppstilling som viser månedsstatistikk for tlf 177 i 2005 sammenliknet med 2004.

VAK håper at økningen i bruken av ruteopplysning på internett på sikt kan redusere behovet for bemanning på ruteopplysningstelefonen 177. En stor andel av de som ringer har vært inne på 177-agder for å orientere seg, men ringer likevel for å få bekreftet opplysningene, eller for å få utfyllende opplysninger.

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

De har videre informasjons- og markedsføringsansvaret og oppfølging av rutetilbudet samt oppgjør for Bygderuta Favoritten i Herad, Hægebostad, Audnedal, Marnardal. For rutetilbudet i Åseral og Finsland har ansvaret for oppgjør.

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

8.3 HMS-arbeidet i VAK

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

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

I Kristiansand har vi gjennom samarbeid med HMS-avd. i fylkeskommunen og de andre IA-aktørene klart å redusere langtidsfraværet. VAK-Kristiansand skiller seg likevel negativt ut, med totalt like under 5 prosent fravær.

Det er vanskelig å si noe sikkert om utviklingen i sykefraværet, som følge av svært mangelfull statistikk fra fylkeskommunens lønns- og personalsystem. Det legemeldte sykefraværet utgjør halvparten av det totale fraværet i VAK.

VAK arbeider mot det målet at ingen avdelinger skal ha over 2 prosent sykefravær.

8.4 Hittegodsservice

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

Vedlegg

- A.** Månedstatistikk på tlf. 177 for 2005 og 2004
- B.** Oversikt over antall funksjonshemmede elever i henholdsvis videregående skoler og grunnskoler som reiser med drosje
- C.** Organisasjonskart for VAK per 1. mars 2005

Statistikk på tlf. 177

Måned	2004				2005					
	Anrop	Herav Vest-Agder	Herav Aust-Agder	Svar	Svar %	Anrop	Herav Vest-Agder	Herav Aust-Agder	Svar	Svar %
Januar	6 633	3 770	2 863	6 020	90	5 363	3 020	2 343	4 837	90
Februar	5 026	3 074	1 952	4 593	90	6 387	2 875	3 512	5 734	89
Mars	4 507	2 878	1 629	4 130	91	8 596	3 973	4 623	7 563	87
April	5 677	3 477	2 200	4 895	86	5 461	2 577	2 884	4 933	90
Mai	5 985	3 302	2 683	5 418	90	6 860	3 139	3 721	6 134	89
Juni	5 791	3 726	2 065	5 088	87	6 943	3 353	3 590	6 194	89
Juli	6 728	3 919	2 809	5 672	84	8 247	3 899	4 348	7 330	88
August	6 984	4 529	2 455	5 944	85	8 450	4 215	4 235	7 169	84
September	5 113	3 266	1 847	4 499	87	5 688	2 697	2 991	4 972	87
Oktober	4 873	3 031	1 842	4 435	91	5 840	2 608	3 232	5 245	89
November	4 374	2 665	1 709	3 964	90	5 814	2 570	3 244	5 200	89
Desember	5 499	3 528	1 971	5 072	92	7 340	3 304	4 036	6 676	91
TOTALT	67 190	41 165	26 025	59 730	89	80 989	38 230	42 759	71 987	89

Tabell B:

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

Videregående skoler

Skole	2000/2001	2001/2002	2002/2003	2003/2004	2004/2005	2005/2006
Kristiansand katedralskole	2			1		1
Tangen vgs.						1
Vågsbygd vgs.						1
Gimle vgs.	2	1				
Kristiansand tekniske		1				
Kvadraturen vgs.	13	12	13	18	26	33
Vennesla vgs.						2
Øvrebø vgs.						
Søgne vgs.	12	9	8	5	2	6
Byremo vgs.		1	1	2	1	1
Mandal vgs.	4	3	2	4	4	8
Lyngdal vgs.						
Lyngdal jordbruksskole						1
Lista vgs.					1	1
Eilert Sundt vgs.	5	7	4	4	2	
Flekkefjord vgs.			2	3	2	3
Kvinesdal vgs.			4	2	2	5
Sirdal vgs.						
Hornnes vgs.						
Andre vgs. utenfor fylket						1
Totalt antall skyss elever	38	34	34	39	40	64

Grunnskole

Kommune	2000/2001	2001/2002	2002/2003	2003/2004	2004/2005	2005/2006
Kristiansand	81	94	102	122	109	108
Mandal	6	10	15	23	22	12
Farsund	5	5	12	14	13	10
Flekkefjord	1	1	3	5	7	8
Vennesla	7	9	12	15	14	17
Songdalen	3	8	7	11	8	11
Søgne	7	6	11	11	13	11
Marnardal	-	0	0	0	1	0
Åseral	-	1	1	0	0	0
Audnedal	-	0	1	0	0	1
Lindesnes	2	2	2	4	3	0
Lyngdal	9	9	9	8	9	12
Hægebostad	0	1	0	1	1	1
Kvinesdal	3	4	5	6	7	5
Sirdal	0	0	1	0	0	1
Totalt antall skyss elever	124	150	179	220	207	197

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



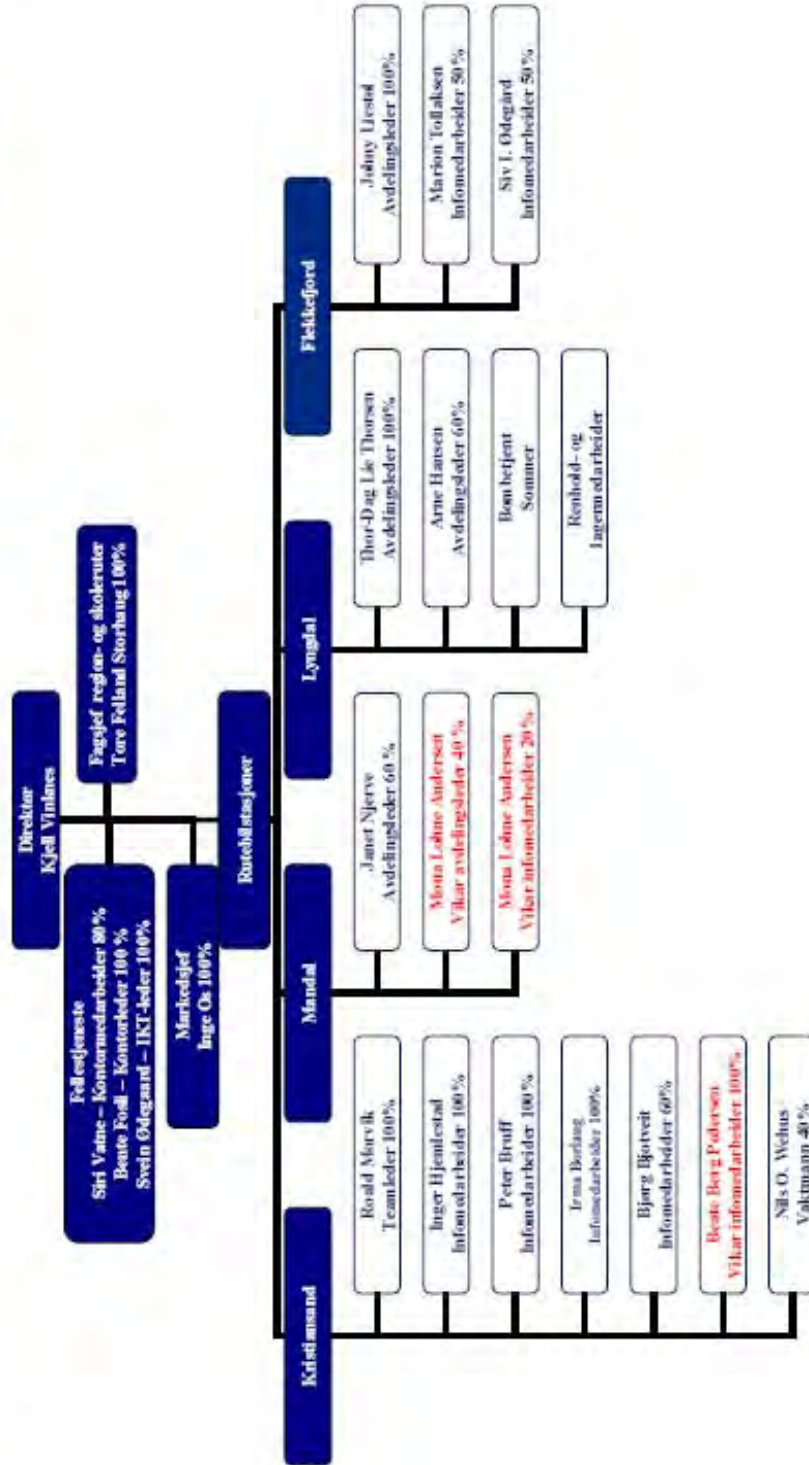
VEST-AGDER FYLKESKOMMUNE

- en drivkraft for utvikling



VEST-AGDER
KOLLEKTIVTRAFIKK

ORGANISASJONSKART VEST-AGDER KOLLEKTIVTRAFIKK FRA 1. MARS 2005



Folkestyre – kompetanse - samarbeid