

Årsrapport 2009

Innhold

1. Innledning	6
2. Sammendrag	7
3. Trafikk- og markedsutvikling	8
4. Kvalitet og sikkerhet	11
5. Rutetilbud	17
6. Kontrakter og avtaler	18
7. Salg og markedsføring	19
8. Nøkkeltall	24
9. Miljø	31
10. Utvikling	34
11. Styring av kollektivtrafikken i Oslo og Akershus	39
12. Organisasjon og ledelse	40
13. Økonomi	42
14. Styrets beretning	44
15. Regnskap, noter og revisors beretning	46

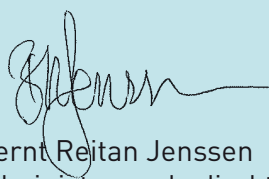
1. Innledning

God kollektivtrafikk vil i enda større grad være en nøkkelfaktor for et velfungerende samfunn i Oslo og Akershus i fremtiden. Vi ser at satsing på kollektivtrafikk er den mest effektive løsningen for å unngå kø, kaos og miljømessige belastninger lokalt og globalt. Kollektivtrafikken dekker i dag 29 prosent av persontransporten i de to fylkene Ruter betjener – i Oslo hele 42 prosent – men bare seks prosent av de samlede utslippene fra persontransporten kan tilskrives kollektivtrafikken. Ved fortsatt målrettet satsing vil kollektivtrafikkens bidrag til å nå viktige samfunns mål øke ytterligere.

Både i Oslo og Akershus er det stor politisk vilje til å satse på kollektivtrafikken. Viktige forbedringer er gjennomført og kundetilstrømningen øker, samtidig som det registreres en nedgang i bilbruken. Buss, T-bane og trikk tar markedsandeler fra bilen. Men fortsatt er det et stort behov for kvalitetsforbedringer, særlig når det gjelder punktlighet og forutsigbarhet.

I den strategiske kollektivtrafikkplanen K2010 trekker Ruter frem de betydelige utfordringene og de spennende mulighetene hovedstadsområdet står overfor de kommende årene. En sannsynlig doubling av folketallet på femti år krever helt nye grep i areal- og transportplanleggingen for å sikre bærekraftige løsninger, der kollektivtransporten tar det vesentlige av veksten i motorisert transport.

Politiske og faglige reaksjoner på K2010 viser en raskt voksende etterspørsel etter mer langsiktige analyser og reell samordning av areal- og transportplanlegging. Dette er helt nødvendig for at kollektivtrafikken skal kunne bidra som målsatt, og for at kommende tunge investeringer i ny infrastruktur skal kunne utnyttes best mulig.



Bernt Reitan Jenssen
Administrerende direktør

2. Sammendrag

Ruter As er et administrasjonsselskap som planlegger, bestiller og markedsfører kollektivtrafikk tjenester i Oslo og Akershus. Med Ruter har Oslo kommune og Akershus fylkeskommune 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.

Økende reisetall i Oslo, stabilt i Akershus

I 2009 ble det registrert 252 millioner påstigninger på T-bane, buss, trikk, tog og båt i hele Ruters trafikkområde – en økning på 4,1 % fra året før. Veksten er skjedd i Oslo, der økningen lokalt var på 5,3 %. I Akershus har nivået vært stabilt de to siste årene.

Størst vekst for buss og trikk

Det er bussene som med 106 millioner påstigninger har flest reisende i Ruters trafikkområde. Deretter følger T-bane med 74 millioner, trikk 43 millioner og NSB-tog med 26 millioner. Den største prosentvise økningen hadde trikk (+7,7 %) og buss (+5,9 %). T-bane hadde i 2009 en økning på 2 %.

Økonomi

Ruter har ikke som formål å skaffe eierne økonomisk vinning, men skal bidra til at Oslo kommune og Akershus fylkeskommune når sine mål for samferdselspolitikken. Etter en omsetning i 2009 på 4 890 MNOK ble resultatet i morselskapet 1 MNOK.

Av Ruters samlede omsetning utgjorde billettinntektene 53 %. Salg av tjenester til Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, sammen med bidrag fra Oslopakke 3 utgjorde 45 %. Offentlig kjøp av transporttjenester er på et historisk høyt nivå, men fortsatt gjenstår utfordringer knyttet til et stort investeringsetterlep.

3. Trafikk- og markedsutvikling

TRAFIKKUTVIKLING

	SUM RUTER			OSLO			AKERSHUS		
	2008	2009	Endring i %	2008	2009	Endring i %	2008	2009	Endring i %
Buss	100	106	5,9 %	69	74	8,0 %	31	32	1,1 %
T-bane	73	74	2,0 %	73	74	2,0 %			*)
Trikk	40	43	7,7 %	40	43	7,7 %			*)
Tog	26	26	-1,6 %	5,2	5,1	-1,8 %	21	21	-1,5 %
Båt	3,9	3,7	-3,8 %	1,0	1,0	-6,2 %	2,9	2,8	-3,0 %
Sum	242	252	4,1 %	187	197	5,3 %	55	55	-0,1 %

*) Trafikktall for T-bane og trikk er ikke fordelt på Oslo og Akershus, men registrert under Oslo. T-banen har 3 stasjoner i Akershus. Trikken hadde inntil 16. februar 5 stoppesteder i Akershus.

De senere års trafikkvekst fortsatte i Oslo (+5,3 %), mens trafikken var stabil i Akershus (-0,1 %) i 2009. Etter en gjennomsnittlig vekst innenfor Ruters trafikkområde på 4,1 % ble antall påstigninger beregnet til hele 252 millioner. Buss, T-bane og trikk har trafikkvekst, mens tog og båt har trafikknedgang fra 2008 til 2009.

Bussen har i sum flest passasjerer – i alt 106 millioner påstigninger, hvorav 74 millioner i Oslo; like mange som T-banen. Økningen for bussen i Oslo var på 5 millioner (8 %). I Akershus økte busstrafikken med ca 1 million (1,1 %).

Antall påstigninger på T-banen økte i 2009 med ca 1 million (2 %). Trikken hadde 43 millioner påstigninger, 3 millioner (7,7 %) mer enn året før. Båtene hadde 3,7 millioner påstigninger i 2009, hvorav 1 million i Oslo.

NSBs togtrafikk benytter Ruters priser og billetter i Oslo og Akershus etter avtale. Innenfor Ruters trafikkområde var det ca 26 millioner togreiser i 2009, en liten nedgang (-1,6 %) sammenlignet med 2008. De fleste togreisene, 21 millioner, skjer til, fra og i Akershus.



MARKEDSUTVIKLING

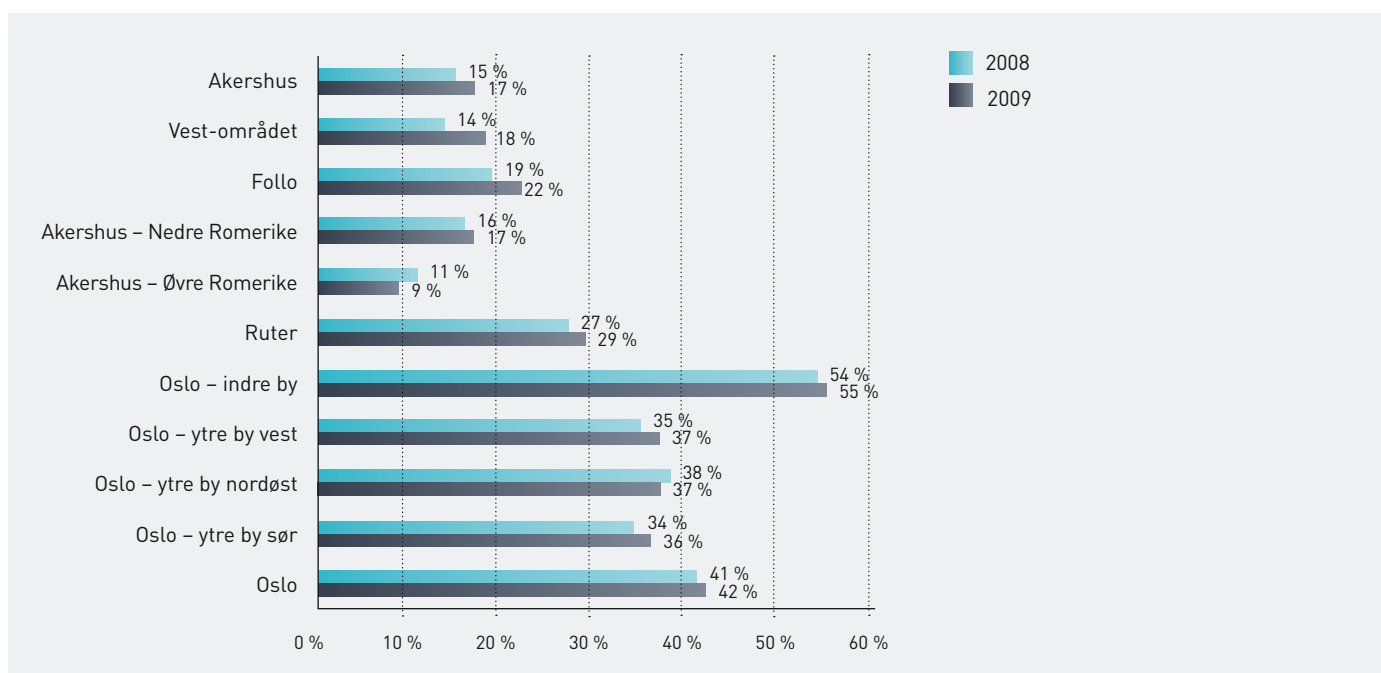
Oslo og Akershus hadde ved utgangen av 2009 ca 1,1 mill innbyggere og anslagsvis 660 000 arbeidsplasser. Befolkningsveksten for denne regionen var dette året om lag 3 %.

Kollektivtrafikkens marked og rolle er svært varierende i regionen. I rushtiden er kollektivtrafikken dominerende til og fra Oslo sentrum, med en markedsandel på nærmere 80 %, og dermed helt avgjørende for byområdets funksjonsdyktighet og miljø. I indre by i Oslo er det

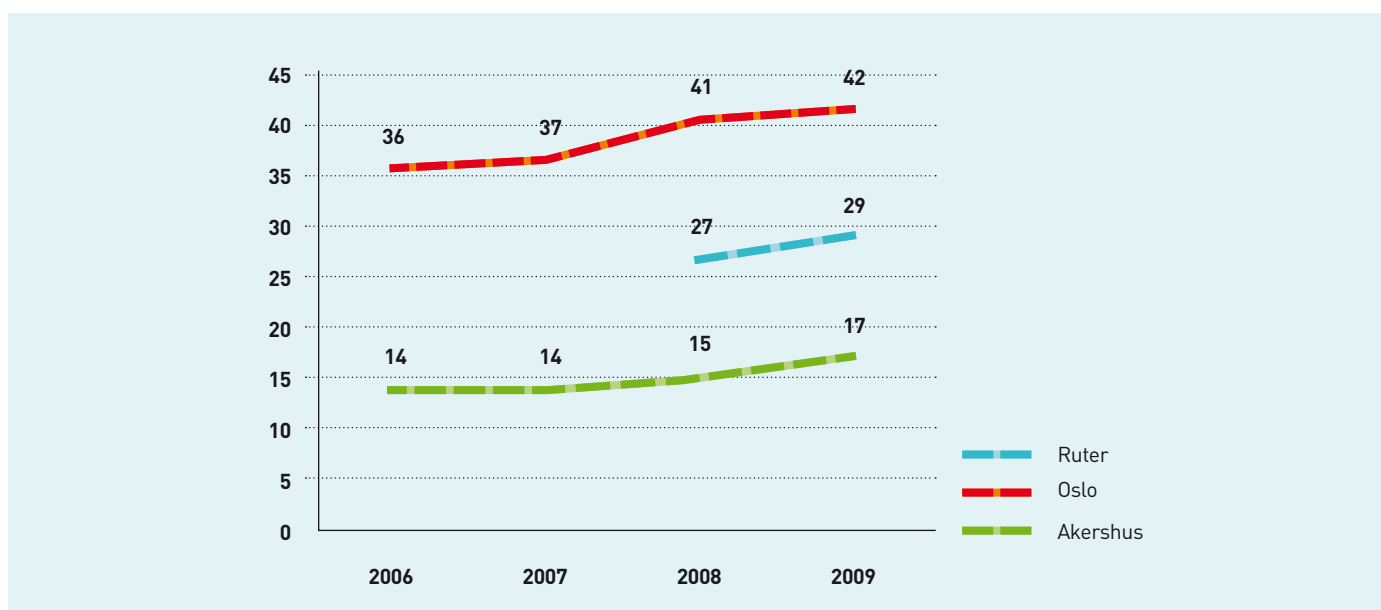
bare drøyt halvparten av husstandene som disponerer bil, og kollektivtrafikken er tilsvarende høy. Kollektivtrafikkens markedsandel synker jo lenger ut i regionen man kommer, og i områder med lav befolkningstetthet.

Utviklingen med vekst i kollektivtrafikkens markedsandeler fortsatte også i 2009. Markedsandelene er beregnet med utgangspunkt i intervjuer blant befolkningen og har derfor en statistisk usikkerhet på 1-2 prosentpoeng.

Kollektivreisenes andel av all motorisert trafikk, områder i Oslo og Akershus



Kollektivreisenes andel av all motorisert trafikk, historisk utvikling



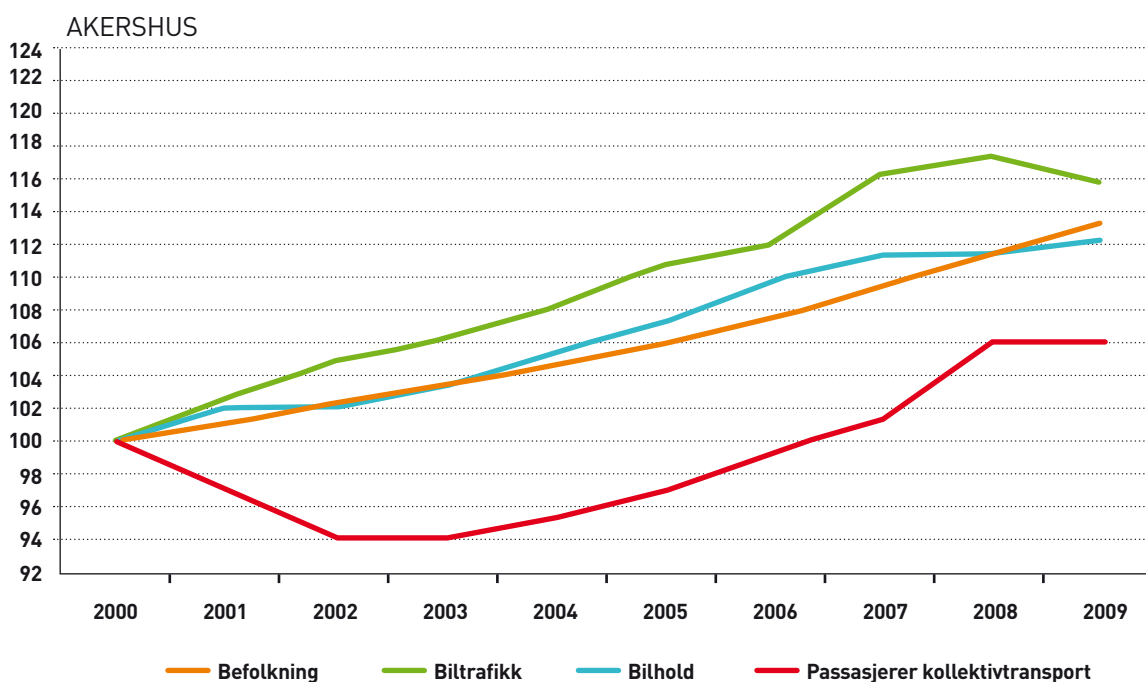
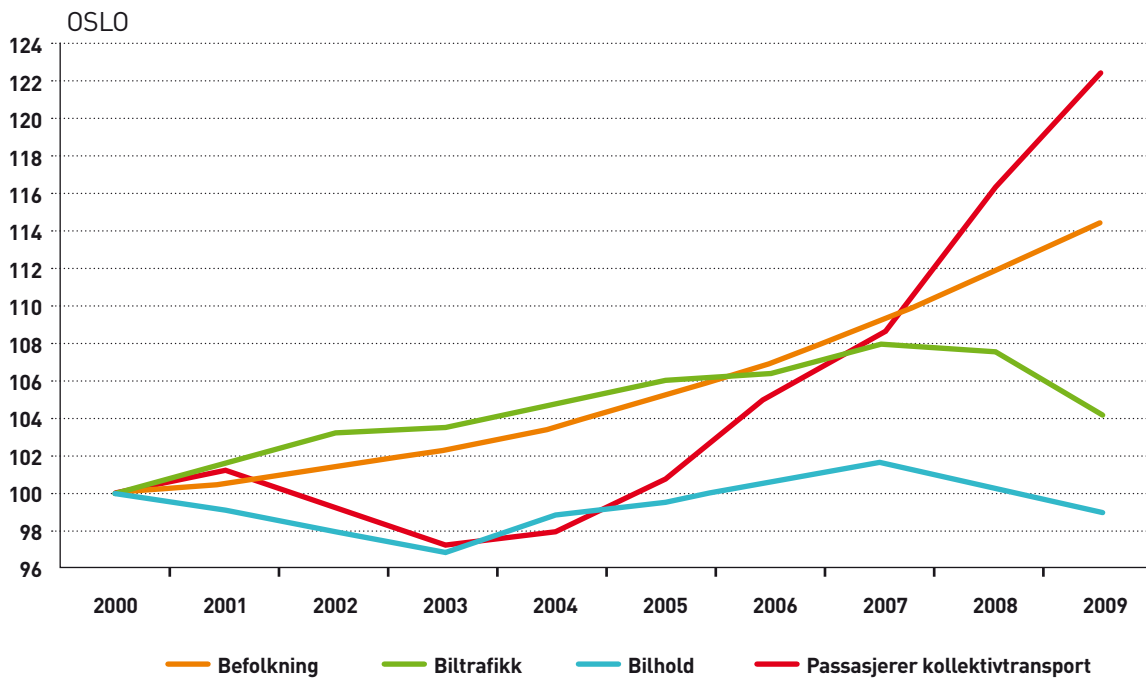
Det er særlig to forhold som bidrar til å styrke kollektivtrafikkens markedsandel:

- Veksten i kollektivtrafikken er høyere enn befolkningsveksten.
- Nedgang i biltrafikken både i Oslo (-2,9 %) og Akershus (-1,3 %).

(Kilde: Statens vegvesens vegtrafikkindeks)

I Akershus øker den kollektive markedsandelen, selv med nullvekst i antall kollektivreiser. Sett i sammenheng med befolkningsvekst og reduksjon i biltrafikken, kan dette tyde på at det totale trafikkvolumet i Akershus har gått noe ned.

Relativ utvikling for befolkning, biltrafikk, passasjerer kollektivtransport og bilhold



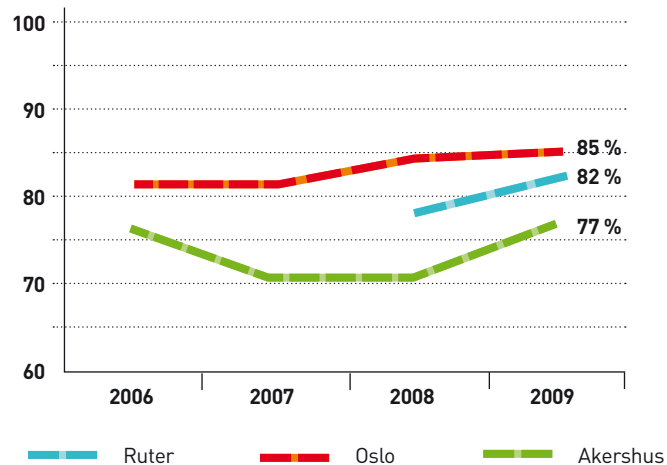
4. Kvalitet og sikkerhet

KJENNSKAP OG OMDØMME

Omdømme- og kundetilfredshetsdata hentes fra Ruters markedsinformasjonssystem (MIS), som er basert på regelmessige telefonintervjuer blant befolkningen i Oslo og Akershus intervjuet. Omdømmetallet viser andelen som har svart "Ganske godt" eller "Svært godt" på spørsmålet: "Hvilket generelt inntrykk har du av Ruter?"

Ruters omdømmetall for 2009 er 82 %. Dette er en økning på 5 prosentpoeng i forhold til fjoråret. Ruters omdømme er høyest i Oslo, med 85 %, mens målinger i Akershus viser 77 %. Det er imidlertid i Akershus forbedringen er størst, med en vekst på 6 prosentpoeng sammenlignet med fjoråret.

Ruters omdømme



Omdømmetall for Ruter i 2009 er

82 %



KUNDETILFREDSHET – TELEFONINTERVJU

Telefonintervjuene omhandler også en rekke kvalitetselementer knyttet til kollektivtilbudet. Tabellen viser prosentvis tilfredshet med disse kvalitetselementene.

	RUTER		OSLO		AKERSHUS	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008
Antall avganger	68 %	65 %	79 %	74 %	55 %	54 %
Punktlighet	61 %	57 %	63 %	58 %	59 %	56 %
Muligheter for sitteplasser	68 %	69 %	62 %	63 %	75 %	76 %
Komfort	74 %	71 %	73 %	69 %	75 %	74 %
Informasjon om forsinkelser	44 %	38 %	44 %	38 %		46 %
Prisen på kollektivreisen	36 %	33 %	45 %	40 %	24 %	24 %

Kvalitetselementer som viser økt kundetilfredshet

- Antall avganger
- Punktlighet
- Transportmiddelets komfort
- Informasjon om forsinkelser på holdeplass/stasjon
- Pris

Økningen i kundenes tilfredshet med disse kvalitetselementene er størst i Oslo. Dette antas å være en effekt av høy frekvens, flere nye T-banvogner, bedre utbygd sanntidsinformasjon på holdeplasser og redusert pris på månedskortet.

Befolkningen i Oslo er også mer tilfreds med punktligheten, noe som ikke samsvarer med faktiske punktlighetsmålinger, men økt frekvens og mer sanntidsinformasjon kan ha bidratt til at opplevelsen av punktlighet øker.

Utviklingen for de enkelte kvalitetselementene har ikke vært like stor i Akershus, men befolkningen synes å være noe mer fornøyd med punktligheten. Dette er et viktig kvalitetselement, og antagelig en faktor bak Ruters bedre omdømme i Akershus. Tilfredshet med kvalitetselementer som antall avganger, punktlighet og pris er lavere i Akershus enn i Oslo, mens tilfredshet med tilbudt kapasitet – i praksis muligheten for å få sitteplass – ligger betydelig over resultatet i Oslo.



KUNDETILFREDSHET – INTERVJU OM BORD

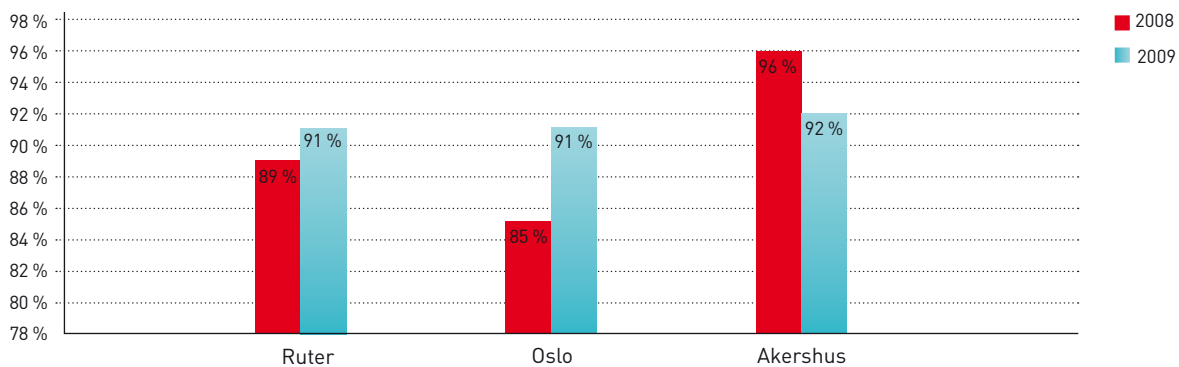
I 2009 ble det gjennomført over 30 000 personlige intervjuer av kunder om bord i Ruters transportmidler. Totaltilfredsheten uttrykkes ved den andelen som har svart "Ganske fornøyd" eller "Meget fornøyd" på spørsmålet "Alt i alt, hvor fornøyd var du med denne reisen?"

Resultatet for 2009 viser at 91 % av Ruters kunder er tilfreds med reisen, en økning på 2 prosentpoeng fra 2008. Kundetilfredsheten i Oslo har i løpet av 2009 økt fra 85 % til 91 %. Akershus-kundenes tilfredshet har gått noe tilbake, fra 96 % i 2008 til 92 % i 2009.

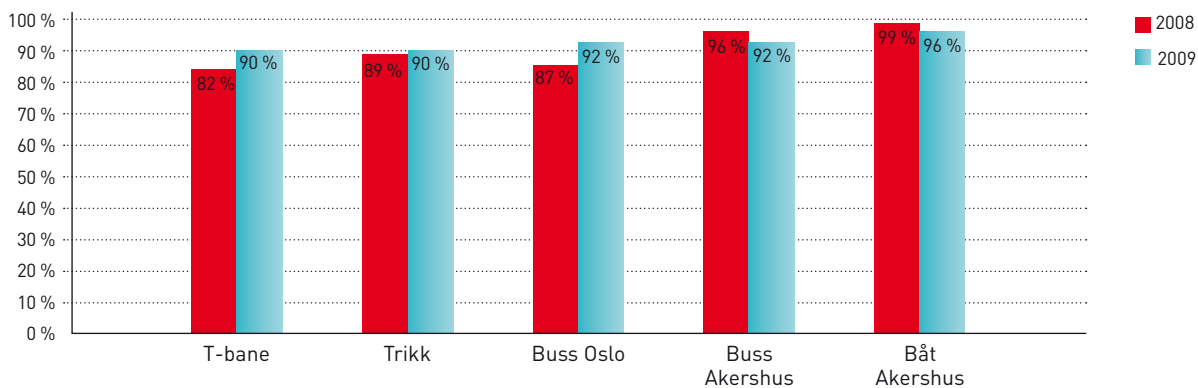
Den mest positive utviklingen er målt blant de reisende på T-bane, med en økning på 8 prosentpoeng. Her er nye tog og innføring av sanntidsinformasjon på stasjonene viktige årsaksfaktorer.

Også for buss i Oslo er det registrert en positiv utvikling i kundetilfredsheten. For buss og båt i Akershus viser målingene en nedgang i kundetilfredshet, men her er nivået likevel høyt, med resultater over 90 %.

Kundetilfredshet, samlet



Kundetilfredshet, ulike driftsarter



BEST-SAMARBEIDET

Benchmarking in **E**uropean **S**ervice of public **T**ransport (BEST) er et samarbeid mellom europeiske byer for sammenligning og oppfølging av innbyggernes tilfredshet med kollektivtrafikken. BEST-prosjektet gir Ruter mulighet til å sammenligne kollektivtrafikken i Oslo og Akershus med andre byområder i Europa og lære av mulige rollemodeller.

Aktive deltakere i BEST var i 2009 kollektivtraffikselskapene i Helsingfors, København, Oslo, Stockholm, Genève og Wien. I tillegg har flere byer meldt sin interesse for å følge arbeidet, selv om de for tiden ikke deltar selv i undersøkelsen.

Oslo-området har hatt en klart positiv utvikling i innbyggernes tilfredshet siden 2001, til tross for en negativ kurveknekk i 2008. Dette samsvarer med Ruters egne målinger.

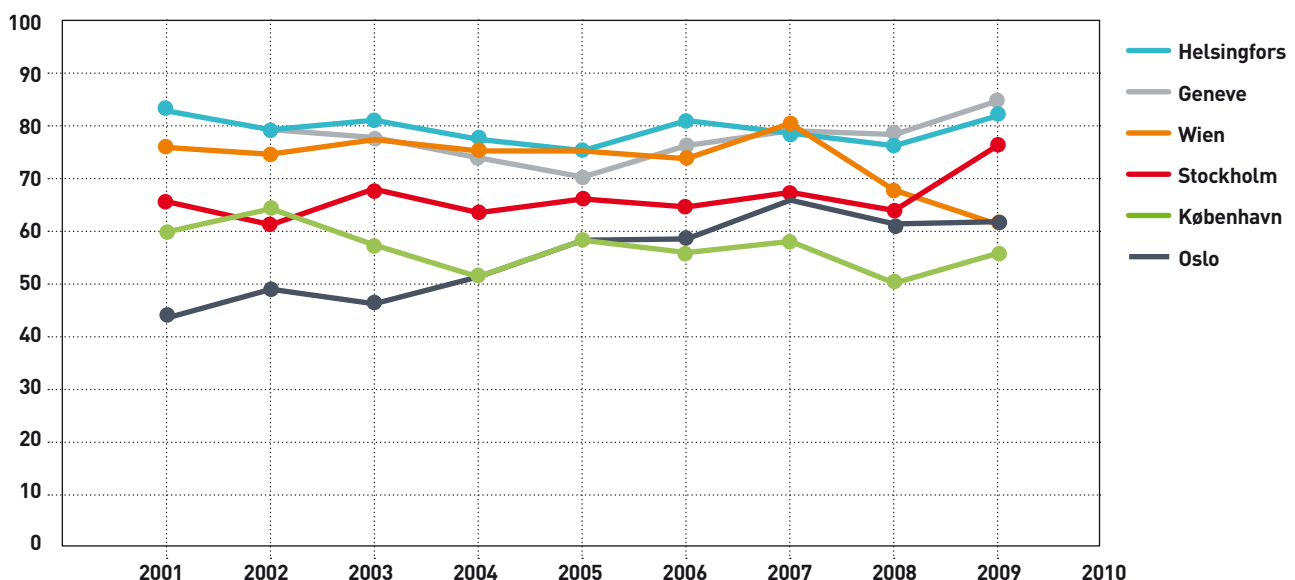
Ruter har best resultat på områdene "samfunnsmessig omdømme" og "trygghet og sikkerhet". Oslo og Akershus kommer relativt sett dårligst ut på områdene punktlighet og valuta for pengene.

Resultatoversikt

	WIEN	HELSINGFORS	GENEVE	STOCKHOLM	OSLO	KØBENHAVN
Tilfredshet	61	82	84	76	62	56
Kollektivtilbudet	68	68	71	63	57	54
Punktlighet	65	68	76	50	39	43
Informasjon	61	52	75	52	46	46
Personalets opptreden	60	58	78	58	71	68
Trygghet og sikkerhet	72	74	79	70	82	68
Komfort	61	62	71	59	53	58
Kollektivtraffikkens rolle i samfunnet	84	89	90	86	88	73
Valuta for pengene	40	51	40	36	38	28
Lojalitet	65	81	75	63	61	47

Resultater per indeks og by. (Skala fra 0 – 100 med fargekoder, mørk rød svakest resultat, mørk grønn beste resultat).

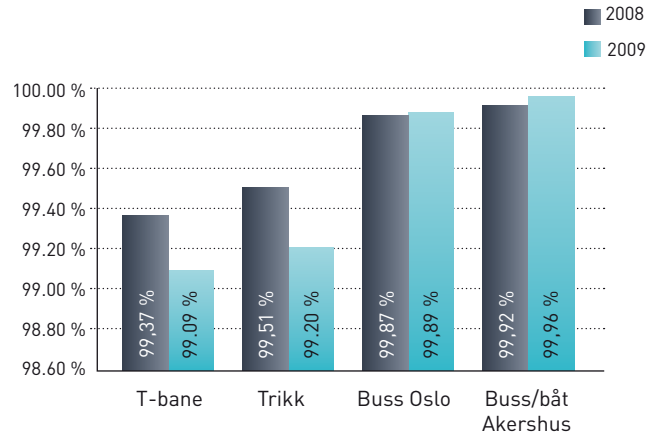
Utviklingstendenser



REGULARITET

Regularitetsprosenten på 99,98 % viser hvor stor andel av Ruters planlagte avganger som faktisk blir kjørt. Høyest regularitet har buss med 99,9 %. Lavest ligger T-bane med 99,09 %. Nedgangen i 2009 skyldes i hovedsak driftsproblemer i vinter- og høstsesongen, samt svikt knyttet til T-banens tekniske infrastruktur.

Nær én prosent innstilte avganger vil dessverre ramme flere hundre tusen reisende årlig. En rimelig fast T-banebruker vil oppleve én innstilling omtrent hver sjette uke. Ruter samarbeider med operatørene for kvalitetstiltak for å forbedre regulariteten.



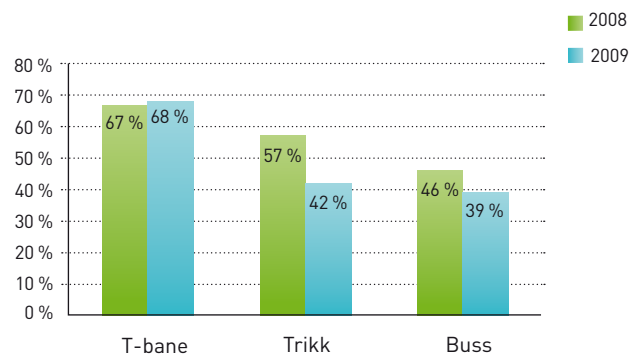
PUNKTLIGHET

Punktlighet 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. Punktlighetsmålingene foretas foreløpig ved Jernbanetorget i rushtidene, og omfatter kun de linjene som passerer dette sentrale knutepunktet.

Punktligheten for kollektivtrafikken er for lav, og for buss og trikk er den betydelig lavere i 2009 enn i 2008. Både buss og trikk har i Oslo sentrum vært sterkt berørt av ombyggingsprosjekter på Jernbanetorget, Carl Berners plass og i Grensen. Dette har forverret de punktlighetsproblemene som generelt har vært knyttet til kjøring i gater med mye trafikk og dårlig fremkommelighet.

For T-bane er årsakene til nedsatt punktlighet mer komplekse, men det er åpenbart at nedslitt infrastruktur er én viktig faktor. Forventninger om bedre punktlighet

i 2009 på grunn av en større andel nye T-banvogner, er ikke fullt ut innfridd, blant annet på grunn av redusert kjørehastighet i løvfallsperioden og en vinter med mye snø. I tillegg har økning av antall avganger på linjenettet gjort driften mer sårbar.





KONTRAKTSOPPFØLGING – INSENTIVER

Ruter hadde insentivavtaler med alle operatørselskapene i 2009. Insentiver skal oppmuntre operatørene til å satse på økt kvalitet.

Bonus/malus-avtaler utgjør 2,5 % – 5 % av kontraktssummen. Avregning av bonus eller malus er avhengig av om resultatene på enkelte kvalitetselementer ligger over eller under et avtalt 0-nivå. Kvalitetselementer som ligger inne i avtalene, er knyttet til:

- Kundens tilfredshet med reisen
- Regularitet og punktlighet
- Strøkenhet

For 2009 er det utbetalt om lag 37 millioner kr i bonus. Dette er en økning på 14 mill kr i forhold til året før. Økningen kommer dels av kvalitetsforbedringer på operatørens leveranse, dels av nye incitamentskontrakter på trikk og T-bane for hele året og mer bruk av incitamentsavtaler i Akershus.

Ruter gjennomførte i 2009 et utredningsarbeid for å kartlegge hvilke insentiver som best bidrar til å nå felles mål i samarbeid med operatørene. Dette arbeidet vil bli lagt til grunn for videre utvikling av insentivavtalene.

TRAFIKKSIKKERHET

En person mistet livet og én ble alvorlig skadd i ulykker knyttet til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus i 2009. Tilsvarende resultater for 2008 var én død og fem alvorlig skadde.

Dødsulykken skjedde på Ryen stasjon, ved at en person falt mellom to vogner på et T-banetog i fart.

En annen person ble alvorlig skadd da vedkommende lente seg mot vognsiden på en trikk og falt idet trikken startet.

5. Rutetilbud

Viktige tilbudsendringer gjennomført i 2009:

- Linje 13 forkortet til Lilleaker på grunn av anleggsarbeider mellom Øraker og Bekkestua (16. februar).
- Gjenåpning av Jernbanetorget som kollektivtrasé og knutepunkt for trikk og bybusser (26. april).
- Omlegging av alle gjenværende regionbusslinjer på søndre kollektivstreng (Prinsens gate/Tollbugata – Stortingsgata) til Ring 1 (26. april).
- Etablering av ny regionbusslinje 853 Kløfta – Jessheim – Gardermoen i korrespondanse med tog (26. april).
- Forbedret kveldstilbud på T-banenettet i skolenes sommerferie (20. juni).
- Nye båter i Nesodden-sambandet (1. juli).
- Omfattende fornyelse av bussparken på Romerike (1. juli).
- Omlegging av rutetilbudet til kommunene Aurskog-Høland og Fet (18. oktober).
- Linje 25 ble forlenget fra Karihaugen til Lørenskog stasjon (18. oktober).

TRAFIKKAVVIKLING

Den snørike vinteren medførte i perioder betydelige driftsproblemer, særlig på T-banenettet.

Trafikkavviklingen og punktligheten påvirkes negativt av ulike anleggsarbeider. I hele 2009 har dette særlig berørt linjer som trafikkerer Carl Berners plass, mens det for deler av året har berørt linjer som bl.a. betjener Lysaker stasjon og Grensen.

Det har i 2009 blitt kjørt erstatningstrafikk med buss på grunn av planlagte anleggsarbeider på trikk og T-banenettet. Dette har berørt linje 19 over Briskeby fra årsskifte og frem til 1. april, linje 5 mellom Vestli og Tøyen i perioden juni-august og deler av linje 1 mellom Majorstuen og Frognerseteren fra 15. juni og ut året.



- 1 Jernbanetorget ferdig ombygd og gjenåpnet for buss og trikk.
- 2 Nye båter og ny operatør på Nesodden-sambandet.
- 3 Fornyelse av bussparken på Romerike.
- 4 Forbedret kveldstilbud på T-banenettet i sommerferien.
- 5 Den snørike vinteren medførte i perioder betydelige driftsproblemer.

6. Kontrakter og avtaler

AVTALER MED NSB, OSLO T-BANEDRIFT, OSLOTRIKKEN OG OSLO VOGNSELSKAP

Avtaler med Oslo T-banedrift AS (OTD) og Oslotrikken AS (OT)

Det er inngått rammeavtaler som definerer partenes arbeids- og ansvarsområder.

Avtalene omfatter blant annet:

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

Avtaler med NSB og NSB Gjøvikbanen.

Ruter har takstavtaler med NSB og NSB Gjøvikbanen som sikrer at Ruters priser og vilkår gjelder også for togtrafikken i Ruters geografiske ansvarsområde. Ruters betaling til NSB og NSB Gjøvikbanen fastsettes etter tellinger der antall togreiser med Ruters billetter blir registrert.

For 2009 ble eksisterende avtaler med NSB prolongert. Avtalene med NSB Gjøvikbanen gjelder frem til utløpet av anbudskontrakten i juni 2016.

Avtale med Oslo vognselskap AS (OVS).

Ansvar for kontraktene med OVS om leie av T-banevogner og trikker ble i 2008 overført fra henholdsvis OTD og OT til Ruter, som dermed har det direkte ansvaret for finansieringen av dette materiellet. Tidligere ble dette materiellet finansiert gjennom operatørselskapenes driftsavtaler (kjørekontrakter) med Ruter.

KONKURRANSER/ANBUD

Ruter lyste ut to bussanbud i april 2009. Konkurransene omfattet Ruters busslinjer i Asker og Bærum, samt linjene mellom Asker/Bærum/Hurum og Oslo, til sammen ca 185 busser. Den ene utlysningen omfattet tre anbudspakker. Den andre, med spesiell miljøprofil, bestod av kun én anbudspakke (Lommedalen).

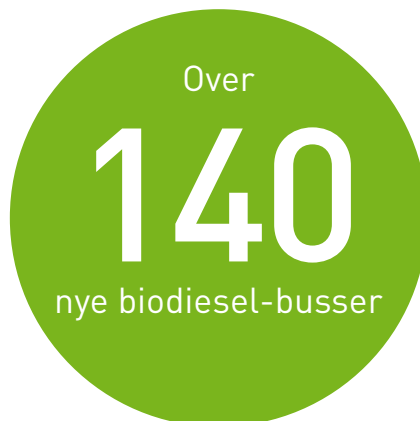
Fem selskap var prekvalifisert til å delta i konkurransen. Tildeling av oppdrag skjedde i november 2009 til to operatører: Nettbuss Lillestrøm, som fikk kontrakt på bussbetjening av Lommedalen, og Norgesbuss, som fikk Bærum vest/Skui og Asker/Hurum.

Startdato for kjøring etter nye 7-årskontrakter er 1. juli 2010. Oppdragene omfatter noe over 140 nye busser som vil kjøre på biodiesel, og 15 biogassbusser. Utslipp av klimagasser blir vesentlig redusert. Alle bussene får høy standard og vil tilfredsstille krav til universell tilgjengelighet.

Anbudskonkurransen for Bærum øst ble avlyst etter klagebehandling. Ny utlysning for dette området vil skje i 2010.

Ruter måtte også avlyse konkurransen om drift av fem hydrogenbusser mellom Oslo og Fornebu-området. Årsaken var mangelfulle inngitte tilbud og at de tilbudte priser lå over tilgjengelige økonomiske rammer. Ruter ønsker imidlertid fortsatt å delta i EUs hydrogenbussprosjekt og har søkt om tilleggsfinansiering.

1. juli 2009 var det oppstart med ny operatør (Tide Sjø) på Nesoddsambandet. Sambandet blir nå betjent med tre nye gassbåter og to nye hurtigbåter. Samme dato var driftsstart på seks anbudspakker med ca 300 nye busser på Romerike.



7. Salg og markedsføring

MARKEDSKAMPANJER

I 2009 har det vært fokus på inntektssikring. I løpet av året ble det gjennomført salgsutløsende og produkt-profilerende kampanjer i tillegg til andre aktiviteter for å rekruttere nye kunder både til elektronisk reisekort og til kollektivtrafikken. Målsetningen med kampanjene har vært å øke inntektene og markedsandelene, samt kjennskapen og kunnskapen om Ruter og Ruters omfattende tilbud.

I juni og august ble endringene på Romerike og i båtsambandet til Nesodden og Vollen/Slemmestad introdusert. På Romerike ble det nye busstilbudet presentert med en rekke kvalitetsforbedringer, som økt komfort, enkel av- og påstigning og bedre informasjonssystem. I forbindelse med de nye gass- og hurtigbåtene ble det gjennomført en markeds kampanje med tittelen "Livet i Oslofjorden" hvor temaet var komfort og miljø. Denne kampanjen vant for øvrig JCDecaux' UTpris i juli.

1. september startet en kampanje rettet mot de ansatte i de 100 største bedriftene på Helsfyr og i Nydalen. Gjennom 16 300 personlige postforsendelser var kampanjens mål å påvirke bedriftenes ansatte til å velge kollektivtransport til og fra jobb og til møter i løpet av arbeidsdagen.

Ruter har i løpet av året hatt fem antisnik-kampanjer. I kampanjene ble det vist til at det snikes for 60 mill kr, penger som kunne vært brukt til å gjøre kollektivtilbudet bedre.

Det ble gjennomført fire større kampanjer for elektronisk reisekort. Hovedmål for kampanjene var å øke kjennskapen og rekruttere kunder til elektronisk reisekort. Det ble målt en klar økning i antall utstedte kort i kampanjeperiodene, og på slutten av 2009 var det 82 000 reisende med elektronisk reisekort i regionen.

Ruter har vært tilstede og synlig overfor kundene på en rekke arrangement og aktiviteter gjennom året. Av samarbeid med eksterne partnere kan nevnes samarbeidet med Skiforeningen om Barnas Holmenkolldag og Arctic Challenge i forbindelse med snowboard-konkurransen i Linderudkollen. I forbindelse med Verdens bokdag ble Poesitrikken kjørt også i 2009, i nært samarbeid med Oslotrikken og Bokklubben. Ruter hadde videre en godt besøkt stand på Miljøfestivalen i Oslo sentrum i juni. Samarbeid med Øyafestivalen, Norway Cup og Oslo Jazzfestival ble videreført i 2009.



SALG

Ruters produkter skal være lett tilgjengelige og enkle å 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 2009 tatt markedsandeler både i Oslo og Akershus og har opplevd en sterk vekst i antall reiser.

SALGSKANALER

Arbeidet med å sikre enhetlig og effektiv oppfølging av salgskanalerne er blitt videreført og styrket i 2009. Dette skal tilrettelegge for og stimulere til et høyt salgsnivå.

Ruter hadde i 2009 totalt 330 salgssteder, som omsatte for kr 2 444 mill. Kommisjonærer og operatører sto for 85 %, mens abonnementsordning og automater sto for ca 15 %. Ruter har i 2009 videreført tidligere års samarbeid med frittstående kommisjonærer, Trafikanten, Akershus Kollektivterminaler og kjeder som Narvesen, 7-Eleven, Shell/7-Eleven, Deli de Luca og MIX. I forbindelse med innføringen av elektronisk billettsystem er kommisjonærnettutvidet. Å reise med elektronisk reisekort vil fortsatt være et fokusområde med tilgjengelig gjøring for stadig flere kundegrupper.

BEDRIFTSMARKEDET

Ruter ønsker i større grad å fokusere 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. Det vil bli lagt mer vekt på oppsøkende virksomhet i tiden som kommer.

NYTT TRAFIKANTINFORMASJONS- OG DESIGNPROGRAM (TID)

TID-prosjektet skal utvikle og implementere et informasjons- og designprogram som gjør at kunden opplever kollektivtilbudet i Oslo og Akershus som helhetlig, tydelig, ryddig, enkelt og attraktivt, og mer synlig i konkurranse mot bilbruk. Det skal være enkelt å reise på kryss og tvers i nettverket, fra T-bane til tog, til trikk, til buss eller til båt.

Dette arbeidet favner langt videre enn navn og logo. Det handler om informasjon, tilgjengelighet for alle og veivisning gjennom hele reisen. Kravene til universell utforming gir retningslinjer for utvikling av trafikantinformasjonen og benyttes som en premiss for utviklingsarbeidet.

For å sikre koordinering med andre relevante pågående prosjekter er alle aktører som har en vesentlig rolle i kollektivtrafikken i Oslo og Akershus, representert i prosjektets referansegruppe.

Detaljene i TID-prosjektet er fremdeles i støpeskjeen, men i løpet av 2009 er det utviklet en rekke verktøy som skal benyttes i kommunikasjonen med kundene:

- Nytt konsept for linjenummerering med farge- og tilleggs-koding.
- Virkemidler for å forklare reiseretning i tillegg til destinasjonsnavn og linjenummer.
- Navnsetting i knutepunkter og bedre markering av de ulike holdeplassene i store knutepunkter.
- Skiltoppbygging, søyler med fjernvirkning som gjør holdeplassen godt synlige på avstand.
- Rutetabeller og kart som forklarer og gir mer informasjon på nært hold.
- Piktogrammer, utviklet i samarbeid med Jernbaneverket, NSB, Oslo T-banedrift og Oslotrikken.

I løpet av 2009 er alle disse prinsippene testet mot aktuelle brukergrupper. Resultatene viser at TID-programmet vil gjøre det vesentlig enklere å finne den informasjonen man trenger for å reise kollektivt i Oslo og Akershus.

Ruters visuelle design er i løpet av året gjort synlig på stadig flere flater:

- Transportmidlene: Omprofilering av bybusser, regionbusser og båter.
- Billettautomater for Elektroniske kort.
- Elektronisk designmanual ferdig og under kontinuerlig publisering.
- Plakat- og brosjyremaler.
- Synliggjøring av Ruter hos kommisjonærene.



ELEKTRONISK BILLETTERING I RUTER (EBIR-PROSJEKTET)

EBIR er Ruters strategiske prosjekt for planlegging og implementering av elektronisk billettering.

Bakgrunn

Oslo Sporveier, Stor-Oslo Lokaltrafikk og NSB inngikk i sin tid separate avtaler med tre forskjellige tilbydere av elektronisk billettering:

1. ERG (SL)
2. Thales (Sporveien)
3. ASC (NSB)

Ved etableringen av Ruter i 2008 overtok Ruter ERG-systemet, mens Thales-systemet i første omgang ble overført til Kollektivtransportproduksjon AS (KTP). I oktober 2009 kjøpte Ruter Thales-systemet fra KTP. Utgangspunktet for utrulling av det elektroniske billett-

systemet har vært at kunden skal ha trygghet og forvisning om at den tekniske løsningen fungerer som forutsatt. Lanseringen av ulike elektroniske billettprodukter skjer derfor gradvis, og kvalitet, kundehensyn og kommersielle interesser er styrende kriterier for utrullingstakten.



PRISER

Ruters priser ble justert 1. mars 2009 for å kompensere generell prisstigning. Rammene for prisendringen gis i aksjonæravtalen og statsbudsjettet.

I påvente av ny, forenklet pris- og sonestruktur i Oslo og Akershus inneholdt ikke denne prisjusteringen store prinsipielle endringer.

I Akershus var det kun prisene for enkeltbillett og kupongkort som ble justert. Prisen på enkeltbilletter økte med gjennomsnittlig 4 %, selv om prisen for første takstsoner ble opprettholdt på 30 kr. Prisen på kupongkort økte med 10 kr til 250 kr. For å møte økt etterspørsel fra turister, tilreisende og konferansemarkedet, ble det introdusert en 24 timers billett pålydende 100 kr gyldig i Oslo og til og med sone 4 i Akershus.

I Oslo ble prisøkningen lagt til enkeltbilletter, dagsbillett og Flexikort. Forhåndkjøpt enkeltbillett økte fra 24 til 25 kr (13 kr for barn/honnør), mens enkeltbillett hos fører på trikk og buss økte fra 34 kr til 36 kr. Dagsbillett økte fra 60 kr til 65 kr og Flexikort fra 170 kr til 180 kr.

Prisen på månedskort ble holdt uendret både i Oslo og Akershus. Månedskort for Oslo opprettholdt spesielt lav pris (550 kr) som følge av ekstra tilskudd fra Oslo kommune.

Tabellen nedenfor viser billettslagenes andeler av totale billettinntekter. Månedskort fortsetter å ta andeler fra andre billettslag i Oslo, som bidrar til lavere inntekt per reise. I Akershus har det kun skjedd marginale endringer det siste året, men vi ser også her en økning i andelen til månedskort.

Billettslagenes andel av billettinntektene

	RUTER		OSLO		AKERSHUS	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008
Enkeltbilletter	25 %	27 %	18 %	21 %	34 %	35 %
Flexikort/kupongkort	22 %	24 %	29 %	31 %	14 %	14 %
Dagskort	2 %	2 %	3 %	3 %	0 %	0 %
Ukeskort	4 %	5 %	3 %	5 %	5 %	6 %
Månedskort (alle typer)	46 %	42 %	45 %	39 %	48 %	46 %
Andre billettslag/refusjoner	0 %	0 %	1 %	0 %	-1 %	0 %



MILEPÆLER, ELEKTRONISK BILLETTERING

8 000 Akershus-abbonnenter ble fra november 2008 overført fra papirbasert månedskort til elektronisk 30-dagersbillett. Utover i 2009 har prosjektet passert flere nye milepæler:

1. januar:

Mulig å bestille elektronisk reisekort og første billett på internett.

1. mars:

Elektroniske 30-dagersbilletter tilgjengelig for Oslo og Akershus.

1. juni:

Flere periodebilletter gjøres tilgjengelig:

- 7-dagersbillett for Oslo og Akershus.
- 24-timersbillett for Oslo.
- Salg av elektroniske periodebilletter fra 20 pilotkiosker.

17. august:

Elektroniske skolebilletter for grunnskoleelever i Akershus .

7. september:

Stort kommisjonærnett og flere produkter

- Over 200 salgs- og servicesteder for elektroniske billetter.
- Anonymt reisekort introduseres.
- Elektroniske billetter for barn.

1. oktober:

Ruter overtar Oslodelen av det elektroniske billettsystemet (Thales) med tilhørende driftsorganisasjon.

1. desember:

Elektronisk billettering i Ruter teknisk ferdigstilt. Ca 6 700 Osloabonnenter ble overført fra månedskort på papir til elektronisk 30-dagersbillett.

8. Nøkkeltall

Nøkkeltallene for 2009 er sammenlignet med nøkkeltall for 2008, samt nøkkeltall som ble utarbeidet samlet for SL og Sporveien for 2007. Se tabeller på de neste sidene. For 2006 og tidligere vises det til tidligere årsrapporter for henholdsvis Sporveien og SL (www.ruter.no/Om-Ruter-As/Rapporter-og-utredninger).

Nøkkeltall for T-bane og trikk er sammenstilt med data for årene 2004-2008 etter tilsvarende opplegg som tidligere i Sporveiens historie. For buss presenteres tallene for 2009 sammenlignet med årene 2007-2008. Buss-trafikken er inndelt etter områdene; buss totalt, bybuss (tidligere Oslo Sporveiers busslinjer) og regionbuss (tidligere SLs busslinjer).

Økonomiske data er inflasjonskorrigert til 2009-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 2009, målt som påstigninger, var på 252 millioner, med en samlet billettinntekt på 2,7 milliarder kroner. Offentlige tjenestekjøp dekker 44 % av kostnadene i sum. Dette er en økning på 4 prosentpoeng sammenlignet med offentlig tjenestekjøp i 2008. Da er ikke statlige kjøp av lokaltogtjenester fra NSB medregnet.

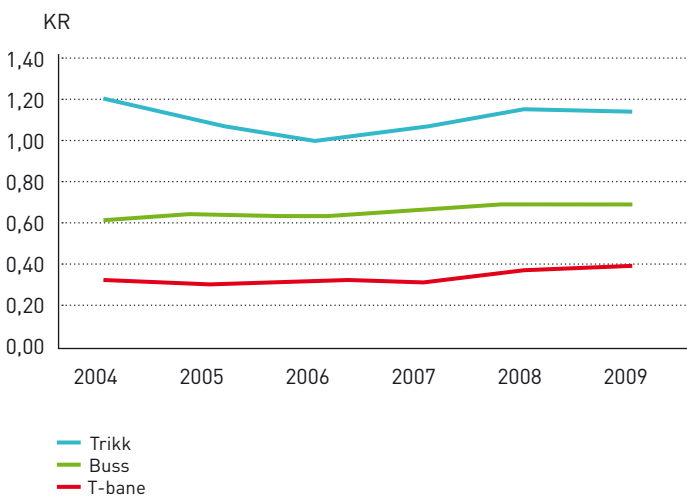
Trafikkinntektene per reise (den billettprisen kundene betaler) var på 10,55 kr i 2009, en nedgang på 4,6 % sammenlignet med 2008. Denne nedgangen kan blant annet skyldes overgang til billigere billettslag. 2009 var første år med helårseffekt av redusert pris på månedskort i Oslo.

Trafikkinntekter per reise gikk ned for trikk og buss med 9 % i 2009 sammenlignet med 2008. Trafikkinntektene per reise for T-bane økte med 2 %.

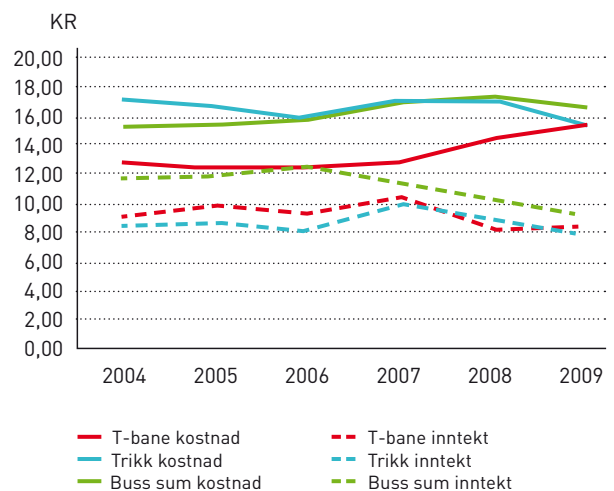
Produksjon i 2009 målt i antall avganger og antall vognkilometer sammenlignet med 2008 ligger på et uendret nivå. Beleggsprosenten har økt med 0,5 prosentpoeng sammenlignet med 2008.

Kostnadene per plasskilometer viser en kostnadsvekst for T-bane og regionbuss fra 2008 til 2009. Kostnadene per plasskilometer for trikk og bybuss er uendret i samme periode. Kostnadene per plasskilometer for T-banen økte med 5 %, mens kostnadene for regionbuss økte med 3 %. Kostnadsveksten for regionbussen henger sammen med økt kostnadsnivå i nye anbudskontrakter, blant annet som en konsekvens av bransjeavtalen.

Kostnad per plasskilometer



Kostnad og trafikkinntekt per reise



NØKKELTALL

RUTERS TRAFIKKOMRÅDE

OPERASJONELLE NØKKELTALL	Ruter 2009	Ruter 2008	SL+Sporveien 2007	SL 2007	Sporveien 2007
Reiser (mill)	252	242	228	52,5	175,2
Personkm (mill)	1381	1331	1249	416	833
Vognkm (mill)	73,8	73,2	70,3	25,7	44,6
Plasskm (mill)	5948	5854	5618	1158	4460
Avganger i 1000	3440	3473	3376	1096	2281
Beleggsprosent (plass)	23,2 %	22,7 %	22,2 %	35,9 %	18,7 %
Trasélengde km (sum T-bane, trikk og buss)	3325	3332	3331	2922	409

ØKONOMISKE NØKKELTALL	Ruter 2009	Ruter 2008	SL+Sporveien 2007	SL 2007	Sporveien 2007
Trafikkinntekter (mill)	2662	2681	2848	1217	1631
Tilskudd (mill)	2183	1846	1498	513	986
Kostnader (mill) *)	4932	4603	4299	1760	2539
Driftsresultat (mill)	-7	-22,6		-17,6	-12,5
Resultat etter ekstraordinære poster (mill)	1	162		-17,6	-12,5
Gjeldsgrad	80 %	72 %		99 %	80 %
Soliditet (EK-andel)	20 %	28 %		1 %	20 %
Likviditetsgrad I	1,23	1,25		0,72	1,01
Trafikkinntekt/reise (inkl. tog)	10,55	11,06	12,51	23,17	9,31
Kostnader/reise (ekskl. tog)	19,54	18,89	18,74	40,30	14,62

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

Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.

*) Kostnad inkl. trafikkreklame direkte til KTP (28 mill i 2009)

T-BANE OPERASJONELLE NØKKELTALL	2009	2008	2007	2006	2005	2004
Reiser (mill)	74	73	67	65	64	59
Personkm (mill)	446	437	399	387	406	362
Vognkm (mill)	21,9	21,5	20,7	19,8	20,2	18,4
Togkm (mill)	5,7	5,9	5,7	5,5	5,6	4,9
Plasskm (mill)	2871	2769	2610	2436	2502	2282
Beleggsprosent (plass)	15,5 %	15,8 %	15,3 %	15,9 %	16,2 %	15,9 %
Avganger (i 1000)	269	263	256	255	254	219
Togtimer (i 1000)	219	234	228	226	229	206
Reisehastighet km/t	31,2	31,7	31	31	31	31
Trasélengde km	71	76	74	74	83	83
Energiforbruk pr personkm	0,16	0,18	0,20	0,20	0,18	0,19

T-BANE ØKONOMISKE NØKKELTALL	2009	2008	2007	2006	2005	2004
Trafikkinntekter (mill)	626	603	676	590	612	538
Tilskudd (mill)	484	408	205	236	145	185
Kostnader (mill)	1133	1037	845	796	784	753
Intern effektivitet:						
Kostnad/avgang	4209	3938	3306	3125	3084	3436
Kostnad/plasskm	0,39	0,37	0,32	0,33	0,31	0,33
Ekstern effektivitet:						
Trafikkinntekt/reise	8,43	8,28	10,16	9,15	9,64	9,06
Trafikkinntekt/personkm	1,40	1,38	1,69	1,53	1,51	1,49
Trafikkinntekt/plasskm	0,22	0,22	0,26	0,24	0,24	0,24
Kostnad/reise	15,24	14,24	12,71	12,35	12,34	12,68
Kostnad/personkm	2,54	2,37	2,12	2,06	1,93	2,08

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	2009	2008	2007	2006	2005	2004
Reiser (mill)	43	40	37	36,5	32,5	30,4
Personkm (mill)	137	127	118	117	107	91
Vognkm (mill)	3,9	4,0	4,0	3,9	3,4	2,9
Plasskm (mill)	568	585	581	560	492	425
Beleggsprosent (plass)	24,1 %	21,7 %	20,4 %	20,8 %	21,8 %	21,5 %
Avganger (i 1000)	367	355	388	349	312	282
Vogntimer (i 1000)	285	287	283	274	241	230
Reisehastighet km/t	17,8	18,0	18,0	17,9	17,9	17,5
Trasélengde km	39	41	42	40	40	40
Energiforbruk pr personkm	0,19	0,22	0,23	0,22	0,23	0,20

TRIKK ØKONOMISKE NØKKELTALL	2009	2008	2007	2006	2005	2004
Trafikkinntekter (mill)	338	347	362	297	275	255
Tilskudd (mill)	309	323	279	288	250	250
Kostnader (mill)	652	676	621	569	535	514
Intern effektivitet:						
Kostnad/avgang	1778	1903	1602	1630	1715	1824
Kostnad/plasskm	1,15	1,15	1,07	1,02	1,09	1,21
Ekstern effektivitet:						
Trafikkinntekt/reise	7,89	8,74	9,78	8,14	8,47	8,39
Trafikkinntekt/personkm	2,47	2,73	3,06	2,54	2,57	2,80
Trafikkinntekt/plasskm	0,59	0,59	0,62	0,53	0,56	0,60
Kostnad/reise	15,23	17,01	16,79	15,60	16,47	16,90
Kostnad/personkm	4,76	5,31	5,25	4,87	4,99	5,63

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

BUSS OPERASJONELLE NØKKELTALL	Ruter 2009			Ruter 2008			SL+Sporveien 2007		
	Buss totalt	Region- buss	Bybuss	Buss totalt	Region- buss	Bybuss	Buss totalt	Region- buss	Bybuss
Reiser (mill)	106	31,6	74,2	99,9	31,2	68,7	95,5	29,7	65,8
Personkm (mill)	798	442	356	767	437	330	732	416	316
Vognkm (mill)	48,1	27,2	20,9	47,7	27,2	20,5	45,6	25,7	19,8
Plasskm (mill)	2509	1223	1286	2500	1223	1277	2428	1158	1269
Beleggsprosent (plass)	32 %	36 %	28 %	31 %	36 %	26 %	30 %	36 %	25 %
Avganger (i 1000)	2804	1082	1722	2855	1151	1703	2733	1096	1638
Busstimer (i 1000)	2085	838	1246	2049	826	1223	1968	777	1191
Reisehastighet km/t		33,3	25,0		33,3	25,0		33,3	25,0
Trasélengde km	3215	2922	293	3215	2922	293	3215	2922	293
Energiforbruk pr personkm	0,35	0,33	0,37	0,36	0,34	0,38	0,37	0,35	0,41
Utslipp av CO ₂ kg/pr personkm	0,08	0,08	0,09	0,09	0,08	0,09	0,09	0,09	0,10
Utslipp av NO _x g/pr personkm	0,73	0,68	0,80	0,90	0,84	0,95	0,95	0,90	1,03
Utslipp av PM ₁₀ g/pr personkm	0,027	0,031	0,023	0,033	0,039	0,025	0,03	0,04	0,03

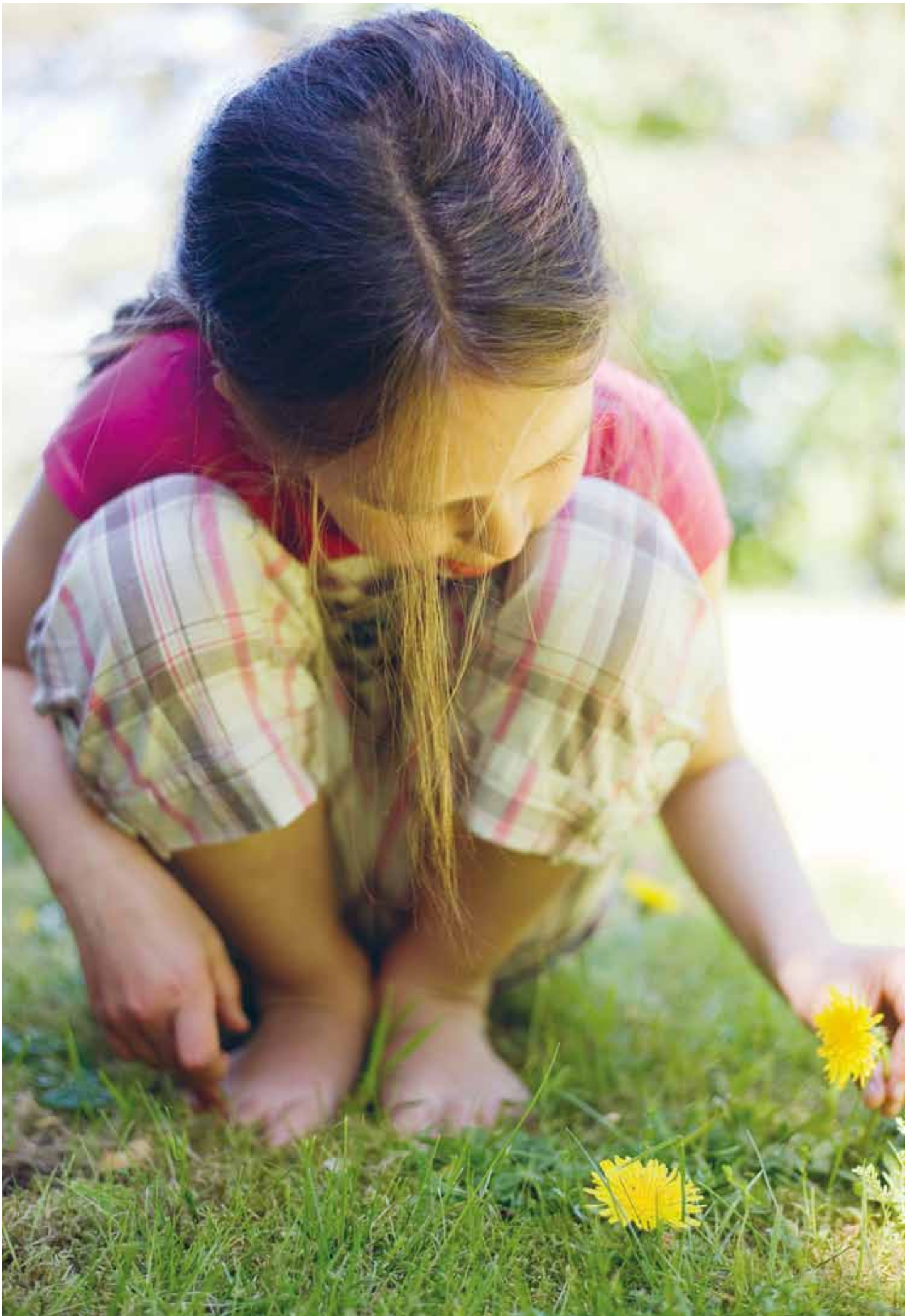
BUSS ØKONOMISKE NØKKELTALL	Ruter 2009			Ruter 2008			SL+Sporveien 2007		
	Buss totalt	Region- buss	Bybuss	Buss totalt	Bybuss	Region- buss	Buss totalt	Region- buss	Bybuss
Trafikkinntekter (mill)	960	450	510	999	437	561	1076	550	526
Tilskudd (mill)	791	426	365	723	411	312	682	360	322
Kostnader (mill)	1754	879	875	1727	853	874	1615	795	820
Intern effektivitet:									
Kostnad/avgang	626	813	508	605	741	513	591	726	501
Kostnad/plasskm	0,70	0,72	0,68	0,69	0,70	0,68	0,67	0,69	0,65
Ekstern effektivitet:									
Trafikkinntekt/reise	9,07	14,25	6,87	10,00	14,00	8,17	11,26	18,52	7,99
Trafikkinntekt/personkm	1,20	1,02	1,43	1,30	1,00	1,70	1,47	1,32	1,66
Trafikkinntekt/plasskm	0,38	0,37	0,40	0,40	0,36	0,44	0,44	0,47	0,41
Kostnad/reise	16,59	27,85	11,79	17,28	27,30	12,72	16,91	26,76	12,46
Kostnad/personkm	2,20	1,99	2,46	2,25	1,95	2,65	2,21	1,91	2,60

Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.

BÅT OPERASJONELLE NØKKELTALL	Ruter 2009			Ruter 2008			SL+Sporveien 2007		
	Totalt	Akershus	Oslo	Totalt	Akershus	Oslo	Totalt	Akershus	Oslo
Reiser (mill)	3,7	2,8	1,0	3,9	2,9	1,0	3,7	2,8	0,9
Personkm (mill)	20,3	18,3	2,0	20,9	18,7	2,1	20,3	18,4	1,9
Vognkm (mill)		0,20			0,21			0,21	
Avganger (i 1000)		27,4			27,0			27,0	
Vogntimer (i 1000)		14,6			12,9			13,1	
Energiforbruk pr personkm	1,26	1,28	1,05	1,08	1,09	1,06	1,12	1,12	1,14
Utslipp av CO ₂ kg/pr personkm	0,31	0,32	0,28	0,28	0,28	0,28	0,29	0,29	0,3
Utslipp av NO _x g/pr personkm	3,88	3,76	4,97	4,84	4,83	5,02	5,01	4,98	5,36
Utslipp av PM ₁₀ g/pr personkm	0,05	0,05	0,06	0,05	0,05	0,06	0,05	0,05	0,07

BÅT ØKONOMISKE NØKKELTALL	Ruter 2009			Ruter 2008			SL+Sporveien 2007		
	Totalt	Akershus	Oslo	Totalt	Akershus	Oslo	Totalt	Akershus	Oslo
Trafikkinntekter (mill)	59	46	14	53	39	14	59	46	13
Tilskudd (mill)	59	50	8	49	43	6	42	32	9
Kostnader (mill)	118	96	22	103	83	20	97	78	19
Ekstern effektivitet:									
Trafikkinntekt/reise	15,89	16,37	14,50	13,78	13,84	13,60	15,99	16,31	14,99
Trafikkinntekt/personkm	2,93	2,49	6,90	2,55	2,11	6,48	2,92	2,48	7,14
Kostnad/reise	31,67	34,48	23,43	26,54	29,03	19,54	26,09	27,80	20,76
Kostnad/personkm	5,83	5,25	11,16	4,92	4,42	9,30	4,76	4,23	9,89

TOG OPERASJONELLE NØKKELTALL	Ruter 2009			Ruter 2008			SL+Sporveien 2007			Sporveien		
	Totalt	Akershus	Oslo	Totalt	Akershus	Oslo	Totalt	Akershus	Oslo	2006	2005	2004
Reiser med tog (mill)	26	21	5	26	20,8	5,2	25	20	5,0	5,0	5,0	4,6



9. Miljø

UTSLIPP TIL LUFT

Det viktigste miljøtiltaket vil være å øke kollektivtrafikkens andel av den motoriserte trafikken. Med dette utgangspunktet legger Ruters miljøstrategi særlig vekt på bussparkens miljøstandard når det gjelder utslipp av lokal luftforurensning. På kort sikt er det et mål å fase ut alt eldre bussmateriell som ikke tilfredsstillt Euro 3-standarden. Når det gjelder global luftforurensning, har Ruter som mål å bruke kun fornybar energi i 2020. Bruk av fossilt drivstoff skal gradvis fases ut.

Nye kjøpekontrakter på Romerike medførte en stor fornyelse av vognparken. Mange eldre busser ble erstattet med nytt materiell med svært lave utslipp av lokal luftforurensning. I Oslo og Akershus forøvrig har det kun vært mindre endringer i bussparken.

For å redusere klimagassutslipp kjøres alle dieselbusser i ordinær trafikk med 5 % biodieselinnblanding (B5). I løpet av året har flere drivstoffleverandører økt innblandingen av biodiesel til 7 %, i overensstemmelse med ny tillatt standard for diesel. I tillegg hadde Ruter i første halvår 10 busser som kjørte med 100 % biodiesel (B100) i størst mulig grad. Fra andre halvår har kontrakter som omfatter 117 busser inneholdt krav om

30 % biodiesel innblandet. Dette var imidlertid ennå ikke fullt ut iverksatt ved utgangen av 2009. Ruter har også 21 bioetanolbusser i drift i Oslo.

Fra 1. juli ble det store endringer i fergeflåten som betjener Nesodden, Lysaker, Vollen og Slemmestad. Hele flåten ble fornyet i forbindelse med ny operatørkontrakt, med tre store gassferger og to nye hurtigbåter. Dette gir betydelig reduserte utslipp i forhold til tidligere flåte.

For båtene som trafikkerer øyene i Oslofjorden, har det også skjedd noen endringer som medfører nyere motorer med lavere utslipp. Den eldste båten fra 1957 er kondemnert og erstattet av ny båt. En av de andre båtene har fått skiftet motor, og ytterligere én båt er under ombygging. For øvrig har båtselskapene i sine vedlikeholdssystemer fokus på tiltak for å redusere drivstofforbruk og minimere utslipp.

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

Utslippstandard på bussparken	Antall busser	Andel av bussparken
Euro 1-busser	16	1,3 %
Euro 2-busser	111	9,0 %
Euro 3-busser	406	32,8 %
Euro 4-busser	245	19,8 %
Euro 5-busser eller EEV-busser	459	37,1 %
Totalt	1237	100 %

Utslipp fra buss og båt	Buss		Båt	
	2007	2009	2007	2009
CO ₂ (tonn)	68571	68075	5962	6424
CO ₂ (g/vkm)	1116	1063	21484	22700
CO ₂ (g/pkm)	94	85	294	313
NO _x (tonn)	669	584	102	80
NO _x (g/vkm)	11,4	9,1	366,5	281,4
NO _x (g/pkm)	1,0	0,7	5,0	3,9
PM ₁₀ eksos (tonn)	9,6	5,7	1,1	1,1
PM ₁₀ eksos (g/vkm)	0,16	0,09	3,9	3,9
PM ₁₀ eksos (g/pkm)	0,013	0,007	0,053	0,053
PM ₁₀ inkl. veistøv (tonn)	25,0	21,7		
PM ₁₀ inkl. veistøv (g/vkm)	0,41	0,34		
PM ₁₀ inkl. veistøv (g/pkm)	0,034	0,027		

2007 var siste år før Ruter ble stiftet, og angis som referansenivå.



STØY

Ruter stiller krav til reduksjon av støy fra nye busser. For den eldste delen av vognparken foreligger ikke dokumentasjon av støyutslipp.

Alle de 72 trikkene og 207 av totalt 238 T-banetrokker tilfredsstiller i utgangspunktet et støykrav på maksimum 80 dBA (avstand 7,5 meter). I praksis måles det noe høyere støy.

For T-bane er det i 2009 gjennomført flere tiltak for å redusere støy. Det er skiftet til sammen 1070 meter skinner og sporene er blitt oppgradert på dobbeltspor-strekninger på til sammen 880 meter. Det er foretatt skinnesliping på strekningene Majorstuen – Helsfyr, Sognsvann – Majorstuen, Grorud – Vestli, mesteparten av Furusetbanen samt Oppsaltunnelen. Det er gjennomført punktvis smøring av skinner for å redusere kurveskrik på kjente problemsteder og det er gjort en rekke punktutbedringer for å redusere vibrasjoner og strukturlyd.

For trikk er det gjennomført skinnesliping på 12 km dobbeltspor. Dessuten er sporet i Grensen oppgradert.

Det er gjort diverse forsøk på tiltak mot kurveskrik på skinner ved Sollerud. På en strekning mellom Furulund og Sollerud på Lilleakerbanen er det prøvd ut støydempende skinneelementer med oppnådd støyreduksjon på 6–7 dBA. For å redusere vibrasjoner og strukturlyd er det tatt i bruk en ny leggemetode for gatespor. Det er også skiftet ut 5 sporveksler.

Bussenes støynivå

	Antall busser	Andel av bussparken
80 dBA	407	32,9 %
79 dBA	47	3,8 %
78 dBA	102	8,3 %
77 dBA	525	42,4 %
Ikke oppgitt	156	12,6 %
Totalt	1237	100 %

Støynivå på bussparken som kjører for Ruter pr. 31.12.09.

100 %
av trikkene
tilfredsstiller
støykravet





ENERGIBRUK

Energibruken til kollektivtrafikken er vist nedenfor. Bussoperatørene arbeider med drivstoffbesparende tiltak. De fleste bussoperatørene gjennomfører kursing i økonomisk kjørestil og har fokus på å redusere tomgangskjøring. I tillegg har noen tatt i bruk dekk med lavere friksjon og vekt, for å redusere drivstofforbruk. Alle trikkene gjenvinner bremseenergi. Det samme gjelder 207 av de totalt 238 T-banevognene.

Etter hvert som T-banetog med gjenvinning av bremseenergi innføres, forventes det betydelig redusert energibruk. 19 % av produksjonen i 2009 ble kjørt med tog uten tilbakemating.

Det er ganske store tap i strømforsyningen til T-banen. Målinger har vist redusert forbruk i nye likerettere i forhold til gamle. I 2009 ble det installert ny likeretter på Jernbanetorget.

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

Driftsartenes energiforbruk

	T-bane				Trikk				Buss				Båt			
	GWh	Mill. pkm	kWh/pkm	kWh/vkm	GWh	Mill. pkm	kWh/pkm	kWh/vkm	GWh	Mill. pkm	kWh/pkm	kWh/vkm	GWh	Mill. pkm	kWh/pkm	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
2009	70,6	446	0,16	3,15	25,8	137	0,19	6,58	280	799	0,35	4,37	25,7	20,5	1,26	90,9

(pkm = personkilometer, vkm = vognkilometer (inkl. tomkjøring)).

Strømforbruk til drift av infrastruktur, inkludert stasjonsbygninger

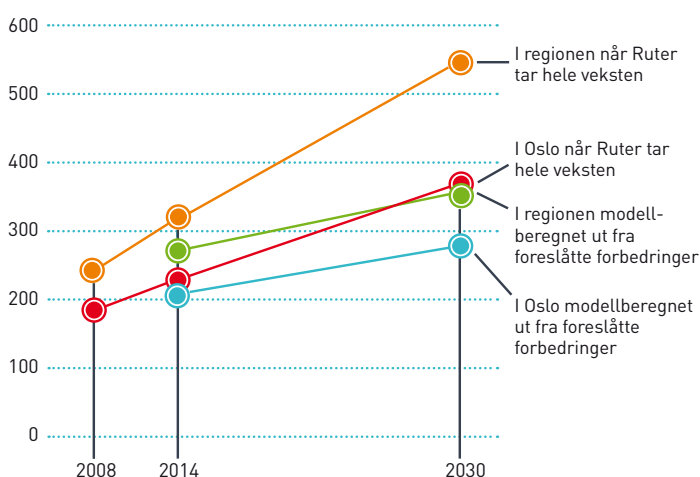
	T-bane	Trikk
2009	17,8 GWh	2,1 GWh

10. Utvikling

K2010

I den strategiske kollektivtrafikkplanen K2010 trekker Ruter frem de betydelige utfordringene og spennende mulighetene hovedstadsområdet står overfor de kommende årene. En sannsynlig doubling av folketallet på femti år krever helt nye grep i areal- og transportplanleggingen for å sikre bærekraftige løsninger, der kollektivtransporten tar det vesentlige av veksten i motorisert transport. Med tradisjonelle løsninger og rammer for økonomi og styring av arealbruk og trafikk er det ikke mulig å nå målene.

ANTALL KOLLEKTIVREISER, MILLIONER



Ruter planlegger på mellomlang sikt for en fordobling av trafikken, og har på kort sikt en god basis for dette i Oslopakke 3. Med supplerende virkemidler på lengre sikt kan målsatt suksess sikres.

Politiske og faglige reaksjoner på K2010 viser at det nå raskt skapes et rom for mer langsiktige analyser og reell samordning av areal- og transportplanlegging. Dette er helt nødvendig for at kollektivtrafikken skal kunne bidra som målsatt, og for at kommende tunge investeringer i ny infrastruktur skal kunne nyttevurderes – og sikres på relevant måte.

Miljøvirkningene ved et trendbrudd og økt kollektivtrafikk vil være merkbare både lokalt og globalt. Ruter kan bidra med én million tonn årlig mindre årlig CO₂-utslipp, som er virkningen av å ta all motorisert vekst i trafikken i hovedstadsområdet. Dette må karakteriseres som et betydelig bidrag til et nasjonalt handlingsprogram for klimagassreduksjon.

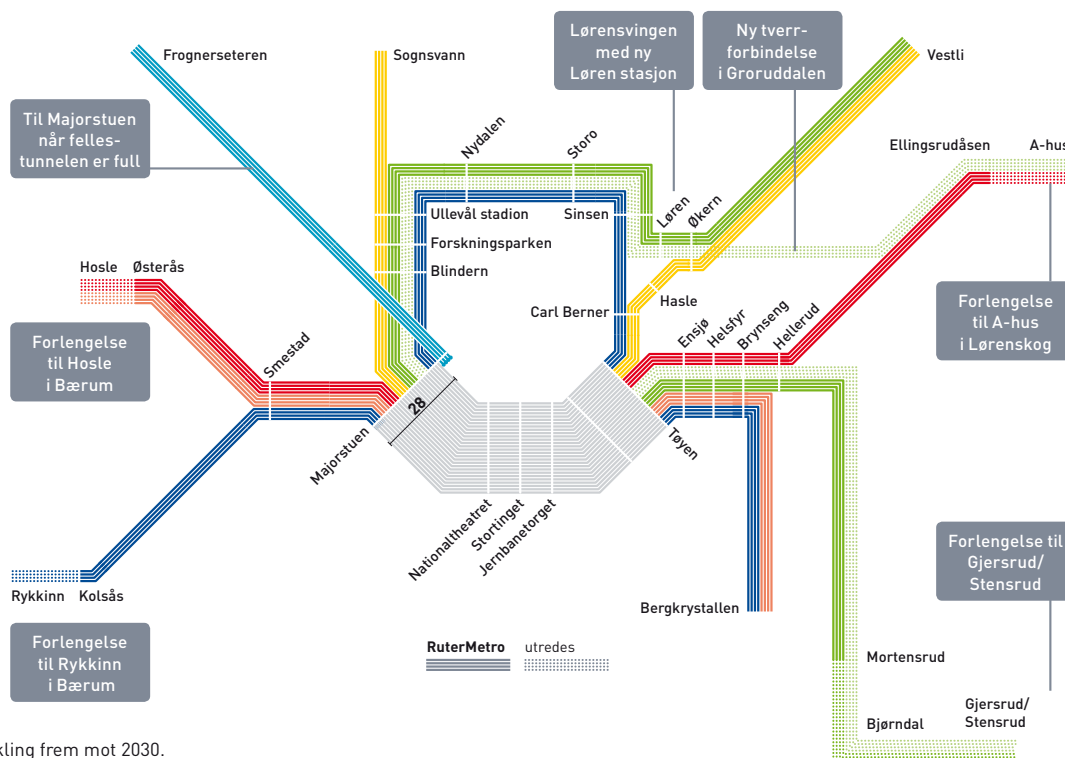
Kollektivtrafikkens klart viktigste miljøbidrag er å få flere til å reise kollektivt og la bilen stå. Samtidig arbeider Ruter for å redusere forurensning og støy fra T-bane, trikk og buss. De elektrisk drevne skinnegående transportmidlene er for lengst klare miljøvinnere, og Ruter vil legge opp til at det kjøpes sertifisert fornybar energi. I bussdriften satses det på en økende andel biodrivstoff, med biogass som neste sannsynlige trinn i utviklingen. Hybridbuss er også en interessant mulighet. Når det gjelder biodrivstoff, synes usikker avgiftspolitik å kunne kreve en revurdert strategi.

K2010 ble behandlet i Akershus fylkesting i desember 2009 og Oslo bystyre i februar 2010.

Fylkestinget la særlig vekt på betydningen av innføring av nytt pris- og sonesystem og trakk ellers frem blant annet prioriteringskriterier, brukerfora, samspill mellom buss og tog, grunntilbud med buss og samspill med kommunene, tverrforbindelser, innfartsparkering og forbindelser over Akershus' ytre grenser.

Bystyret ønsker en videre utvikling av banesystemene i Oslo, og som ledd i dette blant annet en utredning av nye tunneler gjennom Oslo som fellesprosjekter for jernbane og T-bane. Ruter vil ta med seg vedtak, innspill og ønsker i arbeidet med K2012, som skal presenteres sommeren 2011. Særlig det langsiktige perspektivet vil bli utdypet, ved siden av blant annet kvalitet og effektivitet. Andre tema vil bli tatt opp i det løpende utviklings- og planarbeidet på et mer kortsiktig og detaljert nivå.





T-banenettets utvikling frem mot 2030.

EFFEKTIVITET

Effektivitetsarbeidet i kollektivtrafikken har flere innfallsvinkler. Ruters primære oppgave i denne sammenhengen er å bidra til at trafikktilbudet er best mulig tilpasset markedet og markedspotensialet – at ressursene settes inn der nytten er størst. Dette inkluderer samspill mellom og valg av driftsarter mv. Ruters suksess i effektivitets-sammenheng kan for eksempel måles i kostnad per passasjer, eventuelt passasjerkilometer. Denne ble redusert med 2,8 % i 2008 og 0,4 % i 2009.

Operatørene bidrar til økt effektivitet ved å levere tjenester til riktig kostnad sett i forhold til målsatt kvalitet. For buss og båt reguleres dette gjennom konkurranseutsatte kontrakter. For T-bane og trikk er det en utfordring å komme frem til gode forretningsmodeller med leverandører som har monopol på tjenesteleveransen.

Det ble i 2009 igangsatt et effektivitetsprosjekt for å belyse mulighetene for et enda bedre samspill mellom Ruter og operatørene, med sikte på økt effektivitet – et forbedret forhold mellom kvalitet og kostnad. Arbeidet videreføres i 2010.

NYTT PRIS- OG SONESYSTEM

Forenkling av prisberegningen i kollektivtrafikken i regionen har vært en klar forventning ved etableringen av Ruter. I desember 2008 fremmet Ruter et forslag som innebærer reduksjon fra 88 til 4 soner, og harmonisering og reduksjon av billettslagsutvalget. Den regionale samordningen til et felles og enkelt system er i praksis avhengig av en harmonisering av prisnivåene i de to fylkene – i praksis en viss reduksjon i Akershus, finansiert ved økt tilskudd fra Akershus fylkeskommune. Deler

av midlene er forutsatt hentet fra Oslopakke 3 og Samferdselsdepartementets belønningsordning. Etter politisk behandling i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune i 2009, lå det ved årsskiftet an til gjennomføring fra 1.1.2011. Innvendinger fra NSB rundt følgekonsekvenser utenfor Oslo og Akershus, fulgt opp av spørsmål fra Samferdselsdepartementet om nærmere utredninger og vurderinger, har imidlertid skapt noe usikkerhet om finansiering og gjennomføringstidspunkt.

SAMORDNING AV INVESTERINGER

I samarbeid med eierne har Ruter etablert et investeringsråd, for å sikre oversikt, samordnet prioritering og felles rapportering på tvers av finansieringskilder og ansvarsområder. Bare ved en slik samordning kan vi sikre full effekt av de bevilgningene som gis og den innsatsen som gjøres innen hver virksomhet. Samlet disponeres 1 892,5 mill kr i 2009 gjennom oslopakkene, belønningsordningen, Oslo kommunes bevilgninger, krisepakke og BRA-midler. Styret i Ruter har en sentral rolle i prioriteringene, dels ved endelig beslutning og dels som råd overfor statlig eller kommunal/fylkeskommunal myndighet.

Ved siden av konkret handlingsprogram for aktuelt budsjettår behandler investeringsrådet også langtidsplaner, for eksempel for disponeringen av Oslopakke 3 gjennom tjuetårsperioden. En slik langsiktig oversikt er nødvendig for å sikre at en har midler til prioriterte trafikktiltak også mot slutten av perioden. Fornyelse og reinvestering gis høy prioritet, som bidrag til pålitelig drift på banenettene.



KOLSÅSBANEN OG HOLMENKOLLBANEN

Etablering av T-banestandard på Kolsåsbanen er det klart største oppgraderingsprosjektet for baneinfrastrukturen. Banedrift er gjenopptatt frem til Åsjordet, og for tiden pågår anleggsarbeider på begge sider av fylkesgrensen mellom Åsjordet og Bekkestua. Gjenåpning til Jar kan skje i slutten av 2010 og til Bekkestua ett år senere. Utbyggingen skjer i regi av KTP. På strekningen mellom Bekkestua og Kolsås pågår planlegging i regi av Ruter. Foreliggende planer tilsier åpning av banen til Avløs i 2013 og til Kolsås i 2014.

I Oslo pågår arbeidet med oppgradering av Holmenkollbanen. Kostnadsrammen for første trinn er 384 mill kr. Det er valgt en løsning med strømskinne, etter at Ruter hadde utredet alternativer. Banen gjenåpnes etappevis, og skal være i full trafikk før ski-VM i 2011. Holmenkollen stasjon skal under ski-VM og senere store arrangementer betjenes med seksvogners MX-tog.

Det har vist seg vanskelig å holde T2000 i pålitelig drift, og de seks togene er for tiden ikke i trafikk. Ruter utreder derfor alternative løsninger for vogner til Holmenkollbanen på kort og lang sikt. En utfordring i denne sammenhengen er at bare Holmenkollen stasjon får forlengede plattformer i første oppgraderingstrinn. Utredning om vognbruk ble lagt frem av Ruter høsten 2009, men saken er enda ikke konkludert.

NYE VOGNER OG BASER

I K2010 trekker Ruter opp en utvikling av T-banenettet hvor optimal utnyttelse av fellestunnelen, parallelt med frekvensøkning på de tyngst trafikkerte grenlinjene, har høy prioritet. Det anbefales anskaffet ytterligere 96 MX-vogner. Dette krever økt basekapasitet. Med en ny base for ca 200 vogner vil man samtidig kunne erstatte dagens base på Majorstuen. Nærmere utredning er igangsatt og fremmes i 2010.

Også trikken trenger fornyelse og økt kapasitet. Fornyelsen må i gang slik at nye trikker til avløsning for de eldste i serien SL79 er i trafikk i 2015. Kapasiteten er til dels sprengt på dagens nett, og eventuell nettutvidelse vil gi ytterligere behov. Utredning er igangsatt i samarbeid med vognselskapet og Oslotrikken, med sikte på behandling i 2010. Også for trikk vil økt vognpark kreve økt basekapasitet. Utredning av mulige løsninger er igangsatt, og ventes fremmet i 2010.



FORNEBUBANEN

Kollektivtrafikkbetjening av Fornebu, inkludert strekningen i Oslo frem til Skøyen og videre tilknytning til nettet derfra, er utredet av Ruter på oppdrag fra Akershus fylkeskommune og Oslo kommune.

Ruter har et ønske om å vurdere Fornebubanen nærmere som en del av et helhetlig nett. Dette er nødvendig for å sikre sammenheng i nettet i et lengre perspektiv, og hvor en kan ta hensyn til målsatt og forventet trafikkvekst.

LØRENSVINGEN

Lørensvingen vil gi direkte T-baneforbindelse mellom Ringbanen og Grorudbanen, med stasjon på Løren for betjening av byutviklingen der. I løpet av våren vil et forslag til reguleringsplan bli oversendt til Plan- og bygningsetaten.

FJORDTRIKKEN

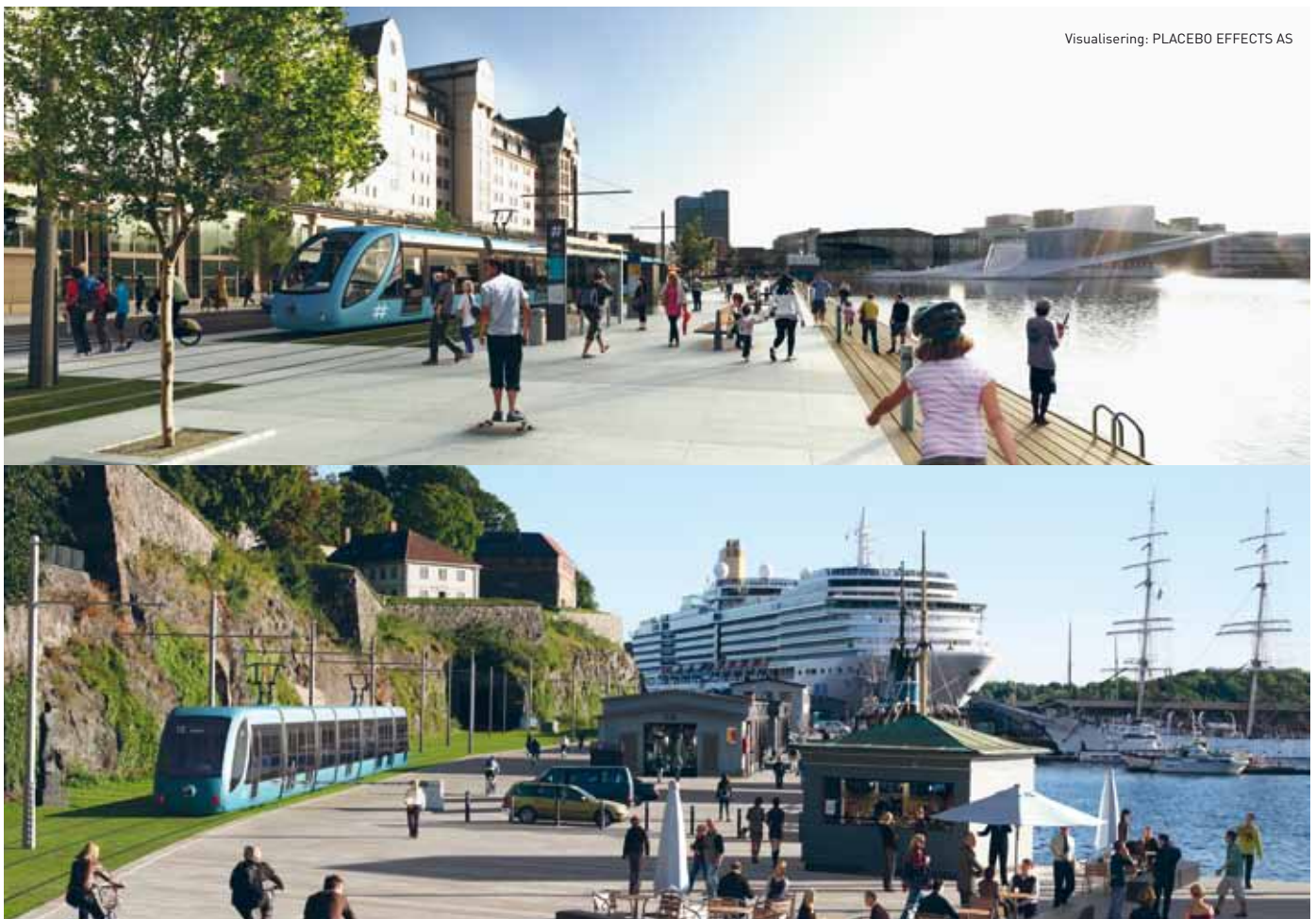
En fjordtrikk i Fjordbyen utredes i samarbeid med Plan- og bygningsetaten, samferdselsetaten, Statens vegvesen, Oslo havn og andre berørte. Forprosjekt planlegges lagt frem våren 2010.

TRIKK I DRONNING EUFEMIAS GATE

Trikk i Dronning Eufemias gate kan sees på som en del av planene om å etablere en trikke trasé langs fjorden. Arbeidet med å etablere trikk i Dronning Eufemias gate har imidlertid kommet mye lenger, og byggeplanarbeidet har startet opp i regi av Statens vegvesen. Dagens trikke trasé i Schweigaards gate planlegges flyttet til Dronning Eufemias gate i 2013/2014.

TRIKK I FREDERIKS GATE

I 2009 har Ruter også ferdigstilt forprosjekt om trikk i Frederiks gate. Saken er sendt videre til Statens vegvesen med oppfordring til videre planlegging. Statens vegvesen har varslet at de vil se nærmere på hvordan Ring 1 generelt kan tilrettelegges bedre for kollektivtrafikk.



BUSSTERMINAL I OSLO SENTRUM

For region- og fjernbusser er manglende kapasitet på Oslo bussterminal en vesentlig begrensning for videre utvikling av tilbudet. Ruter har sett nærmere på muligheten for etablering av ny bussterminal i Oslo sentrum. Det har vært gjort på oppdrag fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Prosjektet er omtalt og trukket frem som viktig i Stortingsmeldingen om Nasjonal transport-

plan 2010 – 2019, og arbeidet er fulgt tett i Østlands-Samarbeidet. Samtidig har Plan og bygningsetaten i Oslo gjennomført et arbeid med områdeprogram for Oslo S. Ruters utredning er et innspill til dette arbeidet. Områdeprogrammet sendes til byrådet for videre behandling våren 2010.

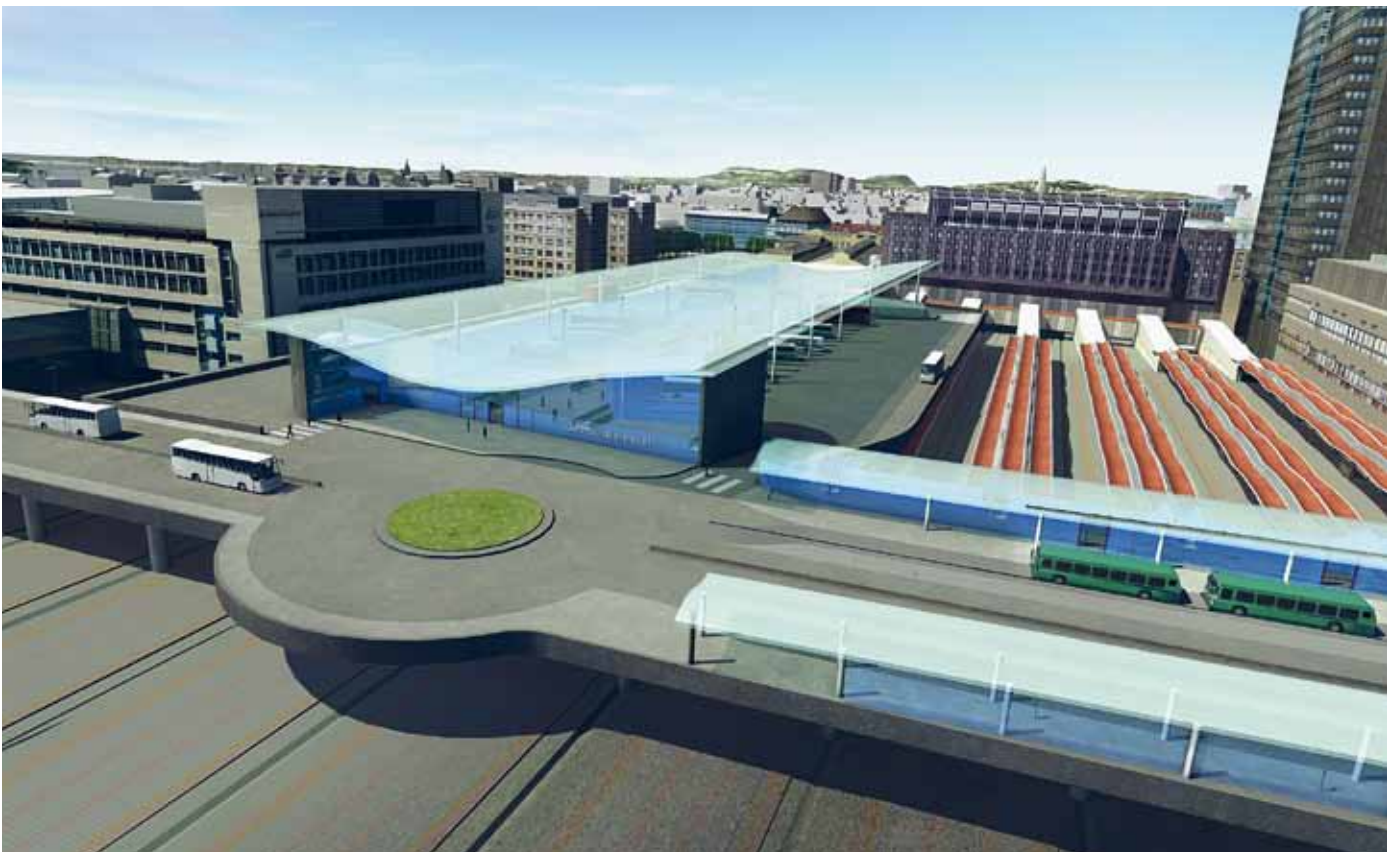
FREMKOMMELIGHET OG TILGJENGELIGHET

For fremkommelighetsarbeidet utgis det en egen årsrapport. Ruter har som mål å øke reisehastighet for trikk og viktige busslinjer med 20 %. Målet er støttet opp om av Samferdselsesdepartementet gjennom mål satt for Statens vegvesen. Også punktligheten i regionens kollektivtrafikk er for lav. Dårlig og ikke minst ustabil fremkommelighet er en viktig årsak til problemene 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 fremtiden bli lagt større vekt på punktlighetsaspektet i fremkommelighetsarbeidet.

Arbeidet med bedre fremkommelighet fortsetter i 2010. Det bør fortsatt være realistisk å nå målet om 20 % høyere reisehastighet i Oslo og Akershus. Oslo har for øvrig hatt en mer positiv utvikling enn de øvrige norske storbyområdene.

Ruter har i 2009 arbeidet med en tilgjengelighetsstrategi, som presenteres i løpet av høsten. Det er kartlagt ett investeringsbehov på ca 1,8 milliarder kroner. Bedre driftsrutiner, større vedlikeholdsbevilgninger og økte stoppestedslengder og -arealer er også et vesentlig poeng for å sikre universell utforming i praksis.



Mulig løsning for ny bussterminal over sporene på Oslo S.

11. 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 så ut i 2009.

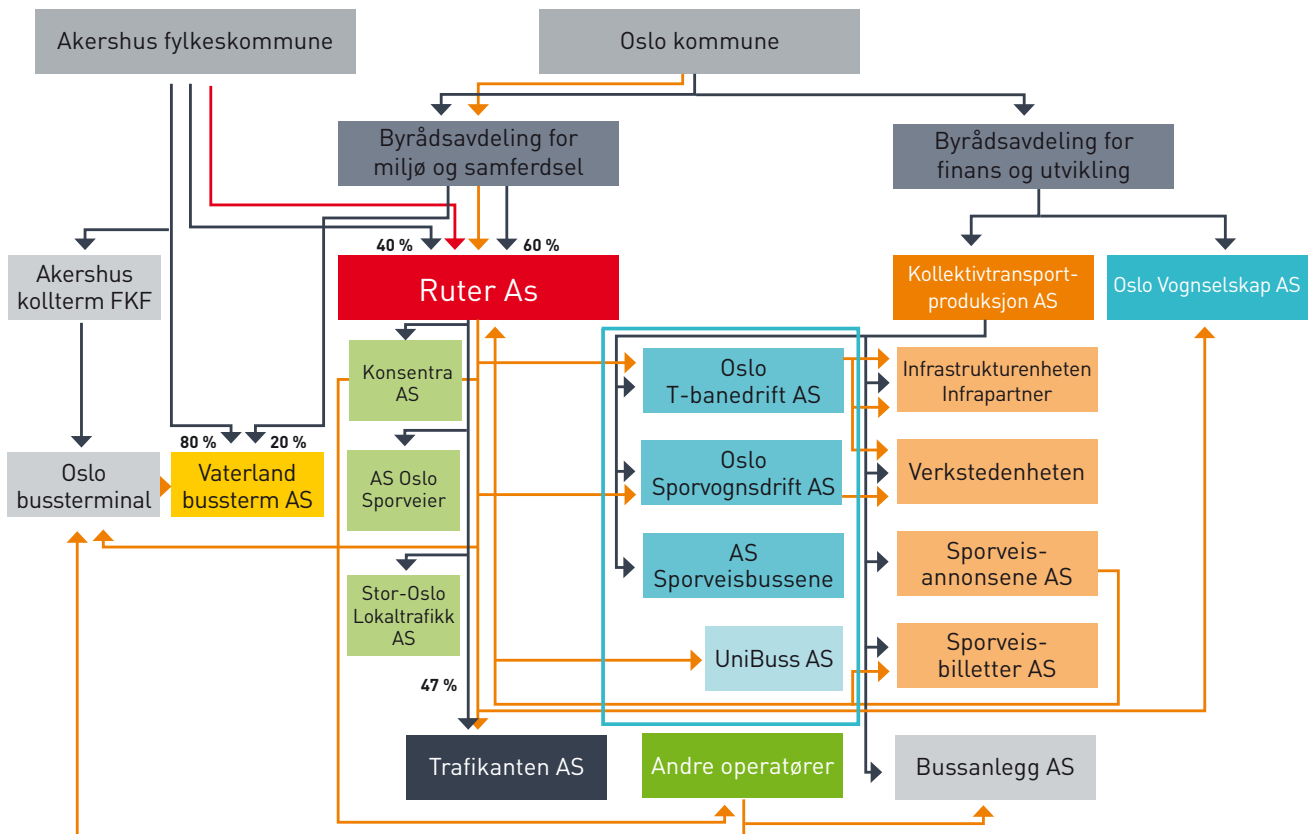
Oslo bystyre har vedtatt å dele Kollektivtransportproduksjon AS slik at operatørene skilles ut fra infrastrukturfunksjonene. Dette vil gi klarere roller og bedre drivkrefter for effektivisering.

Ruters viktigste styringsinstrument er kontraktene med operatørene. Gjennom disse skal insitamenter etableres, effektivisering tas ut, transparens fremskaffes og dobbeltfunksjoner avskaffes. I kontraktene med OsloTrikken 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 og 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.

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, slik det så ut i 2009. I januar 2010 ble ansvaret for Kollektivtransportproduksjon AS overført til byrådsavdeling for samferdsel, miljø og næring. Selskapene AS Oslo Sporveier og Stor-Oslo Lokaltrafikk AS er sovende selskaper opprettet kun for å ivareta foretaksnavnene, logoer og merkevarer.

12. Organisasjon og ledelse

STRATEGISK STYRINGSMODELL

Da 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 pulserende hovedstadsområde.



RUTERS KUNDELØFTE

Enkelt for deg,
bra for alle

RUTERS VERDIER

Ruter skal være

Pålitelig
Nytenkende
Åpen

KRITISKE SUKSESSFAKTORER (KSF)

Det er formulert 9 kritiske suksessfaktorer:

1. Økonomi og styring

Etablere et reelt kostnadsgrunnlag for fremtidig 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 pris- og billettsystem som sikrer inntektsgrunnlaget og øker kundetilfredsheten.

7. Omdømme

Være til å stole på og fremstå som positiv, moderne, markedsrettet og utviklingsorientert.

8. Miljø

Fremstå 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 det er klare krav og mål knyttet til sikkerhet, og 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.



13. Økonomi

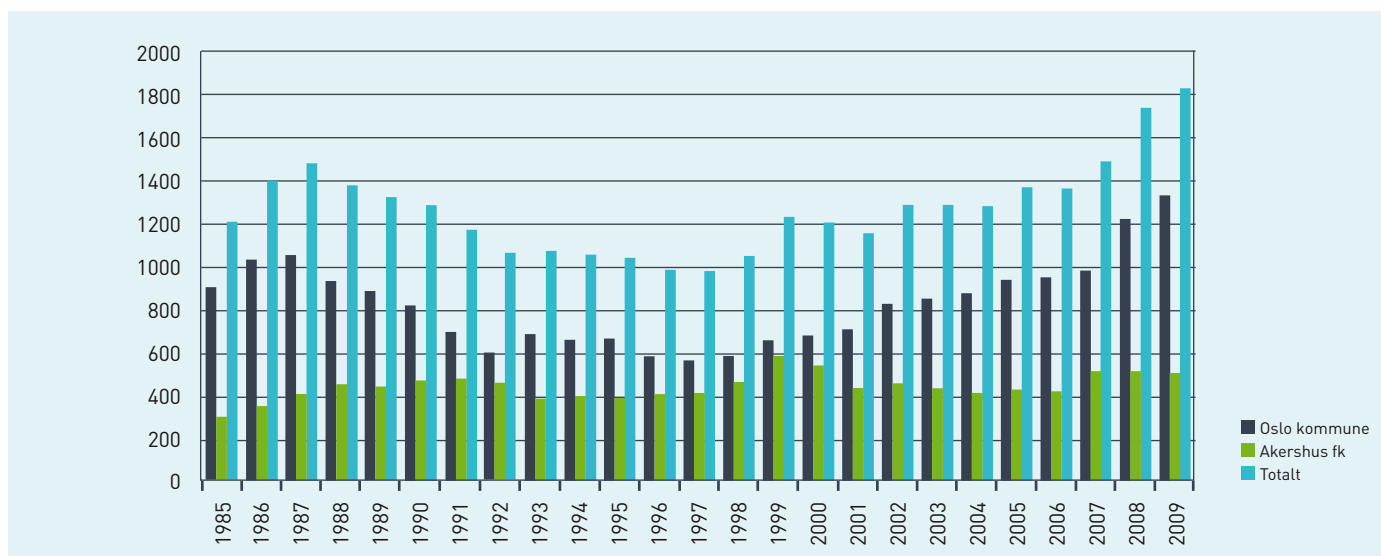
Ruter har ikke til formål å skaffe eierne økonomisk vinning, men skal bidra til at Oslo kommune og Akershus fylkeskommune når sine mål for samferdselspolitikken. Etter en omsetning på MNOK 4 897 ble resultatet i morselskapet MNOK 1.

Konsernet, som omfatter morselskapet Ruter As og datterselskapene Konsentra AS, Interoperabilitets-tjenester AS, Oslo og Akershus Trafikkservice AS, Oslo Sporveier AS og Stor-Oslo Lokaltrafikk a.s leverte et resultat på MNOK 7,4. De to sistnevnte selskapene er

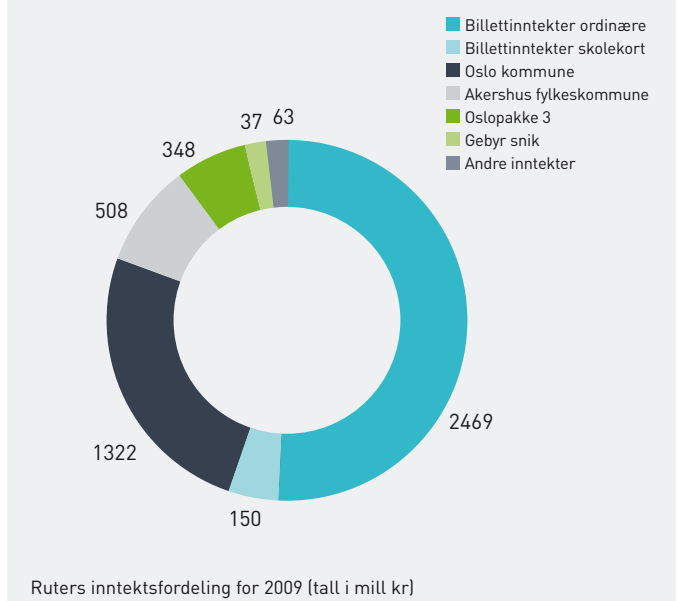
sovende selskaper opprettet kun for å ivareta foretaksnavnene, logoer og varemerker.

Av omsetningen i Ruter på MNOK 4 897 utgjorde billettinntektene 53 %. Salg av tjenester til Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, sammen med bidrag fra Oslopakke 3 utgjorde 45 %. Det offentlige kjøpet av transport-tjenester fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune er på et historisk høyt nivå, men det gjenstår fortsatt utfordringer knyttet til det store investeringslepet.

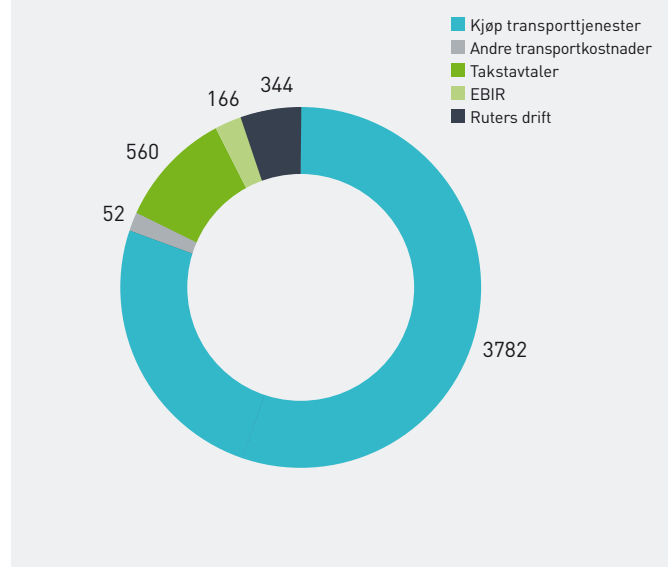
Offentlige kjøp fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune fra 1985-2009 (2009-kroner)

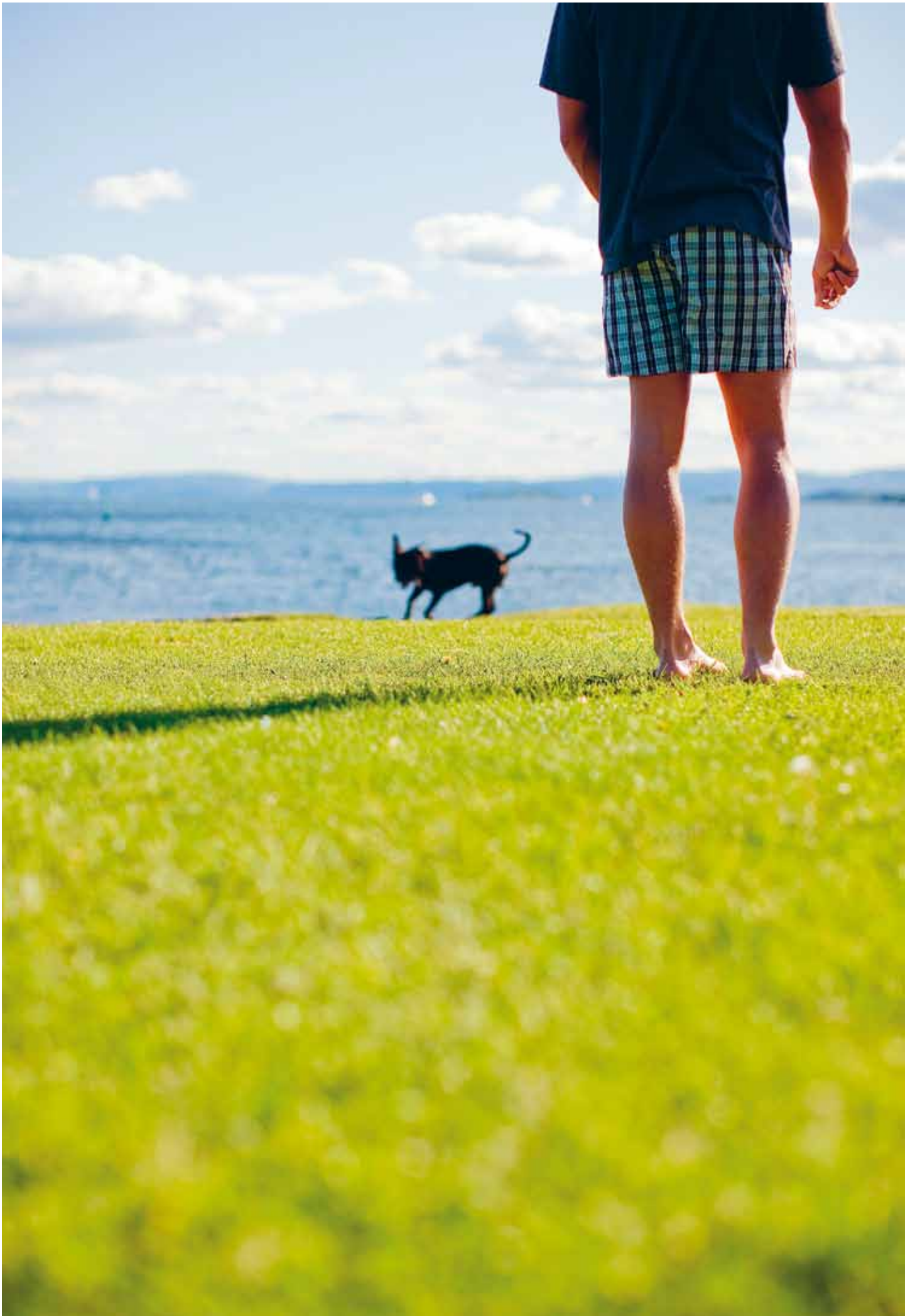


Figuren under viser de enkelte inntektskomponentene i Ruters totale omsetning for 2009.



De samlede driftskostnadene for morselskapet var på MNOK 4 904. Av dette utgjorde kostnader til kjøring av buss, T-bane, trikk og båt 77 %. Figuren under viser de enkelte komponentene for Ruters totale driftskostnader.





14. Styrets beretning

STYRETS BERETNING 01.01–31.12.2009

Markedssuksess og kvalitetsutfordringer

Ruter oppnådde en sterk trafikkvekst også i 2009 og tok markedsandeler. Styret er tilfreds med markedssuksessen, som åpenbart skyldes en kombinasjon av lavere månedsbillettpris i Oslo, fortsatt frekvensøkning både i Oslo og Akershus og nye metrovogner. Dette hadde ikke vært mulig uten en klar vilje hos Oslo kommune og Akershus fylkeskommune til å sikre et stabilt og til dels økt tilskuddsnivå. Samtidig har driftsmidler fra Oslopakke 3 gitt et verdifullt bidrag.

Hovedstadsområdets kollektivtrafikk sliter imidlertid med betydelige kvalitetsproblemer, mye på grunn av for dårlig tempo i reinvesteringer og andre fornyelser i de skinnegående tilbudene. Dette gjelder så vel for metro og trikk med lokalt ansvar, som for den statlige jernbanevirksomheten, og dermed NSB's lokaltrafikk, som har en sentral trafikkoppgave i regionen. Denne situasjonen er en betydelig trussel for videre positiv markedsutvikling, og toget har allerede merket en beklagelig trafikksvikt. Styret legger vekt på at et krafttak i fornyelsesarbeidet er helt nødvendig for at kollektivtrafikken skal fylle sin rolle og nå de brede omforente målene om økte markedsandeler og fortsatt trafikkvekst.

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 (selskap som har ansvar for mottak av bestilling, planlegging og videreformidling av anropsstyrt persontransport i Oslo og Akershus), Interoperabilitetstjenester AS, Oslo og Akershus Trafikkservice AS, AS Oslo Sporveier 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 til rette 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, metro og båt basert på anbud og fremforhandlede kontrakter. Driftsoperatørene for trikk og metro er ikke utsatt for anbudskonkurranse, og er etablert i konsernet Kollektivtransportproduksjon AS (KTP AS).

Ruters ansvar omfatter også kvalitetssikring av investeringer, og pengestrømmene i kollektivtrafikken som Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har ansvar for å gå 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 2009 er på TNOK 958. Resultatet i konsernet er på MNOK 7,5, hvorav Konsentra

står for MNOK 8,6. 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 ca 252 millioner kollektivreiser – målt som påstigninger – i 2009. Økningen fra året før var på ca 10 millioner reiser, eller ca 4,1 %.

Billettinntekter, tilskuddene fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune samt diverse andre inntekter gir samlede driftsinntekter for Ruter på MNOK 4 897. Av dette utgjør billettinntekter og salg av tjenester til Oslo kommune og Akershus fylkeskommune henholdsvis MNOK 2 619, MNOK 1 322 og MNOK 508. MNOK 1 350 av billettinntektene kommer fra Oslo og MNOK 1 269 fra Akershus. Omsetningen i konsernet var på MNOK 4 963.

Billettinntektene ble MNOK 96,7 lavere enn budsjettert. Dette skyldes at flere enn antatt har kjøpt månedskort etter prisreduksjonen i stedet for enkeltbilletter, flexikort, dagsbilletter og ukebilletter. Billettinntektene økte med 1 % fra 2008. Takstøkningen var på gjennomsnittlig 4,5 %.

Salg av tjenester til Oslo kommune og Akershus fylkeskommune finansierer 37,7 % av kollektivtrafikken i regionen. Inklusiv driftsdelen av Oslopakke 3 finansieres 44,8 % av kollektivtrafikken i regionen i 2009.

De samlede driftskostnadene for morselskapet var på MNOK 4 904. Av dette utgjør MNOK 4 393 kostnader til tjenestekjøp og rutedrift. Driftskostnadene i konsernet var på MNOK 4 959.

Likviditet og kontantstrøm

Ruters likviditetsbeholdning i morselskapet var på MNOK 324,5 pr 31.12.09.

Samlet netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter i selskapet var på MNOK 27,4. Årets resultat var på TNOK 958. Det vesentligste avviket mellom disse to postene kommer fra avskrivninger av det nye billett- og betalingssystemet, som i 2009 var på MNOK 26,5. I tillegg forklarer andre tidsavgrensingsposter, som for eksempel endring i mva og endring i kortsiktig gjeld, avviket i motsatt retning.

Selskapet har i 2009 tatt opp ett langsiktig lån på MNOK 240 i Kommunalbanken til finansiering av kjøpet av det nye billett- og betalingssystemet. Dette har økt den langsiktige gjelden tilsvarende. Billett- og betalingssystemet ble kjøpt fra KTP AS for MNOK 261,5.

Balansen

Totalkapitalen i morselskapet var ved utgangen av året på MNOK 1 022. Egenkapitalandelen utgjorde 20 % og den kortsiktige gjelden var på MNOK 541. Totalkapitalen i konsernet var på MNOK 1 086.

Finansiell risiko og incentiver

Ruter har etablert insentivavtaler med ulike operatører av kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. To av avtalene er årlige forhandlede avtaler med Oslo T-banedrift AS og OsloTrikken AS. De andre avtalene er i forbindelse med anbudskontrakter på buss. Målet er at ca 5 % av kontraktsummen i insentivavtalene skal være knyttet til bonus/malus. Hensikten med insitamentsordningen er å øke tilfredsheten blant de reisende og derigjennom øke antall reiser. Det arbeides med sikte på insitamenter også i effektivitetsfremmende retning for de ikke konkurranseutsatte kontraktene for metro og trikk.

I kjøpekontraktene 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.

Ruter har rentebærende gjeld og er følgelig eksponert for endringer i rentenivået. Gjelden knyttet til kjøpet av det nye billett- og betalings-systemet er tatt opp i Kommunalbanken med flytende rente. Selskapet er også til en viss grad eksponert for endringer i valutakurser gjennom innkjøp.

Disponering av overskudd

Styret foreslår at overskuddet for 2009 på NOK 957 548,- behandles som følger:

Økning av annen egenkapital NOK 957 548,-

I henhold til Ruters vedtekter skal det ikke utbetales utbytte.

Arbeidsmiljø

Ruter har en avtale med Hjelpe24 vedrørende kartlegging av arbeidsmiljøet, gjennomføring av arbeidsplassundersøkelser og vurdering av risiko for helsefare. I 2009 er det gjennomført en medarbeiderdrivkraftundersøkelse og tiltak for forbedringer er iverksatt. I tillegg er det holdt allmøter, gjennomført hjertestarterkurs, gjennomført vernerunder og avviklet 10 møter i arbeidsmiljøutvalget.

Ruter har helseforsikring med Storebrand som sikrer at de ansatte raskt kan komme til spesialist, fysioterapeut og kiropraktor. Vi har også uførekapitalforsikring med KLP. Det har vært en mindre arbeidsrelatert skade i 2009. Gjennomsnittlig sykefravær i selskapet var 6,9 % eller 14 155 timer. I den trafikkvirksomheten som utføres på kontrakt for Ruter, ble det rapportert ett dødsfall i metrodriften, samt en alvorlig personskade i trikkedriften.

Personale og likestilling

Ved utgangen av året hadde Ruter 110 ansatte, fordelt på 47 kvinner og 63 menn. Disse utførte 105,2 årsverk. Ledergruppen besto av 6 menn og 2 kvinner. Konsernet hadde 157 ansatte.

Selskapet har etablert personalmessige retningslinjer slik at det ikke forekommer 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.

Diskrimineringslovens formål er å fremme likestilling, sikre like muligheter og rettigheter og å hindre diskriminering på grunn av etnisitet, nasjonal opprinnelse, avstamning, hudfarge, språk, religion og livssyn. Innenfor aktiviteter i Ruter, som rekruttering, lønns- og arbeidsvilkår, forfremmelse, utviklingsmuligheter og beskyttelse mot trakassering, fremmes lovens formål. Disse elementene fremheves også i lederhåndboken i selskapet.

Arbeidstakere over 60 år skal tilbys 80 % stilling til 100 % lønn. Det var i 2009 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.

Fremtidsutsikter

Fremtidsutsiktene for kollektivtrafikken i regionen er gode. Det har i 2009 vært en ytterligere trafikkvekst i forhold til rekordåret 2008 og Ruter har god kontroll på økonomien.

Det offentlige kjøpet av transporttjenester fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune er på et historisk høyt nivå, men det knytter seg utfordringer til å øke kapasiteten i takt med trafikkveksten, spesielt i rushtiden. Det bevilges samtidig midler til investeringer og drift gjennom for eksempel Oslopakke 3 og Samferdsels-departementets belønningsordning. Dette gir finansielt grunnlag for ytterligere trafikkvekst ut over 2009.

Kollektivtrafikkens største utfordring de nærmeste årene er å finne fornuftige finansieringsmodeller for å innhente det store reinvesteringsetterslepet på infrastrukturen.

I den strategiske kollektivtrafikkplanen K2010 trekker Ruter frem de betydelige utfordringene og de spennende mulighetene hovedstadsområdet står overfor de kommende årene. En sannsynlig dobling i folketallet på femti år krever helt nytt grep i areal- og transportplanleggingen for å sikre bærekraftige løsninger, der kollektivtransporten tar det vesentlige av veksten i motorisert transport.

Regnskapet for 2009 er utarbeidet ut fra forutsetningen om fortsatt drift, og styret bekrefter at forutsetningen for dette er til stede.

16. mars 2010

 Ragnar Sæegård Styreleder	 Tone Skogen Styrets nestleder	 Svein Horrisland Styremedlem
 Torbjørn Lothe Styremedlem	 Eva Hagen Styremedlem	
 Jeannette Abell Styremedlem	 Inge Tomasgard Styremedlem	 Berni Reitan Jenssen Adm. direktør

Resultatregnskap 2009

RUTER KONSERN				RUTER AS	
2008	2009		Noter	2009	2008
DRIFTSINNEKTER OG DRIFTSKOSTNADER					
Driftsinntekter					
4,521,274	4,962,713	Billett- og andre inntekter	1	4,897,342	4,455,440
4,521,274	4,962,713	Sum driftsinntekter		4,897,342	4,455,440
Driftskostnader					
4,187,124	4,419,131	Tjenestekjøp og rutedrift	2	4,393,284	4,159,357
79,181	103,551	Lønn og godtgjørelse	3	77,764	54,858
20,112	47,455	Avskrivninger	4	41,046	13,885
245,284	388,978	Annen driftskostnad	5	391,749	249,452
4,531,700	4,959,115	Sum driftskostnader		4,903,843	4,477,551
-10,426	3,598	Driftsresultat		-6,501	-22,111
FINANSINNEKTER OG FINANSKOSTNADER					
Finansinntekter					
26,096	8,496	Renteinntekter		7,790	24,817
692	579	Annen finansinntekt		457	331
26,788	9,075	Sum finansinntekter		8,247	25,148
Finanskostnader					
2,167	644	Rentekostnader		571	2,131
1,171	246	Annen finanskostnad		217	747
3,338	890	Sum finanskostnader		788	2,878
23,450	8,185	Netto finansposter		7,459	22,270
13,024	11,783	Ordinært resultat før skatt		958	159
4,057	4,249	Skatt på ordinært resultat	13	0	0
8,967	7,534	Årsresultat		958	159
10	-139	Minoritetens andel av resultatet			
OVERFØRINGER					
		Overføringer til annen egenkapital		958	159
		Sum overføringer		958	159

Balanse 2009

RUTER KONSERN				RUTER AS	
31.12.08	31.12.09		Noter	31.12.09	31.12.08
EIENDELER					
ANLEGGSMIDLER					
3,137	3,332	Utsatt skattefordel	13		
6,195	4,647	Goodwill	4		
53,621	153,242	Andre immaterielle eiendeler	4	129,803	27,369
62,953	161,221	Sum immaterielle eiendeler		129,803	27,369
59,370	192,467	Driftsløsøre, inventar, kontorutstyr	4	185,764	52,338
59,370	192,467	Sum varige driftsmidler		185,764	52,338
167	194	Finansielle anleggsmidler			
17,779	17,791	Investeringer i aksjer i datterselskap og tilknyttet selskap	6	38,288	38,278
17,946	17,985	Sum finansielle anleggsmidler		38,288	38,278
140,269	371,673	Sum anleggsmidler		353,855	117,984
OMLØPSMIDLER					
51,287	46,530	Kundefordringer	12	50,049	53,262
225,809	298,350	Andre fordringer	7	293,388	220,525
277,096	344,880	Sum fordringer		343,437	273,787
353,434	369,384	Bankinnskudd, kontanter og lignende	8	324,480	318,300
353,434	369,384	Sum bankinnskudd, kontanter og lignende		324,480	318,300
630,530	714,264	Sum omløpsmidler		667,917	592,087
770,799	1,085,937	Sum eiendeler		1,021,772	710,070

Balanse 2009

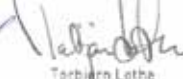
RUTER KONSERN			RUTER AS	
31.12.08	31.12.09		31.12.09	31.12.08
EGENKAPITAL OG GJELD				
EGENKAPITAL				
120	120	Aksjekapital	120	120
199,338	199,338	Overkursfond	199,338	199,338
199,458	199,458	Sum innskutt egenkapital	199,458	199,458
11,209	21,620	Annen egenkapital	1,499	541
11,209	21,620	Sum opptjent egenkapital	1,499	541
2,938	2,799	Minoritet	0	0
213,605	223,876	Sum egenkapital	200,956	199,999
GJELD				
42,956	44,153	Pensjonsforpliktelser	39,129	37,416
28,664	266,122	Langsiktig gjeld	240,433	
71,620	310,275	Sum langsiktig gjeld og forpliktelser	279,562	37,416
287,420	282,988	Leverandørgjeld	282,889	287,674
4,753	4,442	Betalbar skatt	0	0
5,910	5,901	Skyldige offentlige avgifter	4,887	3,827
187,491	258,454	Annen kortsiktig gjeld	253,477	181,156
485,574	551,785	Sum kortsiktig gjeld	541,252	472,656
770,799	1,085,937	Sum egenkapital og gjeld	1,021,772	710,070

16. mars 2010


Ragnar Sæggård
Styreleder


Tone Skogen
Styrets nestleder


Svein Hørrisland
Styremedlem


Torbjørn Lothe
Styremedlem


Eva Høgen
Styremedlem


Jannette Abell
Styremedlem


Ege Tomassgard
Styremedlem


Bernt Røttas
Administrerende direktør

Kontantstrømoppstilling 2009

RUTER KONSERN			RUTER AS	
31.12.08	31.12.09		31.12.09	31.12.08
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter				
14,523	11,782	Resultat før skattekostnad	958	159
-2,909	-4,589	Betalbar skatt		
383	164	Tap/gevinst ved salg av anleggsmidler	164	383
15,820	47,455	Ordinære avskrivninger	41,046	13,885
15,794	4,757	Endring i kundefordringer	3,214	14,853
-17,328	-5,798	Endring i leverandørgjeld	-4,785	-13,610
-3,101	1,468	Endring i pensjonsavsetninger	1,713	-4,401
31,841	-16,126	Endring i andre tidsavgrensingsposter	-14,926	18,215
55,022	39,112	Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	27,383	29,483
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter				
-94,794	-278,791	Utbetalinger ved kjøp av andre investeringer	-277,071	-93,974
-7,626	-10	Utbetalinger ved kjøp av aksjer og andeler i andre foretak	-10	-240
	2,737	Prinsippendring pensjonsforpliktelse		
-11,652	0	Utbetaling av avsatt utbytte	0	0
-114,072	-276,064	Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-277,081	-94,214
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter				
25,606	15,444	Endring i prosjekt- / tilskuddsmidler	15,444	25,606
0	-2,975	Innbetalinger ved tilførsel av kapital		
0	240,433	Innbetalinger ved opptak av ny langsiktig gjeld	240,433	
25,606	252,902	Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	255,877	25,606
-33,444	15,951	Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter	6,180	-39,125
386,877	353,433	Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter 01.01	318,300	357,425
353,433	369,384	Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter 31.12	324,480	318,300

Noter 2009

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.

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. Periodebilletter inntektsføres iht. kundens forventede bruk mens øvrige billettinntekter 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 Oslopakke 3, regionale pendellinjer samt andre tilskuddsytere, og inntektsføres når kostnadene påløper.

Andre inntekter består i hovedsak av gebyrer, reklameinntekter og leieinntekter. 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 kostnadsføres iht. kontrakt.

Valuta

Fordringer og gjeld, samt pengeposter i utlandsk valuta omregnes til balansedagens kurs.

Hovedregel for vurdering og klassifisering av eiendeler og gjeld

Eiendeler bestemt til varig eie eller bruk er klassifisert som anleggsmidler. Andre eiendeler er klassifisert som omløpsmidler. Fordringer som skal tilbakebetales innen ett år er klassifisert som omløpsmidler, mens øvrige

eiendeler er klassifisert som anleggsmidler. Ved klassifisering av kortsiktig og langsiktig gjeld er tilsvarende kriterier lagt til grunn.

Anleggsmidler vurderes til anskaffelseskost, men nedskrives til virkelig verdi når verdifallet forventes ikke å være forbigående. Anleggsmidler med begrenset økonomisk levetid avskrives planmessig.

Omløpsmidler vurderes til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi. Kortsiktig og langsiktig gjeld balanseføres til nominelt mottatt beløp på etableringstidspunktet.

Enkelte poster er vurdert etter andre prinsipper og redegjøres for nedenfor.

Aksjer i datterselskap

Aksjer i datterselskaper er vurdert etter kostmetoden. Aksjene blir nedskrevet til virkelig verdi dersom verdifallet ikke er forbigående. Utbytte og andre utdelinger er inntektsført samme år som det er avsatt i datterselskapet. Overstiger utbytte andel av tilbakeholdt resultat etter kjøpet, representerer den overskytende del tilbakebetaling av investert kapital og utdelingene er fratrukket investeringens verdi i balansen.

Andre aksjer

Andre aksjer hvor selskapet ikke har betydelig innflytelse balanseføres til anskaffelseskost. Investeringene blir nedskrevet til virkelig verdi dersom verdifallet ikke er forbigående.

Fordringer

Kundefordringer og andre fordringer oppføres til pålydende etter fradrag for avsetning til forventet tap. Avsetning til tap gjøres på grunnlag av en individuell vurdering av de enkelte fordringer. I tillegg gjøres det for øvrige kundefordringer en uspesifisert avsetning for å dekke antatt tap.

Bankinnskudd, kontanter o.l.

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

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 opptjeningstid.

Beregningene er basert på forutsetninger om diskonteringsrenter, fremtidig regulering av lønn, pensjoner og ytelse fra folketrygden, fremtidig avkastning på pensjonsmidler samt aktuarmessige 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.

Operasjonell leasing

Operasjonelle leieavtaler resultatføres som driftskostnad som fordeles systematisk over hele leieperioden.

Skatteplikt

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

Datterselskapene Konsentra AS, Interoperabilitets- tjenester AS, Oslo og Akershus Trafikkservice AS, AS Oslo Sporveier 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 fremføring 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 nyttegjort.

Kontantstrøm

Kontantstrømoppstillingen 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, AS Oslo Sporveier 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 mindre verdi 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 egenkapitalmetoden.

Sammenligningstall

Det er foretatt noen reklassifiseringer av 2008-tallene pr 31.12.09 for å gi en mer korrekt presentasjon.

1. Billett- og andre inntekter

RUTER KONSERN			RUTER AS	
2008	2009		2009	2008
664,062	628,975	Enkeltbilletter	628,975	664,062
576,180	550,759	Enkeltreiser	550,759	576,180
47,833	51,748	Dagsbilletter	51,748	47,833
1,153,203	1,243,931	Periodebilletter	1,243,931	1,153,203
-3,394	-6,603	Andre billettinntekter	-6,603	-3,394
2,437,884	2,468,810	Sum ordinære billettinntekter	2,468,810	2,437,884
51,284	94,836	Skolekort grunnskolen	94,836	51,284
96,503	56,604	Skolekort videregående skole	56,604	96,503
19	-1,462	Andre billettinntekter	-1,462	19
147,806	149,978	Sum andre billettinntekter	149,978	147,806
1,201,865	1,321,744	Tilskudd Oslo kommune	1,321,744	1,201,865
491,743	501,998	Tilskudd Akershus fylkeskommune	501,998	491,743
16,333	4,394	Tilskudd andre	4,394	16,333
18,400	235,500	Tilskudd Oslopakke 3 - Oslo	235,500	18,400
66,600	113,000	Tilskudd Oslopakke 3 - Akershus	113,000	66,600
139	11	Prosjektinntekter / øremerket tilskudd Oslo kommune	11	139
12,942	6,029	Prosjektinntekter / øremerket tilskudd Akershus Fylkeskommune	6,029	12,942
1,808,022	2,182,676	Sum tilskudd og prosjektinntekter	2,182,676	1,808,022
32,009	36,706	Gebyrinntekter snik	36,706	32,009
7,409	6,093	Inntekter særavtaler	6,093	7,409
6,070	30,798	Leieinntekter anlegg og diverse fra operatører	30,798	6,070
82,073	87,652	Andre driftsrelaterte inntekter	22,280	16,239
127,562	161,250	Andre inntekter	95,878	61,728
4,521,274	4,962,713	Billett- og andre inntekter	4,897,342	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 2009 fremgår innkrevde midler av tabellen under :

Oslopakke 2 midler til finansiering av nye T-banepogner i Oslo	96.700
Oslopakke 2 midler til finansiering av nye T-banepogner i Akershus	45.109

2. Tjenestekjøp og rutedrift

RUTER KONSERN			RUTER AS	
2008	2009		2009	2008
1,690,991	1,754,366	Tjenestekjøp buss	1,754,366	1,690,991
1,015,721	1,132,607	Tjenestekjøp T-bane	1,132,607	1,015,721
661,777	652,171	Tjenestekjøp sporvogn	652,171	661,777
102,690	118,395	Tjenestekjøp båt	118,395	102,690
112,016	124,129	Tjenestekjøp spesialskyss skole	124,129	112,016
27,767	25,847	Oppdragskjøring	0	0
3,610,962	3,807,514	Kjøp av transporttjenester	3,781,667	3,583,195
505,539	503,379	Takstvtaler tog	503,379	505,539
10,859	11,213	Takstvtaler buss	11,213	10,859
44,837	45,109	Brukerbetaling Oslopakker	45,109	44,837
561,235	559,700	Takstvtaler inkl. Oslopakker	559,700	561,235
14,926	51,917	Andre kostnader rutedrift	51,917	14,926
4,187,124	4,419,131	Tjenestekjøp og rutedrift	4,393,284	4,159,357

3. Lønn og godtgjørelse

RUTER KONSERN			RUTER AS	
2008	2009		2009	2008
57,229	70,022	Lønn	53,577	41,549
5,141	15,510	Pensjonskostnader	11,183	2,110
10,331	11,644	Arbeidsgiveravgift	8,978	7,361
6,480	6,376	Øvrige lønns- og personalkostnader	4,026	3,838
79,181	103,551	Sum lønn og godtgjørelse	77,764	54,858
		Bortsett fra vanlige lønnsforskudd er det ikke gitt lån til ansatte		
124	135	Gjennomsnittlig antall årsverk	91	80
Godtgjørelse til styret, administrerende direktør og revisor, tall i hele kr.				
725,625	827,500	Utbetalt styrehonorar	758,500	625,125
464,871	422,500	Avtalt honorar lovpålagt revisjon eks. mva	280,000	268,415
0	213,000	Honorar for utvidet finansiell revisjon eks. mva	213,000	
62,730	33,740	Honorar for skatterådgivning eks. mva	33,740	62,730
390,564	105,570	Honorar for andre tjenester utenfor revisjonen eks. mva	90,570	375,564

Lønn administrerende direktør	Lønn	Pensjonskostn.	Annen godtgjørelse
	1,444,160	71,742	13,510

Det er ikke gitt lån eller sikkerhetsstillelser 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. I tillegg dekkes pensjon iht de samme reglene som for alle andre ansatte (ref. note 10). Til tidligere revisor er det i tillegg kostnadsført kr. 172.835 eks. mva for ordinær revisjon og kr. 371.657 eks. mva for andre tjenester for oppdrag i Ruter As.

4. Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler

VARIGE DRIFTSMIDLER

RUTER AS

Beløp i 1 000 kr.	Bygninger og eiendommer	Maskiner og anlegg	Driftsløsøre, inventar og kontormaskiner	Sum
Anskaffelseskost per 01.01.2009	2,800	6,914	66,295	76,009
Tilgang kjøpte driftsmidler			156,183	156,183
Avgang solgte driftsmidler			2,787	2,787
Anskaffelseskost 31.12.2009	2,800	6,914	219,691	229,405
Akkumulerte avskrivninger 31.12.2009	537	1,963	41,138	43,638
Balanseført verdi per 31.12.2009	2,263	4,951	178,553	185,764
Årets avskrivninger	280	687	23,870	24,837

RUTER KONSERN

Beløp i 1 000 kr.	Bygninger og eiendommer	Maskiner og anlegg	Driftsløsøre, inventar og kontormaskiner	Sum
Anskaffelseskost per 01.01.2009	25,811	6,914	77,102	109,827
Tilgang kjøpte driftsmidler	0	0	157,903	157,903
Avgang solgte driftsmidler	0	0	2,787	2,787
Anskaffelseskost 31.12.2009	25,811	6,914	232,218	264,943
Akkumulerte avskrivninger 31.12.2009	19,201	1,963	51,308	72,472
Balanseført verdi per 31.12.2009	6,610	4,951	180,910	192,467
Årets avskrivninger	1,149	687	25,050	26,886

Både morselskapet og konsernet benytter lineære avskrivninger for alle varige driftsmidler. Den økonomiske levetiden for driftsmidlene er beregnet til:

Bygninger og annen fast eiendom:	10-28 år
Maskiner og inventar:	3-10 år

IMMATERIELLE EIENDELER

RUTER AS

Beløp i 1 000 kr.	Elektronisk billettsystem	Andre immaterielle eiendeler	Sum
Anskaffelseskost per 01.01.2009	0	52,174	52,174
Tilgang kjøpte immaterielle eiendeler	120,200	687	120,887
Avgang solgte immaterielle eiendeler		2,244	2,244
Anskaffelseskost 31.12.2009	120,200	50,617	170,817
Akkumulerte avskrivninger 31.12.2009	12,020	28,994	41,014
Balanseført verdi per 31.12.2009	108,180	21,623	129,803
Årets avskrivninger	12,020	4,189	16,209

I 2009 har Ruter kjøpt opp det elektroniske billett- og betalingssystemet fra Kollektivtransportproduksjon AS for kr. 261.500.000. Investeringen er dekomponert og deler av den (kr. 141.300.000) ligger under varige driftsmidler, kontormaskiner. Avskrivninger av systemet er foretatt for hele 2009.

RUTER KONSERN

Beløp i 1 000 kr.	Goodwill	Elektronisk billettsystem	Andre immaterielle eiendeler	Sum
Anskaffelseskost per 01.01.2009	7,743	0	80,301	88,044
Tilgang kjøpte immaterielle eiendeler		120,200	687	120,887
Avgang solgte immaterielle eiendeler		0	2,244	2,244
Anskaffelseskost 31.12.2009	7,743	120,200	78,744	206,687
Akkumulerte avskrivninger 31.12.2009	3,096	12,020	33,682	48,798
Balanseført verdi per 31.12.2009	4,647	108,180	45,062	157,889
Årets avskrivninger	1,549	12,020	7,000	20,569

Både morselskapet og konsernet benytter lineære avskrivninger for alle varige driftsmidler. Den økonomiske levetiden for driftsmidlene er beregnet til:

Goodwill:	5 år
Elektronisk billettsystem:	10 år
Andre immaterielle eiendeler:	7-10 år

Goodwill er vurdert å ha en levetid på 5 år, og er knyttet til oppkjøpet av datterselskapet Konsentra AS.

5. Annen driftskostnad

RUTER KONSERN			RUTER AS	
2008	2009		2009	2008
37,508	39,117	Provisjoner for billettsalg	39,117	37,508
9,372	11,351	Rutetabeller, trafikkinformasjon og kart	11,351	9,372
86,072	93,692	Salgstiltak og reklame	99,537	90,643
11,309	13,690	Kostnader lokaler	11,122	8,994
43,036	80,641	Konsulentbistand	86,997	50,813
16,210	18,774	Tap på krav	18,375	16,210
41,776	131,713	Diverse kostnader	125,250	35,911
245,284	388,978	Sum annen driftskostnad	391,749	249,452

6. Investeringer i aksjer i datterselskap og tilknyttet selskap

	Eierandel	Pålydende	Antall eiet av Ruter AS	Bokført verdi
Datterselskap				
Oslo og Akershus Trafikkservice AS	71.43%	100	9,187	4,693
Konsentra AS	100.00%	5,000	1,000	15,000
Interoperabilitetstjenester AS	66.66%	1,000	599	604
Stor-Oslo Lokaltrafikk AS	100.00%	100	1,000	120
AS Oslo Sporveier	100.00%	100	1,000	120
Tilknyttet selskap				
Trafikanten AS	47.00%	100	348,225	17,740
Andre selskap				
Visit Oslo AS	0.50%	10,000	1	10
Sum aksjer i andre selskaper				38,288

Resultatandel fra Trafikanten på TNOK 2 422 for 2008 og 2009 er motregnet av en tilsvarende nedskrivning av merverdien på aksjene.

7. Andre fordringer

	Ramme	Mottatt	Utbetalt	Ubenyttet pr 31.12.09	Ubenyttet pr 31.12.08
BRA-midler					
Høystandard holdepl. forstadbane	9,000	9,000	8,100	-900	900
Oppgradering adkomst Sørli	1,500	1,500	1,500	0	150
Innvendig display SL 92	500	500	500	0	500
Automatiske dører på T-banestasj.	750	0	750	750	
Utbedr. avstand T-banevogn og plattform	2,200	0	2,200	2,200	
Sikkerhetslinjer ved T-banestasjoner	600	0	600	600	
Oppgr. Trikkeholdepl. Ekebergbanen	5,000	0	5,000	5,000	
Varsellinjer ved trikkeholdeplasser	600	0	600	600	
Lydannoseringsløs. for sanntidsskilt	750	0	600	600	
SUM	20,900	11,000	19,850	8,850	1,550

RUTER KONSERN			RUTER AS	
2008	2009		2009	2008
145,988	152,607	Periodiserte billettinntekter	152,607	145,988
41,941	36,006	Diverse periodiseringer	22,194	35,107
37,880	109,737	Tilgode offentlige avgifter	109,737	37,880
225,809	298,350	Sum andre fordringer	293,388	220,525

8. Bank

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

RUTER KONSERN			RUTER AS	
2008	2009	Beløp i 1 000 kroner	2009	2008
5,555	7,647	Bundne skattetrekkmidler	5,188	3,182
3,623	5,703	Husleiedeposittum	5,703	3,623

9. Egenkapital

Aksjonær	Aksjer	Pålydende	Bokført
Akershus fylkeskommune	480 stk.	100 kroner	48,000
Oslo kommune	720 stk.	100 kroner	72,000
Sum aksjekapital	1 200 stk		120,000

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

RUTER AS

	AK	Overkursfond	Annen EK	Sum
Egenkapital pr. 01.01.2009	120	199,338	541	199,999
Resultat 2009	0	0	957	957
Egenkapital per 31.12.2009	120	199,338	1,498	200,956

RUTER KONSERN

	AK	Overkursfond	Annen EK	Minorit. andel	Sum
Egenkapital pr. 01.01.2009	120	199,338	11,209	2,938	213,605
Resultat 2009	0	0	7,673	-139	7,534
Prinsippendringer pensjon	0	0	2,737	0	2,737
Egenkapital per 31.12.2009	120	199,338	21,558	2,799	223,876

10. Pensjonsforpliktelser

Selskapet har pensjonsordninger som omfatter i alt 105 personer. Ordningene gir rett til definerte fremtidige ytelser. Disse er i hovedsak avhengig av antall opptjeningsår, lønnsnivå ved oppnådd pensjonsalder og størrelsen på ytelsene fra folketrygden. Forpliktelsene er dekket gjennom KLP (Kommunal Landspensjonskasse) og innbefatter AFP (Avtalefestet pensjon). Tallene innbefatter sikrede og usikrede forpliktelser. Ruter AS har gått over til KLP for alle ansatte. Selskapet er pliktig å ha tjenstepensjonsordning iht lov om obligatorisk tjenstepensjon. Selskapet oppfyller kravene iht nevnte lov.

RUTER KONSERN			RUTER AS	
31.12.08	31.12.09	Beløp i kroner	31.12.09	31.12.08
Netto pensjonskostnad				
8,417,164	9,004,590	Nåverdi av årets pensjonsopptjening	6,975,154	5,904,800
6,157,567	7,079,906	Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	6,360,767	5,471,347
14,574,731	16,084,496	Brutto pensjonskostnad	13,335,921	11,376,147
4,464,183	3,803,269	Forventet avkastning	4,311,320	4,026,877
727,453	575,392	Administrasjonskostnader	444,021	466,329
144,376	2,087,115	Resultaførte planavvik / estimatendringer	491,662	144,376
10,982,377	13,927,632	Netto pensjonskostnader før arbeidsgiveravgift	9,960,284	7,960,374
1,263,043	1,558,123	Arbeidsgiveravgift	1,223,686	1,102,052
12,245,420	15,485,755	Netto pensjonskostnader etter arbeidsgiveravgift	11,183,970	9,062,426
Netto pensjonsforpliktelse				
108,055,030	133,926,071	Opptjente pensjonsforpliktelser 31.12. (inkl. beregnet effekt av fremtidig lønnsregulering)	119,793,427	97,608,093
6,927,610	0	Beregnet forpliktelse ved planendring	0	6,927,610
114,982,640	133,926,071	Beregnet pensjonsforpliktelse 31.12.	119,793,427	104,535,703
79,146,476	95,229,854	Pensjonsmidler (til markedsverdi) 31.12.	85,500,000	71,155,588
4,719,994	5,456,166	Arbeidsgiveravgift	4,835,373	4,035,436
2,398,977	0	Ikke resultatført planavvik/estimatendringer akkumulert	0	0
42,955,134	44,152,383	Netto pensjonsforpliktelse	39,128,800	37,415,550
Økonomiske forutsetninger				
5,3-5,8 %	5.40%	Diskonteringsrente	5.40%	5.8 %
4-4,25 %	4.50%	Forventet lønnsreg./pensjonsøkn./G-reg.	4.50%	4.0 %
5,5 %-5,8 %	5.70%	Forventet avkastning på fondsmidler	5.70%	5.8 %

De aktuariemessige forutsetninger er basert på vanlige benyttede forutsetninger innen forsikring når det gjelder demografiske faktorer. Regjeringen har i 2010 vedtatt endringer i AFP-ordningen som medfører at feler av AFP-forpliktelsen vil inntektsføres i 2010. Den eksisterende ordningen som avvikes vil bli erstattet av en ny ordning som vil regnskapsføres som en flerforetaksordning, det vil si at at betalingene kostnadsføres når de påløper.

11. Annen kortsiktig gjeld

Tall i hele kr.

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

	Mottatt	Utbetalt	Ubenyttet pr 31.12.09	Ubenyttet pr 31.12.08
Belønningsmidler				
Lilleakerbanen, oppgradering	67,000,000	67,000,000	64,900,000	2,100,000
Vedth. stasjoner, knytestpunkt, vogner	8,000,000	8,000,000	6,000,000	2,000,000
Informasjonssystem T-banen (SIS)	53,000,000	53,000,000	53,000,000	0
Innfartsparkering Rosenholm	6,000,000	6,000,000	1,087,832	4,912,169
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	4,541,271	3,458,729
Nasjonal takstsamordning	1,500,000	1,500,000	0	1,500,000
Visningsskiltet på stoppesteder og knutepunkter	30,000,000	30,000,000	1,276,054	28,723,946
Ekebergbanen	2,000,000	2,000,000	1,800,000	200,000
Områdekampanjer og utvikling av salgsnett	1,500,000	1,500,000	814,599	685,401
Gjenstående fra 2006 - Stambuss				257,166
SUM	201,000,000	201,000,000	145,419,755	55,837,411
Oslo Kommune				
Briskebyveien og Holtegata	21,000,000	21,000,000	21,000,000	0
Trikk - akutte reoperasjoner 2007	10,000,000	10,000,000	10,000,000	0
Reguleringsplan Skovveien	1,000,000	1,000,000	1,000,000	0
HyNor	300,000	300,000	300,000	0
Tryvannsbanen	1,000,000	1,000,000	1,000,000	0
Miljøvennlig transport i Groruddalen	2,000,000	2,000,000	1,507,795	492,205
T-bane Bjørndal/Alnabanen	1,998,000	1,998,000	1,788,218	209,782
Forsterkning kabler og strømforsyning T-banen	28,000,000	28,000,000	28,000,000	
Tiltak for økt sikkerhet og hastighet på T-banen	12,000,000	12,000,000	12,000,000	0
Oppgradering av gatedekket hvor trikken går	20,000,000	20,000,000	20,000,000	0
Diverse bygningsmessige prosjekter	10,000,000	10,000,000	10,000,000	0
<i>Samferdselsetaten</i>				
Oppgradering holdeplasser	200,000	200,000	0	200,000
Lilleakerbanen - funksjonshemmede				
SUM	107,498,000	107,498,000	106,596,013	901,987
Totalt tilskudd til øremerkede oppgaver ført over balansen	308,498,000	308,498,000	252,015,767	56,739,399
Balanseført tilskudd til prosjekt Hynor fra Oslo Kommune				19,997,988
Balanseført tilskudd Prosam fra Norges forskningsråd				2,833,873
Skyldige inndrevne Oslopakke-2 midler til Akershus Fylkeskommune				6,080,506
Skyldige inndrevne Oslopakke-3 midler til Akershus Fylkeskommune				16,500,000
Skyldig opptjente feriepenger				5,932,201
Skyldig arbeidsgiveravgift av opptjente feriepenger				838,276
Forhåndsbetalte billetter				31,082,964
Diverse kortsiktig gjeld				113,472,127
Sum annen kortsiktig gjeld				253,477,334

12. Konsernmellomværende

	RUTER AS	
	2009	2008
<u>Fordringer mot datterselskap</u>		
Kundefordringer	2,625	3,912
Andre fordringer	1,071	1,164
<u>Gjeld til datterselskap</u>		
Leverandørgjeld	1,339	0

13. Skatter

	RUTER KONSERN	
	2009	2008
Årets skattekostnad fordeler seg på:		
Betalbar skatt	4,442	4,803
Endring i utsatt skatt	-194	-747
Sum skattekostnad	4,249	4,057

Beregning av årets skattegrunnlag:

Resultat før skattekostnad	11,783	13,024
Permanente forskjeller	2,790	75
Endring i midlertidige forskjeller med effekt på skattegrunnlaget	606	2,669
Grunnlag for betalbar skatt	15,180	15,769

Oversikt over midlertidige forskjeller:

Underskudd til fremføring	-86	0
Anleggsmidler	-6,150	-5,667
Andre forpliktelser	-639	0
Pensjoner	-5,024	-5,540
Grunnlag for utsatt skatt/skattefordel	-11,898	-11,207
Utsatt skatt/skattefordel i regnskapet	-3,332	-3,137

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

14. Nærstående parter

Oslo Kommune

Oslo Kommune eier 60 % av aksjene i Ruter As. Ruter As har i 2009 gjennomført salg av transporttjenester til Oslo Kommune fra NOK 1.321.744.004 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 2009 gjennomført salg av transporttjenester til Akershus Fylkeskommune for NOK 501.998.000 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 OsloTrikken AS, Oslo T-banedrift AS og Unibuss AS. I tillegg inngås kontrakter knyttet til mottatte tilskudd til øremerkede oppgaver. Det vises til note 11 for en opplisting av hva disse tilskuddene har gått til. I tillegg er nytt billett- og betalingsssystem overdratt fra KTP AS til Ruter As.



Statsautoriserte revisorer
Ernst & Young AS

Christian Frederiks pl. 6, NO-0154 Oslo
Oslo Atrium, P.O.Box 20, NO-0051 Oslo

Foretaksregisteret: NO 976 389 387 MVA
Tlf.: +47 24 00 24 00
Fax: +47 24 00 24 01
www.ey.no

Medlemmer av Den norske Revisorforening

Til generalforsamlingen i
Ruter AS

Revisjonsberetning for 2009

Vi har revidert årsregnskapet for Ruter AS for regnskapsåret 2009, som viser et overskudd på kr 957 548 for morselskapet og et overskudd på kr 7 534 000 for konsernet. Vi har også revidert opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til disponering av overskuddet. Årsregnskapet består av selskapsregnskap og konsernregnskap. Selskapsregnskapet og konsernregnskapet består av resultatregnskap, balanse, kontantstrømpoppstilling og noteopplysninger. Regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge er anvendt ved utarbeidelsen av årsregnskapet. 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 revisjonsskikk 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 revisjonsskikk, omfatter revisjon også en gjennomgåelse av selskapets formuesforvaltning og regnskaps- og interne kontrollsystemer. 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 2009 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 selskapets regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god bokføringsskikk i Norge
- opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til disponering av overskuddet er konsistente med årsregnskapet og er i samsvar med lov og forskrifter.

Oslo, 16. mars 2010
ERNST & YOUNG AS

Jan Wellum Svensen
statsautorisert revisor