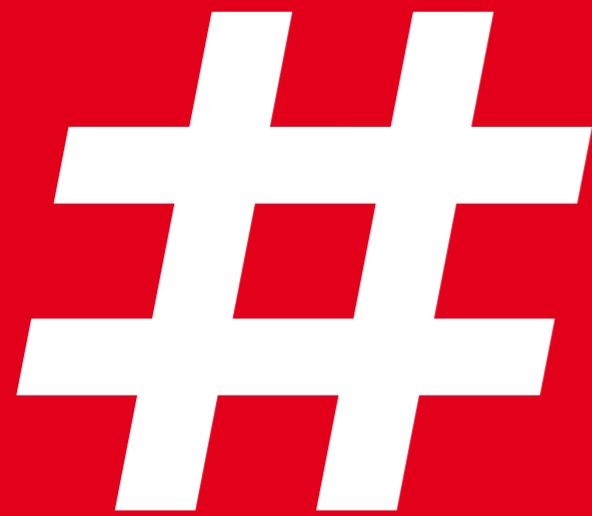


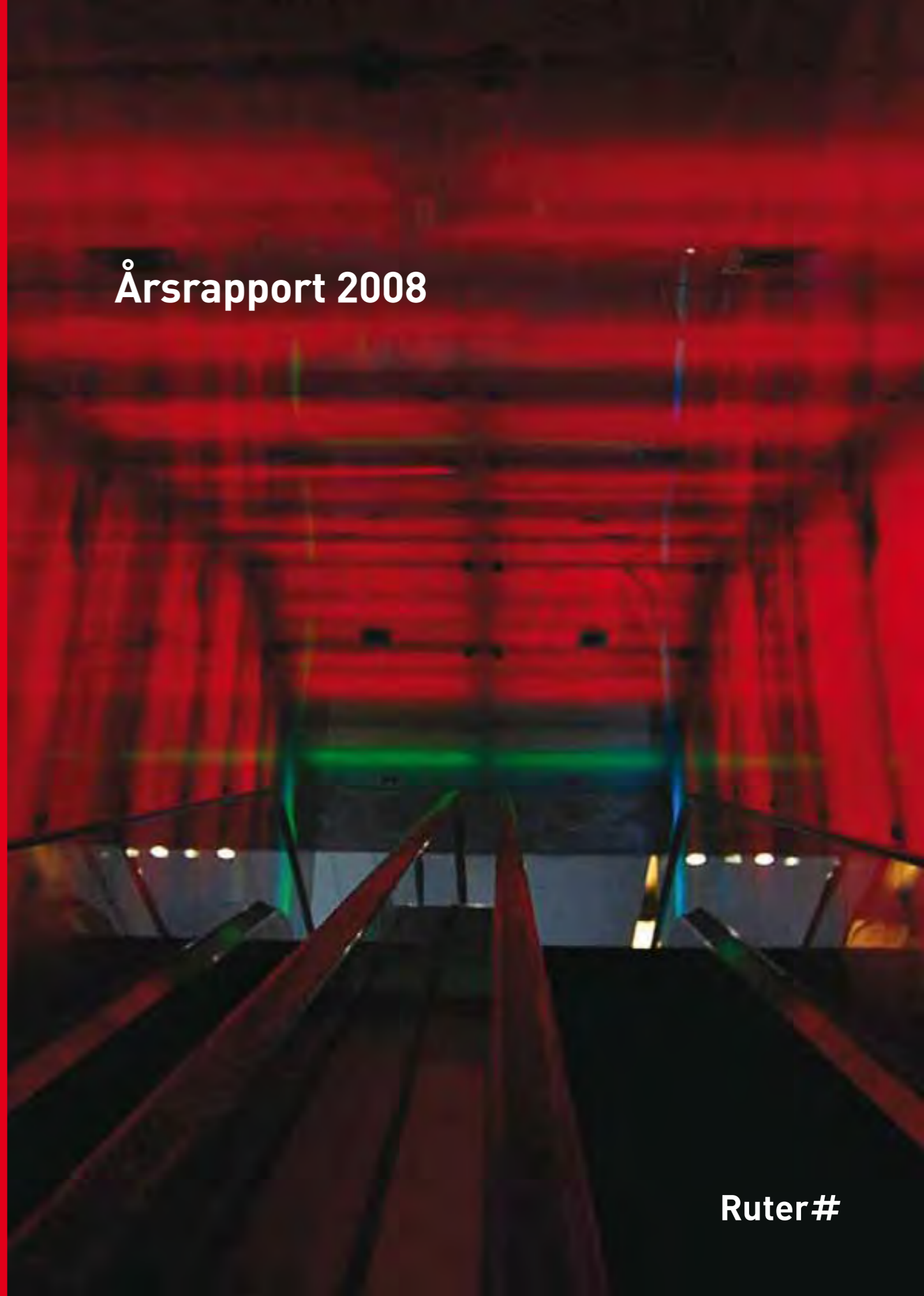
Årsrapport 2008



Ruter As
Dronningens gate 40
Postboks 1030 Sentrum
0104 Oslo

kundesenter@ruter.no
www.ruter.no

Ruter#



Rettelser

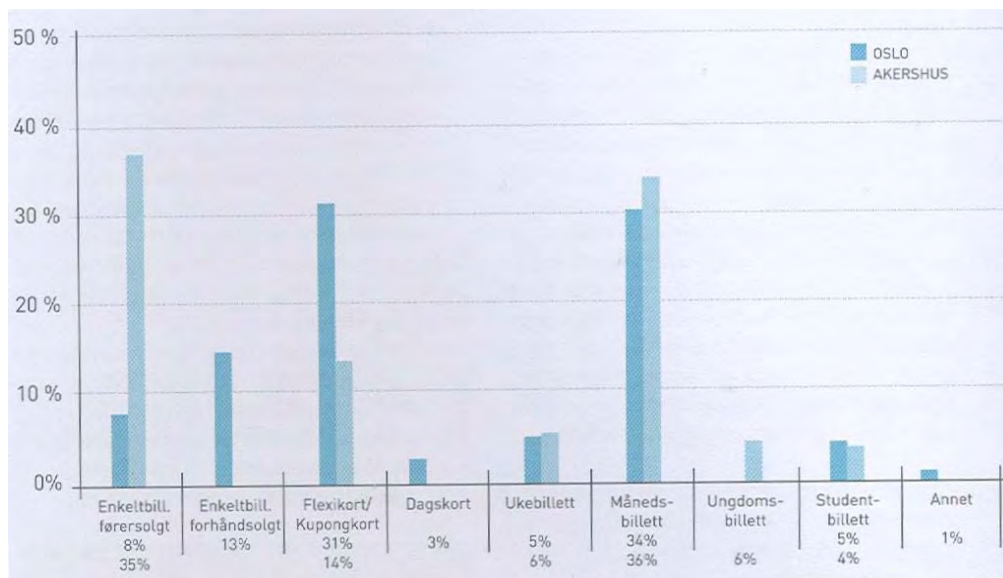
Side 13

Under overskriften "Eksternt samarbeid" skal de to siste setningene i nest siste avsnitt (midtspalten) lyde slik:

Det var en økning i omsetning generert fra salg av ungdomsbilletter på 16% i 2008. Antall solgte ungdomsbilletter i Akershus var 161.295, hvilket representerer en økning på 24% fra 2007.

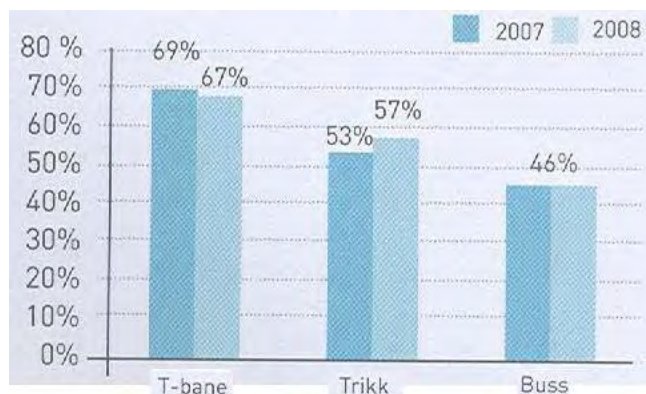
Side 14

Mindre feil i fordelingen av salgsinntekter på ulike billettyper er justert i tabellen under:



Side 19

I tabellen over punktlighet på T-bane, trikk og buss er betegnelsene for driftsartene falt ut. Korrigert tabell til høyre.



Side 26

I tabellen som viser utviklingen av utslipp fra buss og båt, er det blitt en feil i plasseringen av årstall. Korrigert tabell vises til høyre.

	Buss		Båt	
	2007	2008	2007	2008
CO2 (tonn)	68571	67314	5962	6006
CO2 (g/vkm)	1116	1049	21484	21457
CO2 (g/pkm)	94	88	294	284
NOx (tonn)	669	689	115	116
NOx (g/vkm)	11,4	10,7	413,4	413,3
NOx (g/pkm)	1,0	0,9	5,7	5,5
PM10 eksos (tonn)	9,6	8,4	3,3	3,3
PM10 eksos (g/vkm)	0,16	0,13	11,9	11,9
PM10 eksos (g/pkm)	0,01	0,01	0,16	0,16
PM10 inkl. veistøv (tonn)	39,1	39,2		
PM10 inkl. veistøv (g/vm)	0,64	0,61		
PM10 inkl. veistøv (g/pkm)	0,05	0,05		

Utslipp fra kontraktskjørende buss og båt for Ruter. CO2-utslippene omfatter kun fossilt drivstoff.

Side 25

I nøkkeltalltabellen for buss var årstall falt ut. I tillegg er en tallfeil for busstimer rettet.

Buss OPERASJONELLE NØKKELTALL	2008			2007		
	Buss totalt	Regionbuss	Bybuss	Buss totalt	Regionbuss	Bybuss
Reiser (mill)	100	31	69	95,5	29,7	65,8
Personkm (mill)	766	437	330	732	416	316
Vognkm (mill)	47,7	27,2	20,5	45,6	25,7	19,8
Plasskm (mill)	2500	1223	1277	2428	1158	1269
Beleggsprosent (plass)	31 %	36 %	26 %	30 %	36 %	25 %
Avganger (i 1000)	2855	1151	1703	2733	1096	1638
Busstimer (i 1000)	2049	826	1223	1968	777	1191
Reisehastighet km/t		33,3	25,0		33,3	25,0
Trasélengde km	3215	2922	293	3215	2922	293
Energiforbruk pr personkm	0,36	0,34	0,38	0,37	0,35	0,41
Utslipp av CO2 kg/pr personkm	0,09	0,08	0,09	0,09	0,09	0,10
Utslipp av NOX g/pr personkm	0,9	0,84	0,95	0,95	0,90	1,03
Utslipp av PM10 g/pr personkm	0,05	0,05	0,04	0,05	0,06	0,04
ØKONOMISKE NØKKELTALL						
Trafikkinntekter (mill)	978	428	550	1053	539	515
Tilskudd (mill)	1141	402	306	668	353	316
Kostnader (mill)	1691	835	856	1581	778	803
Intern effektivitet:						
Kostnad/avgang	592	725	502	579	711	490
Kostnad/plasskm	0,68	0,68	0,67	0,65	0,67	0,63
Ekstern effektivitet:						
Trafikkinntekt/reise	9,79	13,73	8,00	11,03	18,14	7,82
Trafikkinntekt/personkm	1,28	0,98	1,67	1,44	1,30	1,63
Trafikkinntekt/plasskm	0,39	0,35	0,43	0,43	0,46	0,41
Kostnad/reise	16,93	26,77	12,46	16,56	26,21	12,20
Kostnad/personkm	2,21	1,91	2,60	2,16	1,87	2,54

Trafikkinntekter inkl. O2.

Kostnader Ekskl. O2 i Oslo 2006 og 2007.

Fra 2006 er produksjonsdata bybuss basert på det som faktisk er kjørt.

Økonomitall er justert etter konsumprisindeks.

Innhold

1. Innledning	4
2. Sammendrag	5
3. Trafikk- og markedsutvikling	6
4. Rutetilbudet	9
5. Kontrakter og avtaler	11
6. Priser	12
7. Salg og markedsføring	13
8. Nytt elektronisk billett- og betalingsystem	15
9. Kvalitet og sikkerhet	15
10. Effektivitet og nøkkeltall	21
11. Miljørapport	26
12. Infrastruktur	28
13. Utviklingsmuligheter	30
14. Styring av kollektivtrafikken i Oslo og Akershus	33
15. Organisasjon og ledelse	34
16. Økonomi	35
17. Styrets beretning	36
18. Regnskap, noter og revisors beretning	38

1. Innledning

Ruter As er et administrasjonsselskap som planlegger, bestiller og markedsfører kollektivtrafikkjenester for Oslo og Akershus. Med Ruter har de to fylkeskommunene dannet et felles aksjeselskap for å sikre hovedstadsområdet en samordnet, effektiv og attraktiv kollektivtrafikk. Ruter har vært operativt fra 1.1. 2008. Fra samme dato overtok Ruter funksjonene til de tidligere selskapene AS Oslo Sporveier (Sporveien) og Stor-Oslo Lokaltrafikk a.s (SL).

Selskapet eies 60% av Oslo kommune og 40% av Akershus fylkeskommune.

Ruters oppdrag er å skape et helhetlig kollektivsystem som gir mer kollektivtrafikk for pengene. Man forventer forenkling gjennom samordning. Selskapet skal forvalte alle pengestrømmer som går til kollektivtransportformål i de to fylkene og sørge for transparens i pengebruken. Ruter er også eiernes kompetanseorgan for kollektivtrafikk.

Ruters første år ga et lovende utgangspunkt for videre utvikling av regionens kollektivtransport. Strategiplanen K2009, som Ruter la fram i august 2008, skisserer en kursendring i trafikkpolitikken som kan bidra til at man når ambisiøse, men nødvendige miljømål.

2008 ble et år med sterk vekst i kollektivtrafikken. 91% av kundene sier at de er tilfreds med opplevelsen av sin seneste kollektivreise. Fornyelsen av T-banens vognpark representerer et kvalitetsløft som er blitt meget godt mottatt av kundene. Det samme kan sies om systemet for sanntids trafikkinformasjon som nå vises på 300 elektroniske skilt på stoppesteder for buss og trikk og på 100 skilt på sentrale T-banestasjoner. Systemet vil omfatte i alt 600 skilt innen utgangen av 2009.

Økt tjenestekjøp har gitt et bedre økonomisk grunnlag for kollektivtrafikken. I løpet av de siste fem årene er tilbudet, målt i plasskilometer, økt med 17%, og kundene kvitterer med økt oppslutning om kollektivtrafikken.

Samtidig er det betydelige utfordringer knyttet til framtidig forventet befolkningsvekst og tilhørende krav til økt kvalitet og kapasitet i kollektivtrafikken. Moderniseringsbehovet, særlig knyttet til infrastrukturen, er betydelig, med et etterslep for reinvesteringer på hele 4 milliarder kroner. Organisatorisk er heller ikke alle brikker helt på plass. Den påbegynte omorganiseringen av kollektivtrafikken bør fullføres, med tilhørende rolleavklaring, spesielt vis-à-vis de ikke konkurranseutsatte operatørene og NSB.



Bernt Røed-Jenssen
Adm. direktør

2. Sammendrag

Kollektivtrafikken vokser mye mer enn biltrafikken

2008 ble et svært godt år for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. Med en gjennomsnittlig trafikkvekst på 6,4% i de to fylkene kan vi konstatere at kollektivtrafikken er inne i en akselererende positiv utvikling.

De senere årene er en negativ trend snudd til en sterkt positiv vekst. Trafikkøkningen i Oslo alene var i 2008 på 7 %, mens gjennomsnittlig vekst de fem foregående år har vært 1,6%.

Vegtrafikkindeksen for Oslo viser omtrent nullvekst i 2008 (+0,1%). Gjennomsnittlig veitrafikkvekst i Oslo de fem foregående årene var 0,9%. Dette innebærer at kollektivtrafikken ikke bare tar trafikkveksten – i et generelt økende transportmarked drevet fram av befolkningsveksten i Oslo-regionen – men også tar betydelige markedsandeler fra biltrafikken.

Buss størst, men T-bane og trikk øker mest

Med 100 millioner påstigninger i året er det bussene som gjør det største transportarbeidet i Ruters trafikkområde. Veksten i antall bussreiser var på 4,6% i 2008.

T-banen hadde den største trafikkveksten, + 9,5%, og har nå nesten 73 millioner påstigninger årlig. Trikken har også en meget god vekst, + 7,4%, og ca 40 millioner påstigninger i 2008.

Årsakene til veksten

Hovedstadsområdet opplever en jevn befolkningsvekst, men veksten i kollektivtrafikken er enda sterkere. Årsakene er flere, blant annet

- Tilbudsforbedringer både i Akershus og Oslo
- Prisendring, herunder sterk nedsettelse av prisen på månedskort i Oslo
- Styrket miljøfokus og bedre komfort

Punktlighet og regularitet bør bedres

Punktligheten for kollektivtrafikken i Ruters område er for lav. Dårlig og ustabil framkommelighet er en viktig årsak for trikk og buss.

Også T-banen sliter med punktligheitssvikt. Her er årsakssammenhengene komplekse, men det er åpenbart at nedslitt infrastruktur bidrar til dette.

Bedre punktlighet og regularitet, samt bedre informasjon ved driftsavvik vil være satsingsområder for Ruter i tiden framover.

3. Trafikk- og markedsutvikling

3.1 Trafikkutvikling

Trafikkutvikling per driftsart	Sum Ruter			Oslo			Akershus		
	2007	2008	Endring i %	2007	2008	Endring i %	2007	2008	Endring i %
Buss	96	100	4,6 %	66	69	4,4 %	30	31	5,2 %
T-bane	67	73	9,5 %	67	73	9,5 %			*)
Trikk	37	40	7,4 %	37	40	7,4 %			*)
Tog	25	26	4,2 %	5	5,2	4,2 %	20	21	4,2 %
Båt	3,8	3,9	2,3 %	0,9	1,0	12,8 %	2,8	2,9	2,6 %
Sum	228	242	6,4 %	175	187	7,0 %	53	55	4,7 %

*) Trafikktall for T-bane og trikk er ikke fordelt på Oslo og Akershus, alle trafikktall er registrert under Oslo. T-banens linje 2 har 3 stasjoner i Akershus og trikkens linje 13 har 5 stoppesteder i Akershus.

De senere års trafikkvekst fortsatte i 2008. Etter en gjennomsnittlig vekst innenfor Ruters trafikkområde på 6,4 % ble antall påstigninger beregnet til hele 242 millioner. I Oslo er trafikkveksten på 7 % og i Akershus 4,7 %. Alle driftsartene hadde trafikkvekst fra 2007 til 2008.

Bussen har i sum flest passasjerer - i alt 100 millioner påstigninger, hvorav 69 millioner i Oslo. Økningen i Oslo var på 3 millioner (4,4 %). I Akershus økte trafikken med ca 1 million (5,2 %).

T-banen er nest største driftsart totalt og størst i Oslo, med 73 millioner påstigninger i 2008. Dette er en kraftig økning på 6 millioner (9,5 %) fra 2007. Trikken hadde 40 millioner påstigninger, som er 3 millioner (7,4 %) mer enn året før. Båtene hadde 3,9 millioner i 2008, hvorav 1 million i Oslo. NSBs togtrafikk benytter etter avtale Ruters billetter og priser i Oslo og Akershus. Innenfor Ruters trafikkområde var det ca 26 millioner togreiser i 2008, en økning på ca 1 million eller 4,2 %. De fleste togreisene - 21 millioner - skjer til, fra og i Akershus.

Andel bosatte	Oslo	Akershus	Annet
T-bane	83 %	10 %	7 %
Trikk	85 %	8 %	7 %
Bybuss	87 %	9 %	4 %
Regionbuss	21 %	72 %	7 %
Båt i Akershus	17 %	75 %	8 %
Tog	27 %	44 %	29 %

I tabellen over er de reisende sortert geografisk etter bosted. For T-banen er 83 % av de reisende bosatt i Oslo, mens 10 % er bosatt i Akershus. Blant de resterende 7 % er det blant annet buss- og togpendlere fra nærliggende fylker som tar T-banen som siste etappe til arbeidsgiver i Oslo, og første etappe på turen hjem.

For trikk og bybusser har henholdsvis 85 % og 87 % av de reisende bosted i Oslo. For regionbusser og båt i Akershus bor de fleste reisende naturlig nok i Akershus; med en andel på henholdsvis 72 % og 75 %.

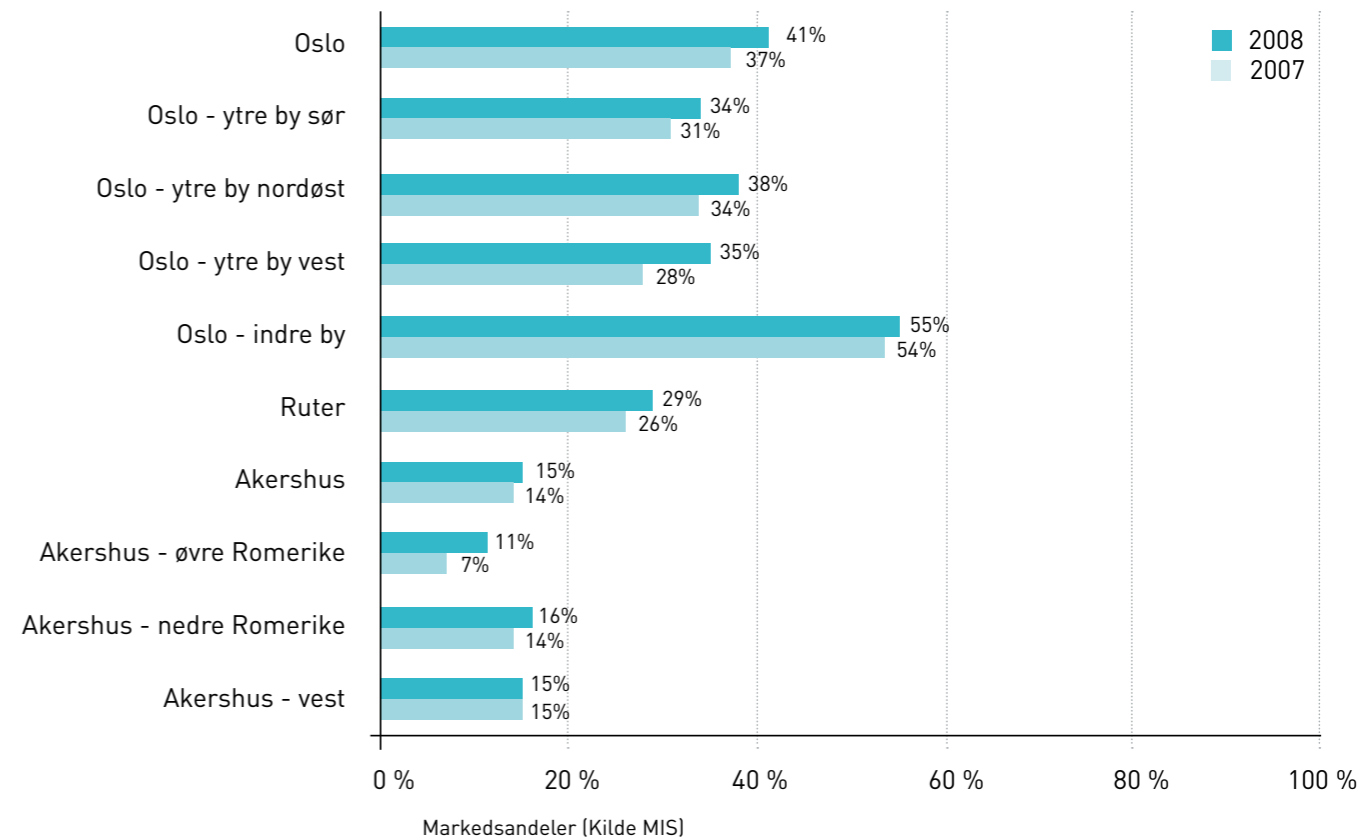


3.2 Markedsutvikling

Oslo og Akershus hadde ved utgangen av 2008 ca 1 100 000 innbyggere og anslagsvis 600 000 arbeidsplasser. Befolkningsveksten i 2008 var på i overkant av 2 %.

sentrum i rushtidene er kollektivtrafikken dominerende med en markedsandel på nærmere 80 %, og dermed helt avgjørende for byområdets funksjonsdyktighet og miljø. I indre by i Oslo er det bare drøyt halvparten av husstandene som disponerer bil, og kollektivandelen er tilsvarende høy.

Kollektivtrafikkens marked og rolle er svært varierende i regionen. Til og fra Oslo



Kollektivandel

For Ruters trafikkområde samlet skjer ca 29 % av de motoriserte reisene med kollektive transportmidler. Gjennomsnittlig over hele døgnet og for alle reiseformål står kollektivtrafikken for ca 41 % av de motoriserte reisene i Oslo. Andelen avtar med avstand fra sentrum, og er naturlig nok lavest i utkantbygder i Akershus, hvor det heller ikke er naturlig å prioritere et høyfrekvent og flatedekkende kollektivtilbud. Gjennomsnittlig kollektivandel i Akershus er ca 15 %. Markedsandelene er beregnet med

utgangspunkt i intervju blant befolkningen og har derfor en statistisk usikkerhet på +/- 2 prosentpoeng.

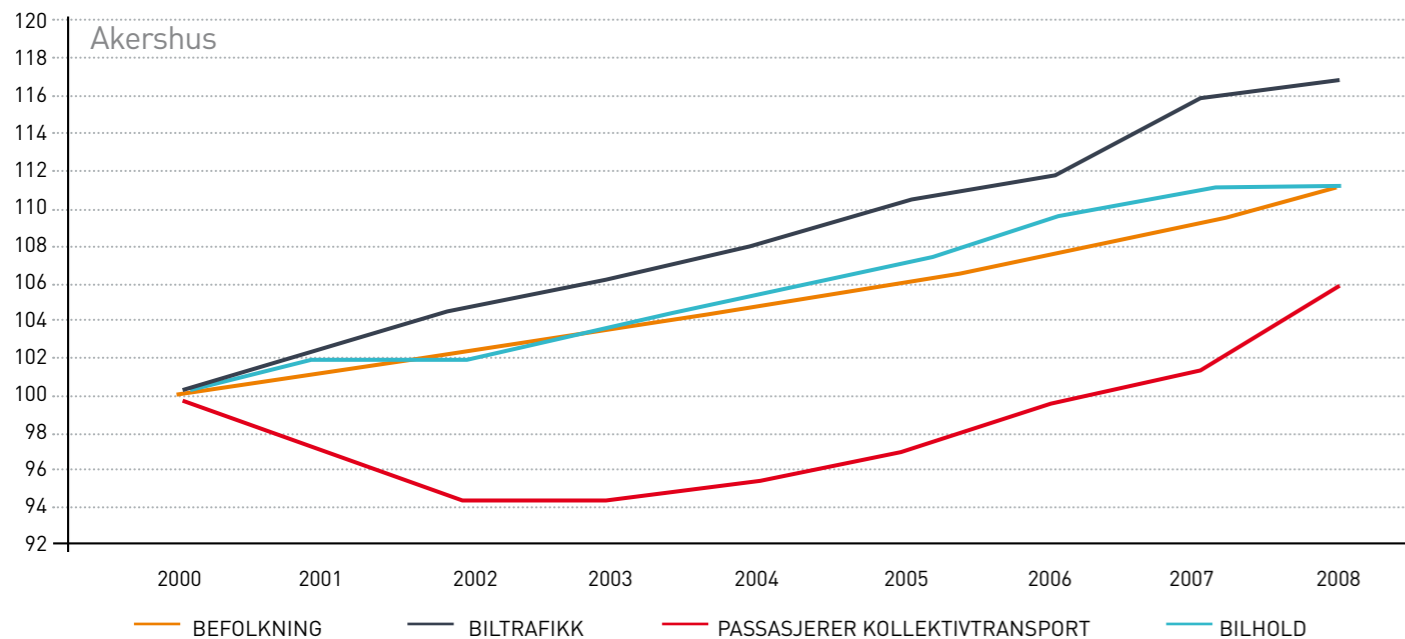
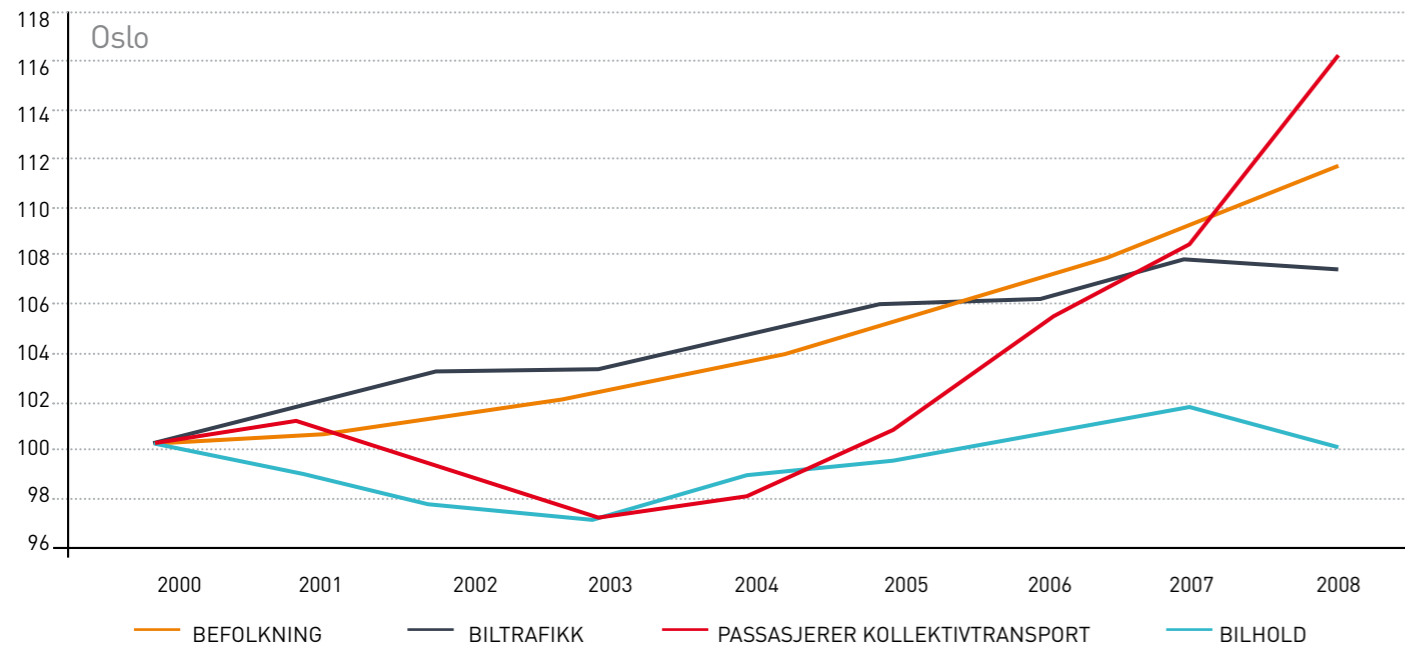
Veksten i kollektivtrafikken er høyere enn befolkningsveksten, og i Oslo øker kollektivtrafikkens markedsandeler i 2008. I Akershus holder markedsandelene seg relativt stabile.

I forhold til biltrafikken tar kollektivtrafikken i Oslo markedsandeler for fjerde år på rad. Biltrafikken i Oslo hadde en nedgang på 0,3 % i 2008, mens kollektiv-

trafikken økte med 7 %. Dette bidro til at kollektivandelen økte fra 24 % til 27 % fra 2007 til 2008 i Oslo. I Akershus hadde biltrafikken en svak økning på 1 % for året totalt, målt ved Statens vegvesens veitrafikkindeks. Figurene under viser denne utviklingen grafisk.

Både i Oslo og i Akershus er det en tydelig sammenheng mellom tilbudsøkning og trafikkvekst. En grunnleggende vekst kommer fra økt befolkning, men trafikken øker naturlig nok særlig der det er satset på tilbudsforbedringer.

Relativ utvikling for befolkning, biltrafikk, passasjerer kollektivtransport og bilhold



4. Rutetilbudet

4.1 Trafikk

Hovedinnretningen for rutetilbudene i 2008 har vært å videreføre oppleggene fra foregående år. En merkbar trafikkvekst i de fleste deler av Ruters trafikkområde viser at hovedinnretningen på rutetilbudet stimulerer til økt etterspørsel.

I Oslo ble det gjennomført ruteendringer 30. mars og 18. august. Ruteendringen 30. mars ble i første rekke utløst av oppstart av siste bussanbud i Oslo. Endringene besto i hovedsak av flere tilbudsforbedringer på noen av de tyngste

busslinjene. Ut over dette har det ikke skjedd tilbudsendringer på buss- og trikkenettet i 2008.

Den største nyheten på tilbudsiden i 2008 var etableringen av mellomavganger på Grorudbanen fra 18. august. De nye avgangene kjøres mellom Vestli og Stortinget hverdager kl. 07-19 og innebærer at det kjøres 8 avganger i timen på denne strekningen. Det erfares at tilbudsutvidelsen på Grorudbanen har gitt en relativt umiddelbar trafikkvekst.

Fra 18. august gjenopptok T-banen trafikk på strekningen mellom Smestad og Åsjordet på Kolsåsbanen. Fra samme dato opphørte trafikken på erstatningsbusslinjene 43 og 44. T-banens gjenåpning medførte at stasjonene Montebello, Ullernåsen og Åsjordet igjen ble betjent av linje 6.

I regionbusstrafikken ble kun gjennomført enkelte mindre tilbudsjusteringer i 2008.



1 Første del av den rehabiliterte Kolsåsbanen kunne tas i bruk fram til Åsjordet fra 18. august 2008.

2 Ombyggingen av Jernbanetorget medførte også betydelige anleggsarbeider i tilstøtende gater, her Biskop Gunnerus' gate ved Byporten. Ljabru-trikken var i en periode uten sporforbindelse med resten av trikkenettet.

3 Under oppsyn av byråd Peter N. Myhre og statssekretær Erik Lahnstein var det unge Mathilde Lahnstein som klippet snoren ved åpningen av banestrekningen fram til Åsjordet stasjon.



1 Mens Jernbanetorget var stengt ble trikkelinjene 12, 13 og 19 ledet via Stortorvet og på midlertidige spor gjennom Kirkegata og Kongens gate. En trikk i Kongens gate krysser her gågata i Karl Johans gate.

2 Busstrafikken ble rammet av til dels store forsinkelser mens Jernbanetorget var stengt. Dronningens gate og Skippergata ble brukt som midlertidige busstraseer.

4.2 Avvikssituasjoner

Ombyggingen av Jernbanetorget fortsatte i hele 2008 og berørte mesteparten av trikke- og busslinjer i Oslo sentrum. De negative konsekvensene har til dels vært betydelige og har medført framkommelighetsproblemer og forsinkelser samt at kundene måtte forholde seg til stadig endrede stoppmønstre.

I mai startet byggingen av rundkjøring på Carl Berners plass. Anleggsarbeidene vil vare til 2010. Framkommeligheten til trikke- og busslinjer som passerer Carl Berners plass, påvirkes negativt av anleggsarbeidene.

Trikkelinje 19 har siden 18. august blitt erstattet med buss mellom Jernbanetorget og Majorstuen på grunn av oppgradering av infrastruktur over Briskeby.

Byggingen av ny Lysaker stasjon har medført trafikkomlegginger som har påvirket trafikkavviklingen for linjene 23, 24, 31, 31E, 32 samt enkelte regionbusslinjer.

I tillegg er det gjennomført flere mindre omkjøringer på både buss- og trikkenettet på grunn av diverse vei- og anleggsarbeider.

5. Kontrakter og avtaler

5.1 Forhandlede avtaler

5.1.1 Avtaler med Oslo T-banedrift AS (OTD) og Oslo Sporvognsdrift AS (OSD)

Forhandlingene om driftsavtalene med OTD og OSD innebar utfordringer, da det ble stilt økonomiske krav som Ruter ikke har dekning for i sine budsjetter. I slutten av februar 2008 var differansen mellom Ruters budsjett og kravene i størrelsesorden 500 mill kroner. Bakgrunnen for økte krav var blant annet endringer i pensjoner, endrede avskrivningsprinsipper for T-bane og sporvognsmateriell og kostnader knyttet til elektronisk billettsystem. Oslo kommune som eier gikk inn og dekket de økte pensjonskostnadene og bevilget ytterligere beløp. Etter at OTD og OSD reduserte sine krav og Ruter la noe mer penger inn i kontraktene, ble avtalene inngått i måneds-skiftet juni/juli 2008.

5.1.2 Avtaler med NSB og NSB Gjøvikbanen

Ruter har takstavtaler med NSB og NSB Gjøvikbanen. Takst-avtalene innebærer at det er Ruters takster og vilkår som gjelder i Ruters geografiske ansvarsområde. Ruter betaler NSB og NSB Gjøvikbanen for antall reiser med tog med Ruters billetter. Antall reiser og hvilke billettslag som er benyttet, blir registrert i tellinger.

5.1.3 Avtale med Oslo Vognselskap AS (OVS)

I brev av 14.08.2008 fra Byrådsavdeling for miljø og samferdsel i Oslo kommune, ble ansvaret for kontraktene med OVS for leie av T-banetroger og trikker, overført fra henholdsvis OTD og OSD til Ruter. Ruter har dermed det direkte ansvaret for

Rammeavtaler som definerer partenes arbeids- og ansvarsområder ble det ikke enighet om. Uenigheten er knyttet til tre områder:

- Markedsføring, design og trafikantinformasjon
- Fysisk planlegging og investeringer i infrastruktur
- Presse, samfunnskontakt og påvirkning

Dette innebærer at det i 2008 ikke ble endelig klarlagt hvilke roller partene skal ha.

For 2008 ble eksisterende avtaler med NSB prolongert. Avtalene med NSB Gjøvikbanen gjelder frem til utløpet av anbudskontrakten i juni 2016. De økonomiske betingelsene ble justert for takstendringer og forventet passasjervekst.

finansieringen av dette materiellet. Tidligere ble dette materiellet finansiert gjennom driftsavtalene (kjørekontraktene) med OTD og OSD.

5.2 Anbudskontrakter

Stort anbud på Romerike

Ruter lyste ut Norges hittil største bussanbud i juni 2008. Konkurransen omfattet Ruters busslinjer på Øvre og Nedre Romerike samt linjene mellom Romerike og Oslo, til sammen ca 300 busser. Konkurransen var delt inn i 6 anbudspakker.

Følgende 6 selskap deltok i konkurransen: Veolia Transport Sør, Tide Buss, Concordia Bus, Unibuss, Nettbuss Lillestrøm og Norgesbuss.

Nettbuss Lillestrøm vant 3 anbudspakker på Øvre Romerike, Unibuss vant 2 anbudspakker på Øvre og Nedre Romerike, mens Concordia Bus vant den siste anbudspakken (Enebakk).

Alle kontraktene ble inngått i løpet av høsten 2008. Oppstart av kjøringen er 01.07.2009 og kontrakten gjelder i 7 år med rett for Ruter til 3 ganger 1 års prolongering. For kundene vil de nye kontraktene bety høyere standard og tilgjengelighet for alle. Strengere krav til reduksjon i utslipp gir mindre miljøbelastning enn i dag. De nye kontraktene betyr en kostnadsøkning på ca 29 mill kr pr år, dvs ca 7,5 % økning. Dette er mindre enn opprinnelig beregnet til tross for økte kvalitetskrav.

Minibusser i vest

Ruter utlyste i august 2008 en konkurranse om 44 mini/midibusser i Asker og Bærum. Oppdraget var delt i 3 anbudspakker og gjaldt drift av spesialskys, servicelinjer, skolelinjer og én matebusslinje.

Det var kun dagens 3 operatører, Norgesbuss, Go'e Bussa og Oslo Taxibuss som la inn tilbud. Etter en meget jevn konkurranse ble oppdraget for alle 3 anbudspakkene tildelt Oslo Taxibuss. Samlet årlig kostnad i tilbudet er på 28,4 mill kr, dvs. ca 12 % økning ift dagens kostnadsnivå.

Tildelingen av den minste anbudspakken (6 midibusser) er innklaget til Klagenemda for offentlige anskaffelser, KOFA. For de 2 øvrige anbudspakkene er det inngått kontrakter. Klagen ble behandlet i KOFA 23. mars 2009 og klagenemda fant at Ruter burde ha avvist tilbudet fra Oslo Taxibuss. Kontrakt er derfor ikke inngått.

6. Priser

Ruters priser ble justert den 1. august 2008 for å kompensere generell prisstigning, og det var da halvannet år siden forrige gang prisene ble endret.

I påvente av det pågående arbeidet med ny prisstruktur i Oslo og Akershus inneholdt ikke prisjusteringen i august store endringer eller introduksjon av nye produkter. Kun enkelte grep for bedre samordning av takstene i Oslo og Akershus ble gjennomført nå, herunder harmonisering av småbarnsrabatt og familierabatt, samt innføring av 10 soners makspris i Akershus.

I Akershus var prisjusteringen fordelt med et forholdsvis jevnt påslag på alle kort og billetter. Unntaket var månedskort for ungdom, der prisen ble satt ned fra 450 til 390 kr. Prisen på enkeltbilletten økte fra 25 til 30 kr for første takstzone, mens prisen på kupongkort økte i tråd med dette fra 220 til 240 kr (voksen).

I Oslo var det kun prisen på enkeltbillet-

ter som ble økt. Forhåndkjøpt enkeltbillett kostet etter 1. august 24 kr (12 kr for barn/honnør), mens enkeltbillett kjøpt hos fører på trikk og ble satt til 34 kr (17 kr).

Prisen på månedskort i Oslo ble sterkt redusert fra 1. august etter øremerkede tilskudd fra Oslo kommune på ca 140 mill kr pr år. Flexibelt månedskort, som er det mest benyttede månedskortet i Oslo, fikk da en prisreduksjon fra 720 kr til 550 kr, samtidig som prisen på studentkort og A-kort ble justert ned i samsvar med dette. Det er krevende å isolere økonomiske og trafikale effekter av tiltaket, dels grunnet liten erfaring med så store og plutselige prisendringer, dels fordi andre forhold (øvrige priser og rutetilbud) er endret i samme periode.

Salget av månedskort i Oslo har i enkelte høstmåneder økt med 60 % (tilsvarende 30.000 enheter), og delvis på bekostning av salg av billetter som gir Ruter en høyere inntekt per reise. Samtidig ser vi

at antall reiser pr månedskort reduseres, fordi en lavere pris innebærer at månedskort blir lønnsomt også for noe mer lavfrekvente kunder. Ruters beregninger indikerer at det øremerkede tilskuddet på marginen dekker inntektstapet knyttet til prisreduksjonen når også trafikkøkning og billettlagsvridninger er regnet med.

Tabellen under viser billettslagernes andeler av de totale billettinntektene. Tallene viser at månedskortenes andel av inntektene har økt med noen prosentpoeng på bekostning av enkeltbilletter, og at denne utviklingen skyldes endringer i Oslo. Enkeltbilletter og ulike klippekort står samlet for mer enn halvparten av Ruters billettinntekter. Flexikort i Oslo har en større andel av billettinntektene i Oslo enn kupongkort i Akershus.

Billettslagernes andel av billettinntektene

	Ruter		Oslo		Akershus	
	2008	2007	2008	2007	2008	2007
Enkeltbilletter	27 %	29 %	21 %	24 %	35 %	36 %
Flexikort / Kupongkort	24 %	24 %	31 %	31 %	14 %	14 %
Dagskort	2 %	2 %	3 %	3 %	0 %	0 %
Ukeskort	5 %	6 %	5 %	6 %	6 %	6 %
Månedskort (alle typer)	42 %	39 %	39 %	35 %	46 %	45 %
Annet	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	-2 %

7. Salg og markedsføring

7.1 Marked

Ny visuell identitet

Gjennom markedsføringen ønsker Ruter å øke kjennskapen og kunnskapen om Ruters eksisterende og nye tilbud. Etter sammenslåingen av SL og Oslo Sporveier til Ruter har det gjennom året vært jobbet med utvikling av en visuell identitet for det nye selskapet, bestående av blant annet logo, symbol, skrifttype og farger. Symbolet har fått navnet nettverkssymbolet, og Ruter har ambisjon om at dette skal bli et sterkt og tydelig kjennetegn for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus.

Det har vært gjennomført en strategi med gradvis implementering av den nye merkevaren i markedet, og aktivitetsnivået har som et resultat ligget på et noe lavere nivå i 2008 sammenlignet med årene før. Det har vært fokusert på å legge grunnlag for arbeidet med å bygge merkevaren Ruter til en sterk merkevare for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus.

Markedskommunikasjon

Aktivitene har hatt som hovedfokus å informere kundene om produkter, tilbudsforbedringer, rute- og takstendringer og aktiviteter i samarbeid med andre aktører. Ny og mer miljøvennlig busspark, bioetanolbusser på linje 21 og nye og mer barnevognvennlige leddbusser i tillegg til frekvensøkning på flere busslinjer var hovedbudskapet i forbindelse med ruteendringen våren 2008.

Det har vært gjennomført høyfrekvent tilstedeværelse på utvendige flater og om bord på transportmidlene, noe avisannonsering, tilstedeværelse på skjermer i områder med høy trafikk som Oslo City og Deli de Lucas utsalgssteder og lansering av nye nettsider.

Eksternt samarbeid

Av samarbeid med eksterne partnere kan nevnes samarbeidet med Skiforeningen om Barnas Holmenkollidag og Winter Week om Nitten-konseptet i alpinbakene på Tryvann. På kulturfronten ble det inngått samarbeid med Øyafestivalen og Oslo Jazzfestival om reisekort og ruteinformasjon. Disse festivalene henvender seg til ulike målgrupper og dermed nås både ungdom og godt voksne

festivaldeltakere. Turist i egen by og Kulturnatten i Oslo er arrangementer som trekker store folkemengder og hvor Ruter har bidratt ved å tilrettelegge for smidige kollektivreiser og tilfredse reisende.

Etter et vellykket år for Stor-Oslo Lokaltrafikk med Nitten i 2007, fortsatte Ruter konseptet gjennom 2008. I samarbeid med Ungdommens Kulturmønstring (UKM) i Akershus, ble det inngått avtale med artister fra UKM til å opptre på Scene 19 sommeren igjennom. Nittenkonseptet er tett knyttet til salg av ungdomsbillett i Akershus, som fikk en prisreduksjon i august til kr 390. Det var en økning på salget av ungdomsbilletter på 18 % (17,6 %). Antall solgte ungdomsbilletter i Akershus i 2008 var 57 792.

Våren 2008 ble det gjennomført antisnikkampanje for å redusere og forebygge snikreising i kollektivtrafikken.

7.2 SIS – sanntidsinformasjon i kollektivtrafikken

Sanntidsinformasjon har som formål å gi trafikantinformasjon, styre aktiv signalprioritering og være et verktøy for trafikkledelse. Systemet omfatter trikk, buss og T-bane som kjøres for Ruter i Oslo og Akershus.

Sanntidsskiltene som er under utrulling i Oslo og Akershus viser løpende oppdaterte avgangstider basert på kollektivkjøretøyenes posisjon. Ved årsskiftet var det utplassert ca 300 skilt for buss og trikk, og 100 for T-bane.

Målet for 2009 er at de aller fleste T-banestasjoner og viktige stoppesteder for buss og trikk skal være utstyrt med sanntidsskilt. Dette vil innebære et totalt antall på 600 skilt (400 skilt for buss/trikk og 200 for T-bane). Det er også et mål for 2009 at alle Ruters busser og trikker (rundt 1000 i Oslo og Akershus) og T-banetog skal omfattes av sanntidssystemet.

I tillegg til sanntid på holdeplassen, følger det også andre fordeler med systemet:

- Integrering med Trafikantens nettsted, med mulighet til informasjon på pc eller mobiltelefon
- Trikker og busser kommer seg raskere fram, som følge av at SIS-teknologien legger til rette for en bedre prioritering gjennom lyskryss. Dette er ett av flere virkemidler for å oppnå målet om 20 % raskere kollektiv transport i hovedstadsområdet.
- Systemet sørger for automatisk visning og utrop av neste stoppested om bord på busser og trikker.

Satsingsområder framover vil være knutepunkter og omstigning.

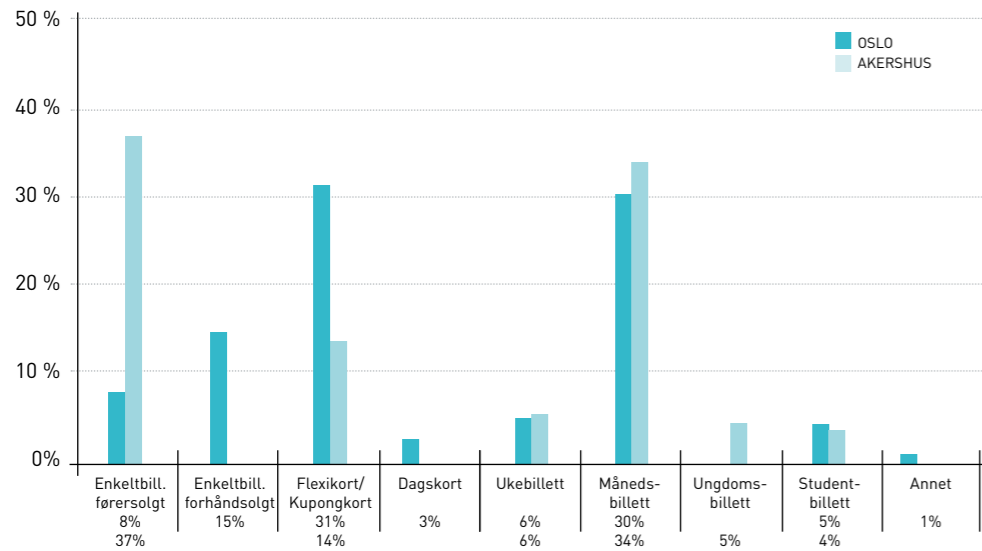
Sanntidssystemet er et samarbeid mellom Ruter, Statens vegvesen, Oslo kommune samferdselsetaten og Trafikanten. Sistnevnte har også prosjektsekretariat og gjennomføringsansvar.



7.3 Salg

Ruters filosofi er at produkter skal være enkle å finne, kjøpe og bruke. Viktige delmål er å sikre gjenkjøp hos eksisterende kunder, øke andelen hos de lavfrekvente reisende og tiltrekke nye kunder og kundegrupper til kollektivtrafikken. Ruter har i 2008 tatt markedsandeler både i Oslo og Akershus og har opplevd en sterk vekst i antall reiser.

Fordeling av salg per billetttype:



Det har gjennom 2008 vært fokusert på å sikre enhetlig og effektiv oppfølging av salgskanalene. Dette for å tilrettelegge for og stimulere til et høyt salgsnivå. Ruter hadde i 2008 totalt 330 salgssteder som omsatte for kr 2 300 mill. Kommissjonærer og operatører sto for 80 %, mens abonnementsordning og automater sto for ca 20 %. Ruter har i 2008 videreført tidligere års samarbeid med frittstående kommisjonærer, Trafikanten, Akershus Kollektivterminaler og kjeder som Narvesen, 7 – Eleven, Deli de Luca og MIX.

I forbindelse med innføringen av elektronisk billettsystem er ikke kommisjonærnettet utvidet, men fulgt opp med tanke på tilgjengeligheten for kundene og ønsket om å redusere salg om bord for å bedre regulariteten og sikkerheten for sjåførene.

Elektronisk billettering ble i 2008 utvidet fra å være tilgjengelig for testbrukere og skoleelever i Akershus til å omfatte alle abonnenter i Akershus. Ca. 8000 abonnementskunder fikk i 2008 tilbud om å reise på elektroniske billetter og med tilgang til "Min side" på internett.

Elektroniske reiser vil fortsatt være et fokusområde med tilgjengeliggjøring for stadig flere kundegrupper.

Ruter ønsker i større grad å fokusere på bedriftsmarkedet for å tilrettelegge for økt salg i dette segmentet. Hittil har tilbudet primært vært knyttet til salg av Møtekort og tilrettelagt informasjon for bedriftens ansatte. Møtekort er et skreddersydd produkt tilrettelagt for bedrifter i Oslo. Produktet passer for bedrifter som har ansatte som reiser ut av huset i løpet av en arbeidsdag, for eksempel i møter. Dersom man i tillegg ønsker å skåne miljøet i Oslo, er møtekort en sterk bidragsyter. I tillegg til de rabatterte reisekortene får bedriftene god og relevant informasjon om rutetilbudet der de holder til. Det ble inngått avtale med Oslo kommune i 2008, og Oslo kommune er i dag vår største kunde.

Ruter har i 2008 ytterligere forsterket sitt samarbeid med Visit Oslo for å styrke sin posisjon overfor ferie-, fritids- og kongressmarkedet.

8. Nytt elektronisk billett- og betalingsystem

8.1 Status og framdrift

Oslo og Akershus er i gang med å innføre et nytt elektronisk billett- og betalings-system. Deler av systemet er satt i produksjon, og det vil gjennomføres en gradvis utrulling slik at flere og flere passasjerer benytter seg av det nye systemet.

NSB og Ruter samarbeider om innføringen, og arbeider ut fra forutsetningen om at systemet skal settes i drift med den funksjonalitet som i sin tid ble bestilt av Sporveien, SL og NSB. Utgangspunktet for utrulling vil være:

- Trygghet og forvisning om at den tekniske løsningen fungerer som forutsatt
 - Gradvis utrulling av produkter der hensynet til kundene veier tungt
- Utstyret tas nå i bruk i stadig større grad, og man inviterer hele tiden flere kunder til å reise med elektroniske billetter.

Noen kunder har vært med og testet i lengre tid, og de har gitt verdifulle tilbakemeldinger. Til sammen 2 000 kunder og 12 000 skoleelever i Akershus har brukt Flexus siden 2006/2007. Høsten 2008 skiftet 8000 abonnementskunder i Akershus til Flexus, og ved årsskiftet var det vel 25 000 kunder og ansatte som hadde gått over til Flexus.

Kunder som bruker andre billetttyper må vente noe lenger, og papirbilletter vil således være i bruk side om side med den nye elektroniske varianten en god stund framover.

Innføring av systemet er kraftig forsinket i forhold til den opprinnelige planen. Ruter ønsker likevel ikke å forsere utrulling mot kundene dersom det er tvil om systemets funksjonalitet, stabilitet og brukervennlighet.



9. Kvalitet og sikkerhet

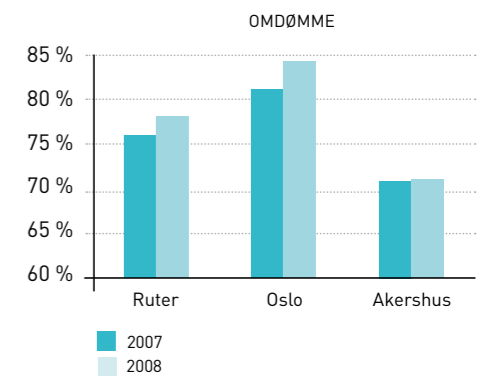
9.1 Omdømme

Omdømme- og kundetilfredshetsdata hentes fra Ruters markedsinformasjonssystem (MIS). Det gjennomføres regelmessige telefonintervju blant befolkningen i Oslo og Akershus. I 2008 ble 6.000 personer i Oslo og Akershus intervjuet. Omdømmetallet er andelen som har svart "Ganske godt" eller "Svært godt" på følgende spørsmål: "Hvilket generelt inntrykk har du av Ruter?"

Resultatet for Ruters omdømme i 2008 er på 78 %. Dette er 2 prosentpoeng høyere resultat enn for 2007. Ruters omdømme er høyest i Oslo med 84 %.

Tilsvarende resultater i Akershus er på 71 %. Blant befolkningen i Oslo har man hatt en forbedring av resultatet fra 81 % i 2007 til 84 % i 2008.

En kan anta at økningen i Ruters omdømme spesielt blant befolkningen i Oslo henger sammen med positiv vekst i antall reisende, mye nytt materiell (T-bane og buss), økning i antall sanntidsinformasjonsskjermer på stoppestedene og reduksjon i pris på månedskort.



9.2 Kundetilfredshet

9.2.1 Kundetilfredshet – telefonintervju

Telefonintervju som blir gjort i forbindelse med Ruters omdømme, omhandler også en rekke kvalitetselementer knyttet til kollektivtilbudet.

Tilfredshet med antall avganger, transportmiddelets komfort, og prisen på kollektivreisen er de kvalitetselementene hvor Ruter har høyere resultat i 2008 sammenlignet med 2007. En kan anta at dette er en effekt av økt frekvens på T-banens linje 5 i Groruddalen, flere nye

T-banetog og busser, samt redusert pris på månedskort i Oslo. Dette indikeres også av at veksten for disse kvalitetselementene er størst blant befolkningen i Oslo.

Tilfredshet med punktlighet er et av de kvalitetselementene hvor Ruter har et lavere resultat for 2008 sammenlignet med 2007. En kan se at nedgangen i tilfredshet med punktlighet er størst i Akershus. En har ikke registrert noen store endringer i punktligheten for Ruter

sin trafikk i Akershus. Men i løpet av 2008 har det vært store driftsproblemer med avviklingen av NSBs togtrafikk i området. NSBs driftssituasjon har fått mye negativ omtale i media, noe man kan anta har bidratt til at befolkningen i Akershus er mindre fornøyd med punktlighet i 2008 enn 2007.

Reisende med buss/båt i Akershus er de som er mest tilfredse med sin reise, her er 96 % av de reisende tilfredse med reisen. Laveste tilfredshet finner en blant reisende på T-banen, her er 82 % av de reisende tilfredse med reisen. T-banen har også den største nedgangen i resultatet sammenlignet med 2007 med

en nedgang på 6 prosentpoeng. Det er spesielt nedgang i resultater på kvalitetselementene punktlighet, informasjon på stasjon og innvendig renhold som gir dårlig tilfredshet på T-banen.

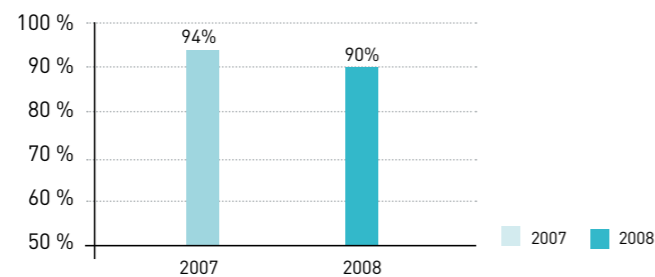
Trikk og buss i Oslo har også hatt

nedgang i sine resultater. Både trikk og buss har i hele 2008 vært berørt av store ombygginger i infrastrukturen (Jernbanetorget og Carl Berners plass). En kan anta at dette har hatt innvirkning på resultatene for disse to driftsartene.

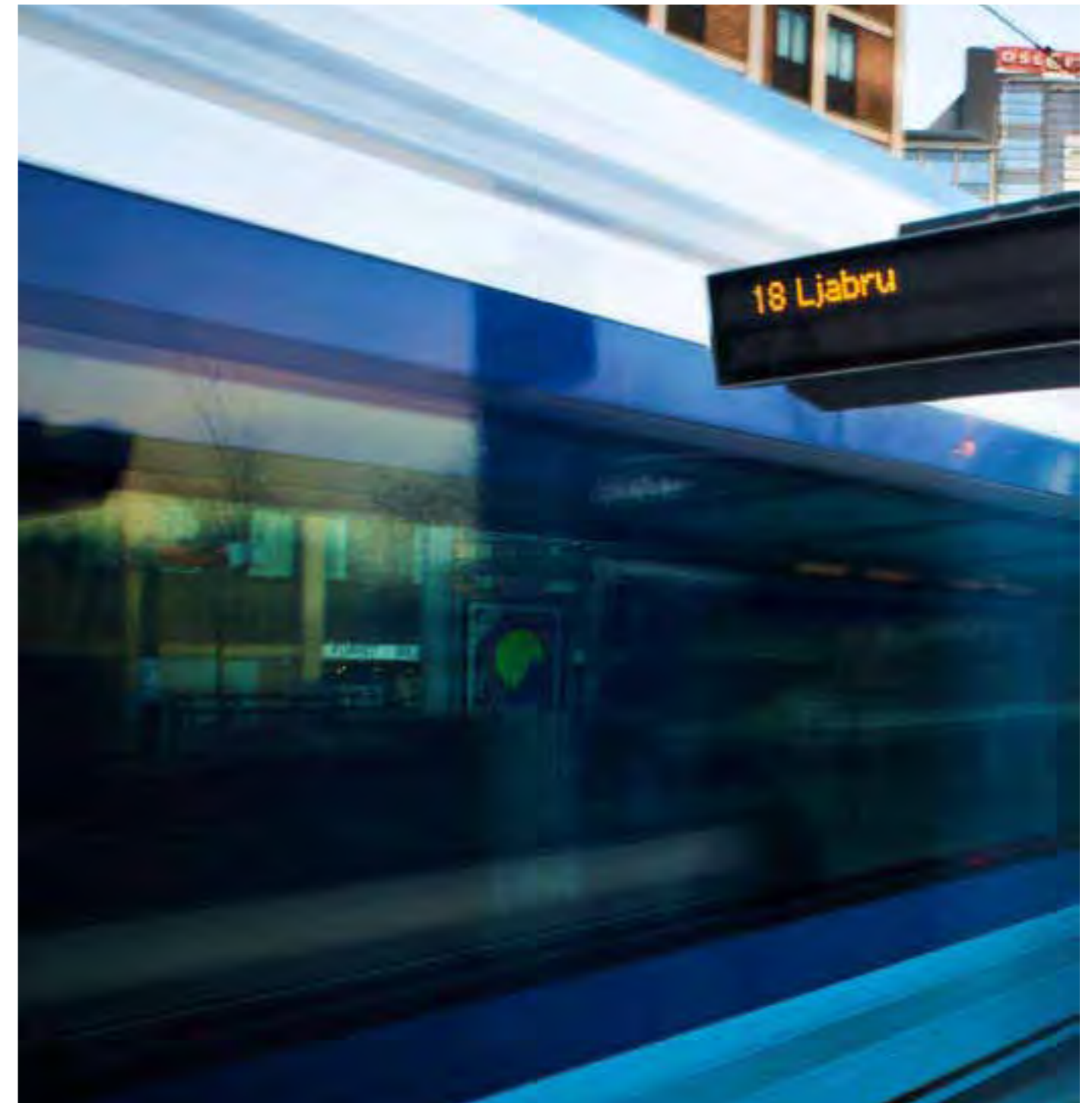
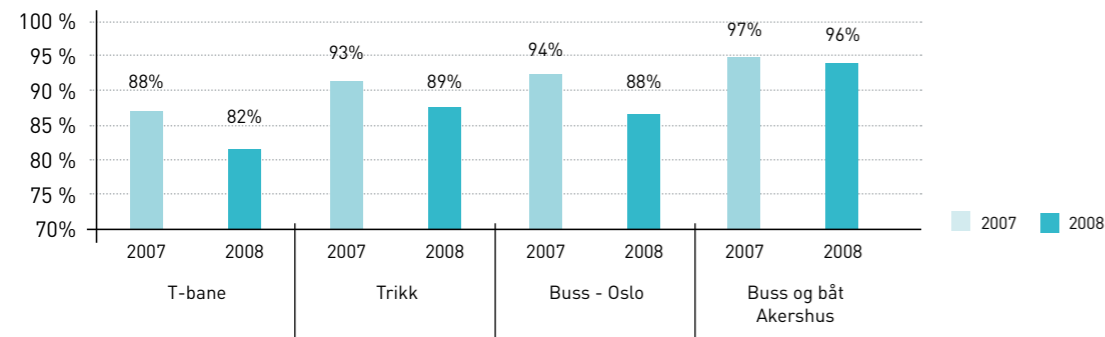
	Ruter		Oslo		Akershus	
	2008	2007	2008	2007	2008	2007
Andel fornøyde kunder						
Antall avganger	63 %	65 %	72 %	74 %	52 %	54 %
Punktlighet	60 %	57 %	57 %	58 %	64 %	56 %
Mulighet for sitteplass	70 %	69 %	64 %	63 %	77 %	76 %
Transportmiddelets komfort	69 %	71 %	64 %	69 %	75 %	74 %
Prisen på kollektivreisen	37 %	41 %	30 %	40 %	44 %	43 %
Annet	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	-2 %

9.2.2 Kundetilfredshet – intervju om bord

Undersøkelsen blir gjennomført ved personlige intervju blant kunder om bord på transportmiddelet. I 2008 ble det gjennomført 30.000 intervju av kunder om bord i Ruter sine kjøretøy. Totaltilfredshet viser andel som har svart "Ganske fornøyd" eller "Meget fornøyd" på følgende spørsmål: "Alt i alt hvor fornøyd er du med denne reisen?"



Resultat for 2008 viser at 90 % av de reisende var tilfreds med turen. Dette er en nedgang på 4 prosentpoeng sammenlignet med 2007.



9.3 BEST - samarbeidet

BEST- samarbeidet er et internasjonalt samarbeid som følger utviklingen og sammenligner innbyggernes tilfredshet med kollektivtrafikken. I 2008 var det Norge som var vertsnasjon, og representanter for en rekke europeiske kollektivtrafikksselskaper møttes i Oslo i oktober. BEST-prosjektet gir Ruter muligheter for å se hvor vi står sammenlignet med andre byer i Europa, og ikke minst lære av mulige rollemodeller. Resultatene fra 2008 viser utviklingen i tilfredshet i Oslo og Akershus, sammenlignet med utviklingstendenser i sammenlignbare

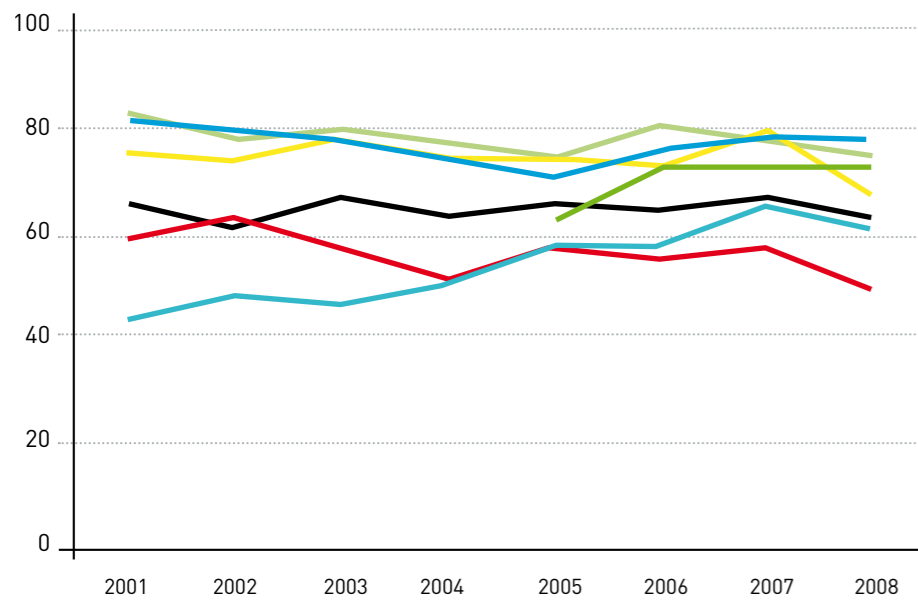
byregioner i Norden og på kontinentet.

Aktive deltakere i BEST i 2008 er kollektivtrafikksselskapene i Helsingfors, København, Oslo, Stockholm, Berlin, Genève og Wien.

Befolkningen i Oslo og Akershus reiser kollektivt omtrent som gjennomsnittet i de syv byområdene, men sjeldnere enn i Helsingfors og oftere enn i København-området. Genève har det beste totalresultatet i 2008. København skårer gjennomgående lavere enn i de fleste

andre byområdene i BEST-samarbeidet.

Oslo kommer ut som beste region med hensyn til samfunnsmessig omdømme og trygghet og sikkerhet. Svakest står vi relativt sett på områder som informasjon og komfort. Et regionalt samarbeid om et nytt trafikantinformasjons- og designprogram for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus er igangsatt for å forbedre dette.



Oslo-området har hatt en klart positiv utvikling i innbyggernes tilfredshet siden 2001, til tross for en negativ kurveknekk i 2008. København har hatt en tilsvarende negativ utvikling, hvor i hvert fall deler av forklaringen kan finnes i ustabile rammebetingelser, oppsplittet og endret organisasjon og redusert offentlig tjenestekjøp. Positiv utvikling i Berlin fra 2005 til 2007 bør ha sammenheng med den kraftige satsingen på utviklingen av det gjenforente Tysklands hovedstad. I tabellen under er de beste resultatene markert med grønt, de dårligste med rødt.

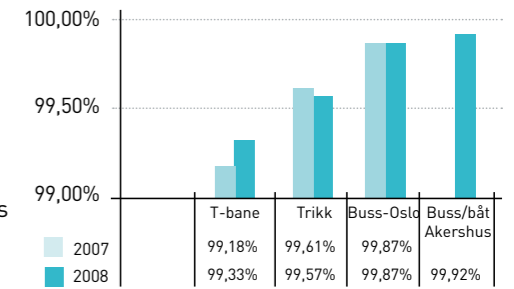
	Wien	Helsingfors	Genève	Berlin	Stockholm	Oslo	København
Kundetilfredshet	68	76	78	73	64	62	50
Trafikktilbud	60	65	68	86	59	59	55
Pålitelighet	56	64	79	84	41	48	41
Informasjon	54	49	71	70	48	46	48
Personalets framturen	54	54	74	72	54	69	65
Sikkerhet og trygghet	76	72	77	68	64	82	69
Komfort	60	63	68	78	56	52	55
Omdømme	79	84	86	80	80	87	69
Verdt prisen	33	47	33	56	26	38	27
Lojalitet	70	80	73	75	56	63	42

9.4 Regularitet – andel kjørte avganger

Regularitet blir målt i antall kjørte avganger i forhold til antall planlagte avganger.

99,9 % av Ruters planlagte avganger ble kjørt i 2008. I alt ble det kjørt 3,4 millioner avganger fordelt på de ulike driftsartene i 2008. Høyest regularitet har buss med 99,9% andel kjørte avganger. Lavest regularitet hadde T-bane med 99,3 % kjørte avganger. Regulariteten er noe bedret for T-banen i 2008 sammenlignet

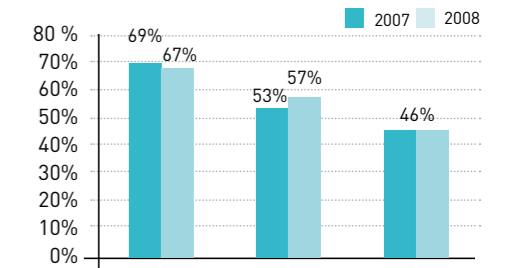
med 2007. Årsaken til dette er bedre vogntilgjengelighet på grunn av nye MX-vogner. Trikken hadde en liten nedgang i regularitet i 2008 på 0,05 % sammenlignet med 2007. Dette skyldes blant annet at en har hatt 2 trikker ute av drift på grunn av kollisjonskader.



9.5 Punktlighet

Punktligheit blir målt i andel avganger som er i rute, det vil si mindre enn 3 minutter forsinket og ikke mer enn 15 sekunder for tidlig. Målingene blir gjennomført på trafikk over Jernbanetorget i rush. Punktligheitsmålingene omfatter kun målinger for Ruters trafikk over Jernbanetorget. Punktligheiten for kollektivtrafikken i Ruters område er for lav. Dårlig og ikke minst ustabil framkommelighet er en viktig årsak for trikk og buss. For buss er punktligheiten på samme nivå i 2008 som i 2007, med en punktligheit på 46 % av avgangene i rute. Trikk hadde en punktligheit på 57 % i 2008, dette er en forbedring på 4 prosentpoeng i forhold til 2007. Denne forbedringen skyldes først og framst at trikken var noe mindre berørt av ombygginger i infrastrukturen i 2008 sammenlignet med 2007.

T-banen hadde 67 % av avgangene sine i rute i 2008. Dette er en liten nedgang på 2 prosentpoeng i forhold til 2007. For T-banen antas det at årsaks-sammenhengene er mer komplekse, men det er åpenbart at nedslitt infrastruktur bidrar til dette. En kan også anta at økningen i antall avganger i nettet også har bidratt. En hadde håpet å få noe bedre punktligheit i 2008 sammenlignet med 2007 på grunn av økning i andel nye MX-vogner. Mye av denne effekten ble svekket på grunn av at en måtte kjøre med redusert hastighet i høstsesongen. Årsaken til dette var at det oppstod problemer med bremsesystemene til de nye MX-vognerne i løvfallperioden.



9.6 Kontraktsoppfølging - incentivavtaler

Ruter hadde incentivavtaler med de fleste av sine operatører av kollektivtrafikk i 2008. Dette er et tiltak for å oppmuntre operatørene til å satse på økt kvalitet. Incentivavtalene inneholder bonus/malus og gebyrer.

- Kundens tilfredshet med reise
- Regularitet og punktligheit
- Strøkenhet

Bonus/malus – avtalene utgjør mellom 2,5 % - 5 % av kontraktsummen. Avregning av bonus eller malus avhenger av om resultatene på enkelte kvalitets-elementer ligger over eller under et 0-nivå. Kvalitetselementene som ligger inne i avtalene er knyttet til:

For 2008 ble det utbetalt om lag 14 mill kr i bonus. Dette er en reduksjon i forhold til 2007. Nedgangen i bonus i 2008 skyldes i hovedsak en reduksjon i kundenes tilfredshet med reisen, samt at en ikke hadde incentivavtaler med T-bane og trikk for hele året.

9.7 Graffiti/hærverk

Tagging, hærverk og graffiti er fortsatt et økende problem som forslummer vogner, holdeplasser og stasjoner. I 2008 ble det lagt spesielt vekt på å holde de nye T-banevognene fri for graffiti og hærverk. Vakthold, overflatebehandling av lakkerte flater samt rask sanering av riping, graffiti og tagging har holdt de nye vognene strøkne. På stasjonene på Ringbanen er det i hovedsak gjennomført fjerning av graffiti innen 24 timer.

Det er en løpende dialog med operatører og myndigheter om en strategi for bekjempelse av problemet med graffiti og hærverk.

9.9 Trafikksikkerhet

Totalt mistet én person livet og fem personer ble alvorlig skadet i ulykker knyttet til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus i 2008. En person mistet livet i en trikkeulykke i november. Ulykken skjedde ved at en person ble påkjørt av trikken. En person ble også alvorlig skadet i en fallulykke om bord i en trikk i oktober. Ulykken skjedde ved at en person som ikke hadde sitteplass falt i det trikken gjorde et rykk.

To personer ble alvorlig skadd i tilknytning til T-banen. I februar ble en person som lå i sporet alvorlig skadet. I mars ble en person alvorlig skadet når han klatret opp på taket på en T-bane vogn og falt ned på perrongen.

	Død	Alvorlig skade
Trikk	1	1
T-bane	0	2
Buss	0	2
Båt	0	0
Ruter totalt i 2008	1	5

9.8 Stoppesteder for trikk og buss

Ansvar for stoppested på vei ligger i dag hos veiholder – Statens vegvesen på riksvei og kommunene på kommunal vei. Utstyret på stoppesteder bærer preg av varierende informasjonsinnhold og -standard, manglende vedlikehold, renhold og graffitisanering. Ruter mener at stoppestedene er et vesentlig ledd i kollektivtrafikantenes reisekjede, og at ansvaret bør sammenfalle med kundeansvaret for kollektivtrafikken for øvrig.

På kommunal vei i Oslo fortsatte utplassering av reklamefinansierte lehus. Ved årsskiftet var det i alt utplassert ca 290 reklamefinansierte lehus i Oslo.

En person ble alvorlig skadet i en bussulykke i april. Denne ulykken skjedde under manøvrering på en terminal. Terminalen er nå utbedret slik at bussene får bedre plass til å snu, og det er bedre tilrettelagt for at en dermed skal unngå tilsvarende ulykker i framtiden.

En person ble alvorlig skadet i en bussulykke i desember. Denne ulykken skjedde ved at en buss og en møtende bil frontkolliderte.

10. Effektivitet og nøkkeltall

10.1 Effektivitet

Kostnadene per plasskilometer viser en kostnadsvekst for alle driftsarter fra 2007 til 2008. Størst kostnadsvekst hadde den skinnegående transporten. Kostnadene per plasskilometer for T-bane økte med 16 %, mens kostnadene for trikk økte med 8 %. Kostnadsveksten for buss var lavest med 5 %. Figurene reflekterer imidlertid kun de formelle regnskapene i Ruter. Vesentlige kostnader for trikk og særlig T-bane er dermed ikke inkludert. Ruter vil arbeide for å få fram mer fullstendige data de kommende årene, basert på oversikt over alle pengestrømmene for drifts- og investeringsformål.

Kunnskap om det faktiske kostnadsbildet og utvikling over tid er en forutsetning for drøfting av effektivitet og vurdering av tiltak. Forhandlingene om de ikke konkurranseutsatte kontraktene har bekreftet at det er et behov for å få fram informasjon som på en objektiv måte viser utviklingen i selskapenes effektivitet. Det vil derfor være et viktig arbeid å drive benchmarking med de andre nordiske landene. Arbeidet med å få til dette er i gang.

Det er utarbeidet en prognose for utvikling av kostnader per plasskilometer for 2009, med utgangspunkt i kontraktsforhandlinger for 2009 og planlagt produksjon. Prognosen for 2009 viser også her en høy utvikling av kostnadene for T-bane. Prognosen tilsier en kostnadsvekst på 9 % i 2009 for T-banen. Prognosen viser også en kostnadsvekst for buss på 6 %. Kostnadsveksten for buss henger sammen med økt kostnadsnivå i nye anbudskontrakter, blant annet som en konsekvens av bransjeavtalen. Når det gjelder kostnadsutviklingen for trikk, viser den ingen endring i kostnadsnivået i 2009.

Trafikkinntekter per reise gikk ned for alle driftsarter i 2008 sammenlignet med 2007. Trafikkinntekt per reise for T-bane gikk ned 18 %, mens den for trikk og buss gikk ned 11 %.

10.2 Nøkkeltall

Nøkkeltallene for 2008 er sammenlignet med nøkkeltall som ble utarbeidet samlet for SL og Sporveien for 2007, samt nøkkeltall for de enkelte enhetene. For 2006 og tidligere vises det til tidligere årsrapporter for henholdsvis Sporveien og SL.

Nøkkeltall for T-bane og trikk er sammenstilt med data for årene 2004-2007 etter tilsvarende opplegg som tidligere i Sporveiens historie. For buss presenteres tallene for 2008 sammenlignet med 2007. Busstrafikken er inndelt etter områdene; Buss totalt, Bybuss (tidligere Oslo Sporveiers busslinjer) og Regionbuss (tidligere SL busslinjer).

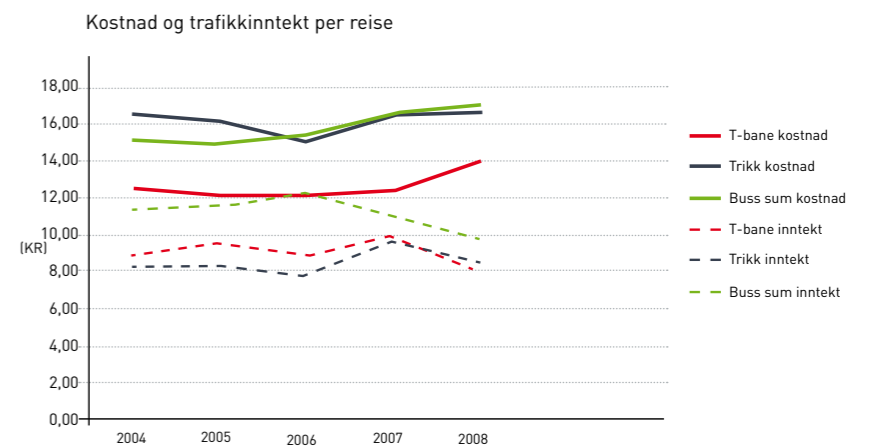
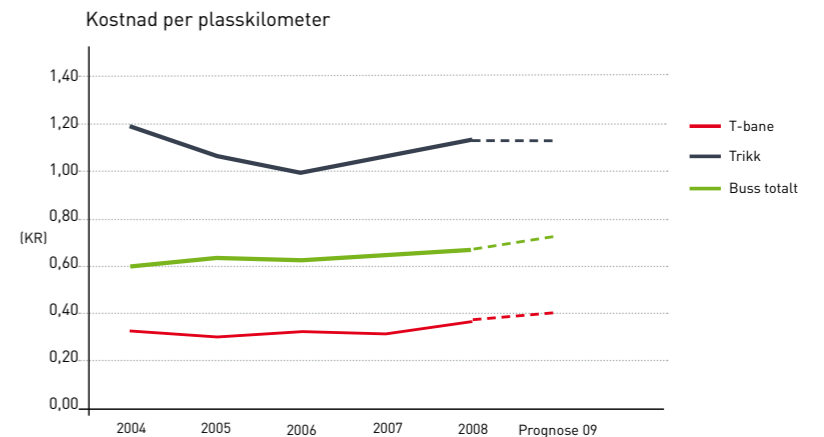
Økonomiske data er inflasjonskorrigert til 2008-nivå. Økonomiske data reflekterer bare de formelle regnskapene i Ruter, og vil derfor ikke nødvendigvis gjenspeile operatørens regnskapstall. Dette innebærer også at betydelige kapitalkostnader for infrastrukturen ikke er inkludert. Særlig for T-banen er dette betydelig.

Antall reiser i 2008, målt som påstigninger, var på 242 millioner, med en samlet omsetning på 4,5 milliarder kroner. Offentlige tjenestekjøp dekket 40 % av kostnadene i sum. Dette er en økning på 5 prosentpoeng sammenlignet med offentlige tjenestekjøp i 2007. Da er ikke statlige kjøp av lokaltogtjenester fra NSB medregnet.

Trafikkinntekter per reise (den billettprisen kundene betaler) var på 10,83 kr i 2008, en nedgang på 12 % sammenlignet med 2007. Denne nedgangen kan blant annet skyldes overgang til billigere billettslag og endring i overgangsreglene mellom fylkesgrensen.

Det har vært en økning i produksjonen i 2008 på 3 % i antall avganger og 4 % i antall vognkilometer sammenlignet med 2007. Beleggsprosenten har økt med 2 % sammenlignet med 2007.

Se tabeller neste side.



Nøkkeltall RUTERS TRAFIKKOMRÅDE

OPERASJONELLE NØKKELTALL	Ruter 2008	SL+Sporveien 2007	SL 2007	Sporveien 2007
Reiser (mill)	242	228	35,6	192,1
Personkilometer (mill)	1331	1249	416	833
Vognkilometer (mill)	73,2	70,3	25,7	44,6
Plasskm (mill)	5854	5618	1158	4460
Avganger i 1000	3473	3376	1096	2281
Beleggsprosent (plass)	22,7 %	22,2 %	35,9 %	18,7 %
Trasélengde km (sum T-bane, trikk og buss)	3332	3331	2922	409
ØKONOMISKE NØKKELTALL				
Trafikkinntekter (mill)	2625	2789	1191	1598
Tilskudd (mill)	1808	1467	502	965
Kostnader (mill) *)	4508	4210	1724	2486
Driftsresultat (mill)	-22,1		-16,6	-11,8
Resultat etter ekstraordinære poster (mill)	159		-16,6	-11,8
Gjeldsgrad	70,42 %		99 %	80 %
Soliditet (EK-andel)	29,58 %		1 %	20 %
Likviditetsgrad I	1,27		0,72	1,01
Trafikkinntekt/reise	10,83	12,25	33,47	8,32

Trafikkdata gjelder alle reiser. Produksjonsdata gjelder T-bane, trikk og buss.

Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.

*) Kostnad inkl. Sporveisannonsene til KTP (30,3 mill)

T-bane OPERASJONELLE NØKKELTALL	2008	2007	2006	2005	2004
Reiser (mill)	73	67	65	64	59
Personkm (mill)	437	399	387	406	362
Vognkm (mill)	21,5	20,7	19,8	20,2	18,4
Togkm (mill)	5,9	5,7	5,5	5,6	4,9
Plasskm (mill)	2769	2610	2436	2502	2282
Beleggsprosent (plass)	15,8 %	15,3 %	15,9 %	16,2 %	15,9 %
Avganger (i 1000)	263	256	255	254	219
Togtimer (i 1000)	234	228	226	229	206
Reisehastighet km/t	31,7	31	31	31	31
Trasélengde km	76	74	74	83	83
Energiforbruk pr personkm	0,18	0,20	0,20	0,18	0,19
ØKONOMISKE NØKKELTALL					
Trafikkinntekter (mill)	591	662	578	600	527
Tilskudd (mill)	400	201	231	142	181
Kostnader (mill)	1016	828	780	768	738
Intern effektivitet:					
Kostnad/avgang	3856	3238	3061	3021	3365
Kostnad/plasskm	0,37	0,32	0,32	0,31	0,32
Ekstern effektivitet:					
Trafikkinntekt/reise	8,11	9,95	8,96	9,44	8,87
Trafikkinntekt/personkm	1,35	1,66	1,49	1,48	1,45
Trafikkinntekt/plasskm	0,21	0,25	0,24	0,24	0,23
Kostnad/reise	13,95	12,44	12,09	12,09	12,42
Kostnad/personkm	2,32	2,07	2,01	1,89	2,04

Effektivitetsdata omfatter bare Ruter As' regnskapsførte kostnader.

Dermed faller kapitalkostnaden for infrastruktur og vognpark i hovedsak utenfor.

Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.

Trikk					
OPERASJONELLE NØKKELTALL	2008	2007	2006	2005	2004
Reiser (mill)	40	37	36,5	32,5	30,4
Personkm (mill)	127	118	117	107	91
Vognkm (mill)	4,0	4,0	3,9	3,4	2,9
Plasskm (mill)	585	581	560	492	425
Beleggsprosent (plass)	21,7 %	20,4 %	20,8 %	21,8 %	21,5 %
Avganger (i 1000)	355	388	349	312	282
Vogntimer (i 1000)	287	283	274	241	230
Reisehastighet km/t	18,0	18,0	17,9	17,9	17,5
Trasélengde km	41	42	40	40	40
Energiforbruk pr personkm	0,22	0,23	0,22	0,23	0,20
ØKONOMISKE NØKKELTALL					
Trafikkinntekter (mill)	340	354	291	270	250
Tilskudd (mill)	317	273	282	245	244
Kostnader (mill)	662	608	558	524	503
Intern effektivitet:					
Kostnad/avgang	1863	1569	1597	1680	1787
Kostnad/plasskm	1,13	1,05	1,00	1,07	1,18
Ekstern effektivitet:					
Trafikkinntekt/reise	8,56	9,58	7,97	8,30	8,22
Trafikkinntekt/personkm	2,68	2,99	2,49	2,51	2,74
Trafikkinntekt/plasskm	0,58	0,61	0,52	0,55	0,59
Kostnad/reise	16,65	16,44	15,28	16,13	16,55
Kostnad/personkm	5,20	5,14	4,77	4,89	5,52

Effektivitetsdata omfatter bare Ruter As' regnskapsførte kostnader. Dermed faller kapitalkostnaden for infrastruktur i hovedsak utenfor. Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.

Buss						
OPERASJONELLE NØKKELTALL	Buss totalt	Regionbuss	Bybuss	Buss totalt	Regionbuss	Bybuss
Reiser (mill)	100	31	69	95,5	29,7	65,8
Personkm (mill)	766	437	330	732	416	316
Vognkm (mill)	47,7	27,2	20,5	45,6	25,7	19,8
Plasskm (mill)	2500	1223	1277	2428	1158	1269
Beleggsprosent (plass)	31 %	36 %	26 %	30 %	36 %	25 %
Avganger (i 1000)	2855	1151	1703	2733	1096	1638
Busstimer (i 1000)	2049	826	1223	2081	890	1191
Reisehastighet km/t		33,3	25,0		33,3	25,0
Trasélengde km	3215	2922	293	3215	2922	293
Energiforbruk pr personkm	0,36	0,34	0,38	0,37	0,35	0,41
Utslipp av CO2 kg/pr personkm	0,09	0,08	0,09	0,09	0,09	0,10
Utslipp av NOx g/pr personkm	0,9	0,84	0,95	0,95	0,90	1,03
Utslipp av PM10 g/pr personkm	0,05	0,05	0,04	0,05	0,06	0,04
ØKONOMISKE NØKKELTALL						
Trafikkinntekter (mill)	978	428	550	1053	539	515
Tilskudd (mill)	1141	402	306	668	353	316
Kostnader (mill)	1691	835	856	1581	778	803
Intern effektivitet:						
Kostnad/avgang	592	725	502	579	711	490
Kostnad/plasskm	0,68	0,68	0,67	0,65	0,67	0,63
Ekstern effektivitet:						
Trafikkinntekt/reise	9,79	13,73	8,00	11,03	18,14	7,82
Trafikkinntekt/personkm	1,28	0,98	1,67	1,44	1,30	1,63
Trafikkinntekt/plasskm	0,39	0,35	0,43	0,43	0,46	0,41
Kostnad/reise	16,93	26,77	12,46	16,56	26,21	12,20
Kostnad/personkm	2,21	1,91	2,60	2,16	1,87	2,54

Trafikkinntekter inkl. O2.
Kostnader Ekskl. O2 i Oslo 2006 og 2007.
Fra 2006 er produksjonsdata bybuss basert på det som faktisk er kjørt.
For 2005 og 2004 gjelder dataene for bybuss planlagt produksjon.

11. Miljørapport

11.1 Utslipp til luft

I 2008 ble det satt i drift 100 nye Euro-5-busser (som også tilfredsstiller EEV-standarden) med svært lave utslipp i Oslo. I Akershus har det kun vært mindre endringer i bussparken. På 276 av bussene med lavere utslippstandard enn Euro 4 er det montert partikkelfilter, slik at disse bussene også har svært lave partikkelutslipp.

Når det gjelder klimagassutslipp, kjøres alle dieselbusser i ordinær trafikk med 5 % biodieselinnblanding (B5). I tillegg har Ruter 10 busser som kjøres med 100 % biodiesel (B100) i størst mulig del av året, samt at det i 2008 ble satt i drift 20 busser som kjører på bioetanol (E95).

Utslippstandard på bussparken pr. 31.12.08	Antall	Prosent
Euro 0-busser	12	0,9 %
Euro 1-busser	81	6,2 %
Euro 2-busser	245	18,7 %
Euro 3-busser	572	43,7 %
Euro 4-busser	272	20,8 %
Euro 5-busser eller EEV-busser	128	9,8 %
Totalt	1310	

Ruters skinnegående transport medfører ingen direkte utslipp av hverken lokal eller global luftforurensning.

En av båtene i trafikk til øyene i Oslofjorden har fått skiftet maskineri i 2008, slik at båten nå har lavere utslipp. Det har ellers ikke skjedd endringer i båtparken som medfører utslippsendringer.

	Buss		Båt	
	2008	2007	2007	2008
CO2 (tonn)	68571	67314	5962	6006
CO2 (g/vkm)	1116	1049	21484	21457
CO2 (g/pkm)	94	88	294	284
NOx (tonn)	669	689	115	116
NOx (g/vkm)	11,4	10,7	413,4	413,3
NOx (g/pkm)	1,0	0,9	5,7	5,5
PM10 eksos (tonn)	9,6	8,4	3,3	3,3
PM10 eksos (g/vkm)	0,16	0,13	11,9	11,9
PM10 eksos (g/pkm)	0,01	0,01	0,16	0,16
PM10 inkl. veistøv (tonn)	39,1	39,2		
PM10 inkl. veistøv (g/vkm)	0,64	0,61		
PM10 inkl. veistøv (g/pkm)	0,05	0,05		

Utslipp fra kontraktskjørende buss og båt for Ruter. CO2-utslippene omfatter kun fossilt drivstoff.



Fra 30. mars 2008 har busslinje 21 i sin helhet vært trafikkert av klimanøytrale bioetanolbusser.

11.2 Støy

Ruter stiller strenge støykrav ved innkjøp av nye busser. Nye busser er betydelig mer støysvake enn eldre.

	Antall	Prosent
80 dBA	695	53,1
79 dBA	47	3,6
78 dBA	110	8,4
77 dBA	241	18,4
Uoppgett	217	16,5
Totalt	1310	

Støynivå på bussparken som kjører for Ruter pr. 31.12.08.

Alle de 72 trikkene og 156 av totalt 249 T-banvogner har støynivå på 80 dBA (avstand 7,5 meter) eller lavere.

For T-bane er det i 2008 gjennomført flere tiltak for å redusere støy; det er gjennomført skinnesliping på i alt 23 km enkeltspor i 2008, det er bygget støyskjermer og lagt nytt spor i forbindelse med Kolsåsbanen og det er skiftet til sammen 600 meter skinner andre steder. Det er også rutiner for smøring av

skinner som reduserer støy og forhindrer kurveskrik.

Det er gjennomført sliping av trikkeskinner for eliminering av vibrasjonsstøy på 6 km enkeltspor, samt oppgradering av spor på Lilleakerbanen.

11.3 Energibruk

Energibruken til kollektivtrafikken er vist nedenfor. Bussoperatørene arbeider med drivstoffbesparende kjørestil. Alle trikkene gjenvinner bremseenergi. Det samme gjelder 156 av de totalt 249 T-banevognene.

	T-bane				Trikk				Buss				Båt			
	GWh	Mill. kWh/pkm	kWh/vkm	kWh/vkm	GWh	Mill. kWh/pkm	kWh/vkm	kWh/vkm	GWh	Mill. kWh/pkm	kWh/vkm	kWh/vkm	GWh	Mill. kWh/pkm	kWh/vkm	kWh/vkm
2007	81,2	399	0,20	3,79	27,1	118	0,23	6,57	274	732	0,37	4,45	22,5	20,3	1,11	81,16
2008	76,6	437	0,18	3,5	27,6	127	0,22	6,8	274	766	0,36	4,28	22,7	21,1	1,07	81,06

Energibruk for kontraktskjøring for Ruter (pkm = personkilometer, vkm = vognkilometer (inkl. tomkjøring)1).

Energibruken til infrastruktur som blant annet omfatter lys, snøsmelteanlegg og oppvarming, er vist nedenfor.

	T-bane	Trikk
2008	0,4 GWh	2,1 GWh

Bruk av elektrisitet til drift av infrastruktur (eks. bygningsstrøm).

12. Infrastruktur

Det er dokumentert et stort behov for investeringer i infrastrukturen for å opprettholde eksisterende standard, og ta igjen et opparbeidet etterslep. Det er bred enighet om nødvendigheten av slike tiltak, og det er vedtatt betydelig økning i bevilgninger til infrastrukturtiltak de seneste årene. Det er Kollektivtransportproduksjon AS som står som byggherre for de fleste infrastrukturprosjektene. Nedenfor er de største og viktigste prosjektene beskrevet:

12.1 Kolsåsbanen

Kolsåsbaneprojektet omfatter oppgradering og fornyelse av hele banestrekningen utenfor Sørbyhaugen. Under- og overbygning skiftes der dette er nødvendig, det legges nye skinner, strømforsyningsanlegget forsterkes og bygges om til aluminium strømskinne, og stasjonene bygges med perronger for 6-vognstog på rett linje. Stasjonene utformes for å tilfredsstille krav om universell tilgjengelighet. Bruer og andre bygningsmessige konstruksjoner fornyes og oppgraderes. Arbeidet medfører mye omlegging av rør og kabler som krysser eller går parallelt med banestrekningen.

Prosjektet startet opp i 2006. Etter to års anleggsarbeid gjenåpnet strekningen fram til Åsjordet i august 2008, med de tre stasjonene Montebello, Ullernåsen og Åsjordet. Anleggsarbeid på neste parsell til Bjørnsletta og Jar startet i februar 2009, og arbeidet på strekningen videre til Bekkestua vil starte i løpet av 2009. Gjenåpning til Jar forventes mot slutten av 2010 og til Bekkestua i august 2011.

Det bygges planskilt kryss for trikk og T-bane ved Lysakerelven, og strekningen videre til Jar og Bekkestua bygges slik at den kan trafikkeres både av trikk og T-bane. Bekkestua blir endestasjon for trikk, mens T-banen er planlagt ført videre til Kolsås.

Fram til Bekkestua er reguleringsplaner godkjent, mens det gjenstår detaljer i byggeplanene. Utenfor Bekkestua er planarbeidene i en innledende fase, hvor det foreløpig er arbeidet med prinsipp-avklaringer. Arbeidet med teknisk forprosjekt på denne strekningen forventes å starte i 1. kvartal 2009. Gjenåpning til Kolsås er foreløpig stipulert til 2014.

12.2 Jernbanetorget

Ombygging av Jernbanetorget er et prosjekt i regi av Statens Vegvesen. Prosjektet startet i mars 2007 og avsluttes i april 2009.

Hensikten med prosjektet er å lage et mer effektivt og oversiktlig kollektivknutepunkt, samt å gjøre Jernbanetorget til et mer innbydende sted å oppholde seg. Området skal gjennomgå en betydelig opprustning med nye trikke-traseer og holdeplasser for både buss og trikk. Det skal lages et effektivt og attraktivt knutepunkt med høy estetisk kvalitet. Ny høystandard holdeplass utenfor Hotell Royal Christiania ble tatt i bruk 30. mars 2008 og er den første av fire holdeplasser som skal bygges på Jernbanetorget.

I anleggsperioden har de kollektivreisende blitt berørt og buss- og trikkelinjer er lagt om. Bussruter blir lagt til Dronningens gate og Skippergata. Det er bygget midlertidige trikkespor i Kongens gate og Kirkegata. Ruter beklager de ulempene dette har medført for de reisende, men vi gleder oss over at Norges viktigste kollektivknutepunkt oppgraderes og at vi skal kunne tilby våre reisende et bedre kollektivknutepunkt.



12.3 Oppgradering av stasjoner i Groruddalen

I forbindelse med satsingen på oppgradering av Groruddalen, er det besluttet å oppgradere stasjoner på linje 5, Grorudbanen. I 2008 er 6 stasjoner oppgradert. Det gjelder ferdigstillelse av Carl Berners Plass (fase 2), full oppgradering av stasjonene Risløkka, Vollebakk, Linderud, Rødtvedt, samt Ellingsrudåsen. Oppgraderingen vil hovedsaklig bestå av fornyelse av plattformer, sikre universell utforming, reasfaltering av plattformer og gangveger, nye lehus og ny belysning.

Resterende stasjoner i Groruddalen blir prosjektert for utførelse i 2009 og 2010. I 2009 er det planlagt full oppgradering av 7 stasjoner.

Metrostandard vil bli lagt til grunn ved valg av løsninger for blant annet skilting, avfallsdunker, lehus og fargevalg ved oppgraderingen av stasjonene.

I forbindelse med økt frekvens på linje 5, er det også foretatt forsterking av kabler til likeretterstasjoner på strekningen.

12.4 Oppgradering av Lambertseterbanen

Lambertseterbanen er på enkelte strekninger i meget dårlig forfatning, og det er planlagt omfattende utbedringer og fornyelser de nærmeste årene. Prosjektering og forberedelser er startet opp i 2008, og de fysiske arbeidene påbegynnes i 2009 med fortsettelse i 2010 og 2011.

Prosjekteringen omfatter utbedring av under- og overbygg spor, med nødvendig utbedring og forsterking av kabler, etablering av dobbelt overkjøringsspor mellom Ryen og Manglerud, stasjonsoppgradering, og strømforsyningsanlegg.

12.5 Holmenkollbanen

Oslo kommune vedtok å igangsette oppgradering av Holmenkollbanen i forbindelse med arrangement av ski VM i 2011. Oppgraderingen omfatter ny strømskinne på strekningen for kjøring av de nye MX vognene, oppgradering av stasjoner, og ny Holmenkollen stasjon for å kunne ta imot 6-vogns tog. Det er dessuten nødvendig å forsterke strømforsyningsanlegget med nye likeretterstasjoner. Oppgraderingen omfatter ikke legging av nye togs Skinner og sviller. Anlegget skal stå ferdig til slutten av 2010.

I 2008 startet prosjekteringen. De fysiske arbeidene starter våren 2009.

12.6 Lilleakerbanen

Lilleakerbanen trenger fornyelse. Den har vært nedslitt, har hastighetsbegrensninger pga dårlig infrastruktur og krappe kurver. Planlagte og gjennomførte tiltak vil øke kjøre hastigheten og modernisere Lilleakerbanen. Mesteparten av oppgradering av banen ble gjennomført i 2007 og 2008, men det gjenstår noen arbeider også i 2009. Banen er fornyet med ny underbygning og banefundament, nye elektroanlegg, utretting av kurver, ombygging holdeplasser til høystandard holdeplasser med universell tilgjengelighet og nye leskur, og enhetlig sikring av planoverganger.

12.7 Nye likerettere

Det er ca 60 likerettere som forsyner trikk og T-bane med strøm. Mange av disse er svært gamle med et stort behov for oppgradering og fornyelse. Kollektivtransportproduksjon AS vedtok for noen år siden et program for oppgradering av to likerettere pr år. Dette programmet er fulgt, i tillegg til at det har funnet sted oppgradering av likerettere i forbindelse med nye linjer, f.eks Kolsåsbanen og Holmenkollbanen. Elektroanleggene er således vesentlig forbedret og forsterket de seneste årene, selv om det fortsatt gjenstår mye.

12.8 Ny driftssentral

Driftssentralen på Tøyen for T-banen er gammel og umoderne. De tekniske anleggene og datasystemene er over tid påbygd og supplert uten omfattende fornyelse. I 2007 startet bygging av ny driftssentral, som skal stå ferdig mot slutten av 2009. Sentralen vil romme alle eksisterende funksjoner som ligger til trafikkledelsen, i tillegg er det lagt til rette for egen simulator. Ny sentral er et viktig bidrag i fornyelsen og moderniseringen av T-banen.

12.9 Ombygging verksteder

På Ryen verksted, som er base for vedlikehold, renhold og oppstalling for T-banevogner, har det vært behov for store ombygginger og fornyelser i forbindelse med mottak, vedlikehold og renhold av nye MX vogner, i tillegg til bygningsmessige fornyelser. Basen på Ryen er også mottaksstasjon for nye MX vogner, for klargjøring og testing før vognene går ut i trafikk. Det er også under montering ny hjuldreiebenk. Byggearbeidene på Ryen har pågått siden 2007, og vil pågå også i 2009 og 2010. Prosjektet omfatter nye vedlikeholdsstasjoner, utvendige forsterkninger av underbygning og spor, nye renholds-linjer, og tiltak for energioptimering. Hittil er det investert ca 160 mill kr i oppgradering av basen på Ryen.

Tilsvarende er det gjort utbedringer av verksted for trikker på Grefsen. Det største enkelttiltaket er ny hjuldreiebenk, som erstatning for tilsvarende plassert på Avløs. Også på Grefsen er det gjort flere ENØK-tiltak.

13. Utviklingsmuligheter

13.1 Økte markedsandeler for kollektivtrafikken er ønskelig og mulig

Ruters første år, 2008, ga et lovende utgangspunkt for videre utvikling av regionens kollektivtransport. Strategiplanen K2009, som Ruter la fram i august 2008, skisserer en kursendring i trafikkpolitikken som kan bidra til at en når ambisiøse, men nødvendige miljømål. Det er stilt naturlige spørsmål ved realismen i Ruters mål om å ta det vesentlige av veksten i den motoriserte trafikken. Utviklingen i 2008 viste at en i Oslo klarte mer enn det, ved en kollektivtrafikkvekst på 7 % kombinert med en nedgang i biltrafikken på 0,3 %. Og i Akershus hadde kollektivtrafikken for første gang på svært lang tid sterkere vekst enn biltrafikken og tok dermed markedsandeler.

13.2 Strategiplanene K2009 og K2010

Framleggelse av strategiske plandokumenter som K2009 overfor eierne inngår i aksjonærvartalen som ligger til grunn for stiftelsen av Ruter. K2009 ble således i august 2008 oversendt Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Reaksjoner og tilbakemeldinger er en viktig del av grunnlaget for arbeidet med K2010, som skal gi en mer omfattende gjennomgang og et mer konkret grunnlag for framtidige prioriteringer av utviklingstiltak for kollektivtrafikken i hovedstadsregionen. K2010 planlegges lagt fram i september 2009.

Oslo kommune uttrykker gjennom byrådets innstilling om K2009 at K2010 i større grad også skal fokusere på forbedret kvalitet og effektivitet i kollektivtrafikken.

Blant annet er Ruter bedt om å øke incitamentsandelen i framtidige kontrakter og stille konkrete effektiviseringskrav til de ikke konkurranseutsatte operatørene for trikk og T-bane. Ruter skal, på vegne av Oslo kommune som tilskuddsyter, være en pådriver for egen og de øvrige selskapene samarbeid med effektivisering.

Ett blant flere tiltak i denne sammenhengen er at nødvendige dobbelt-

funksjoner fjernes.

K2009 er ikke lagt fram for politisk behandling i Akershus fylkeskommune. Administrativt er det imidlertid gitt uttrykk for at K2010-dokumentet bør være enkelt, kortfattet og spisset for politisk behandling. Det må være målrettet med utgangspunkt i eksisterende politiske og økonomiske rammer. Politisk er det forventning til økonomisk gevinst som følge av sammenslåingen allerede i 2010.

Oslopakke 3 representerer en avgjørende tverrpolitisk satsing fra Oslo og Akershus for å få økte og forutsigbare rammer for utvikling av bedre transportløsninger i regionen. Planen omfatter både biltrafikk og kollektivtrafikk. Blant de banebrytende elementene nevnes særlig at en har fått lov hjemmel for å bruke bompenginntekter også til drift av kollektivtrafikk. Stortinget behandlet trinn 1 med driftsdelen 13.3.2008. Dermed ble det også bekreftet at minst 540 mill kr, eller 25 % av de årlige bompenginntektene, skal kanaliseres til Ruter som bidrag til drift og småinvesteringer og reinvesteringer.

Fase 2 av Oslopakke 3, rammene for de store og større investeringsprosjektene, vil bli behandlet av Stortinget sammen med Nasjonal transportplan i 2009.

I K2009 har Ruter skissert hvordan kollektivtrafikken med utgangspunkt i blant annet Oslopakke 3 kan løse målsatte oppgaver for bedre funksjonsdyktighet og miljø gjennom konkret handling. Fram mot 2025 kan kollektivandelen av den motoriserte trafikken i regionen øke fra dagens 27 % til 44 %.

Det må tilføyes at en slik utvikling krever samspill med fysiske begrensninger for biltrafikken og/eller en mer trafikkstyring innretning av trafikantbetalingen. Også skattemessige virkemidler bør tas i bruk. Skattefri parkering ved arbeidsplassen er i dag konkurransevridende så lenge arbeidsgiverbetalte månedskort utløser skattekrav. Ruter anbefaler skattefritak for månedskort betalt av eller kjøpt gjennom arbeidsgiver.

Det aller viktigste vil likevel fortsatt være å tilby en kvalitet, særlig med hensyn til frekvens og pålitelighet, som er konkur-

ransedyktig overfor kunder som har alternativer.

Miljøvirkningene ved et trendbrudd og økt kollektivtrafikk vil være merkbare både lokalt og globalt. De årlige CO₂-utslippene i Oslo vil kunne reduseres med 0,2 millioner tonn. Dette må karakteriseres som et betydelig bidrag til et nasjonalt handlingsprogram for klimagassreduksjon.

Kollektivtrafikkens klart viktigste miljøbidrag er å få flere til å reise kollektivt og la bilen stå. Samtidig arbeider Ruter for å redusere forurensning og støy fra T-bane, trikk og buss. De elektriske drevne skinnegående transportmidlene er for lengst klare miljøvinnere, og vil kjøpe sertifisert fornybar energi. I løpet av de siste ti årene er miljøkostnadene fra busstrafikken i Oslo redusert til en tredel, og lokalt er det nå dekk- og asfaltstøv som dominerer. Klimagassene reduseres gradvis ved overgang til biodrivstoff. Oslos og Norges første busser drevet med bioetanol, produsert i Norge av trevirke, ble satt i trafikk i våren 2008. Fra 2009 kommer nye, utslippsgunstige busser i stort omfang på Romerike. Senere er biogass og hybridløsninger aktuelt. Satsing på kollektivtrafikk er god klimamedisin, samtidig som køkostnadene reduseres og regionen blir mer konkurransedyktig for utvikling og etablering av attraktive arbeidsplasser.

13.3 Ny strategi for linjenettet gir forenkling og effektivisering

K2009 bygger på strategiske plandokumenter fra Sporveien og SL, med en del supplerende utredninger og vurderinger. Som ledd i arbeidet med K2010, planlagt lagt fram i september 2009, vil Ruter legge fram en ny linjenettstruktur basert på den felles samordningsplattformen som nå er etablert. Arbeidet ble igangsatt sommeren 2008 og vil involvere samarbeidspartnere innen kollektivtrafikkfamilien så vel som samferdsels- og arealplanmyndigheter. Sentrale tema er rolledeling og samspill mellom driftsartene, grad av busspendling gjennom Oslo, etablering av tydelige stamlinjer/ekspresslinjer, knutepunkt-

struktur og muligheter og begrensninger med hensyn til bussmating til bane.

13.4 Ny prisstrategi gir sterkt forenklet takstsystem

Et enklere regionalt takst- og billettsystem er blant de sentrale forventningene til resultater av opprettelsen av Ruter som felles selskap. Ny soneinndeling og et mer oversiktlig utvalg av billettslag skal bidra til økt trafikk, samtidig som inntektsnivået minimum opprettholdes. Utredning av disse spørsmålene har vært en vesentlig arbeidsoppgave i 2008. Forslag ble lagt fram for Oslo kommune og Akershus fylkeskommune 19.12.2008, og innebærer blant annet en reduksjon i antall soner fra 88 til 4. Siden prisnivået etter hvert er blitt markert høyere i Akershus enn i Oslo, er det ønskelig med økt tjenestekjøp fra Akershus for å få en god harmonisering uten uheldige takstsprang mv.

13.5 Samordnet areal- og transportplanlegging

Ruter har positive forventninger til det igangsatte arbeidet med en fylkesdelplan for areal og transport for Akershus. Her deltar for øvrig også Oslo kommune i styringen av arbeidet.

Kommuneplan, fylkesplan, kommunedelplaner og fylkesdelplaner gir i likhet med større reguleringsplaner også avgjørende rammer for kollektivtrafikkens utvikling. Ruter legger vekt på å få til et gjensidig samspill, slik at kollektivtrafikkens forutsetninger dels kan være en viktig premisse, samtidig som ønsket arealutvikling kan underbygges ved god samordnet tilrettelegging av ny og bedre kollektivtransport.

Fjordbyplanleggingen i Oslo trekker opp rammene for aktiviteter og arealbruk i et stort og sentralt område. Oslo bystyre vedtok fjordbyplanen 27.2.2008, med klare føringer for et godt kollektivtrafikktilbud, inkludert tilrettelegging for en fjordbane i sammenheng med eksisterende trikkenett. Den konkrete oppfølgingen skjer i samarbeid med blant andre plan- og bygningsetaten.

13.6 Bussterminaler i Oslo

Kapasiteten ved Oslo bussterminal er sprengt. Fra bussterminalen er det i overkant av 1030 avganger på en vanlig hverdag. Dette er mer enn det dobbelte av hva bussterminalen ble dimensjonert for da den ble bygget. En sprengt terminal har bl. a. den viktige konsekvens at kollektivtilbudet blir dårligere, noe som medfører økt biltrafikk. Det er også uheldig at det bøtes på situasjonen ved å la busser regulere i sentrumsgatene.

I juni 2007 fikk daværende Sporveien i oppdrag fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune å starte arbeidet med å utrede mulig løsning for en utvidelse og omlegging av Oslo bussterminal på Vaterland. Arbeidet skulle skje i nært samarbeid og med andre berørte parter.

Høsten 2007 ble det startet et utredningsarbeid for å se nærmere på om en bussterminal i Postens brevsenter kunne bidra til en robust terminalløsning i Oslo sentrum. Utredningen har vurdert en utvidelse og omlegging av Oslo bussterminal på Vaterland både på kort og lang sikt. Parallelt med denne utredningen har det pågått en utredning i regi av O2-sekretariatet om: "Terminal-løsninger for buss i og utenfor sentrum av Oslo". I slutfasen av arbeidet ble det klart at begge utredningene omhandlet mye av de samme problemstillingene, og det ble besluttet at de to utredningene skulle samordnes i en felles sluttrapport. Sommeren 2008 forelå rapporten "Vurdering av kapasiteten ved Oslo bussterminal i dag og i framtiden", som er en felles rapport for de to prosjektene.

Hovedkonklusjonen i rapporten er at det er behov for å benytte både dagens terminal, lang gateterminal i Schweigaards gate samt både 1. og 2. etasje i Postens brevsenter, for å ha tilstrekkelig kapasitet med forventet bussproduksjon i 2028.

Parallelt med utredningen til Ruter har eiendomsbesitter (KLP) utredet alternativ utnyttelse av tomten til Postens brevsenter. Eier ønsker primært å utnytte tomten til ny bebyggelse der det ikke er tiltenkt plass til ny bussterminal.

Med dette utgangspunkt har Ruter i samarbeid med Jernbaneverket og øvrige involverte aktører, startet en tilleggsutredning der det blir vurdert utbygging over søndre del av sporområdet på Oslo S, øst for Nylandsveien. I tillegg utredes muligheten for å tilpasse en bussterminal på tomten til Postens brevsenter innenfor rammen av ny bebyggelse på tomten. Utredningen skal foreligge i løpet av våren 2009.

13.7 Innfartsparkering

Det er gjennomført en utredning om innfartsparkering for trafikkområdet til Ruter. Utredningen har hatt som hensikt å utvikle et grunnlag for en strategi for innfartsparkering. Utredningen har vært gjennomført med deltagelse fra en rekke sentrale aktører; NSB, Jernbaneverket, Statens vegvesen region øst, Akershus fylkeskommune, Osloapakke 2-sekretariatet og Trafikketaten i Oslo kommune. Ruter har ledet prosjektgruppen. Utredningen omfatter primært innfartsparkering i Oslo og Akershus.

Ruter vil på grunnlag av den foreliggende utredning utarbeide en strategi for innfartsparkering som innebærer at innfartsparkering inngår som en viktig og integrert del av et totalkonsept for kollektivtransporttilbudet. Arbeidet med en slik strategi for innfartsparkering pågår og forventes ferdig i løpet av våren 2009.

Ruter har fått utredet aktuelle tiltak for utvikling av Rosenholm innfartsparkering. Det er gjennomført en grundig kartlegging av eksisterende forhold på innfartsparkeringen ved Rosenholm jernbanestasjon, som ligger på grensen mellom Oslo og Oppegård. Innfartsparkering antas å kunne fungere som en lokal innfartsparkeringsplass for Holmlia / Oppegård- området forutsatt at det gjennomføres enkelte umiddelbare tiltak. Ruter vil i samarbeid med SAM, Jernbaneverket og NSB ta initiativ til at de foreslåtte kortsiktige tiltakene blir gjennomført.

Både T-bane og trikk preges til dels av nedslitt infrastruktur, som her i Tofftes gate ved Torshov.



13.8 Ny og oppgradert infrastruktur mv

Nødvendig oppgradering av gammel baneinfrastruktur har høy prioritet. Ved siden av å innhente teknisk etterslep er det et hovedpoeng å få i gang en modernisering som gjør T-bane og trikk bedre i stand til å møte dagens og framtidens kunders krav og forventninger, og dermed øke kollektivtrafikkens konkurranseevne. Konkretiserende planarbeid er igangsatt. Med utgangspunkt i kartlegging gjennomført av KTP vil samlet behov dreie seg om over 4 milliarder kroner.

Ruter fikk i 2008 konkrete utredningsoppgaver fra Akershus fylkeskommune med hensyn til Fornebubanen og Kolsåsbanen. Oslo kommune har tilsvarende gitt oppgaver med eventuell baneforlengelse til Bjørndal/Gjersrud/Stensrud og persontrafikk på Alnabanen. Eksempler på andre viktige planoppgaver er Lørensvingen, kollektivtrafikknett i sørkorridoren, Groruddalen, bane til Ahus, forbedring av T-banens felles-tunnel og Nationaltheatret stasjon, rammer for vognanskaffelser og Solheim terminal.

For Majorstuen knutepunkt med eventuell ny T-banestasjon leverte Ruter høsten 2008 en rapport til plan- og

bygningsetaten i Oslo, som del av grunnlaget for en samordnet sak som skal fremmes for byrådet.

13.9 Bedre framkommelighet og tilgjengelighet

For framkommelighetsarbeidet utgis det en egen årsrapport, som finnes på www.ruter.no.

Ruter har som mål å øke reisehastighet for trikk og viktige busslinjer med 20 %. Målet er støttet opp om av Samferdselsdepartementet gjennom mål satt for Statens vegvesen.

Også punktligheten i regionens kollektivtrafikk er for lav. Dårlig og ikke minst ustabil framkommelighet er en viktig årsak for trikk og buss. For T-banen antas at årsakssammenhengene er komplekse, men det er åpenbart at nedslitt infrastruktur og fortsatt et betydelig innslag av gamle vogner under utskifting er vesentlige forklaringer. Det vil i framtiden bli lagt større vekt på punktlighetsaspektet i framkommelighetsarbeidet.

Arbeidet med bedre framkommelighet fortsatte i 2008, og videreføres i 2009. Vegdirektoratets rapportering om hastighetsutviklingen på de viktigste kollektivlinjene i de største byene i Norge

viser en klar forbedring i Oslo fra 2007 til 2008, på knapt 5 %, fra 16,8 til 17,6 km/h. Siden 2005 er forbedringen 4 %.

I 2007 ble det gjennomført en kartlegging av tilgjengeligheten til og i kollektivtrafikken i Oslo. Ruter vil våren 2009 legge fram første trinn i en kartlegging i Akershus. Oslostudiene indikerer et investeringsbehov på ca 750 mill kr og et årlig økt vedlikehold på nærmere 40 mill kr. Økte stoppestedslengder og -arealer er også et vesentlig poeng for å sikre trinnfri av- og påstigning i praksis.

13.10 Harmonisert reisegaranti

Ruter vil i løpet av 2009 kunne innføre en felles reisegaranti for hele trafikkområdet Oslo og Akershus, mens den hittil bare har foreligget i Oslo, som videreføring av Sporveiens velkjente reisegaranti. Etter at det rundt årsskiftet ble klarlagt at reisegaranti også skal innføres på jernbanen, har Ruter tatt opp arbeidet for å få NSBs og Ruters garantier harmonisert.

14. Styring av kollektivtrafikken i Oslo og Akershus

Organiseringen av kollektivtrafikken i Oslo og Akershus er relativt komplisert. Figuren under skisserer i grove trekk hvordan denne er bygget opp i dag.

Oslo bystyre har vedtatt å dele Kollektivtransportproduksjon AS slik at operatørene skilles ut fra infrastruktur-funksjonene. Dette vil gi klarere roller og bedre drivkrefter for effektivisering.

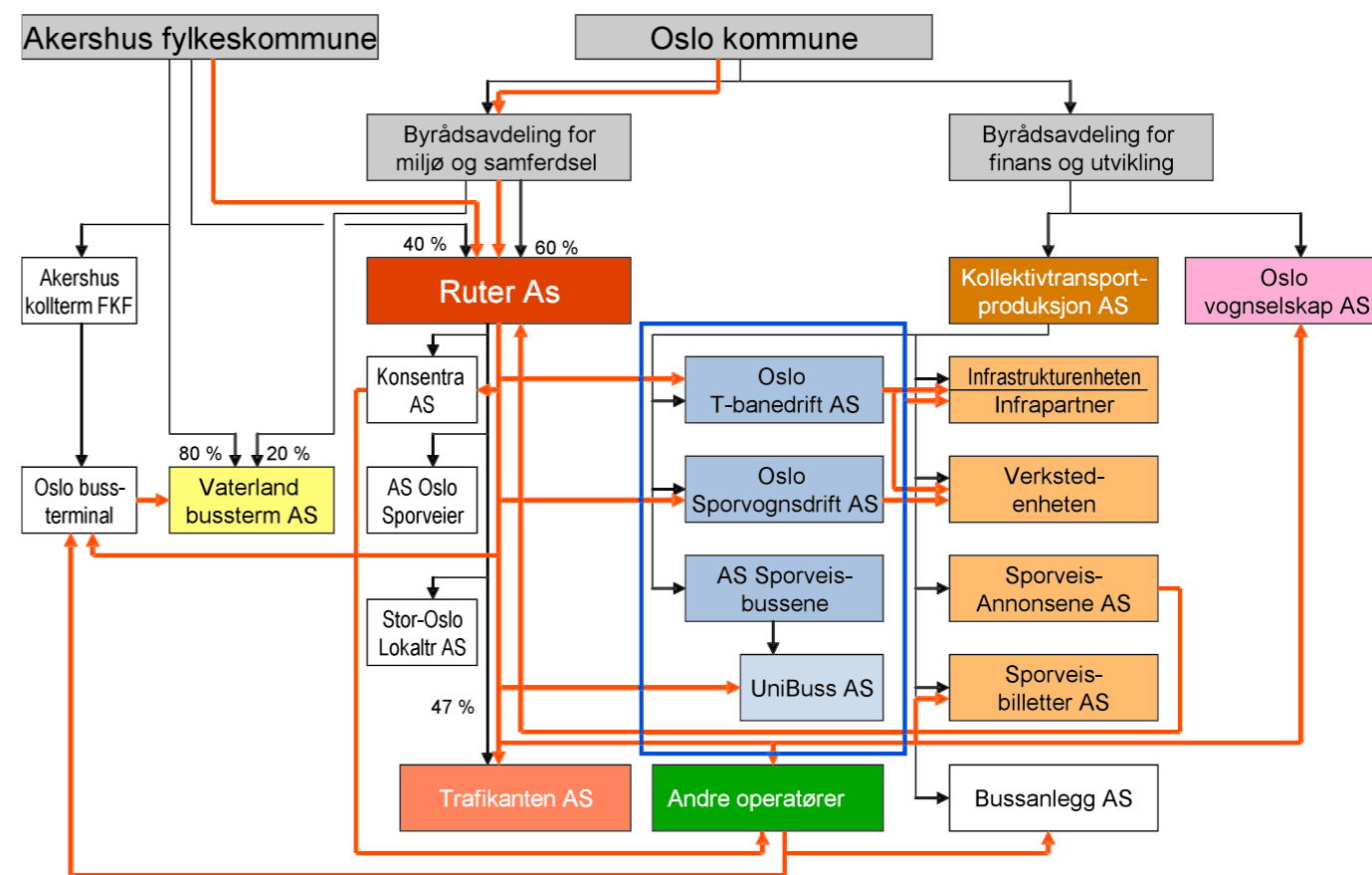
Ruters viktigste styringsinstrument er kontraktene med operatørene. Gjennom disse skal insitamenter etableres, effektivisering tas ut, transparens framskaffes og dobbelt-funksjoner avskaffes. I kontraktene

med Oslo Sporvognsdrift AS og Oslo T-banedrift AS for 2009 ligger det inne insitamenter knyttet til økte inntekter og bonus/malus-elementer. På sikt er det et mål at ca 5 % av kontraktsummen skal være knyttet til slike elementer for å stimulere operatør til økt kvalitet, som igjen gir økte antall reiser.

Ruter har igangsatt et arbeid for å etablere effektivitetsindikatorer som skal brukes aktivt i hele prosesskjeden; planarbeid, budsjettarbeid, kontrakter, rapportering. Det forventes at dette kan gi god styringsinformasjon slik at ytterligere effektivisering kan tas ut.

Transparens oppnås ved å la pengestrømmene knyttet til kollektivtrafikken gå gjennom Ruters regnskap, samtidig som Ruter stiller krav til operatørene om hvordan disse skal avlegge sin regnskapsinformasjon. Her er en i løpet av 2008 kommet videre i forhold til tidligere år.

Drifts- og rammeavtalene med operatørene for trikk og T-bane bør reflektere ønsket transparens og avklart rollefordeling mellom partene.



Organisering av kollektivtrafikkvirksomheter eid av Oslo kommune og/eller Akershus fylkeskommune. Selskapene AS Oslo Sporveier og Stor-Oslo Lokaltrafikk AS må ikke forveksles med de gamle administrasjonsselskapene, men er sovende selskaper opprettet kun for å ivareta foretaksnavnene, logoer og merkevarer.

15. Organisasjon og ledelse

15.1 Strategisk styringsmodell

De Ruter startet sin virksomhet 1.1. 2008, overtok selskapet både funksjonene og de ansatte fra de tidligere administrasjonsselskapene AS Oslo Sporveier (Sporveien) og Stor-Oslo Lokaltrafikk a.s.

For å oppnå en bedre samordnet og mer slagkraftig kollektivtrafikk i Oslo og Akershus, er det utarbeidet felles idégrunnlag, verdier, visjoner og strategiske mål for den nye organisasjonen.

Ruters hensikt:
Ruter tilbyr attraktiv og miljøvennlig kollektivtransport og skaper et pulse-ende hovedstadsområde.

Ruters visjon, sett med kundenes øyne:
Jeg reiser helst med Ruter.

Ruters verdier:
Ruter skal være

- Pålitelig
- Nytenkende
- Åpen

Ønsket omdømme:
Ruter

- er miljøansvarlig
- er nytenkende
- tar kunden på alvor

Kritiske suksessfaktorer (KSF)
Det er formulert 9 kritiske suksessfaktorer:

1. Økonomi og styring
Etablere et reelt kostnadsgrunnlag for framtidig finansiering av kollektivtrafikken. Etablere en effektiv organisasjonsmodell for Ruter med tydelig forventning og ansvarsdeling.

2. Eiere
Sammen med eierne avklare Ruters rolle og ansvar på en måte som etablerer et rasjonelt og godt samarbeide mellom aktørene i kollektivtrafikken uten unødige konflikter. Vise positive resultater av selskapsetableringen så raskt som mulig.

3. Operatører
Bli oppfattet som en rettferdig og troverdig kontraktspartner. Bidra til at operatørene leverer tjenester i henhold til avtale og av høy kvalitet.

4. Medarbeidere
Utnytte den forventning og entusiasme som finnes blant medarbeiderne i Ruter til å skape en positiv utvikling for selskapet og kollektivtrafikken.

5. Infrastruktur
Etablere system og rutiner for forutsigbart kontinuerlig vedlikehold og finansiering av infrastruktur.

6. Kunder og marked
Bidra til at kollektivtrafikken øker sin markedsandel. Utvikle et enhetlig og forståelig kollektivtilbud i samsvar med kundens ønske og forventninger. Etablere et enkelt takst- og billettsystem som sikrer inntektsgrunnlaget og øker kundetilfredsheten.

7. Omdømme
Være til å stole på og framstå som positiv, moderne, markedsrettet og utviklingsorientert.

8. Miljø
Framstå som et miljøvennlig reisealternativ sett ut fra kundens valg, samfunnets ønske om at flere skal reise kollektivt og i måten vi selv driver vår virksomhet på.

9. Sikkerhet
Utvikle selskapets beslutnings- og styringsstruktur slik at de har klare krav og målsettinger knyttet til sikkerhet og som gjør at kundene opplever det som trygt å reise med Ruter. Etablere strukturer slik at ulykker og andre alvorlige hendelser blir håndtert på beste måte, og at læring og kvalitetsutvikling finner sted.

15.2 Prosesskartlegging og prosessorganisering

Internt var Sporveien og SL noe ulikt organisert. Sammenslåingen av de to organisasjonene førte derfor til at organisasjonsform måtte avklares.

Et organiseringprosjekt konkluderte med en matriseorganisasjon der arbeidet organiseres i tverrfaglige prosesser, mens personalet tilhører ulike fagavdelinger.

15.3 Fagavdelingene

Det er 7 fagavdelinger som rapporterer til administrerende direktør. Avdelingene er:

- Stab
- Kommunikasjon
- Økonomi
- Utvikling
- Salg og marked
- Produksjon
- Kvalitet og prosjekt

15.4 Medarbeidere

Ruter er en kompetansebedrift med ca. 90 ansatte. Selskapet er i ferd med å etablere en egen strategi for attraktive arbeidsplasser.

Strategien vil bestå av 4 elementer:

- Medarbeideren i sentrum
- Organisasjonsutvikling
- Personlig utvikling
- Lønnspolitikk

15.5 HMS

Det er anskaffet et digitalt oppfølgings-system for HMS som skal erstatte de tidligere manuelle HMS-systemene som SL og Sporveien benyttet.

Det er opprettet AMU som hadde 6 møter i 2008. AMU har vært i god aktivitet i hele 2008 og bedriftshelsetjenesten, Hjelp24 NIMI as, har deltatt på samtlige møter.

Det er valgt hovedverneombud og verneombud.

I 2008 er det anskaffet flere avlastningsprodukter for kontorarbeid, blant annet flere ergonomisk riktige datamus, for å avlaste skuldre og håndledd.

Høsten 2008 gjennomgikk 10 personer førstehjelpskurs, 6 av disse fortsatte med kurs med hjertestarter. Ruter leaser en hjertestarter fra BME.

Det er gjennomført 2 medarbeiderdrivkraftundersøkelser i 2008.

16. Økonomi

Ruter har ikke til formål å skaffe eierne økonomisk vinning, men skal bidra til at Oslo kommune og Akershus fylkeskommune når sine mål for samferdselspolitikken.

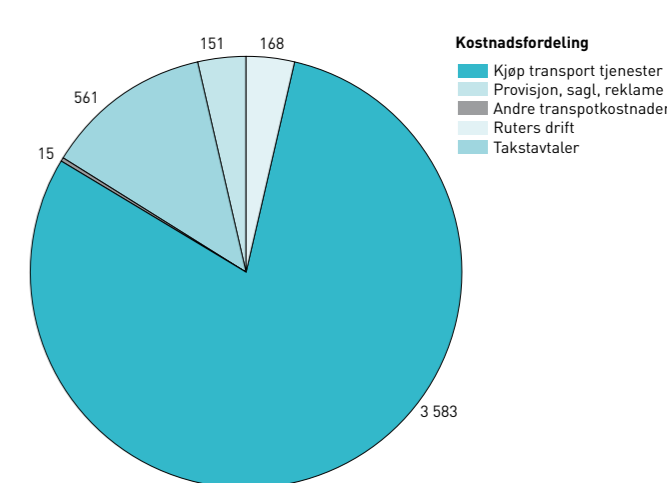
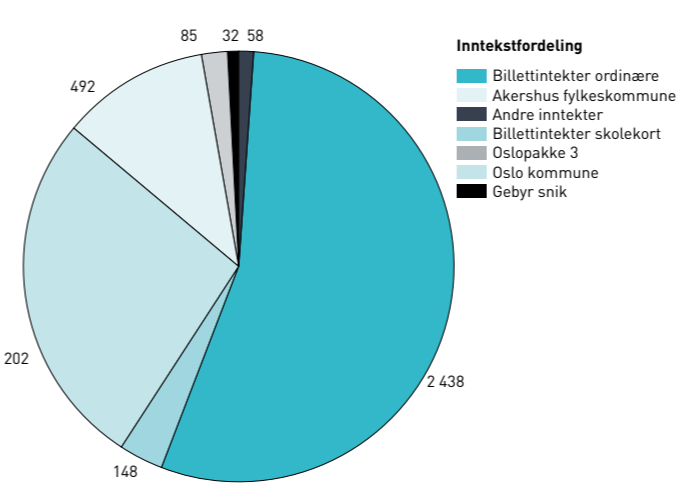
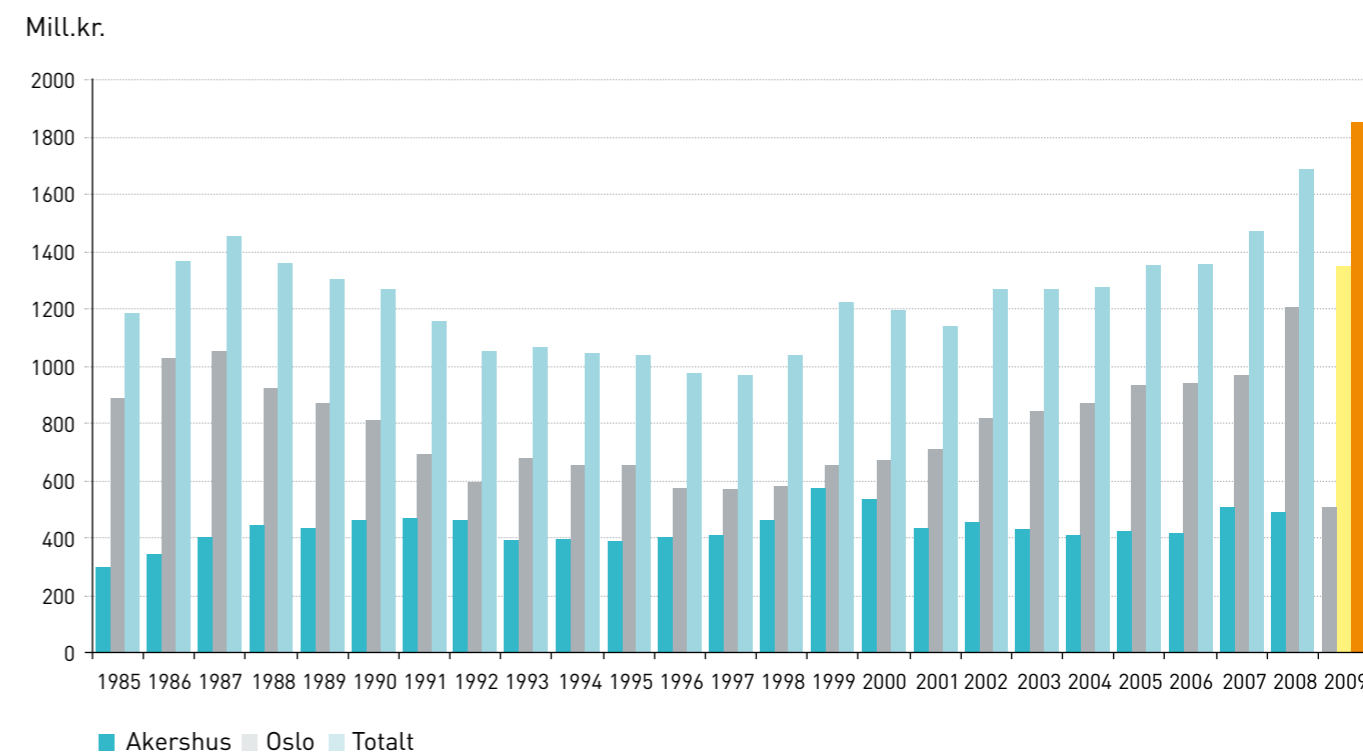
Etter en omsetning på MNOK 4 455 ble resultatet i morselskapet for 2008 TNOK 159, som er i tråd med de budsjetterte forventningene. Konsernet, som omfatter morselskapet

Ruter AS og datterselskapene Konsentra AS, Interoperabilitetstjenester AS, Oslo og Akershus Trafikkservice AS, AS Oslo Sporveier og Stor-Oslo Lokaltrafikk as leverte et resultat på MNOK 8,9. De to sistnevnte selskapene er sovende selskaper opprettet kun for å ivareta foretaksnavnene, logoer og varemerker.

Av omsetningen i Ruter på MNOK 4.455 utgjorde billettinntektene 58 % og salg

av tjenester til Oslo kommune og Akershus fylkeskommune 38 %. Det offentlige kjøpet av transporttjenester fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune er på et historisk høyt nivå, men det gjenstår fortsatt utfordringer knyttet til det store investeringsetter-slepet. De samlede driftskostnadene for morselskapet var på MNOK 4.482. Av dette utgjorde kostnader til kjøring av buss, T-bane, trikk og båt 80 %.

Offentlige kjøp fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune fra 1985-2009 (2008-kroner)



17. Styrets beretning

Styrets beretning 01.01 – 31.12.2008

Virksomheten

Ruter As ble etablert som felles administrasjonsselskap for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus 01.01.2008. Selskapet overtok samtidig funksjonene til AS Oslo Sporveier (Sporveien) og Stor-Oslo Lokaltrafikk a.s (SL). Oslo kommune eier 60 % og Akershus fylkeskommune 40 % av aksjene i Ruter As. De opprinnelige selskapene AS Oslo Sporveier og Stor-Oslo Lokaltrafikk as ble i løpet av 2008/09 avviklet.

Ruter As er lokalisert i Dronningens gate 40 i Oslo sentrum.

Konsernet omfatter morselskapet Ruter og datterselskapene Konsentra AS, Interoperabilitetstjenester AS, Oslo og Akershus Trafikkservice AS, Oslo Sporveier AS og Stor-Oslo Lokaltrafikk as. De to sistnevnte selskapene er sovende selskaper opprettet kun for å ivareta foretaksnavnene, logoer og varemerker.

Ruters oppgaver

Hensikten med etableringen av Ruter var å skape en samordnet og mer attraktiv kollektivtransport i Oslo og Akershus, slik at markedsandelen øker.

Selskapets virksomhet er å legge grunnlaget for et helhetlig, rasjonelt og markedstilpasset kollektivtransportsystem for hele Oslo- og Akershusregionen. Selskapet skal planlegge, administrere, kjøpe og markedsføre transporttilbudet i Oslo kommune og Akershus fylke, og kjøpe kollektive transporttjenester i henhold til bestilling fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.

Ruter driver virksomheten gjennom operatører for buss, trikk, T-bane og båt basert på anbud og framforhandlede kontrakter. Driftsoperatørene for trikk og T-bane er ikke utsatt for anbuds-konkurranse, og er etablert i konsernet Kollektivtransportproduksjon AS (KTP AS).

Ruters ansvar omfatter også investeringer, og pengestrømmene i kollektivtrafikken som Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har ansvar for går igjennom selskapet.

Økonomisk resultat

Ruter har ikke til formål å skaffe eierne økonomisk vinning, men skal bidra til at Oslo kommune og Akershus fylkeskommune når sine mål for samferdselspolitikken. Resultatet i morselskapet for 2008 er på TNOK 159, som er i tråd med forventningene. Resultatet i konsernet er på MNOK 9, hvorav Konsentra står for MNOK 10. Konsentra selger, administrerer og planlegger persontransport for mennesker som ikke kan benytte den ordinære kollektivtransporten.

Trafikkutviklingen i perioden har vært meget tilfredsstillende. Det ble foretatt 242 millioner kollektivreiser – målt som påstigninger – i 2008. Økningen fra året før var på 14 millioner reiser, eller 6,4 %.

Billettinntekter, tilskuddene fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune samt diverse andre inntekter gir samlede driftsinntekter for Ruter på MNOK 4.455. Av dette utgjør billettinntekter og salg av tjenester til Oslo kommune og Akershus fylkeskommune henholdsvis MNOK 2.586, MNOK 1.202 og MNOK 492. Omsetningen i konsernet var på MNOK 4.521.

Billettinntektene ble MNOK 66 lavere enn budsjettet. Dette skyldes at flere enn antatt har kjøpt månedskort etter prisreduksjonen i stede for enkeltbilletter, flexikort, dagsbilletter og ukebilletter. Billettinntektene økte med 2,5 % fra 2007. Takstøkningen var på gjennomsnittlig 5,0 %.

Salg av tjenester til Oslo kommune og Akershus fylkeskommune finansierer 38 % av kollektivtrafikken i regionen.

De samlede driftskostnadene for morselskapet var på MNOK 4.478. Av dette utgjør MNOK 3.583 kostnader til kjøring av buss, T-bane, trikk og båt. Driftskostnadene i konsernet var på MNOK 4.532.

Likviditet og kontantstrøm

Ruters likviditetsbeholdning var på MNOK 318,3 pr 31.12.08. Samlet netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter i selskapet var på MNOK 29,5. Årets resultat var på TNOK 159.

Balansen

Totalkapitalen var ved utgangen av året på MNOK 676. Egenkapitalandelen utgjorde 30 % og den kortsiktige gjelden var på MNOK 439. Totalkapitalen i konsernet var på MNOK 737.

Finansiell risiko og incentiver

Ruter har etablert incentivavtaler med ulike operatører av kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. To av avtalene er årlige forhandlede avtaler med Oslo Sporvogndrift AS og Oslo T-banedrift AS. De andre avtalene er i forbindelse med anbuds-kontrakter på buss. Målet er at ca 5 % av kontraktsummen i incentivavtalene skal være knyttet til bonus/malus. Hensikten med incitamentsordningen er å øke tilfredsheten blant de reisende og derigjennom øke antall reiser. Det arbeides med sikte på incitamentene også i effektivitetsframmende retning for de ikke konkurranseutsatte kontraktene for T-bane og trikk.

I kjørekontraktene med bussoperatørene ligger det også finansiell risiko knyttet til endringer i indekser for lønn, ulike kpi-er, rente og diesel. Ruter er kontraktsforpliktet til å justere godtgjørelsen iht endringer i disse indeksene.

Disponering av overskudd

Styret foreslår at overskuddet for 2008 på NOK 158.984,- behandles som følger:

Økning av annen egenkapital NOK 158.984,-

Arbeidsmiljø

Ruter har en avtale med Hjelp24 vedrørende kartlegging av arbeidsmiljøet, gjennomføring av arbeidsplassundersøkelser og vurdering av risiko for helsefare.

I 2008 er det gjennomført to medarbeiderdrivkraftundersøkelser og tiltak for forbedringer er iverksatt. I tillegg er det holdt allmøter, gjennomført førstehjelpskurs og opprettet et arbeidsmiljøutvalg (AMU).

Ruter har en helseforsikring med Storebrand som sikrer at de ansatte raskt kan komme til spesialist, fysioterapeut og kiropraktor. Det er også inngått uførekapitalforsikring med KLP.

Det har vært en mindre arbeidsrelatert skade i 2008. Gjennomsnittlig sykefravær i selskapet var 8,0 %.

I den trafikkvirksomheten som utføres på kontrakt for Ruter, ble det rapportert ett dødsfall og en alvorlig personskade i trikkedriften, samt to alvorlige personskader i T-banedriften. I bussdriften ble det rapportert om to alvorlige personskader i 2008.

Personale og likestilling

Ved utgangen av året hadde Ruter 83 ansatte, fordelt på 36 kvinner og 47 menn. Disse utførte 77,5 årsverk. Ledergruppen besto av 6 menn og 2 kvinner. Konsernet hadde 129 ansatte.

Selskapets personalmessige retningslinjer fastslår at det ikke skal forekomme kjønnsmessig forskjellsbehandling i saker som for eksempel lønn, avansement og rekruttering. Ruter legger til rette for tiltak som permisjon, redusert arbeidstid og redusert arbeidstid for småbarnsfamilier.

Arbeidstakere over 60 år kan tilbys 80 % stilling til 100 % lønn. Det var i 2008 syv arbeidstakere som benyttet seg av denne ordningen.

Ruter har videreført avtalen som IA-bedrift. Avtalen forplikter bl.a. til å drive forebyggende HMS-arbeid og tilrettelegge for at færre ansatte får sykefravær. Avtalen skal også sikre at sykmeldte lettere og raskere kommer tilbake i arbeid.

Ytre miljø

Som et rendyrket administrasjonsselskap har Ruter ingen egen virksomhet som kan innebære miljøskader eller andre vesentlige belastninger for det ytre miljø. Ruter yter imidlertid betydelige miljøbidrag i kraft av kollektivtrafikkens positive miljøvirkninger. Ruters viktigste miljøinnsats vil være å fortsette arbeidet med å få enda flere til å reise kollektivt.

Om lag 60 % av kollektivreisene skjer med elektrisk drevne T-baner, trikker og lokaltog, uten lokale utslipp.

Miljøkravene til dieselmotorene på bussene blir stadig strengere og Ruter har en høy andel busser som bidrar til bedre lokal luftkvalitet. Ruter arbeider også kontinuerlig for ytterligere å forbedre miljøstandarden ved å ta i bruk den miljømessig beste bussteknologien som til enhver tid er kommersielt tilgjengelig i Norge. Innenfor denne rammen satses det på økende bruk av biodiesel og annet biodrivstoff som krav til operatørene. Dette har gunstig miljøvirkning både globalt og lokalt.

Den nye generasjonen T-banevogner har et klart lavere støynivå og generelt bedre komfort enn de eldre vognene. De nye vognene gjenvinner også bremseenergien, slik at strømforbruket forventes å bli redusert.

Framtidsutsikter

Framtidsutsiktene for kollektivtrafikken i regionen er gode. Det offentlige kjøpet av transporttjenester fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune er på et historisk høyt nivå. Samtidig bevilges det midler til investeringer og drift gjennom for eksempel Oslopakke 3 og Samferdsdepartementets belønningsordning. Dette gir et finansielt grunnlag for ytterligere trafikkvekst ut over rekordåret 2008.

Det må imidlertid bemerkes at kollektivtrafikkens største utfordring de nærmeste årene er det store reinvesteringsslepet på infrastrukturen.

Regnskapet for 2008 er utarbeidet ut fra forutsetningen om fortsatt drift, og styret bekrefter at forutsetningen for dette er til stede.

31. des. 2008
02. april 2009

Ragnar Sjøgaard
Styremedlem

Tore Skjogen
Styrets nestleder

Svein Hovstad
Styremedlem

Torbjørn Løthe
Styremedlem

Eva Hagbe
Styremedlem

Inge Tomasgaard
Styremedlem

Jannette Abell
Styremedlem

Bernt Arnan Janssen
Administrerende direktør

Resultatregnskap 2008

Ruter konsern / Ruter egen drift

Ruter konsern		Ruters egen drift		
2007	2008	Noter	2008	2007
DRIFTSINNTEKTER OG DRIFTSKOSTNADER				
Driftsinntekter				
	4 521 274	Billett- og andre inntekter	1	4 455 440
0	4 521 274	Sum driftsinntekter		4 455 440
Driftskostnader				
	4 187 124	Tjenestekjøp og rutedrift	2	4 159 357
	79 181	Lønn og godtgjørelse	3	54 858
	20 112	Avskrivninger	4	13 885
	245 284	Annen driftskostnad	5	249 452
0	4 531 700	Sum driftskostnader		4 477 551
0	-10 426	Driftsresultat		-22 111
FINANSINNTEKTER OG FINANSKOSTNADER				
Finansinntekter				
382	26 096	Renteinntekter		24 817
	692	Annen finansinntekt		331
382	26 788	Sum finansinntekter		25 148
Finanskostnader				
	2 167	Rentekostnader		2 131
	1 171	Annen finanskostnad		747
0	3 338	Sum finanskostnader		2 878
382	23 450	Netto finansposter		22 270
382	13 024	Ordinært resultat før skatt		159
	4 057	Skatt på ordinært resultat		0
382	8 967	Resultat for regnskapsåret		159
OVERFØRINGER				
382	8 967	Overføringer til annen egenkapital		159
382	8 967	Sum overføringer		382

Balanse 2008

Ruter konsern / Ruter egen drift

Ruter konsern		Ruters egen drift		
01-01-08	31-12-08	Noter	31-12-08	01-01-08
EIENDELER				
ANLEGGSMIDLER				
2 390	3 137	Utsatt skattefordel	13	
7 743	6 195	Goodwill	4	
10 133	9 332	Sum immaterielle eiendeler		0
109 089	112 990	Driftsløsøre, inventar, kontorutstyr	4	79 706
109 089	112 990	Sum varige driftsmidler		79 706
145	167	Andre fordringer		
17 741	17 779	Investeringer i aksjer i datterselskap, tilknyttet selskap	6	38 278
17 886	17 946	Sum finansielle anleggsmidler		38 278
137 108	140 268	Sum anleggsmidler		117 984
OMLØPSMIDLER				
59 304	47 168	Kundefordringer	12	49 143
9 366	37 880	Tilgode offentlige avgifter		37 880
6	20	Diverse forskudd ansatte		13
153 084	158 116	Andre fordringer	7	152 839
221 760	243 184	Sum fordringer		239 875
386 877	353 434	Bankinnskudd og kontanter	8	318 300
386 877	353 434	Sum bankinnskudd, kontanter og lignende		318 300
608 637	596 618	Sum omløpsmidler		558 175
745 746	736 886	Sum eiendeler		676 159
				693 730

Balanse 2008

Ruter konsern / Ruter egen drift

Ruter konsern		Ruters egen drift		
01-01-08	31-12-08	Noter	31-12-08	01-01-08
EGENKAPITAL OG GJELD				
Egenkapital				
120	120		120	120
120	120		120	120
199 338	199 338		199 338	199 338
199 338	199 338		199 338	199 338
5 180	14 147		541	382
5 180	14 147		541	382
204 638	213 605		199 999	199 840
Gjeld				
46 056	42 956	10	37 416	41 817
28 000	28 664		0	
74 056	71 620		37 416	41 817
292 171	345 319		345 573	300 420
3 079	4 753			
2 830	3 057		2 406	2 045
5 097	2 853		1 421	4 000
147 788	67 022	11	60 687	129 522
16 087	28 658		28 658	16 087
467 052	451 662		438 744	452 073
745 746	736 886		676 159	693 730

Kontantstrømoppstilling 2008

Ruter konsern / Ruter egen drift

Ruter konsern		Ruters egen drift		
01-01-08	31-12-08		31-12-08	01-01-08
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter				
	14 523			159
	-2 909			
	383			383
	15 820			13 885
	19 651			18 710
	41 435			45 153
	-3 101			-4 401
	-30 778			-44 404
0	55 022		29 483	0
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter				
	-94 794			-93 974
	0			
	-7 626			-240
	-11 652			0
0	-114 072		-94 214	0
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter				
	25 606			25 606
	0			
	0			
	0			
0	25 606		25 606	0
0	-33 444		-39 125	0
	386 877			357 425
0	353 433		318 300	0

31. des. 2008
2. april 2009

Ragnar Sevåg, Styreleder
 Toril Skogen, Styrets nestleder
 Svein Færreliand, Styremedlem
 Terbjørn Letho, Styremedlem
 Eva Hagen, Styremedlem
 Jannette Abell, Styremedlem
 Inge Tarnås, Styremedlem
 Børn Bekker-Jensen, Administrerende direktør

Noter 2008

Regnskapsprinsipper

Ruter AS ble etablert som administrasjonsselskap for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus fra 1. januar 2008. Selskapet har ansvaret for å planlegge, bestille og markedsføre kollektivtilbudet i regionen, og er en sammenslåing av tidligere AS Oslo Sporveier og Stor-Oslo Lokaltrafikk as. Selskapet er 60 % eid av Oslo Kommune og 40 % av Akershus Fylkeskommune.

Årsregnskapet for Ruter As er satt opp i samsvar med regnskapslovens bestemmelser og god regnskapsskikk.

Driftsåret 2008 er i samsvar med disse prinsippene avsluttet ved at resultatet på kr 158.984,14 er ført mot Annen Egenkapital.

Alle tall er presentert i hele tusen kroner dersom ikke annet er nevnt.

Ordinære billettinntekter

Ordinære billettinntekter består av enkeltbilletter, enkeltreiser, dagsbilletter, periodebilletter og andre billettinntekter. Det vises til note 1.

Billettinntektene kommer i hovedsak inn gjennom tre hovedstrømmer; kommisjonærer (inkl. abonnementsalg), automater og operatører. Billettinntektene inntektsføres iht bruk.

Andre inntekter

Andre inntekter består av tilskudd fra Oslo kommune, Akershus fylkeskommune, prosjektinntekter og andre inntekter. Tilskuddene gjøres opp med 1/12 hver måned og inntektsføres når de mottas.

Prosjektinntekter og øremerkede tilskudd er inntekter vesentlig knyttet til Oslo-pakke 3, regionale pendellinjer samt andre tilskuddsytere og inntektsføres når kostnadene påløper.

Andre inntekter består i hovedsak av gebyrer, reklameinntekter, leieinntekter bussanlegg samt dekning av diverse påført kostnader gjennom året. Det vises til note 1.

Kjøp av transporttjenester

Kjøp av transporttjenester består i det vesentlige av kostnader til kjøring av buss, T-bane, trikk og båt. Disse utbetales iht kontrakt.

Hovedregel for vurdering og klassifisering av eiendeler og gjeld

Anleggsmidler vurderes til anskaffelseskost, men nedskrives til virkelig verdi ved verdifall som ikke forventes å være forbigående.

Omløpsmidler er eiendeler som knytter seg til varekretsløpet. Omløpsmidler vurderes til laveste verdi av anskaffelseskost og virkelig verdi.

Kortsiktig gjeld er gjeld som forfaller til betaling innen ett år. Kortsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på etableringstidspunktet.

Langsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på etableringstidspunktet.

Fordringer

Kundefordringer er oppført til pålydende etter fradrag for avsetning til forventet tap. Avsetning til tap gjøres på grunnlag av individuell vurdering av de enkelte fordringene. For fordringer direkte mot reisende gjøres en samlet vurdering.

Andre fordringer, både omløps- og anleggfordringer, er oppført til pålydende.

Prosjektmidler

De tilskudd Ruter mottar til dekning av kostnader ved spesielle prosjekter eller investeringer, blir det året tilskuddet mottas ført som ubenyttet tilskudd og gjeld i balansen. Pådratte kostnader knyttet til mottatte tilskudd motregnes fortløpende mot gjeldsforpliktelsen i balansen.

Varige driftsmidler

Varige driftsmidler er vurdert til anskaffelseskost etter fradrag for

avskrivninger. Driftsmidlene avskrives lineært over 3 – 10 år.

Pensjon

Selskapets pensjonsordning er en ytelsesplan. Ved beregning av pensjonskostnaden benyttes en lineær opptjeningsprofil basert på forventet sluttlønn. Planendringer amortiseres over forventet gjenværende opptjeningsstid.

Beregningene er basert på forutsetninger om diskonteringsrenter, framtidig regulering av lønn, pensjoner og ytelse fra folketrygden, framtidig avkastning på pensjonsmidler samt aktuariemessige forutsetninger om dødelighet og frivillig avgang osv. Endringer i forpliktelsen og pensjonsmidlene, som skyldes endringer i og avvik fra beregningsforutsetningene (estimatendringer og avvik), kostnadsføres når de oppstår. Pensjonsforpliktelsen og pensjonsmidlene er vurdert til virkelig verdi.

Skatteplikt

Ruter er unntatt fra alminnelig skatteplikt etter skatteloven § 2-32, 1. ledd. Selskapet har ikke erverv som formål og deler ikke ut økonomisk overskudd til sine eiere. Effektivisering og samordning av kollektivtilbudet i Oslo og Akershus er kjernevirksomheten til selskapet.

Datterselskapene Konsentra AS, Interoperabilitetstjenester AS, Oslo og Akershus Trafikkservice AS, Oslo Sporveier AS og Stor-Oslo Lokaltrafikk as er skattepliktige.

Skattekostnaden i konsernets resultatregnskap omfatter både periodens betalbare skatt og endring i utsatt skatt. Utsatt skatt er beregnet med 28 % på grunnlag av de midlertidige forskjeller som eksisterer mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier, samt skattemessig underskudd til framføring ved utgangen av regnskapsåret. Skatteøkende og skattereduserende midlertidige forskjeller som reverserer eller kan reversere i samme periode er

utlignet. Netto utsatt skattefordel balanseføres i den grad det er sannsynlig at denne kan bli nyttegjørt.

Kontantstrøm

Kontantstrømpoppstillingen er utarbeidet etter den indirekte metode. Kontanter og kontantekvivalenter omfatter kontanter, bankinnskudd og andre kortsiktige, likvide plasseringer.

Konsolideringsprinsipper

Konsernregnskapet omfatter morselskapet Ruter As og datterselskapene Konsentra AS, Interoperabilitetstjenester AS, Oslo og Akershus Trafikkservice AS, Oslo Sporveier AS og Stor-Oslo Lokaltrafikk AS.

Konsernregnskapet er utarbeidet som om konsernet var en økonomisk enhet. Transaksjoner og mellomværende mellom selskapene i konsernet er eliminert. Konsernregnskapet er utarbeidet etter ensartede prinsipper, ved at datterselskapene følger de samme regnskapsprinsipper som morselskapet.

Datterselskapene balanseføres i konsernregnskapet basert på morselskapets anskaffelseskost. Anskaffelseskost tilordnes identifiserbare eiendeler og gjeld i datterselskapene, som oppføres i konsernregnskapet til virkelig verdi på oppkjøpstidspunktet. Eventuell mer- eller mindreverdi ut over hva som kan henføres til identifiserbare eiendeler og gjeld balanseføres som goodwill. Merverdier i konsernregnskapet avskrives lineært over de oppkjøpte eiendelenes forventede levetid. Tilknyttet selskap er i konsernregnskapet presentert etter kostmetoden.

Datterselskap / tilknyttet selskap

Datterselskapene og tilknyttede selskaper vurderes etter kostmetoden i selskapsregnskapet. Investeringen er vurdert til anskaffelseskost for aksjene med mindre nedskrivning har vært nødvendig. Det er foretatt nedskrivning til virkelig verdi når verdifall skyldes årsaker

som ikke kan antas å være forbigående og det må anses nødvendig etter god regnskapsskikk. Nedskrivninger er reversert når grunnlaget for nedskrivning ikke lenger er til stede.

Utbytte og andre utdelinger er inntektsført samme år som det er avsatt i datterselskapet. Overstiger utbytteandel av tilbakeholdt resultat etter kjøpet, representerer den overskytende del tilbakebetaling av investert kapital, og utdelingene er fratrukket investeringens verdi i balansen.

1. Billett- og andre inntekter

Ruter 2008

Ruter Konsern		Ruters egen drift	
2007	2008	2008	2007
	664 062	Enkeltbilletter	664 062
	576 180	Enkeltreiser	576 180
	47 833	Dagsbilletter	47 833
	1 153 203	Periodebilletter	1 153 203
	-3 394	Andre billettinntekter	-3 394
0	2 437 884	Sum Ordinære billettinntekter	2 437 884
	51 284	Skolekort grunnskolen	51 284
	96 503	Skolekort videregående skole	96 503
	19	Andre billettinntekter	19
0	147 806	Sum andre billettinntekter	147 806
	1 201 865	Tilskudd Oslo kommune	1 201 865
	491 743	Tilskudd Akershus fylkeskommune	491 743
	16 333	Tilskudd andre	16 333
	18 400	Tilskudd Oslopakke 3 - Oslo	18 400
	66 600	Tilskudd Oslopakke 3 - Akershus	66 600
	139	Prosjektinntekter / øremerket tilskudd Oslo kommune	139
	12 942	Prosjektinntekter / øremerket tilskudd Akershus Fylkeskommune	12 942
0	1 808 022	Sum tilskudd og prosjektinntekter	1 808 022
	32 009	Gebyrinntekter snik	32 009
	7 409	Inntekter særavtaler	7 409
	6 070	Leieinntekter anlegg og diverse fra operatører	6 070
	82 073	Andre driftsrelaterede inntekter	16 239
0	127 562	Andre inntekter	61 728
0	4 521 274	Billett- og andre inntekter	4 455 440

Innkrevning av Oslopakke 2 midler

Oslopakke 2 er en plan for forsert utbygging av infrastruktur og innkjøp av materiell for kollektivtrafikken i Oslo- og Akershusregionen, og skal finansieres av staten, Oslo kommune, Akershus fylke og trafikantene. Ruter As krever inn, gjennom takstsystemet, en ekstraordinær trafikantbetaling pr. reise. Disse midlene skal finansiere deler av nytt T-banemateriell. For 2008 framgår innkrevde midler av tabellen under :

Oslopakke 2 midler til finansiering av nye T-banepogner i Oslo	90.600
Oslopakke 2 midler til finansiering av nye T-banepogner i Akershus	44.800

2. Tjenestekjøp og rutedrift

Ruter 2008

Ruter Konsern		Ruters egen drift	
2007	2008	2008	2007
	1 690 991	Tjenestekjøp buss	1 690 991
	1 015 721	Tjenestekjøp T-bane	1 015 721
	661 777	Tjenestekjøp sporvogn	661 777
	102 690	Tjenestekjøp båt	102 690
	112 016	Tjenestekjøp spesialskyss skole	112 016
	27 767	Oppdragskjøring	0
0	3 610 962	Kjøp av transporttjenester	3 583 195
	505 539	Takstvtaler tog	505 539
	10 859	Takstvtaler buss	10 859
	44 837	Brukerbetaling Oslopakker	44 837
0	561 235	Takstvtaler inkl. Oslopakker	561 235
0	14 926	Andre kostnader rutedrift	14 926
0	4 187 124	Tjenestekjøp og rutedrift	4 159 357

3. Lønn og godtgjørelse

Ruter 2008

Ruter Konsern		Ruters egen drift	
2007	2008	2008	2007
	59 407	Lønn	43 002
	-2 178	Refusjon av sykepenger	-1 453
	5 141	Pensjonskostnader	2 110
	10 331	Arbeidsgiveravgift	7 361
	6 480	Øvrige lønns- og personalkostnader	3 838
0	79 181	Sum lønn og godtgjørelse	54 858

Bortsett fra vanlige lønnsforskudd er det ikke gitt lån til ansatte

0	142	Gjennomsnittlig antall ansatte	85	0
---	-----	--------------------------------	----	---

Godtgjørelse til styret, administrerende direktør og revisor, tall i hele kr.

Godtgjørelse til styret, administrerende direktør og revisor, tall i hele kr.	
Utbetalte styrehonorar	1 226 801
Herav til dagens styre	625 125
Lønn administrerende direktør	1 368 906
Lovpålagt revisjon (ekskl. mva)	268 415
Skatterådgivning	62 730
Andre tjenester utenfor revisjonen	375 564
Herav rådgivning ifbm etablering av selskapet	314 500

Det er ikke gitt lån til administrerende direktør eller styrets medlemmer. Administrerende direktør har 6 mnd oppsigelsestid og rett til inntil 6 mnd etterlønn utover oppsigelsestiden. Administrerende direktør får dekket kostnader til hjemmekontor, avis, telefon og telekommunikasjon.

4. Driftsløsøre, inventar og kontorutstyr

Ruter 2008

	Tomter, bygn. eiendommer	Maskiner anlegg	Driftsløsøre Inventar Kontormaskiner	Totalt Ruter	Goodwill	Konsern
Anskaffelseskost 1.1.2008					7 743	67 743
Tilgang i året	2800	6914	119 043	128 757	0	130 701
Avgang i året			573	573	0	573
Akkumulerte avskr. 31.12.2008	257	1276	46 944	48 477	1 548	78 685
Balanseført verdi per 31.12.08	2543	5638	71 526	79 706	6 195	119 185

Årets avskrivninger	Totalt Ruter	Konsern
Tomter, bygninger eiendommer	257	1 126
Goodwill	0	1 549
Maskiner og anlegg	691	4 435
Driftsløsøre, inventar, kontormaskiner	12 936	13 001
Sum	13 885	20 112

Tomter og bygninger, biler og driftsløsøre/inventar samt elektronisk billetteringssystem avskrives lineært over 10 år, sanntidsinformasjonssystem avskrives lineært over 7 år, kontormaskiner over 3 år

Beregnet Goodwill på Konsernnivå	Konsern
Kostpris aksjer i Konsentra	15 000
Bokført EK 01.01.08	7 257
Goodwill 01.01.08	7 743
Avskrivninger 20 %	1 549
Bokført verdi 31.12	6 195

5. Annen driftskostnad

Ruter 2008

Ruter Konsern		Ruters egen drift	
2007	2008	2008	2007
	37 508	Provisjoner for billettsalg	37 508
	9 372	Rutetabeller, trafikkinformasjon og kart	9 372
	86 072	Salgstiltak og reklame	90 643
	11 309	Kostnader lokaler	8 994
	43 036	Konsulentbistand	50 813
	16 210	Tap på krav	16 210
	41 776	Diverse kostnader	35 911
0	245 284	Sum annen driftskostnad	249 452
			0

6. Investeringer i aksjer i datterselskap og tilknyttet selskap

Ruter 2008

	Eierandel	Pålydende	Antall eiet av Ruter	Bokført verdi
Datterselskap				
Oslo og Akershus Trafikkservice AS	71,43 %	100	9 187	4 693
Aksjer i Konsentra	100,00 %	5 000	1 000	15 000
Aksjer i Interoperabilitetstjenester	66,66 %	1 000	599	604
Aksjer i Stor-Oslo Lokaltrafikk	100,00 %	100	1 000	120
Aksjer i Tekågel Invest (Oslo Sporv.)	100,00 %	100	1 000	120
Tilknyttet selskap				
Aksjer i Trafikanten	46,00 %	100	348 225	17 740
Sum aksjer i andre selskaper				38 278

7. Andre fordringer

Ruter 2008

	2008
Periodiserte billettinntekter fra januar 2009 til desember 2008	145 988
Diverse periodiseringer	6 851
Sum andre fordringer	152 839

8. Bank

Ruter 2008

I posten inngår bundne bankinnskudd på skattetrekk- og depositumskonto som framgår av tabellen under :

Ruter Konsern		Ruters egen drift	
2007	2008	2008	2007
		Beløp i 1 000 kroner	
0	5 555	Bundne skattemidler	3 182
0	3 623	Husleiedepositum	3 623
			0

9. Egenkapital

Ruter 2008

Aksjonær	Aksjer	Pålydende	Bokført
Akershus fylkeskommune	480 stk.	100 kroner	48 000
Oslo kommune	720 stk.	100 kroner	72 000
Sum aksjekapital	1200 stk		120 000 kroner

Det er kun en aksjeklasse og alle aksjer har lik stemmerett.

	Ruter	Konsern
Egenkapital pr. 01.01.2008	199 840	204 638
Resultat 2008, majoritetens andel	159	8 993
Minoritetens andel av resultat		-26
Egenkapital per 31.12.2008	199 999	213 605
Minoritetens andel av egenkapitalen		3 039

10. Pensjonsforpliktelser

Ruter 2008

Selskapet har pensjonsordninger som omfatter i alt 83 personer. Ordningene gir rett til definerte framtidige ytelser. Disse er i hovedsak avhengig av antall opptjeningsår, lønnsnivå ved oppnådd pensjonsalder og størrelsen på ytelsene fra folketrygden. Forpliktelsene er dekket gjennom KLP (Kommunal Landspensjonskasse) og Storebrand og innbefatter AFP (Avtalefestet pensjon). Tallene innbefatter sikrede og usikrede forpliktelser. Selskapet er pliktig til å ha tjenestepensjonsordning iht lov om obligatorisk tjenestepensjon. Selskapet oppfyller kravene iht nevnte lov.

Ruter Konsern			Ruters egen drift	
01-01-08	31-12-08	Beløp i kroner	31-12-08	01-01-08
Netto pensjonskostnad				
8 474 134	8 417 164	Nåverdi av årets pensjonsopptjening	5 904 800	6 477 951
5 589 238	6 157 567	Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	5 471 347	5 041 611
14 063 372	14 574 731	Brutto pensjonskostnad	11 376 147	11 519 562
3 997 600	4 464 183	Forventet avkastning	4 026 877	3 459 147
434 385	727 453	Administrasjonskostnader	466 329	197 000
11 641 775	144 376	Resultatførte planavvik / estimatendringer	144 376	11 907 186
22 141 932	10 982 377	Netto pensjonskostnader før arbeidsgiveravgift	7 960 374	20 164 601
2 994 839	1 263 043	Arbeidsgiveravgift	1 102 052	2 678 612
25 136 771	12 245 420	Netto pensjonskostnader etter arbeidsgiveravgift	9 062 426	22 843 213
Netto pensjonsforpliktelse				
112 955 421	108 055 030	Opptjente pensjonsforpliktelser 31.12.	97 608 093	102 519 937
0		(inkl. beregnet effekt av framtidig lønnsregulering)		0
12 926 562	6 927 610	Beregnet forpliktelse ved planendring	6 927 610	12 926 562
125 881 983	114 982 640	Beregnet pensjonsforpliktelse 31.12.	104 535 703	115 446 499
73 011 218	79 146 476	Pensjonsmidler (til markedsverdi) 31.12.	71 155 588	65 870 703
5 632 133	4 719 994	Arbeidsgiveravgift	4 035 436	5 167 542
-12 446 878	0	Ikke resultatført estimatavvik	0	-12 926 562
0	2 398 977	Ikke resultatført planavvik/estimatendringer akkumulert	0	0
0	0	Resultatført aktuarielt tap	0	0
46 056 019	42 955 134	Netto pensjonsforpliktelse	37 415 550	41 816 776
Økonomiske forutsetninger				
0,0 %	5,3-5,8%	Diskonteringsrente	5,80 %	0,0 %
0,0 %	4-4,25%	Forventet lønnsreg./pensjonsøkn./G-reg.	4,00 %	0,0 %
0,0 %	5,5%-5,8 %	Forventet avkastning på fondsmidler	5,80 %	0,0 %

De aktuariemessige forutsetninger er basert på vanlige benyttede forutsetninger innen forsikring når det gjelder demografiske faktorer.

11. Annen kortsiktig gjeld

I tillegg til inntekter relatert til salg av transporttjenester til Oslo Kommune og Akershus Fylkeskommune har Ruter mottatt tilskudd til øremerkede oppgaver. Disse tilskuddene har investeringskarakter eller er bevilget til bestemte formål, og føres over balansen som en gjennomstrømning. Tilskuddene framgår av tabellen under.

	Ramme	Mottatt	Utbetalt	Ubenyttet pr. 31.12.08
BRA-midler				
Høystandard holdeplass forstadbane	9 000 000	9 000 000	8 100 000	900 000
Oppgradering adkomst Sørli	1 500 000	1 500 000	1 350 000	150 000
Innvendig display SL 95	500 000	500 000	0	500 000
Automatiske dører på T-banestasjonen	750 000	0	0	0
Utbedring avstand T-banevogn og plattform	2 200 000	0	0	0
Sikkerhetslinjer ved T-banestasjoner	600 000	0	0	0
Oppgr. trikkeholdeplasser Ekebergbanen	5 000 000	4 000 000	4 000 000	0
Varsellinjer ved trikkeholdeplasser	600 000	480 000	480 000	0
Lydannoseringsløsning for sanntidsskilt	750 000	0	0	0
SUM	20 900 000	15 480 000	13 930 000	1 550 000
Belønningsmidler				
Lilleakerbanen, oppgradering	46 000 000	46 000 000	41 400 000	4 600 000
Vedlh. stasjoner, knytestpunkt, vogner	8 000 000	8 000 000	6 000 000	2 000 000
Informasjonssystem T-banen (SIS)	33 000 000	33 000 000	23 000 000	10 000 000
Innfartsparkering Rosenholm	2 000 000	2 000 000	1 087 832	912 169
Regionale Pendellinjer	19 000 000	19 000 000	12 000 000	7 000 000
Stasjonsvedlikehold, pilotprosjekt	5 000 000	5 000 000	0	5 000 000
Regional Takstsamordning	8 000 000	8 000 000	4 114 373	3 885 627
Gjenstående fra 2006 - Stambuss				257 166
SUM	121 000 000	121 000 000	87 602 205	33 654 962
Oslo Kommune				
Briskebyveien og Holtegata	21 000 000	21 000 000	17 346 000	3 654 000
Trikk - akutte reoperasjoner 2007	10 000 000	10 000 000	8 254 000	1 746 000
Reguleringsplan Skovveien	1 000 000	1 000 000	1 080 110	-80 110
HyNor	300 000	300 000	201 000	99 000
Tryvannsbanen	1 000 000	1 000 000	978 550	21 450
Miljøvennlig transport i Groruddalen	2 000 000	2 000 000	1 729 331	270 669
T-bane Bjørndal/Alnabanan	1 998 000	1 998 000	0	1 998 000
Samferdselsetaten				
Oppgradering holdeplasser	200 000	200 000	0	200 000
Lilleakerbanen - funksjonshemmede				
SUM	37 498 000	37 498 000	29 588 991	7 909 009
Totalt tilskudd til øremerkede oppgaver ført over balansen	179 398 000	173 978 000	131 121 196	43 113 970
Balanseført rest av tilskudd til sanntidsinformasjonssystem fra Akershus Fylkeskommune				4 494 345
Balanseført tilskudd til prosjekt Hynor fra Oslo Kommune				4 999 984
Balanseført tillskudd Prosam fra Statens Vegvesen Vegdirektoratet				350 400
Skyldige inndrevne Oslopakke-2 midler til Akershus Fylkeskommune				2 431 000
Skyldig opptjente feriepenger				4 641 057
Skyldig arbeidsgiveravgift av opptjente feriepenger				656 224
Sum annen kortsiktig gjeld				60 686 980

12. Konsernmellomværende

Ruter Konsern	Ruters egen drift	
	2008	2007
Fordringer mot datterselskap		
Kundefordringer	3 912	0
Gjeld til datterselskap		
Leverandørgjeld	0	0

13. Skatter

Ruter Konsern	Ruters egen drift				
	2007	2008	Beløp i hele kroner	2008	2007
Årets skattekostnad fordeler seg på:					
	0	4 803 102	Betalbar skatt		
	0	-747 400	Endring i utsatt skatt		
	0	4 055 702	Sum skattekostnad	0	0

Beregning av årets skattegrunnlag:					
	0	14 409 243	Resultat før skattekostnad		
	0	75 415	Permanente forskjeller		
	0	2 669 284	Endring i midlertidige forskjeller med effekt på skattegrunlaget		
	0	17 153 942	Grunnlag for betalbar skatt	0	0

Oversikt over midlertidige forskjeller:					
	0	-5 667 087	Anleggsmidler		
	0	-5 539 585	Pensjoner		
	0	-11 206 672	Grunnlag for utsatt skatt/skattefordel	0	0
	0	-3 137 868	Utsatt skatt/skattefordel i regnskapet	0	0

Konsernets skattekostnad utgjør ikke 28 % av resultat før skatter som en følge av at resultatet i morselskapet Ruter er skattefritt. Konsernets skattekostnad utgjør således skattekostnaden i datterselskapene.

14. Nærstående parter

Oslo kommune

Oslo kommune eier 60 % av aksjene i Ruter AS. Ruter har i 2008 gjennomført salg av transporttjenester til Oslo kommune for NOK 1.201.865.013 Dette utgjør driftstilskudd og tilskudd til øremerkede oppgaver som tas over driften.

Driftstilskuddet gjøres opp med 1/12 hver måned og inntektsføres når det mottas mens tilskudd til øremerkede oppgaver

inntektsføres med like andeler iht når de er mottatt i året.

Akershus fylkeskommune

Akershus fylkeskommune eier 40 % av aksjene i Ruter AS. Ruter har i 2008 gjennomført salg av transporttjenester til Akershus fylkeskommune for NOK 491.743.310 som utgjør driftstilskudd og tilskudd til øremerkede oppgaver som tas over driften. Driftstilskuddet gjøres opp med 1/12 hver måned og inntektsføres når det mottas mens tilskuddet til øremerkede oppgaver inntektsføres med like andeler iht når de er mottatt i året.

Kollektivtransportproduksjon AS (KTP AS)

KTP AS er 100 % eiet av Oslo kommune og står for den utførende delen av kollektivtilbudet for trikk, T-bane og buss. Ruter AS har kjøpekontrakter med Oslo Sporvognsdrift, Oslo T-banedrift og Unibuss AS. I tillegg inngås kontrakter knyttet til mottatte tilskudd til øremerkede formål. Det vises til note 11 for en opplisting av hva disse tilskuddene har gått til.

I tillegg foreligger det en avtale om overdragelse av nytt billett- og betalingssystem mellom Ruter AS og KTP AS.

15. Balansen og sammenligningstall

Ruter AS overtok balansen i Stor-Oslo Lokaltrafikk AS og AS Oslo Sporveier fra 01.01.2008

Balansen ble overdratt etter prinsipp for virkelig verdi og det er denne balansen som er brukt som sammenligningstall.



BDO Noraudit Oslo DA
198a Akershus, Marhaugenveien 45
Postboks 1704 TNS
N-0121 Oslo
Telefon: +47 22 11 31 35
Faks: +47 21 11 31 31
98093606@bdo.no
www.bdo.no/oslo

Til generalforsamlingen i
Ruter AS

REVISJONSBERETNING FOR 2008

Vi har revidert årsregnskapet for Ruter AS for regnskapsåret 2008, som viser et overskudd på kr 159 000 for morselskapet og et overskudd på kr 8 967 000 for konsernet. Vi har også revidert opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til anvendelse av overskuddet. Årsregnskapet består av selskapsregnskap og konsernregnskap. Selskapsregnskapet består av resultatregnskap, balanse, kontantstrømoppstilling og noteopplysninger. Konsernregnskapet består av resultatregnskap, balanse, kontantstrømoppstilling og noteopplysninger. Regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge er anvendt ved utarbeidelsen av regnskapet. Årsregnskapet og årsberetningen er avgitt av selskapets styre og administrerende direktør. Vår oppgave er å uttale oss om årsregnskapet og øvrige forhold i henhold til revisorlovens krav.

Vi har utført revisjonen i samsvar med lov, forskrift og god revisjonskikk i Norge, herunder revisjonsstandarder vedtatt av Den norske Revisorforening. Revisjonsstandardene krever at vi planlegger og utfører revisjonen for å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon. Revisjon omfatter kontroll av utvalgte deler av materialet som underbygger informasjonen i årsregnskapet, vurdering av de benyttede regnskapsprinsipper og vesentlige regnskapsestimater, samt vurdering av innholdet i og presentasjonen av årsregnskapet. I den grad det følger av god revisjonskikk, omfatter revisjon også en gjennomgåelse av selskapets formuesforvaltning og regnskaps- og intern kontroll-systemer. Vi mener at vår revisjon gir et forsvarlig grunnlag for vår uttalelse.

Vi mener at

- Årsregnskapet er avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettviseende bilde av selskapets og konsernets økonomiske stilling 31. desember 2008 og av resultatet og kontantstrømmene i regnskapsåret i overensstemmelse med god regnskapsskikk i Norge
- Ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god bokføringskikk i Norge
- opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til anvendelse av overskuddet er konsistente med årsregnskapet og er i samsvar med lov og forskrifter.

Oslo, 2. april 2009
BDO Noraudit Oslo DA

Øyvind Hjemland
statsautorisert revisor

Revisjonsstandarder: PO-471 2008 R21 NIVA, utarbeid av BDO Norge Revisjonsforening. BDO Noraudit TNS Akershusveien 45
NO-0121 Oslo
Tlf: +47 22 11 31 35
Faks: +47 21 11 31 31