

## INNHOOLD

1. INNLEDNING/ <sup>3</sup>
2. ÅRSKAVALKADE/ <sup>6</sup>
3. RUTER AS/ <sup>9</sup>
4. TRAFIKK- OG MARKEDSUTVIKLING/ <sup>19</sup>
5. RUTETILBUD/ <sup>23</sup>
6. KUNDER OG KVALITET/ <sup>27</sup>
7. MARKEDSFØRING OG INFORMASJON/ <sup>35</sup>
8. SALG OG BILLETTER/ <sup>41</sup>
9. MILJØ/ <sup>45</sup>
10. KONTRAKTER OG AVTALER/ <sup>51</sup>
11. UTVIKLING/ <sup>55</sup>
12. ØKONOMI/ <sup>59</sup>
13. STYRETS BERETNING OG REGNSKAP/ <sup>61</sup>
14. NØKKELTALL/ <sup>82</sup>



Vi er her  
for å utvikle  
morgendagens  
hovedstadsområde.

## 1. INNLEDNING

Kollektivtrafikken vokser sterkt.  
Fortsatt satsing må til for å unngå  
vekstsmarter.

Ruter har lyktes godt i 2010 på viktige suksessområder. Vi har flere kunder, mer fornøyde kunder og høyere markedsandeler enn noen gang, samtidig som økonomistyringen er i orden. Ut fra de politiske målene som er satt for Ruters virksomhet, er det særlig grunn til å fremheve den sammenhengende veksten i markedsandel de senere årene. Nå skjer snart hver tredje motoriserte reise i gjennomsnitt for Oslo og Akershus kollektivt (31 % i 2010), mens andelen for Oslo alene nærmer seg 50 % (45 % i 2010). Den sterke trafikkveksten har vært mulig ved en kombinasjon av forsiktig tilpasning av tilbudet ved satsing på markeder med vekstpotensial, nye finansieringsmuligheter også for drift gjennom Oslopakke 3 og forutsigbare, og for Oslos del også økte tjenestekjøp. Til sist, men ikke minst vil vi takke våre kunder for den økte oppslutningen om kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. Uten deres beslutning om å reise kollektivt ville ikke de gode resultatene vært mulig.

Det har likevel ikke vært til å unngå at den sterke veksten har gitt økt trengsel på enkelte linjer og avganger. Ruter har hatt tre år med betydelig trafikkvekst og fikk 5,5 % flere kunder i 2010. På årsbasis har vi nå 43 millioner flere reiser enn

da Ruter ble etablert. Dette tilsvarer hele trikke- trafikken og ca. 140 000 nye reiser per dag.

Ruter har bidratt til en kollektivtrafikksuksess som det er bred politisk oppslutning om å oppnå og videreføre. Da er det et poeng at vi nå unngår at vekstsuksess går over i vekstsmarter. Ruter vil fortsette arbeidet med å effektivisere trafikktilbudet. Samtidig vil operatører og andre leverandører kunne produsere mer effektivt. For de ikke konkurranseutsatte operatørene for T-bane og trikk skal dette skje ved nye forretningsmodeller, og for anbudstrafikken blant annet gjennom rette incentiver og større frihetsgrader der dette kan skje uten skadevirkning for helt nødvendig samordning. Med fortsatt sterk befolkningsvekst og mål om at kollektivtrafikken skal ta det vesentlige av motorisert trafikkvekst, gir imidlertid ikke effektiviseringsgevinster tilstrekkelig rom for volumvekst. Ekstra utfordrende blir situasjonen når vi er sent ute med reinvesteringer i infrastrukturen. Det er avgjørende å unngå at en griper til kortsiktige løsninger ved å finansiere trafikkvekst ved utsettelse eller reduksjon av fornyelsene. Ruter vil søke å belyse finansieringsbehovene nærmere i strategiplanen K2012 som legges frem sommeren 2011.





Samtidig ser Ruter med positiv forventning frem til oppfølgingen av den påpekingen statsetatene har gjort underveis i arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023 – at staten bør ta et større ansvar for kollektivtrafikken i hovedstadsområdet og andre storbyområder, i praksis lokal baneinfrastruktur. 55 % av kollektivreisene i Norge skjer i Ruters trafikkområde, og en god nasjonal kollektivtrafikkpolitikk krever i praksis at en i større grad ser ut over tradisjonelle forvaltnings- og virksomhetsgrenser. Jernbanen må eksempelvis behandles som en - svært viktig - del av et virkemiddel i kollektivtrafikken, og ikke som et formål i seg selv.

Opprettelsen av Ruter har gitt en etterlengtet forbedring av samordningen av kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. Samordningen vil komme enda et skritt videre ved det nye pris- og sonesystemet som innføres 1.10.2011, samtidig som billetteringen skal være nær fullelektronisk. Begge prosjektene har krevd stor oppmerksomhet i mange ledd hos leverandører, operatører, NSB og Ruter også i 2010. Omleggingen har et omfang som gjør det vanskelig å forutsi alle konsekvenser med hensyn til kundereaksjoner og dermed billettinntekter. Det er vårt inntrykk at eierne er innforstått med denne

usikkerheten, og at korrigerende tiltak eventuelt kan bli nødvendig.

Selv om det nye pris- og sonesystemet er et stort skritt i riktig retning, er det fortsatt rom for forbedringer som vil gjøre det enda enklere å reise kollektivt. Dette gjelder grenseflater med NSB og andre aktører innenfor vårt virkeområde, så vel som trafikk til og fra andre fylker.

Verken billettering eller rutesamordning er så samordnet som ønskelig fra et kundeperspektiv så vel som ut fra overordnede politiske hensyn. Ruter ønsker å arbeide videre for samordning av trafikktilbud, informasjon og billettering mv. Konkrete prosjekter er i gang innen billetteknikk og informasjonssystemer. Når det gjelder bedre samordning med togtrafikken, har Akershus fylkeskommune og Oslo kommune tatt initiativ til vurdering av en modell hvor lokaltogtilbudet i hovedstadsområdet inngår i Ruters oppdrag for planlegging, bestilling og markedsføring. Teknisk sett bør det i løpet av det kommende året ligge til rette for videre samordning av billettssystemene i flere fylker ved at interoperabilitet er etablert. Ruter har forventning til at mulighetene blir fulgt opp gjennom avtaler som kan gi full kundenytte og

gjøre det enda enklere å reise kollektivt.

Den politiske behandlingen av strategiplanen K2010 i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune og kommentarer og andre reaksjoner fra berørte fagmiljøer i 2009 og 2010 har gitt en god plattform for det videre strategiske planarbeidet og rulling av handlingsprogrammer mv. I K2012 vil Ruter konkretisere utviklingen av et enda mer konkurransedyktig trafikktilbud på mellomlang sikt, samtidig som vi vil se på mulig utviklingsretning frem mot 2060, parallelt med utredningen av langsiktige kapasitetsutfordringer i hovedstadsområdet i NTP-regi. Ruter ser frem til å kunne presentere og drøfte disse spørsmålene senere i 2011.

Resultatene i 2010, og de foregående årene, har illustrert at målet om at kollektivtrafikken skal ta det vesentlige av motorisert trafikkvekst, kan realiseres, i hvert fall i Oslo og de sentrale delene av Akershus. Forutsetningen er at man er villig til å bruke virkemidlene, og dette vil Ruter i samarbeid med operatører og andre leverandører fortsatt gjerne bistå med. I denne sammenhengen er det hyggelig å kunne trekke frem at serviceholdningen hos våre operatørers trafikkpersonale gjennomgående får god karakter hos kundene og borgerne, og bedre enn det vi finner ved benchmarking med trafikkselskaper i de nordiske hovedstedene. Det er derfor god grunn til å trekke frem og takke for den innsats som er utført av de mange tusen medarbeidere i de ulike kollektivtrafikkselskapene, og som i vesentlig grad har bidratt til de gode resultatene. Dette er også en viktig ressurs å bygge videre på i arbeidet for en enda bedre kollektivtrafikk i hovedstadsområdet.

Administrerende direktør  
Bernt Reitan Jenssen

**Vi har flere kunder, mer fornøyde kunder og høyere markedsandeler enn noen gang, samtidig som økonomistyringen er i orden. Det har likevel ikke vært til å unngå at den sterke veksten har gitt økt trengsel på enkelte linjer.**

#### SAMMENDRAG

Ruter planlegger, bestiller og markedsfører kollektivtrafikk med T-bane, trikk, buss og båt i Oslo og Akershus.

De siste årenes solide vekst i kollektivtrafikken fortsatte i 2010. Antall kollektivreiser i Oslo og Akershus økte med 5,5 %, og kollektivtrafikken fortsatte å ta markedsandeler fra biltrafikken. Fornyelser og kapasitetsøkning har gitt et bedre tilbud, spesielt på T-banen i Oslo og for busstrafikken i deler av Akershus. T-banens vognpark er fullstendig fornyet og utvidet, og kapasiteten er økt på flere banestrekninger.

For trikken i Oslo registreres en kraftig trafikkøkning, samtidig som regulariteten er synkende på grunn av dårlig vogntilgjengelighet og til dels nedslitt infrastruktur.

Bussparken fornyes i sammenheng med nye anbudskontrakter. Nye busser tilfredsstiller alle krav til universell tilgjengelighet og til den beste miljøteknologien som er kommersielt tilgjengelig. I 2010 ble 140 nye busser satt i trafikk i Asker og Bærum, hvorav 14 med biogass som drivstoff. Fra før har Ruter 21 bioetanolbusser, og det er i 2010 bestilt 5 hydrogenbusser, som vil bli satt i drift fra 2012. Blant Ruters miljømål er utfasing av alt fossilt brensel innen 2020.

Implementeringen av elektronisk billettssystem skjøt fart i 2010. Ved utgangen av året var 340.000 aktive elektroniske reisekort i omløp, og 95 % av alle periodebilletter var elektroniske.

Av Ruters totale omsetning på 5,2 milliarder kroner utgjorde offentlige tjenestekjøp 45 % mens billettinntektene dekket 55 %.

## 2. ÅRSKAVALKADE

2010 var året da antall elektroniske reisekort ble firedoblet og de siste gamle T-banetogene forsvant.

**JANUAR**  
82.000 aktive elektroniske reisekort.

**FEBRUAR**  
Reisegarantien fornyes og utvides til å gjelde både Oslo og Akershus.



**MARS**  
Nattakst opphører i Oslo. Ordinære billettpriser gjelder hele døgnet. Billettsalg om bord på trikk og buss begrenses til enkeltbillett. Redusert kontanthåndtering om bord gir økt sikkerhet og bedre fremkommelighet.

Prøve-VM i Holmenkollen avvikles før opprustingen av Holmenkollbanen er gjennomført. Kollektivtrafikken består prøven, takket være et godt samarbeid mellom buss og bane.

Siste tur for gamle T-banetog. Hele T-banens vognpark er fornyet.

Holmenkollbanen stenges for ombygging av Holmenkollen stasjon og opprusting av banen for trafikk med nye T-banetog.

**APRIL**  
Ruteendring med forbedret morgenbusstilbud i Oslo og styrking av bussforbindelsene til Ahus. Poesitrikk for barn på Verdens Bokdag 23. april.

**MAI**  
104.000 aktive elektroniske reisekort. Stortrafikk med busser til Eurovision Song Contest på Fornebu. 60.000 reisende i løpet av fire dager.

**JUNI**  
Kundetest av nytt informasjonsprogram på Carl Berners plass T-banestasjon. T-banelinje 2 får 8 avganger i timen mellom Ellingsrudåsen og Stortinget.

**JULI**  
Nye busskontrakter i Asker og Bærum. 140 nye busser settes i trafikk. 14 biogassbusser introduseres på linje 144 Lommedalen – Oslo.

**AUGUST**  
Med åpningen av Bjørnsletta stasjon er hele Oslo-delen av Kolsåsbanen ferdig fornyet. T-banelinje 4 kjører igjen som normalt etter sommerstengning på strekningen Helsfyr – Bergkrystallen på grunn av opprusting av stasjoner og infrastruktur.

**NOVEMBER**  
To dieselelektriske hybridbusser testes ut på linje 54.

**OKTOBER**  
Høstens ruteendringer omfattet busstrafikken på Romerike, nytt nattbusstilbud i Oslo og hurtigbåt i kveldstrafikken til Nesodden. Ny merkevarestrategi for selskapene i «kollektivtrafikkfamilien» i Oslo og Akershus.

**SEPTEMBER**  
277.000 aktive elektroniske reisekort.

**DESEMBER**  
340.000 aktive elektroniske reisekort. Jar stasjon åpnes, som nytt felles endepunkt for T-banelinje 6 og trikkelinje 13. Holmenkollbanen gjenåpnes av H.M. Kong Harald. Banen er modernisert for trafikk med nye T-banetog og rustet for stortrafikk under ski-VM. Politisk enighet om ny pris- og sonestruktur for Oslo og Akershus som skal innføres i oktober 2011.

**2011**  
Stortrafikk under ski-VM. Kolsåsbanen gjenåpner til Bekkestua. Nytt felles pris- og sonesystem for Oslo og Akershus. Nye busskontrakter i Oslo syd med økt satsing på klimanøytrale drivstoffløsninger. Presentasjon av ny strategiplan K2012. Stadig flere billettprodukter og funksjoner i Ruters reisekort.





Vi er her for deg som vil ha samordnet, effektiv og attraktiv kollektivtrafikk.

## 3. RUTER AS

Sammen gjør vi kollektivtrafikken til et naturlig førstevalg.

### RUTERS HISTORIE

Som felles administrasjonsselskap for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus har Ruter As foreløpig en fartstid på 3 år. Selskapet viderefører nå på tvers av fylkesgrensen den samordningen av kollektivtrafikken som fylkene hver for seg hadde etablert innenfor sitt område fra begynnelsen av 1970-årene.

I Oslo var det kommunalt eide AS Oslo Sporveier (Sporveien) både det dominerende operatørselskapet og samordnende bestillerselskap på vegne av Oslo kommune, med ansvar for felles pris- og billettsystem innenfor bygrensen, basert på driftskontrakter med ulike frittstående operatørselskap og takstavnale med NSB.

I Akershus fantes ikke noe fylkeskommunalt trafikkelskap før dannelsen av Stor-Oslo Lokaltrafikk a.s (SL) i 1975. Busstrafikken var tidligere svært fragmentert, med et stort antall ulike busselskap med egne konsesjoner og ulike billettpriser, uten noen form for samordning av rutetilbud eller billettsystem. NSB har alltid spilt en viktig rolle i Akershus, og båttrafikken har vært selve livsnerven for folket på Nesodden, men samordning og felles billetter for alle

transportmidler ble først mulig med SL. I likhet med Sporveien i Oslo inngikk SL takstavnale med NSB for togreiser i Akershus. Selv om også Staten og Oslo kommune hadde eierandeler i SL, ble dette selskapet gjennom mer enn 30 år først og fremst Akershus fylkeskommunes redskap for samordning og bestilling av lokal kollektivtrafikk.

Egne avtaler sikret også SL-reisende overgangsrett i Oslo, men i realiteten representerte fylkesgrensen fortsatt et skille mellom to ulike kollektivtransportssystemer.

I 2007 ble det politisk enighet mellom Oslo og Akershus om å bringe samordningen videre. Reformene på 1970-tallet hadde skapt to ryddige, men atskilte systemer. Nå var tiden inne for ett felles administrasjonsselskap og ett samordnet kollektivtrafikkssystem, der de reisende skal slippe å måtte forholde seg til en administrativ grense mellom de to fylkene.

AS Oslo Sporveier var i 2006 blitt delt i et administrasjonsselskap, som beholdt samme navn, og et produksjonsselskap, Kollektivtransportproduksjon AS (KTP), med datterselskapene Oslo T-banedrift AS, Oslotrikken AS og enheter for infrastruktur og verksteddrift.





Ruter As ble dannet ved fusjon av administrasjonsselskapene AS Oslo Sporveier og Stor-Oslo Lokaltrafikk a.s og var operativt fra januar 2008. Selskapet eies 60 % av Oslo kommune og 40 % av Akershus fylkeskommune. Alle offentlige tilskudd til kollektivtrafikken (unntatt NSB) i vårt område kanaliseres gjennom Ruter As, som planlegger, bestiller og markedsfører trafikktilbudet.

Trafikken utføres av ulike operatørselskap etter kontrakt med Ruter. For buss og båt tildeles kontraktene etter anbuds konkurranser. For T-bane og trikk forhandles årlige kontrakter med produksjonsethene i KTP og med Oslo vognselskap som anskaffer og eier det rullende materiellet.

#### **RUTER KAN**

Ruter kan bidra sterkt til at Oslo- og Akershus-regionen videreutvikler et funksjonsdyktig, miljøriktig og økonomisk effektivt transporttilbud, i et omfang som kan møte en sterkt voksende etterspørsel de kommende årtiene. Økt kollektivtrafikkapasitet og økte kollektivandeler er den mest effektive løsningen for å unngå kø, kork og kaos, og ikke minst miljøbelastninger lokalt og globalt.

Ruters mulige bidrag til reduserte klimagassutslipp er betydelige også i nasjonal sammenheng. Ruter er Oslo kommunes og Akershus fylkeskommunes administrative organ for kollektivtransport i regionen og skal legge grunnlaget for et helhetlig, rasjonelt og markedsstilpasset kollektivtrafikksystem. Selskapet er det sentrale kompetanseorganet for kollektivtrafikken og skal planlegge, administrere, kjøpe og markedsføre transporttilbudet i Oslo og Akershus i henhold til rammebestillinger fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, og dermed bidra til at disse partene når sine mål for samferdselspolitikken. Spørsmål av prinsipiell politisk eller økonomisk betydning som ikke er regulert av rammebestilling eller synes avklart på annen måte, skal forelegges Oslo kommune og/eller Akershus fylkeskommune før Ruter tar bindende beslutning av vesentlig karakter.

Ruter baserer sin virksomhet på at Oslo kommune og Akershus fylkeskommune kanaliserer alle sine ressurser knyttet til kollektivtransport gjennom selskapet. Ruter får alle billettinntekter og alle tilskudd, og har ansvaret for å etablere trafikktilbudet gjennom kontrakter med operatørene.

Ruter kan bidra sterkt til at Oslo- og Akershus-regionen videreutvikler et funksjonsdyktig, miljøriktig og økonomisk effektivt transporttilbud, i et omfang som kan møte en sterkt voksende etterspørsel de kommende årtiene. Økt kollektivtrafikkapasitet og økte kollektivandeler er den mest effektive løsningen for å unngå kø, kork og kaos, og ikke minst miljøbelastninger lokalt og globalt. Ruters mulige bidrag til reduserte klimagassutslipp er betydelige også i nasjonal sammenheng.

Både drifts- og kapitalkostnader skal fremgå av Ruters budsjett og regnskap. Ruter skal sørge for en god oversikt over pengestrømmer og økonomi i alle deler av trafikktilbudet. Avtalene med leverandører og infrastruktur- og vogneiere skal reflektere og synliggjøre drifts- og kapitalkostnadene knyttet til produksjonen. Kontrakter med ikke-konkurransutsatte operatører (for tiden T-bane og trikk) skal baseres på rimelige krav til kostnadsutvikling og produktivitet i en virksomhet som er normalt sunt finansiert.

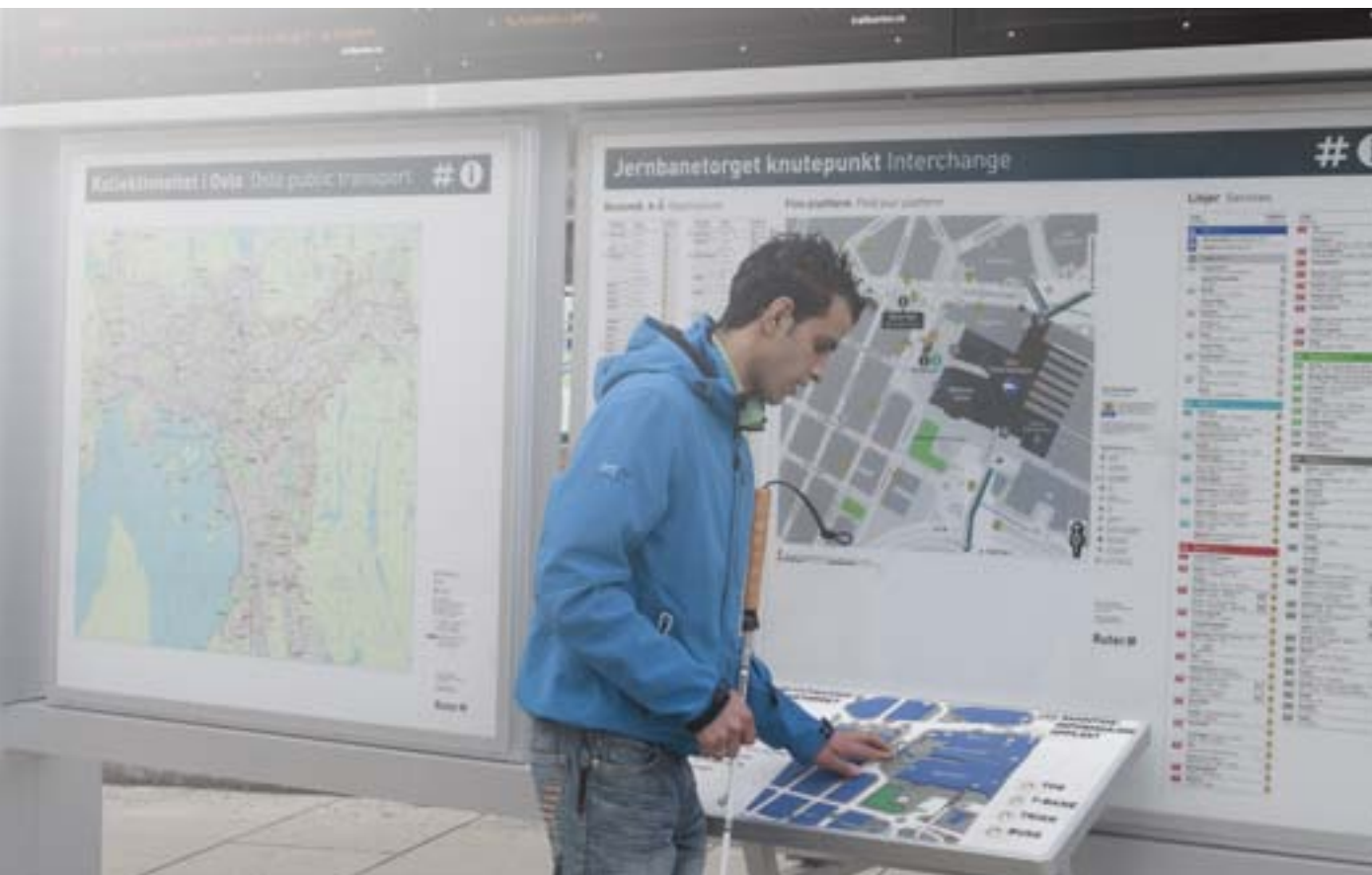
På vegne av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune kan Ruter i utgangspunktet ivareta kollektivtrafikkens interesser på administrativt nivå overfor statlige myndigheter, i regionale samarbeidsfora og overfor aktører som NSB.

Ruter har hånd om planlegging og utvikling av kollektivtrafikktilbudet på kort og lang sikt, herunder nettutvikling, infrastrukturutvikling, ruteplanlegging, priser og billettsystemer. Ruter stiller krav knyttet til omfang og funksjon/utforming for vognmateriellet, stasjoner og stoppesteder, samt til servicenivå og kvalitet i utførelsen av driftsoppgaver.

Ruter har ansvaret for markedsføring av det kollektive transporttilbudet i Oslo og Akershus, herunder merkevarestrategi, informasjons- og designprogram og løpende informasjon og kundekontakt. Ruter vil samarbeide med operatørene om implementering og videreutvikling av merkevarestrategien, og operatørene kan utføre definerte oppgaver innen markedsføring i forståelse med Ruter.

Ruter utreder alternative transport- og investeringsløsninger og gir anbefaling om eventuell gjennomføring overfor Oslo kommune/Akershus fylkeskommune.

Ruter skal overfor Oslo kommune og Akershus fylkeskommune minimum hvert fjerde år legge frem en plan for langsiktig utvikling, og hvert år et rullende fireårig handlingsprogram. Ruters styrende organer er avgjørende premissgivere for hvilke investeringer som skal gjøres i kollektivtrafikken. Ruter har ikke eget investeringsregnskap, men kapitalkostnader i kollektivtrafikken dekkes over Ruters budsjett gjennom kontrakter med gjennomføringsansvarlig organisasjon.



Ruter vil være en kundedrevet organisasjon, tilby tilgjengelighet for alle kunder, ta vare på verdiene, satse miljøeffektivt, planlegge for fordobling av trafikken, samarbeide om en utbyggingspolitikk, effektivisere, modernisere T-banen, utvikle trikken som moderne bybane, og differensiere busstilbudet.

#### RUTER VIL

1. Være en kundedrevet organisasjon, som utvikler, markedsfører og informerer om trafikktilbudet basert på stadig bedre kunnskap om kundenes preferanser. Merkevarestrategien har som

utgangspunkt at Ruter leverer kundene en kollektivtrafikk i hovedstadsområdet som fremstår samordnet, helhetlig, tydelig og slagkraftig for å kunne ta markedsandeler fra biltrafikken.

2. Tilby tilgjengelighet for alle kunder til et trafikktilbud som er sikkert og trygt og gis universell utforming så raskt som praktisk og økonomisk mulig. Spesialtransport for passasjerer med betydelig funksjonshemming skal inngå i Ruters tilbud.

3. Ta vare på verdiene, ved å prioritere verdibevarende vedlikehold og reinvestering foran tilbudsøkning og nyinvesteringer. Midler til fremtidig fornyelse av investeringer sikres gjennom budsjettmessige avsetninger/avskrivninger fra 2010.

4. Satse miljøeffektivt. Ruters viktigste bidrag til miljøforbedringer er overgang fra bil til kollektivtransport. For deretter å gjøre produksjonen av kollektivtrafikken mest mulig miljøeffektiv prioriteres bredde i tiltakene, slik at samlet miljøgevinst blir størst mulig raskest mulig. Hovedlinjen er fornybar elektrisk energi for T-bane og trikk og

biodrivstoff for buss. Hybridbusser kan bidra til bedre lokalmiljø i tettbygde områder og ytterligere forbedret miljøeffektivitet. Ny miljøteknologi, som hydrogenbusser, utredes og testes basert på øremerkede bevilgninger.

5. Planlegge for fordobling av trafikken. Bolig- og næringsutviklingen i regionen har en veksttakt som gjør det nødvendig å gå over fra små, relativt kortsiktige tiltak til å planlegge for store grep, gitt at kollektivtrafikken skal fylle sin rolle. I et tjuetårsperspektiv synes Ruter å få en trafikkvekst i størrelsesorden 50 %. Skal kollektivtrafikken derimot ta det vesentlige av trafikkveksten, i hvert fall i Oslo og forstadskommunene, eller ser vi enda et tiår lenger frem, bør en være beredt på en fordobling. Dette vil etter hvert kreve helt ny infrastruktur og andre omfattende tiltak for alle driftsarter. Nye jernbane- og metrotunneler og bybane- og bussbanetraseer må utvikles i samspill med offensive ideer for langsiktig arealbruk både i Oslo og i sentrale knutepunkter i Akershus.

6. Samarbeide om en utbyggingspolitikk som i enda større grad legger til rette for effektiv kollektivtrafikk, og dermed kan møte sterk vekst på en funksjonsdyktig, miljøriktig og kostnadseffektiv måte. Dette innebærer blant annet konsentrasjon om knutepunkter. Ruter anbefaler at en i Oslo vurderer å legge opp til større omfang av konsentrert høyhusbebyggelse i slike knutepunkter, og at en i Akershus vurderer tettere utbygging i byer og tettsteder og generelt nær stasjoner, også der det i dag er dyrket mark.

7. Effektivisere, ved at trafikktilbudet utvikles og samordnes slik at ressursene settes inn der nytten er størst. I denne sammenhengen prioriteres funksjonsdyktig transport og bedre miljø foran høy kollektiv mobilitet i grisgrendte områder. Rolledelingen mellom driftsartene og omfanget av mating defineres og endres med større vekt på fremtidig effektivitet enn tilvent tradisjon. Jernbanens styrke i form av høy fremføringshastighet utnyttes bedre ved satsing på knutepunktstasjoner. Gjennomføring av en god samordningsmodell bør vurderes sikret ved at Ruter overtar bestillingsansvaret også for tog-tjenester. Ruter bør dessuten ha et gjennomgående stoppestedsansvar og styre standard på lehus og trafikantinformasjon mv. Produksjonen effektiviseres ved kontrakter med vekt på incitamentter som gir målsatt eller høyere kvalitet innenfor økonomisk ramme. For å sikre bedre kvalitet og riktig kostnadsnivå for metro og trikk

foreslås en ny forretningsmodell, som gir klarere rolledeling og rolleforståelse. Økonomiske effektiviseringsgevinster bør settes inn i arbeidet med å realisere målene for regionens kollektivtrafikk.

8. Modernisere T-banen til en fornyet metro, med vekt på sikkerhet, trygghet, pålitelighet og reiseglede. I de to første fireårige handlingsprogrammene disponeres det vesentlige av midlene til reinvestering og fornyelse i det eksisterende nettet, inkludert oppgradering av Kolsåsbanen til tilfredsstillende metrostandard til Kolsås. Dessuten gjennomføres Lørensvingen, som et tiltak som øker kapasiteten i hele nettet og gir banetilbud til et stort utbyggingsområde. I et lengre tidsperspektiv utredes forlengelser til Ahus og Rykkinn og tverrforbindelse mellom Økern og Furusetbanen. Vognparken økes slik at fellestunnelens kapasitet utnyttes optimalt ved seksvognstog på alle avganger i rushtidene.

9. Utvikle trikken som moderne bybane. Strekninger som har eller vil få et solid trafikkgrunnlag, prioriteres på bekostning av strekninger som svekker totaløkonomien og som bedre kan betjenes av buss. Dette betyr at en frem mot 2030 arbeider med prosesser for eventuelt å etablere trikk til Fornebu og Tonsenhagen, mellom Skøyen og Majorstuen/Ullevål sykehus (–Rikshospitalet) og fra Ljabru til Hauketo. Fjordtrikken og trikk/bybane langs Ring 2 utredes. Briskebylinjen vurderes nedlagt fra det tidspunktet fortsatt drift krever ytterligere investeringer i infrastruktur eller vogner. For Fornebu utredes også metro, semimetro og superbuss som alternativer til trikk/bybane.

10. Differensiere busstilbudet. E-buslinjer skal utgjøre et stamnett av knutepunktstoppende gule ekspressbusser. Flertallet av disse linjene pendler gjennom Oslo. Røde bybusser gir et høyfrekvent tilbud i Oslo og de nærmeste forstadskommunene. Grønne regionbusser skal trafikere et forenklet linjenett, tilpasset bane og E-buss, og fortrinnsvis med timesavganger eller bedre. Linjer med svakt trafikkgrunnlag erstattes av bestillingstrafikk. Et superbusskonsept utredes for en pilotstrekning med godt trafikkgrunnlag og mulighet for separat trasé, eventuelt bussbane. Båttilbudet til Vollen og Slemmestad vurderes erstattet av et forbedret busstilbud så snart akseptabel fremkommelighet på vei er oppnådd.





### 1. BERNT REITAN JENSSEN

Administrerende direktør er øverste ansvarlig for Ruters virksomhet. Han er i tillegg prosesseier for prosessleddet IT.

### 2. RUNE PEDERSEN

Økonomidirektør har ansvar for prosessleddene økonomi og HR/administrasjon. Ansvarer dekker oppgaver som relaterer seg til økonomiområdet i Ruter, HR (personaladministrasjon og utvikling), arkiv, ledelsesstøtte og øvrige støttefunksjoner.

### 3. TORE KÅSS

Utviklingsdirektør har ansvar for prosessleddene analyse, strategi, utvikle trafikktilbudet, infrastruktur og miljø. Ansvarer dekker oppgaver som analysegrunnlag og analyser som støtte for utredningsarbeid, strategisk kollektivtrafikkplanlegging og oppfølging/evaluering, planer for utvikling av trafikktilbudet (endringer av vesentlig og varig karakter), planer for ny og oppgradert infrastruktur, samordning av investeringsplaner og

-programmer i samarbeid med andre aktører, innspill til og samarbeid om areal- og samferdselsplaner i statlig, fylkeskommunal og kommunal regi, samfunnsregnskap, miljøspørsmål, fremkommelighet, tilgjengelighet og nordisk samarbeid.

### 4. ANDERS FINCKENHAGEN

Produksjonsdirektør har ansvar for oppgaver som relaterer seg til bestillinger til operatørene, daglig drift, økonomiske rammer, ruteplanlegging og innkjøp samt kontrakter, som innebærer ansvar for prosessleddene produktledelse og følge opp.

Produktledelse planlegger og gjennomfører hovedruteendringer, løpende oppfølging og tilpasninger av rutetilbudet, skoletransport, materiellkrav for busser og båter, samt anskaffelse og oppfølging av bussanlegg.

Prosessleddet følge opp skal ivareta oppfølging av alle operatørkontrakter fra operatørene som leverer kollektivtrafikk for Ruter.

### 5. ELLEN MARIE ROGDE

Salg- og markedsdirektør har ansvar for prosessleddene markedsføre, trafikantinformasjon, selge, billett, pris og inntektssikring, samt prosjektene elektronisk billettering (EBIR), Trafikantinformasjon og design i Oslo og Akershus (TID) og implementering av ny pris- og sonestruktur. Ansvarer dekker områder som salgs- og markedsstrategi, merkevarestrategi, segmentering, produktportefølje (billettprodukter og konsepter), årlig pris-endringsprosess, inntektsansvar, salg til privat- og bedriftsmarkedet, trafikantinformasjon, markeds kampanjer, overgang fra papirbasert til elektronisk billettering, utvikling og implementering av TID-programmet og implementering av ny pris- og sonestruktur.

### 6. MARIT ELIN LEITE

Kvalitetsdirektør har ansvar for prosessleddene kontrakt, kvalitet og kundebehandling.

Kontrakt gjennomfører anbud, konkurranser og forhandlinger innen alle områder av Ruters ansvarsområde. Gir råd til avdelingene om anskaffelser og kontraktforståelse, følger opp operatørene fra kontraktsignering til driftsstart, samt ajourholder kontraktsarkivene. Kvalitet har ansvar for billett kontroll, Ruters kvalitetsarbeid, herunder arbeidet med ISO-sertifisering, og personvernspørsmål.

Kundebehandling håndterer alle henvendelser som kommer til Ruter digitalt eller per post. Dette omfatter henvendelser om elektronisk billettering, reisegarantiordningen, billett kontroll, og den løpende driften generelt. Telefonhenvendelser kanaliseres til Trafikanten.

### 7. CHRISTINE HOLTAN BØGH

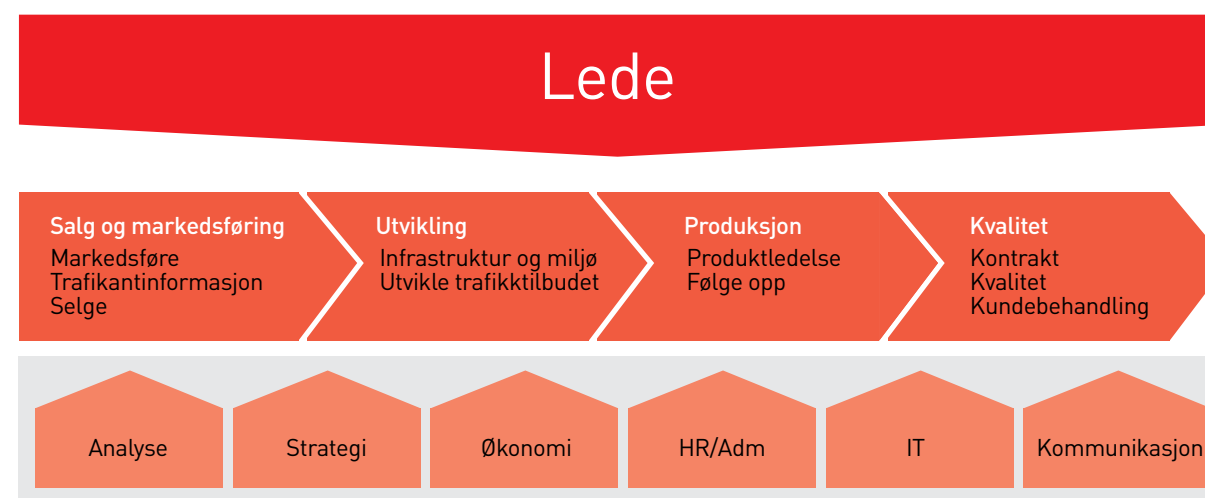
Kommunikasjonsdirektør har ansvaret for prosessleddet kommunikasjon. Ansvarer dekker oppgaver som overordnet omdømme forvaltning, strategisk rådgivning, presse- og medie håndtering, PR-aktiviteter, krisehåndtering og intern kommunikasjon.

### RUTERS ORGANISASJON

Internt er Ruter organisert i 16 prosesser, fordelt på 7 prosesseiere. Prosessledere har ansvar for at prosesseiernes oppgaver utføres. Ansvar, arbeidsoppgaver og oppfølging er definert i Ruters prosessbeskrivelser. Organisasjonsformen er dynamisk, og medarbeiderne i prosesseiernes bidrar også inn i andre prosesseier for å sørge for god kvalitet og god utnyttelse av ressursene gjennom hele organisasjonen.

### STRATEGISK STYRINGSMODELL

Da Ruters 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 (SL). For å oppnå en bedre samordnet og mer slagkraftig kollektivtrafikk i Oslo og Akershus, er det utarbeidet en strategisk styringsmodell med et felles idégrunnlag, verdier, visjoner og strategiske mål for Ruter. Sentralt i dette arbeidet har vært utarbeidelsen av Ruters strategiske kollektivtrafikkplan 2010-2030 (K2010). Dette strategidokumentet er et viktig ledd i den regionale planleggingen og styringen av kollektivtrafikken og er nedfelt i aksjonæravtalen mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Kollektivtrafikkens viktigste strategidokument legges frem hvert fjerde år i tråd med syklus for nasjonale transportplaner. Arbeidet med neste strategiplan, K2012, er startet opp, og arbeidet berører alle deler av organisasjonen. Gjennom interne og eksterne referanse- og prosjektgrupper involveres også samarbeidende etater og enheter, blant annet for å sikre at løsningene bygger på riktige og felles planforutsetninger. Strategiplanen konkretiseres årlig i form av et rullert 4-årig handlingsprogram med økonomiplan. Første handlingsplan (H2011) er utarbeidet. Selskapet handlingsprogram ligger til grunn for den årlige budsjettprosessen, og er styrende for hvilke aktiviteter som prioriteres.







### VISJON OG VERDIPLATTFORM

Sammen gjør vi kollektivtrafikken til et naturlig førstevalg.

### RUTERS FORRETNINGSIDE

Ruter tilbyr attraktiv og miljøvennlig kollektivtransport og skaper et pulserende hovedstadsområde.

### RUTERS VERDIER

Pålitelig - nytenkende - åpen.  
Ruters verdier skal være med på å bygge felles kultur og verdigrunnlag. Verdiene skal være en rettesnor for alle beslutninger og handlinger.

### RUTERS OVERORDNEDE MÅL

Overordnede mål er satt med utgangspunkt i de krav og mål som er satt for Ruters virksomhet, og er:

1. Fornøyde kunder
2. Sterk markedsposisjon
3. Attraktive arbeidsplasser
4. Intakt egenkapital

### KRITISKE SUKSESSFaktorER

Med utgangspunkt i Ruters visjoner og overordnede mål er det 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 samarbeid mellom aktørene i kollektivtrafikken uten unødige konflikter. Vise positive resultater av selskapsetablering 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 markeds-

andel. Utvikle et enhetlig og forståelig kollektivtilbud i samsvar med kundenes ønsker 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.

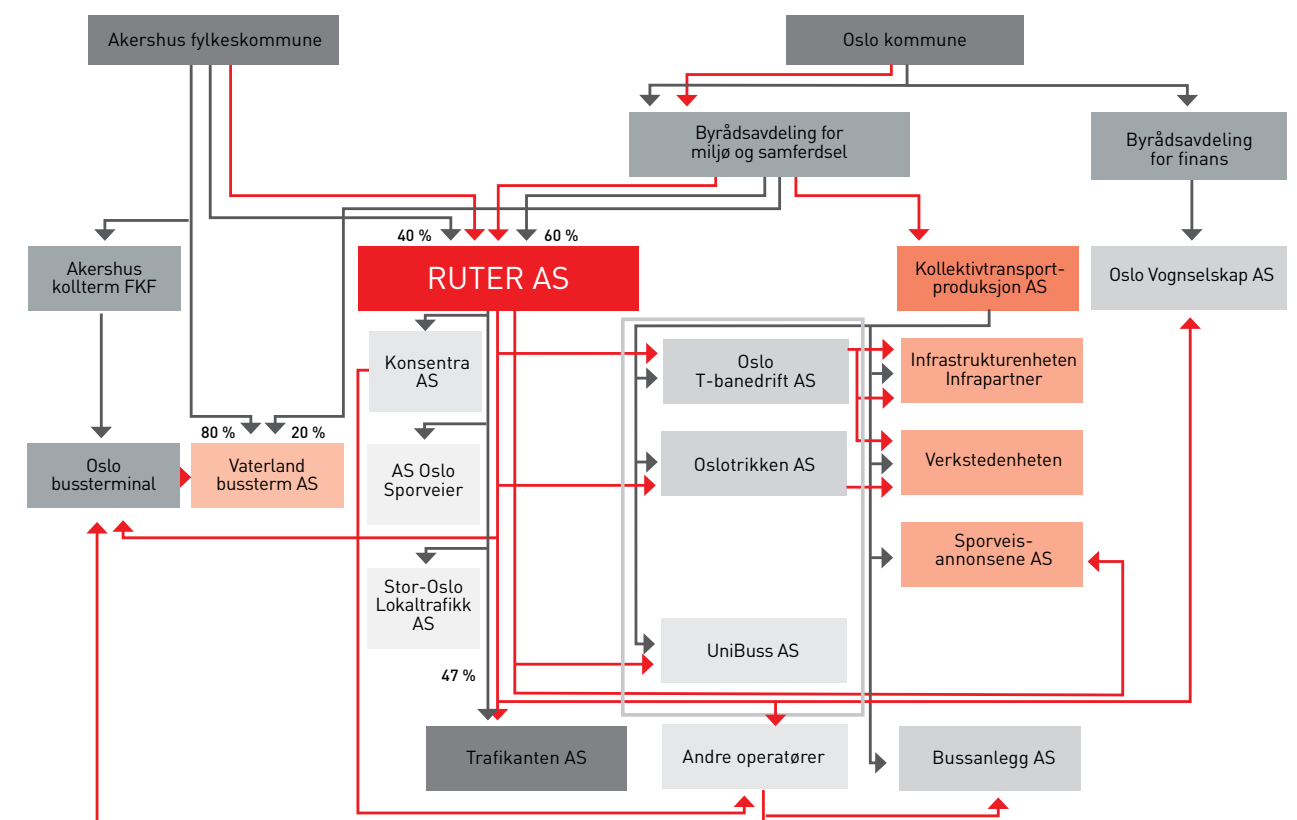
### NØKKELTALL OG MÅLSTYRING

Med utgangspunkt i de kritiske suksessfaktorene har Ruter nå startet arbeidet med å utarbeide nøkkeltall og målstyringssystem for virksomheten. Dette arbeidet skal være på plass i forbindelse med budsjettarbeidet for 2012, og vil være gjeldende fra 2012.

### STYRING AV KOLLEKTIVTRAFIKKEN I OSLO OG AKERSHUS

Organiseringen av kollektivtrafikken i Oslo og Akershus er relativt komplisert. Figuren under skisserer i grove trekk modellen for eierskap og pengeflyt. Ruters viktigste styringsinstrument er kontraktene med operatørene. Gjennom disse skal incitamenter etableres, effektivisering tas ut, transparens fremskaffes og dobbeltfunksjoner avskaffes. I kontraktene med Oslotrikken AS og Oslo T-banedrift AS ligger det inne incitamenter knyttet til økte inntekter og bonus/maluselementer. 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.



Eierskap / Pengestrømmer





Vi er her med buss, trikk, T-bane og båt for de hundretusenvise av mennesker som reiser mellom tusenvis av stoppesteder hver eneste dag.

## 4. TRAFIKK- OG MARKEDSUTVIKLING

Fortsatt trafikkvekst og økte markedsandeler i både Oslo og Akershus.

### TRAFIKKUTVIKLING

De senere års trafikkvekst fortsatte i 2010, både for Ruter som helhet og for hvert av de to fylkene som Ruter betjener. Beregnet antall påstigende ble totalt 271 millioner. Trafikkveksten i Oslo og Akershus var på henholdsvis 5,5 % og 5,8 % fra 2009 til 2010. I følge Statens vegvesens trafikkindeks økte biltrafikken 0,4 % i Oslo og 1,5 % i Akershus.

Bussen har i sum flest passasjerer – alt i alt 119 millioner påstigende, og en trafikkvekst på 8,9 %. Veksten i busstrafikken var om lag like stor i Oslo og Akershus. I 2010 ble det imidlertid kjørt mye buss for bane i Oslo på grunn av arbeidet med oppgradering av infrastrukturen på Lambertseterbanen og Holmenkollbanen. Dette har bidratt til en ekstraordinær trafikkvekst for buss i Oslo. Antall påstigende på buss i Akershus økte med ca 3 millioner (8,9 %). Veksten har vært størst i områder hvor det er gjennomført tilbudsendringer i 2010 og i områder i Akershus som ligger nær Oslo.

Antall påstigninger på trikken økte i 2010 med ca 2 millioner (5,6 %). T-banen hadde 76 millioner påstigende, 2 millioner mer enn året før. Dette tross for at deler av tilbudet på T-banen var midlertidig erstattet med buss. Båtene hadde 4,2 millioner

påstigende i 2010, hvorav 3,2 millioner i Akershus. Etter avtale med NSB gjelder Ruters priser og billetter også for togreiser i Oslo og Akershus. Innenfor Ruters trafikkområde ble det foretatt ca 26 millioner togreiser i 2010, en økning på 1,6 % sammenlignet med 2009. De fleste togreisene, 21 millioner, skjer til, fra og i Akershus.

### MARKEDSUTVIKLING

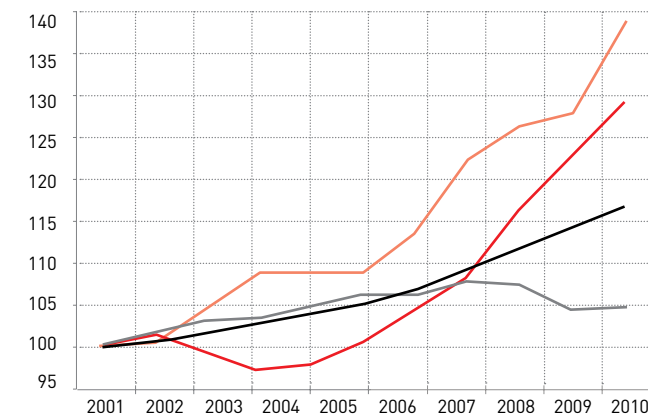
Oslo og Akershus hadde ved utgangen av 2010 ca 1,1 millioner innbyggere og anslagsvis 617 000 arbeidsplasser. Befolkningsveksten for dette området var i underkant av 2 %.

Kollektivtrafikkens marked og rolle er svært varierende i regionen. I rushtiden er kollektivtrafikken dominerende til og fra Oslo sentrum, med en markedsandel på om lag 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 det er begrenset med parkeringsplasser, og kollektivtrafikken er tilsvarende høy. Kollektivtrafikkens markedsandeler synker jo lenger ut i regionen man kommer, og i områder med lav befolkningstetthet. Kollektivtrafikkens markedsandeler vokste også i 2010, spesielt i Oslo.





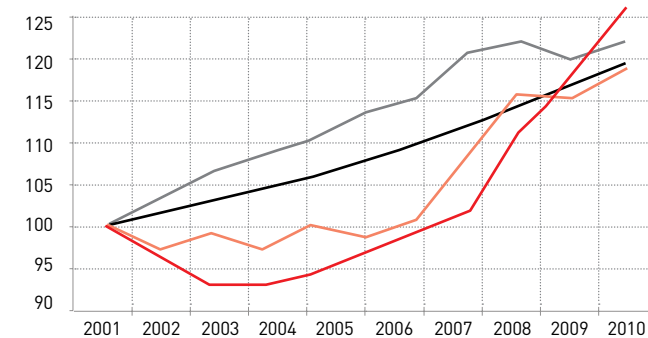
## Oslo, relativ utvikling for befolkning, biltrafikk, kollektivpassasjerer og produksjon av kollektivtrafikk



Indeksutvikling Oslo, År 2000 = 100

■ Befolkning / Biltrafikk / Kollektivpassasjerer / Vognkm

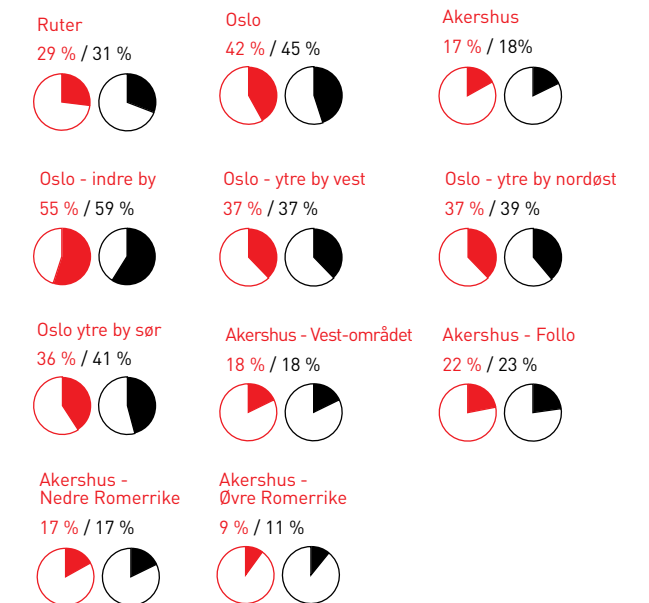
## Akershus, relativ utvikling for befolkning, biltrafikk, kollektivpassasjerer og produksjon av kollektivtrafikk



Indeksutvikling Akershus, År 2000 = 100

■ Befolkning / Biltrafikk / Kollektivpassasjerer / Vognkm

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



Markedsandelene er beregnet med utgangspunkt i intervjuer blant befolkningen og har derfor en statistisk usikkerhet på 1-2 prosentpoeng.

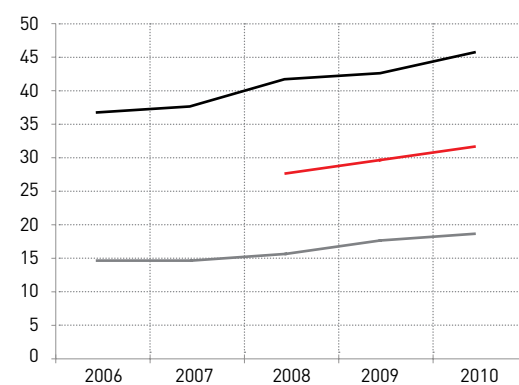
■ 2009 / 2010

Markedsandelen er beregnet med utgangspunkt i intervju blant befolkningen og har derfor en statistisk usikkerhet på 1-2 prosentpoeng. Kollektivtrafikkens markedsandel av den motoriserte trafikken i 2010 var for hele Ruters område på 31 %, en økning på 2 prosentpoeng fra i fjor. Markedsandelen i Oslo og Akershus var i 2010 på henholdsvis 45 % og 18 %. Økningen i Oslo ble på 3 prosentpoeng. Kollektivtrafikken har hatt en positiv utvikling de senere år. I tidsperioden 2006-2009 har markedsandelen økt både i Oslo og Akershus med henholdsvis 9 prosentpoeng og 4 prosentpoeng.

Den relative veksten i kollektivreiser er høyere enn befolkningsveksten, høyere enn veksten i biltrafikken og høyere enn produksjonsøkningen i kollektivtrafikken. Produksjonsøkningen i Oslo omfatter i hovedsak økt frekvens på T-banen.

Når det gjelder Akershus, ser en at den relative utvikling av kollektivreisene er betydelig større enn vekst i befolkning, biltrafikk og produksjon av kollektivtrafikk. I Akershus er den relative veksten i kollektivreiser markant større enn produksjonsøkningen. Dette viser at tilbudt kapasitet nå utnyttes bedre enn tidligere.

## Kollektivreisenes andel av all motorisert trafikk, historisk utvikling



Den relative veksten i kollektivreiser er høyere enn befolkningsveksten, høyere enn veksten i biltrafikken og høyere enn produksjonsøkningen i kollektivtrafikken.

■ Ruter / Oslo / Akershus

## Trafikkutvikling pr. transportmiddel for Ruter, Oslo og Akershus

Trafikkutvikling pr drittseenhet	Sum Ruter		Oslo		Akershus				
Buss	109	119	8,9 %	74	81	8,8 %	35	38	8,9 %
T-bane	74	76	2,2 %	74	76	2,2 %			
Trikk	43	45	5,6 %	43	45	5,6 %			
Tog	26	26	1,6 %	5,1	5,3	3,5 %	21	21	1,1 %
Båt	4,1	4,2	1,9 %	1,0	1,0	3,8 %	3,1	3,2	1,3 %
<b>Sum</b>	<b>256</b>	<b>271</b>	<b>5,5 %</b>	<b>197</b>	<b>208</b>	<b>5,5 %</b>	<b>59</b>	<b>62</b>	<b>5,8 %</b>
		2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010
			ENDRING I %		ENDRING I %		ENDRING I %		ENDRING I %

\*] Trafikktall for T-bane og trikk er ikke fordelt på Oslo og Akershus, alle trafikktall er registrert under Oslo.

■ Buss / T-bane / Trikk / Tog / Båt





Vi er her for deg som er tidlig oppe eller sent i seng.

## 5. RUTETILBUD

Flere nattbusser og hyppigere T-bane i Oslo, bussfornyelser i Akershus.

### RUTEENDRING I APRIL

Rutetilbudet som sist ble revidert høsten 2009, ble videreført frem til hovedruteendringen 11. april 2010. De viktigste endringene som ble gjennomført fra dette tidspunktet var:

- Nytt morgenbusstilbud i Oslo hele uken. Morgenbussene kjører avganger langs de viktigste kollektivstrengene før det ordinære driftsdøgnet starter.
- Forbedret kollektivbetjening av Rømsrudområdet samt til Akershus universitetssykehus. Flere tidlige morgenavganger ble tilsatt på linjene 25-361-401-411.
- Forbedret rutetilbud på linje 34 og 54 alle ukedager.
- Forbedret rutetilbud på linje 301 helgedager.
- Forbedret rutetilbud på 80E mandag-fredag.

Ut over disse tiltakene ble det gjennomført enkelte mindre tilbudsjusteringer.

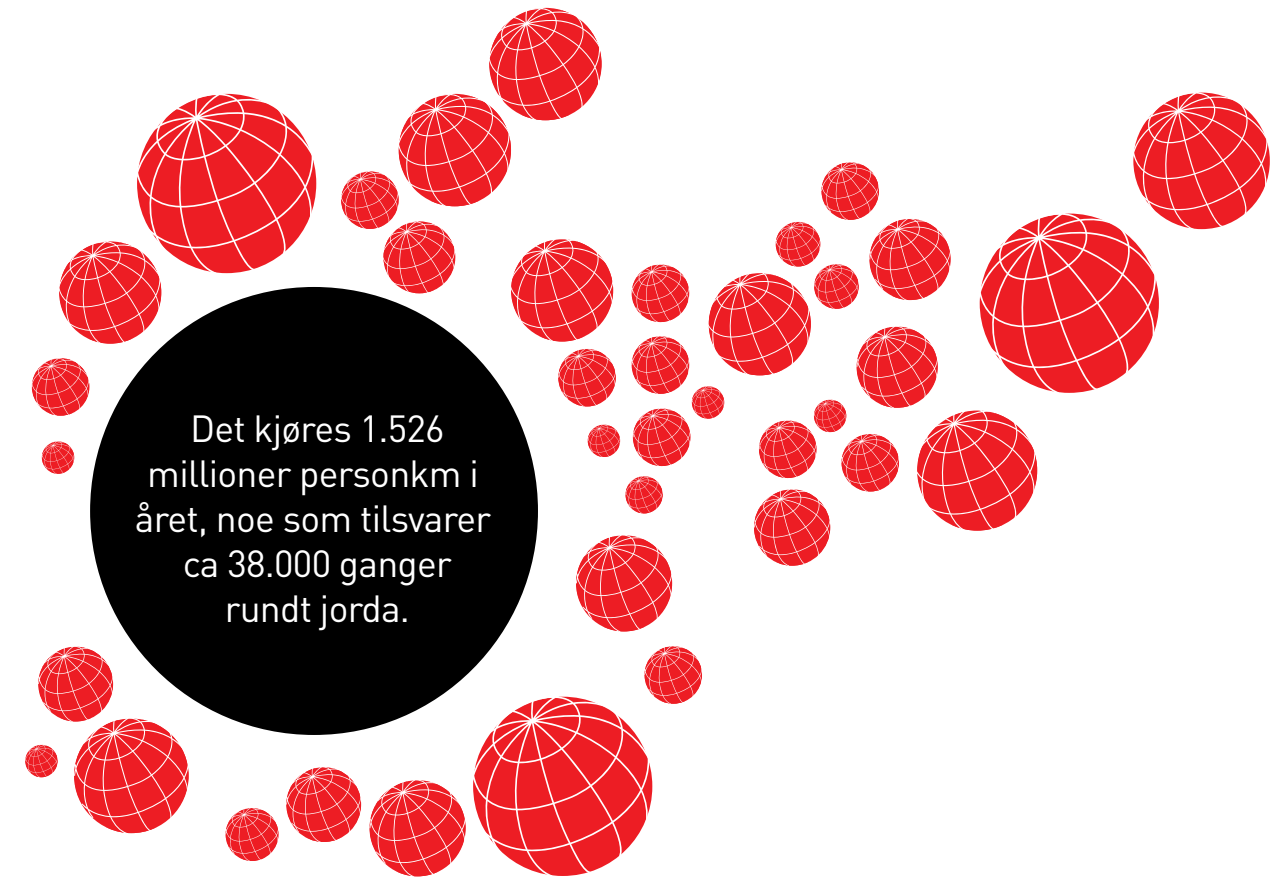
### NYE BUSSER I ASKER OG BÆRUM

Fra 1. juli startet kjøring etter nye anbudskontrakter i Asker og Bærum. Ruteoppleggene fulgte i hovedsak tidligere mønster, men idriftsettelse av nye busser med universell utforming medførte en lavere andel sitteplasser. Dette avstedkom en del reaksjoner på de lengste linjene, og det ble derfor etter sommeren foretatt visse justeringer av rushtidsinnsatsen, særlig på linjene 251-252. Under stortrafikken til Telenor Arena under Eurovision Song Contest spilte kollektivtrafikken hovedrollen i transportopplegget. Ruter og Unibuss satte inn 60 busser i skytteltrafikk og brakte over flere dager i alt nesten 60.000 mennesker effektivt til og fra arrangementet i arenaen på Fornebu.

### FREKVENSØKNING PÅ T-BANEN

Den østlige delen av linje 2 (Furusetbanen) fikk fra 21. juni fire nye avganger per time, og dermed i alt 8 avganger i timen mellom Ellingsrudåsen og Stortinget. Fra 6. desember ble disse nye avgangene en del av den nye linje 1.





#### SISTE GAMLE T-BANETOG TATT UT AV TRAFIKK

15. mars var siste dag med gamle røde T-banetog i drift. Dermed er hele T-banens vognpark fornyet og utvidet. Den gamle vognparken besto av i alt 207 vogner. I dag er 249 nye vogner i drift, og ytterligere 96 er bestilt og ventes levert fra 2012.

#### RUTEENDRING I OKTOBER

Høstens hovedruteendring ble gjennomført 10. oktober. De viktigste endringene var:

- Nytt og forbedret nattbusstilbud. Heldøgnsdrift ble etablert på linjene 31 og 37 alle ukedager. I tillegg ble nattlinjenettet i helgene omstrukturert til å bli mer samsvarende med dagnettet slik at tilbudet skal fremstå lettere tilgjengelig for brukerne.
- Etablering av ny busslinje 4E til avlastning for T-banelinje 4 i rushtidene. Linje 4E kjøres mellom Munkelia og Ryen og videre direkte til Oslo sentrum.
- Omlegging av busstilbudet på Øvre Romerike ble gjennomført for å styrke relasjoner på tvers av det sentrumsrettede tilbudet. Særlig var det viktig

å gi et bedre lokalt reisetilbud mot Gardermoen. Samtidig ble det gjort tilbudsreduksjoner på linjer med lite kundegrunnlag, og tilbudet mot Oslo ble noe redusert og bedre samordnet med togtilbudet.

- Linje 28 til Fornebu fikk forbedret rutefrekvens.

#### BANEÅPNINGER MED RUTEENDRINGER I DESEMBER

Nye Jar stasjon åpnet 1. desember, som nytt felles endepunkt for T-banelinje 6 og trikkelinje 13. Buss for Kolsåsbanen (linje 42) ble samtidig avkortet til Jar.

Den 6. desember gjenåpnet Holmenkollbanen etter ombygging, for drift med nye 3-vogns T-banetog. På hverdager i tidsrommet mellom 07 og 19 pendler nye linje 1 mellom Frognerseteren og Ellingsrudåsen. På kveldstid og i helgene kjører linjen mellom Frognerseteren og Helsfyr.

**15. mars var siste dag med gamle røde T-banetog i drift. Dermed er hele T-banens vognpark fornyet og utvidet.**





Vi er her for deg  
som reiser mellom  
hjem og skole.

## 6. KUNDER OG KVALITET

Tilfredsheten med kollektivtrafikken er høyere blant de reisende enn i befolkningen generelt.

### MARKEDSUNDERSØKELSER

Omdømme- og tilfredshetsdata hentes fra Ruters markedsinformasjonssystem (MIS), som er basert på regelmessige telefonintervjuer blant befolkningen i Oslo og Akershus. I 2010 ble 6 000 personer i Oslo og Akershus intervjuet. Omdømmetallet viser andel som har svart «Ganske godt» eller «Svært godt» på spørsmålene «Hvilket generelt inntrykk har du av Ruter?» og «Hvor tilfreds er du med kollektivtrafikken der du bor?»

### RUTERS OMDØMME

Ruters omdømmetall for 2010 er 82 %. Dette er samme resultat som fjoråret. Ruters omdømme er høyest i Oslo (85 %). Ruters omdømme er noe lavere i Akershus (79 %), men her fortsetter den positive utviklingen siden oppstart av Ruter. Omdømmet i Akershus ligger 2 prosentpoeng høyere i 2010 enn 2009.

### TILFREDSHET MED KOLLEKTIVTRAFIKKEN

I 2010 var 68 % av befolkningen i Oslo og Akershus tilfreds med kollektivtrafikken. Dette er høyeste resultat en har målt i denne undersøkelsen. Økningen fra 2009 til 2010 var på 5 prosentpoeng.

Tilfredshet med kollektivtrafikken er høyest i Oslo, her er 82 % av befolkningen tilfreds med kollektivsystemet, noe som er en økning på 6 prosentpoeng sammenlignet med fjoråret. Tilfredsheten med kollektivsystemet er noe lavere i Akershus, her er 53 % av befolkningen tilfreds med kollektivtrafikken, en økning på 4 prosentpoeng sammenlignet med fjoråret.

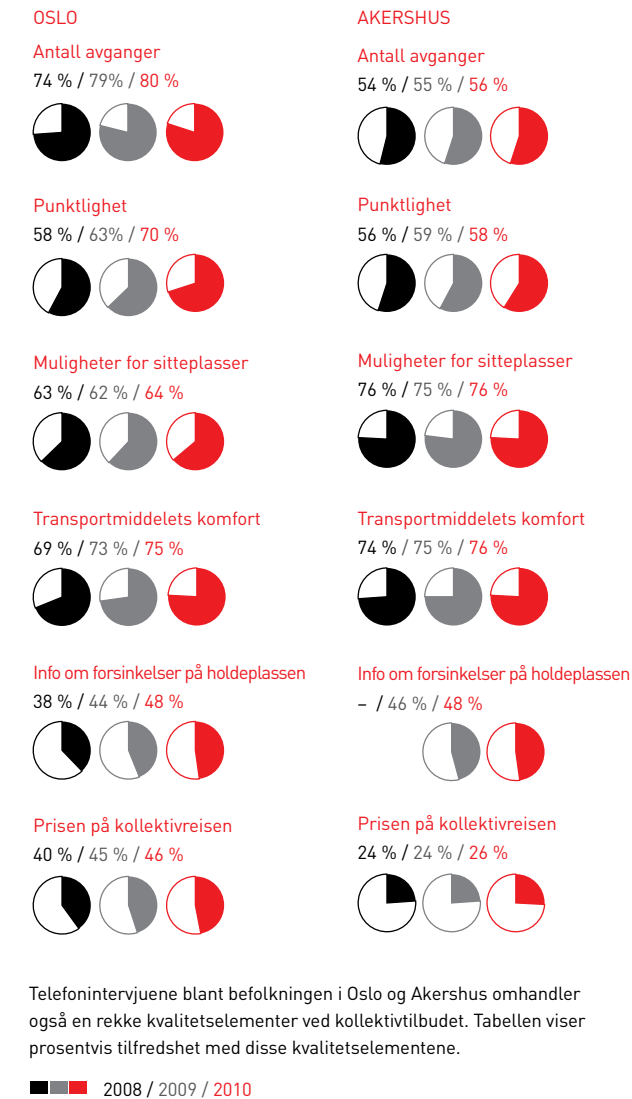
Telefonintervjuene blant befolkningen i Oslo og Akershus omhandler også en rekke kvalitets-elementer ved kollektivtilbudet. Tabellen viser prosentvis tilfredshet med disse kvalitetselementene.

Utviklingen i de enkelte kvalitetselementene har vært størst i Oslo. Tilfredshet med antall avganger har i perioden 2008 – 2010 økt med 6 prosentpoeng, mens den for punktlighet har økt med 12 prosentpoeng i denne perioden. Siden den faktiske punktligheten ikke har hatt samme positive utvikling (se eget punkt om punktlighet) antar en at økt tilfredshet med antall avganger og informasjon på stoppesteder har bidratt til at kundeopplevelsen av punktlighet har økt så mye.

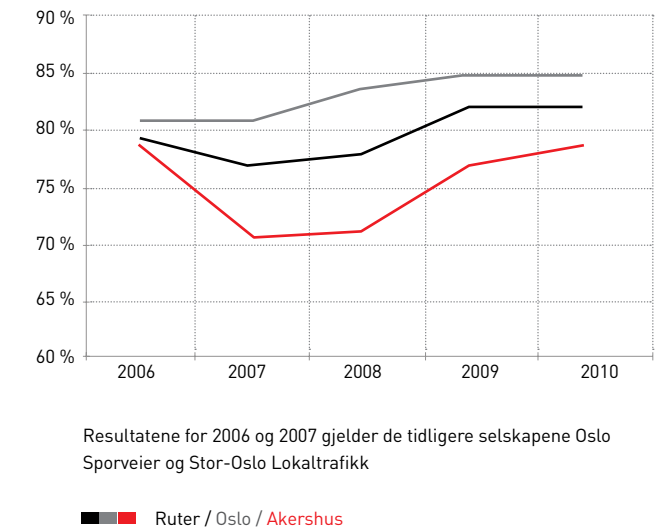




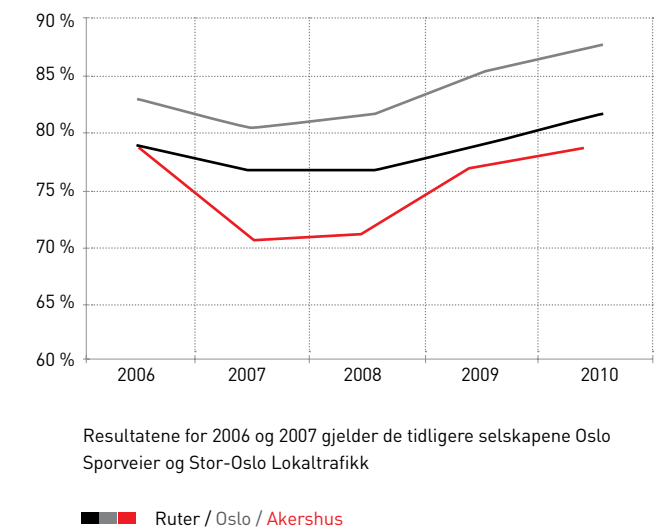
## Telefonintervjuene blant befolkningen i Oslo og Akershus



## Ruters omdømme



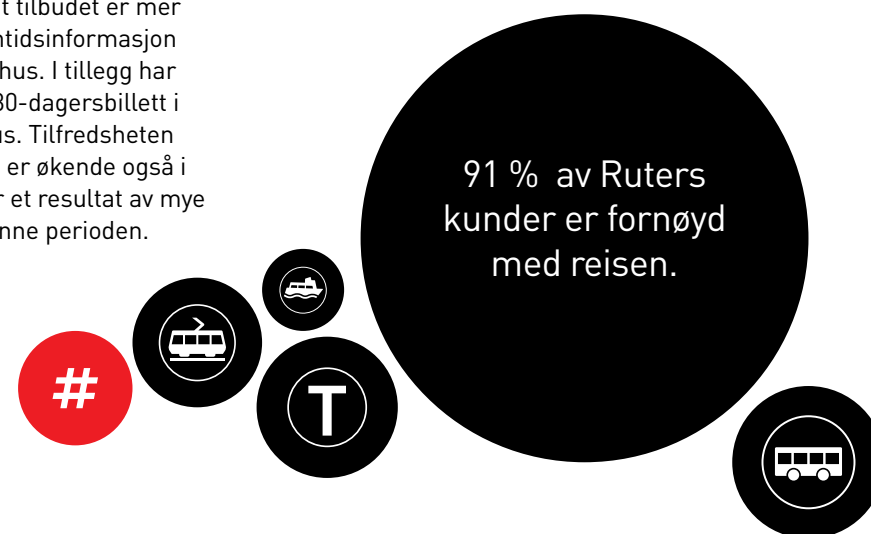
## Befolkningens tilfredshet med kollektivtrafikken



Tilfredshet med transportmiddelets komfort øker fortsatt, og 75 % av befolkningen er tilfreds med komforten. Dette er en effekt av de nye T-banevognene og mye nytt bussmateriell. Tilfredshet med prisen på kollektivreisen har økt med 6 prosentpoeng siden 2008.

Det er også en positiv utvikling i kvalitetselementene i Akershus, men den er ikke like stor som i Oslo. Det kommer nok av at tilbudet er mer høyfrekvent og utbygging av sanntidsinformasjon er mer utbredt i Oslo enn i Akershus. I tillegg har Oslo en større prisreduksjon på 30-dagersbillett i perioden 2008-2010 enn Akershus. Tilfredsheten med transportmiddelets komfort er økende også i Akershus, en kan anta at dette er et resultat av mye nytt materiell på båt og buss i denne perioden.

I løpet av året er det gjennomført 6.000 telefonintervjuer blant befolkningen i Oslo og Akershus og 30.000 intervjuer blant de reisende om bord på transportmidlene.





### KUNDETILFREDSHET

I 2010 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 er du med denne reisen?»

Resultatet for 2010 viser at 91 % av Ruters kunder er tilfreds med reisen, dette er samme resultat som fjoråret. Kundetilfredsheten er stabil i Oslo, med en kundetilfredshet på 91 %. Kundetilfredsheten i Oslo er lik på trikk, buss og T-bane med 91 %.

Ruter har hatt en positiv utvikling i kundetilfredshet i Akershus. Kundetilfredsheten har økt fra 92 % til 94 % sammenlignet med fjoråret. Den positive utviklingen har vært størst for dem som har reist med båt. Ruters mest fornøyde kunder reiser med båt i Akershus. Kundetilfredsheten her er på 99 %, en økning på 3 prosentpoeng sammenlignet med fjoråret.

### BEST-SAMARBEIDET

Benchmarking in European Service of public Transport (BEST) er et samarbeid mellom europeiske byer for sammenligning og oppfølging av innbyrgernes tilfredshet med kollektivtrafikken. Resultatene fra 2010 viser utviklingen i tilfredshet i Oslo og Akershus, sammenlignet med utviklingstendenser i sammenlignbare byregioner i Norden og på kontinentet. BEST-prosjektet gir Ruter muligheter for å se hvor vi står sammenlignet med de andre byene som er med i undersøkelsen, og til å lære av deres erfaring og til å forbedre egne resultater.

Aktive deltakere i BEST i 2010 er kollektivtraffikselskapene i Helsingfors, København, Oslo, Stockholm, Genève og Wien. I tillegg har flere byer meldt sin interesse for å følge BEST-arbeidet, selv om de for tiden ikke deltar selv i undersøkelsen.

Oslo-området har beste resultat og er beste region på områdene trygghet og sikkerhet og samfunnmessig omdømme. Ruter kommer relativt sett dårligst ut på total tilfredshet og områdene punktlighet og komfort. Komfort er det området med best utvikling fra i fjor.

## Kundetilfredshet, samlet

Ruter  
89 % / 91% / 91 %



Oslo  
85 % / 91% / 91 %



Akershus  
96 % / 92 % / 94 %



2008 / 2009 / 2010

## Kundetilfredshet, ulike transportmidler

T-bane  
82 % / 90 % / 91 %



Trikk  
89 % / 90 % / 91 %



Buss (Oslo)  
89 % / 92 % / 91 %



Buss (Akershus)  
95 % / 92 % / 93 %



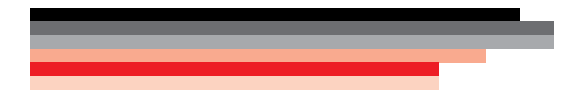
Båt  
99 % / 96 % / 99 %



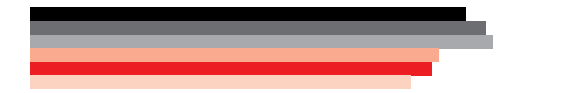
2008 / 2009 / 2010

## Best-samarbeidet

Total tilfredshet  
72 % / 77 % / 77 % / 67 % / 60 % / 60 %



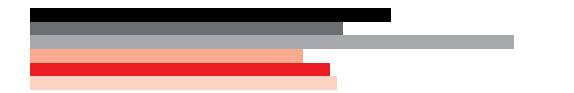
Kollektivtilbudet  
64 % / 67 % / 68 % / 60 % / 59 % / 56 %



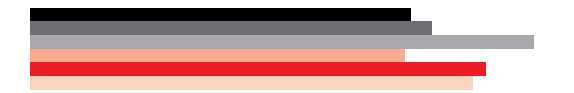
Punktligghet  
53 % / 56 % / 73 % / 40 % / 39 % / 43 %



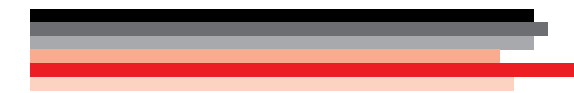
Informasjon  
53 % / 46 % / 71 % / 40 % / 44 % / 45 %



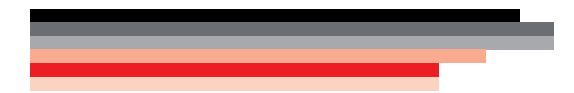
Personalets opptreden  
56 % / 59 % / 74 % / 55 % / 67 % / 65 %



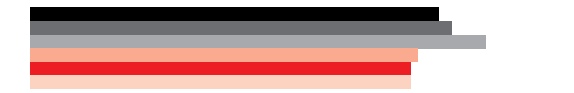
Trygghet og sikkerhet  
74 % / 76 % / 74 % / 69 % / 84 % / 71 %



Komfort  
72 % / 77 % / 77 % / 67 % / 60 % / 60 %



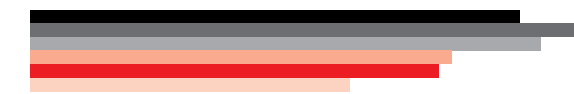
Samfunnmessig omdømme  
60 % / 62 % / 67 % / 57 % / 56 % / 56 %



Valuta for pengene  
42 % / 51 % / 36 % / 39 % / 37 % / 28 %



Lojalitet  
72 % / 80 % / 75 % / 62 % / 60 % / 47 %



Resultater per indeks og by.

Wien / Helsingfors / Genève / Stockholm / Oslo / København



## REGULARITET

Regularitetsprosenten viser hvor stor andel av alle Ruters planlagte avganger som faktisk blir kjørt. T-bane hadde en regularitet på 99,30 % i 2010, en forbedring i forhold til 2009 (99,09 %). Buss i Oslo hadde en høy regularitet med 99,89 %. Trikken har hatt utfordringer med regulariteten i 2010, og fikk et resultat på 98,89 %. Det er vognsituasjonen for trikken som er årsak til denne utviklingen. Trikken har hatt økt omfang av vogner ute av drift i 2010 på grunn av kollisjonsskader og ekstraordinært vedlikeholdsarbeid. Dette har spesielt vært en utfordring med vogntypen SL95. Nedgangen i regularitet i Akershus skyldes båt. Buss i Akershus hadde en regularitet på 99,93 % i 2010, mens båt i Akershus hadde en regularitet på 96,51 %. Den svake regulariteten på båt skyldes vanskelige isforhold på fjorden vinteren 2010, slik at hurtigbåttrafikken måtte innstilles i denne perioden. Isforholdene i 2010 var betraktelig vanskeligere enn de var i 2009.

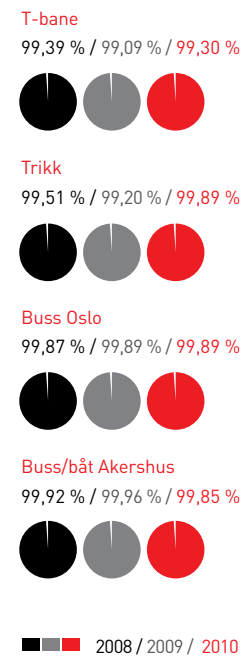
Nær én prosent innstilte avganger vil dessverre ramme flere tusen reisende årlig. En rimelig fast T-banebruker vil oppleve én innstilling omtrent hver sjettede uke med et slikt resultat.

## PUNKTLIGHET

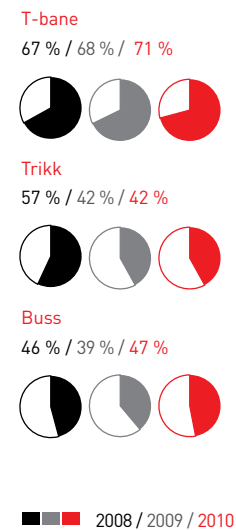
Punktlighet blir målt i andel avganger som er i rute, det vil si mindre enn 3 minutter forsinket og ikke mer enn 15 sekunder for tidlig. Resultatene i denne undersøkelsen er foretatt ved Jernbanetorget i rushtiden, og omfatter kun de linjene som passerer dette sentrale knutepunktet.

Punktligheten for kollektivtrafikken er for lav. 42 % av avgangene til trikk var i rute i 2010, dette er uendret nivå sammenlignet med 2009 og betydelig lavere enn for 2008. Punktligheten til trikk er knyttet til kjøring i gater med mye trafikk og dårlig fremkommelighet, samt mange ombyggingsprosjekter i veinettet. Buss har en bedring i punktligheten i 2010 på 8 prosentpoeng. Buss har mye av de samme utfordringene som trikk i vegnettet. Buss har imidlertid vært mindre berørt av ombyggingsprosjekter i 2010 enn i 2009. T-bane har høyest punktlighet med 71 %, en bedring på 3 prosentpoeng sammenlignet med 2009. En forventer imidlertid høyere punktlighet for T-bane enn for de andre driftsartene siden T-banen har egen kjørevei.

## Regularitet



## Punktlighet



## KONTRAKTSOPPFØLGING – INCENTIVER

Ruter har incentivavtaler med alle operatørselskaper i 2010. Incentiver 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 kvalitets-elementer ligger over eller under et avtalt 0-nivå. Kvalitets-elementer som ligger inne i avtalene, er knyttet til:

- Kundens tilfredshet med reisen
- Punktlighet og regularitet
- Strøkenhet (renhold og vedlikehold av materiell og stasjoner)

For 2010 ble det utbetalt om lag 64 millioner kroner i bonus til operatørene. Dette var om lag 50 % av maksimal mulig utbetalt bonus. Utbetalingen i 2010 ligger 27 millioner over utbetalingene i 2009. Hovedårsaken til denne økningen var at en økte incentivene i kontraktene til T-bane og trikk i forhold til tidligere år. Alle operatører fikk samlet sett utbetalt bonus i 2010, men resultatet varierende noe mellom de ulike operatørene.

## TRAFIKKSIKKERHET

Det har ikke vært ulykker i Oslo og Akershus med døde som er knyttet til kollektivtrafikken. Men en har hatt 10 personer som har blitt alvorlig skadd i ulykker hvor trikken har vært involvert. Dette har vært ulykker med påkjørsel av myke trafikanter eller fall om bord i trikken. Det er ikke registrert ulykker med døde eller alvorlig skadde for de andre driftsartene.

Tilsvarende ulykkestall for 2009 var én person som mistet livet og én som ble alvorlig skadd.

**Én prosent innstilte avganger vil ramme flere tusen reisende.**





Vi er her for deg som syntes det er gøy på landet, men bor i byen.

## 7. MARKEDSFØRING OG INFORMASJON

Ruter er her for å innfri kundenes behov, både i dag og i morgen – vi er her for å utvikle morgendagens hovedstadsområde.

### NY MERKEVARESTRATEGI

Det er i 2010 utarbeidet ny merkevarestrategi med tilhørende kommunikasjonsplattform for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. Kollektivtrafikken skal fremstå samordnet, helhetlig, tydelig og slagkraftig for å kunne ta markedsandeler fra biltrafikken. Strategiens hovedoppgave er å forsterke eksisterende og fremtidige kunders preferanse for kollektivtrafikken, slik at disse velger å reise kollektivt i størst mulig grad.

### ENKELT FOR DEG. BRA FOR ALLE

Dette kundeløftet er kjernen i merkevarestrategien. Det skal skape en forventning i markedet om hva kollektivtrafikken kan og skal levere. Internt skal det bidra til å holde riktig kurs og tydeliggjøre hvilke forpliktelser kollektivtrafikken har overfor kundene.

### DEN SMARTE MÅTEN Å REISE PÅ I HOVEDSTADSOMRÅDET

Dette posisjonsmålet skal støtte opp under kundeløftet for å gi det troverdighet, og bidra til å sette fokus på kollektivnettverkets tydelige, relevante og attraktive fordeler – både

funksjonelle og emosjonelle. Kundene skal sitte igjen med den gode følelsen av å ha gjort et smart valg – på vegne av seg selv og resten av samfunnet når de reiser kollektivt.

### VI ER HER

Kommunikasjonsplattformen «Vi er her» er en overliggende idé som fungerer som en ramme for all ekstern kommunikasjon. Ruter er her for å innfri kundenes behov, både i dag og i morgen – vi er her for å utvikle morgendagens hovedstadsområde.





#### MARKEDSKAMPANJER

Gjennom 2010 har Ruter kjørt salgsutløsende og produktprofilerende kampanjer med målsetning om å øke inntekter og markedsandeler, få flere kunder over fra papirbilletter til elektronisk reisekort, samt øke kjennskapet til Ruters kollektivtilbud i Oslo og Akershus.

#### ELEKTRONISK REISEKORT

Det ble gjennomført flere kampanjer for elektronisk reisekort frem til september, med fokus på å oppfordre kunder med 30-dagers papirbillett til å bytte til elektronisk reisekort. I annet halvår viste målinger at kjennskapet til reisekortet var på hele 94 %, og fokus ble dreid mot å bygge kunnskap om bruken av kortet, for eksempel ved å minne kundene på at man alltid må aktivere ny billett for at den skal være gyldig.

#### HOLDNINGSENDRING

**Anti-snik:** Ruter jobber kontinuerlig med å redusere snikreising og kjørte fire kampanjer i løpet av året på dette temaet. Med en positiv tilnærming og videreføring av Ruters tidligere uttrykk med å ha et glimt i øyet, minnet kampanjene kundene om å kjøpe billett før de går om bord, og at de kronene man bruker på

billett, er en liten pris å betale for ro i sjelen eller god samvittighet. Ruter ble tildelt utmerkelsen Hederlig omtale av HSMAI Norge (Hospitality Sales & Management Association International) for disse kampanjene. Kontrollstatistikken viser at 96,8 % av alle kontrollerte passasjerer i 2010 hadde gyldig billett. Dette er 0,2 % poeng høyere enn i 2009.

**Takt og tone:** I løpet av året ble det kjørt to holdningskampanjer med målsetning om å gjøre kundene oppmerksomme på hvordan alle kan bidra til en hyggelig reise. Budskapet ble formidlet på en positiv måte som «Takk til deg som slipper andre ut før du selv går inn», «Takk for at du har føttene på gulvet» og «Takk for at du snakker lavt i mobilen». Kampanjen ble posttestet med gode resultater på oppmerksomhet og motivasjon for endring.

#### NYE BUSSER OG BIOGASS

1. juli ble om lag 140 nye busser satt i drift i områdene Lommedalen, Skui, Asker og Slemmestad, hvorav 14 var biogassbuser. Biogass er rensket metangass som produseres av kloakkslam og biologisk behandlet matavfall. At vårt eget avfall kan utnyttes som høyverdig drivstoff med minimale utslipp, ble tema for en



Merkevarestrategiens hovedoppgave er å forsterke eksisterende og fremtidige kunders preferanse for kollektivtrafikken. Kollektivtrafikken skal fremstå samordnet, helhetlig, tydelig og slagkraftig for å kunne ta markedsandeler fra biltrafikken.

kampanje med hovedbudskap «Det går rett i gass». Målsetningen var å bygge kjennskap til Ruters miljøfokus og arbeidet med å styrke kollektivtransporten som et miljøvennlig alternativ.

#### NYE NATTBUSSVANER

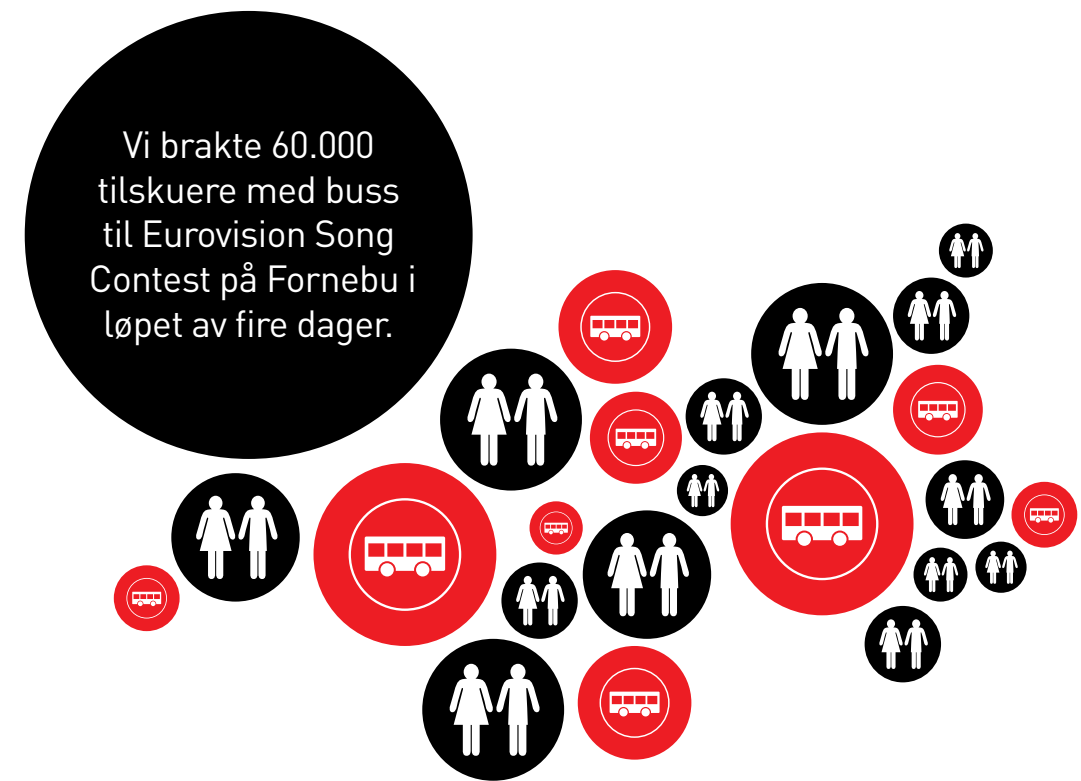
10. oktober fikk to av Ruters tyngste busslinjer i Oslo, linje 31 og 37, døgkontinuerlig drift, hver dag hele uken. Det ble også foretatt store endringer og forbedringer på alle nattbusslinjene i helgene i Oslo. Markedskampanjer fokuserte på «Oslo har fått ny døgnrymte», og «Nye nattbussvaner». Omleggingen førte til en betydelig passasjerøkning på Ruters mange nattbusslinjer.

#### ÅPNING AV HOLMENKOLLBANEN

Det arrangementet som i særklasse vakte størst oppmerksomhet i 2010, var innvielsen av den VM-klare Holmenkollbanen 6. desember, etter oppgradering for trafikk med nye T-banetog. H.M. Kong Harald fulgte åpningstoget og foresto den høytidelige gjenåpningen på Holmenkollen stasjon. Arrangementet, som var planlagt og ble gjennomført i et nært samarbeid mellom Ruter, KTP og Oslo T-banedrift, medførte mye positiv medieomtale.

Bare fem dager tidligere hadde Ruter i samarbeid med Oslo T-banedrift markert åpningen av nye Jar stasjon som felles foreløpig endepunkt for T-banelinje 6 og trikkelinje 13. Representanter for Akershus fylkeskommune og Oslo og Bærum kommuner markerte at den ombygde Kolsåsbanen nå har krysset fylkesgrensen, og at anleggsarbeidene videre pågår for fullt, med planlagt åpning til Bekkestua i august 2011.

I godt og tett samarbeid med operatører og eksterne partnere har Ruter gjennomført en rekke aktiviteter og arrangement gjennom 2010 med fokus på tilstedeværelse og synlighet overfor kundene. Ruter samarbeidet med Skiforeningen om Barnas Holmenkolltdag, og med Forfatterforeningen, Norsk kulturråd og Oslo T-banedrift i forbindelse med Poesitrikken, som i 2010 var spesielt rettet mot barn. Under Oslo kommunes markering av Bilfri dag i juni stilte Ruter med stand i Oslo sentrum. Samarbeid med Øyafestivalen og Norway Cup ble også videreført i 2010. I tilknytning til den nasjonale refleksdagen hadde Ruter et samarbeid med Oslo trafikksikkerhetsutvalg og Trygg Trafikk og delte ut reflekser med oppfordring om bruk av refleks i høstmørket. Det har også vært gjennomført ulike aktiviteter i samarbeid med operatørene, både om bord i transportmidlene og ved ulike stands hos større bedrifter.



### DIGITALE MEDIER

For å levere god, rask og relevant informasjon og servicetjenester har Ruter i 2010 lagt økt vekt på synlighet i digitale kanaler og dialog med kundene i sosiale medier.

Sosiale medier gir mulighet til å kanalisere kommentarer og tilbakemeldinger fra kunder til et forum hvor Ruter kan svare raskt og på en konstruktiv og uformell måte. Ruters tilstedeværelse i sosiale medier bidrar også til å trekke flere besøkende til nettstedet ruter.no.

Et tradisjonelt nettsted er gjerne et relativt statisk énveismedium med begrensede muligheter, mens man i sosiale medier kommuniserer, involverer og engasjerer kundene. I sosiale medier er det enkelt å dele og viderefremme informasjon, noe som bidrar til økt kunnskap om Ruter og Ruters produkter og tjenester.

Utseende og funksjoner på ruter.no har vært så å si uendret siden selskapet ble etablert. I påvente av en helt ny nettløsning ble det lagd en forbedret forside med plass til flere nyheter og lettere tilgang til viktige funksjoner som kundeservice, salg og informasjon om elektronisk reisekort.

Samtidig er det igangsatt et prosjekt for utarbeidelse av en helt ny versjon av ruter.no, som skal lanseres i 2011. Det arbeides med en samlet strategi for digitale medier i Ruter.

### RUTER OG KOLLEKTIVTRAFIKKENS HISTORIE

Ruter tar ansvar for kollektivtrafikkens historie og kultur, og ser et potensial for å utnytte disse elementene i markedsføringen. Det ble siste år brukt 5,2 mill. kr til dette formålet. Oppgavene ivaretas i samarbeid med interesseorganisasjoner. Ruters engasjement omfatter blant annet støtte til Sporveismuseet i form av husleiedekning og leie av magasinlokale, samt økonomisk støtte til ulike formål som kan bidra til varig dokumentasjon av kollektivtrafikkens historie i vårt område.

Etter fullstendig utskifting av T-banens vognpark er det en ambisjon å bevare et kjørbart rødt T-banetog i tillegg til flere eldre vogner fra de vestlige forstadsbanene. Sterkt press på T-banens ordinære driftsbaser gjør det nødvendig med ekstern lagring av historisk materiell. Det arbeides med å finne gode løsninger på dette.

### INFORMASJONSÅKTIVITETER

2010 var informasjonsmessig et krevende år, med mange endringer i trafikken. Det ble gjennomført 148 ulike informasjonsaktiviteter, tematisk fordelt på prisendring og billett kjøp, store og små ruteendringer og midlertidige avvik, samt spesiell innsats under prøve-VM, Eurovision Song Contest og andre større arrangementer.

### INFORMANTER MØTTE PUBLIKUM

For å informere og bistå kundene med å skifte fra papirbilletter til elektroniske løsninger var informanter i flere måneder utplassert på T-banestasjonene Jernbanetorget og Nationaltheatret. Informantene besvarte spørsmål om billettsystemet, gav hjelp ved automater og sperreporter, og generell rettleiding om kollektivtrafikken for øvrig. Hensikten var å være til stede for kundene underveis på reisen og avhjelpe Trafikantens køutfordringer, som til tider var store.

### TID-PROSJEKTET

Et nytt program for trafikantinformasjon og design (TID) er under utvikling og implementering. Basert på kundeinnspill beskriver TID hvordan kollektivtrafikken bør rettlede kundene ved å presentere kollektivtilbudet på en langt enklere måte enn

hittil. Det handler om informasjon, tilgjengelighet for alle og veivisning gjennom hele reisen. Design, farger og språkbruk, herunder flerspråklig informasjon i nødvendig omfang, blir verktøy for å få til dette.

I løpet av 2010 er det gjennomført et prøveprosjekt på Carl Berners plass T-banestasjon, som etter evaluering har gitt grunnlag for oppstart av en gradvis implementering. Til gjenåpningen av Holmenkollbanen i desember er stasjonene langs denne strekningen skiltet i overensstemmelse med det nye programmet. Like før jul ble alle stoppesteder på hele Jernbanetorget knutepunkt skiltet om på tilsvarende måte, og det ble etablert en stor sentral informasjonstavle med dynamisk informasjon om all kollektivtrafikk i området.

**Ruter vil være en kundedrevet organisasjon, som utvikler, markedsfører og informerer om trafikktilbudet, basert på stadig bedre kunnskap om kundenes preferanser.**





Vi er her for å gjøre det enkelt for deg og bra for alle.

## 8. SALG OG BILLETTER

Gjennom hele 2010 har det foregått en betydelig overgang fra periodebilletter på papir til elektronisk reisekort.

Kommisjonærene er Ruters største salgskanal. Salgsnettet består av Narvesen, 7-Eleven, Shell/7-Eleven, MIX, Deli De Luca og frittstående kommisjonærer. Antall salgssteder har økt fra 330 i 2009 til 347 i 2010. Den største økningen har vært i Akershus. Styrking av salgsnettet har vært spesielt viktig etter opphør av Flexikort- og kupongkortsalg om bord på buss og trikk fra 1. mars. Sterkt økende bruk av elektroniske reisekort skaper også økt etterspørsel etter godt tilgjengelige salgssteder.

Ruter hadde i 2010 en total billettomsättning på 2 597 mill kr, en økning på 5,2 % fra fjoråret.

Omsetningen fordelte seg slik på de ulike salgskanalene:

- Kommisjonærene: 52 %
- Operatørselskapene og NSB: 34 %
- Billettautomater: 8 %
- Ruters abonnementsordning: 6 %

### OVERGANG FRA PAPIRBILLETT TIL ELEKTRONISK REISEKORT

Gjennom hele 2010 har det foregått en betydelig

overgang fra periodebilletter på papir til elektronisk reisekort. Ved utgangen av året reiste tilnærmet alle periodebillettbrukere med elektronisk reisekort.

I august ble studentbilletten tilgjengelig på elektronisk reisekort. Dette førte til en stor forbedring i tilgjengeligheten på Ruters studentbilletter.

Enkeltbillett på det elektroniske engangskortet Impuls ble i slutten av 2010 tilgjengelig på billettautomater i T-banenettet. I forbindelse med gjenåpningen av Holmenkollbanen i desember ble linje 1 den første linjen med full tilgang til elektroniske enkeltbilletter. Gamle billettautomater for papirbilletter finnes ikke lenger langs denne linjen.

Det har vært en sterk vekst i antall aktive elektroniske reisekort. Ved utgangen av året var tallet i overkant av 340 000, godt over tidligere prognoser. I desember reiste mer enn halvparten av Ruters kunder med elektronisk reisekort.

## BEDRIFTSMARKEDET 2010

Ruters møtekort er et tilbud til bedrifter og organisasjoner som inngår avtale med Ruter. Over 100 bedrifter og organisasjoner benytter seg av dette tilbudet. I løpet av året ble antall solgte møtekort mer enn fordoblet fra 759 i 2009 til 1.562. Høsten 2010 ble det igangsatt en prosess sammen med TNS Gallup for å kartlegge bedriftsmarkedet og legge grunnlag for videre utvikling av et helhetlig bedriftskonsept. Ruter driver også kontinuerlig oppsøkende virksomhet blant bedrifter for å synliggjøre kollektivtilbudet i de ulike områdene, og motivere store arbeidsplasser til å være pådrivere for at ansatte skal reise kollektivt til og fra arbeid, og til møter i arbeidstiden.

## PRISENDRING I FEBRUAR

Billettprisene ble justert 1. februar 2010 for å kompensere generell prisstigning. Rammene for prisendringen gis i årsbudsjettene for Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. I påvente av det pågående arbeidet med ny, forenklet pris- og sonestruktur i Oslo og Akershus inneholdt denne prisjusteringen ikke store prinsipielle endringer.

Dagskort, ukeskort og månedskort ble 1. februar omdøpt til hhv 24-timersbillett, 7-dagersbillett og 30-dagersbillett. For å forenkle produktutvalget ble det ordinære personlige månedskortet i Akershus fjernet og alle månedskort og 30-dagersbilletter fikk 30 dagers gyldighet fra aktivering/stempling i hele regionen.

Fra 1. mars opphørte ordningen med spesiell nattakst i Oslo. Alle Ruters kort og billetter som normalt gjelder i Oslo, kan nå også brukes på nattbussene innenfor byens grenser.

I Oslo økte prisen på alle de ordinære billettslagene. Forhåndskjøpt enkeltbillett økte fra 25 til 26 kr (13 kr for barn/honnør), mens ombordkjøpt enkeltbillett økte fra 36 kr til 40 kr. 24-timersbilletten fra 65 kr til 70 kr og Flexikort fra 180 kr til 190 kr. 7-dagersbilletten økte fra 200 kr til 210 kr og den ordinære 30-dagersbilletten fra 550 kr til 570 kr. Studentbilletten, som følger prisutviklingen til den ordinære 30-dagersbilletten, økte fra 330 kr til 340 kr.

I Akershus ble prisen på studentbilletten holdt uendret. Prisen på øvrige kort og billettslag økte, med unntak av den upersonlige 30-dagersbilletten, som ble redusert med 7 %. Enkeltbilletten beholdt inngangsprisen på 30 kr for én sone, mens prissprangene for en ekstra sone økte fra 9 kr til 10 kr. Prisen på

24-timersbilletten økte til 140 kr etter å ha vært tilgjengelig til introduksjonsprisen 100 kr siden 1. mars 2009. Prisen på kupongkort økte med 10 kr til 260 kr. 7-dagersbilletten økte i snitt med 3,7 % og den personlige 30-dagersbilletten ble gjort upersonlig og økte i snitt med 3,3 %. Ungdomsbilletten økte fra 390 kr til 400 kr.

## NY PRIS- OG SONESTRUKTUR I OSLO OG AKERSHUS

Et forenklet pris- og sonesystem er en viktig forutsetning for en bedre samordnet og mer slagkraftig kollektivtrafikk. Ønsket om en slik reform var blant drivkreftene bak dannelsen av Ruter.

Prosjektet ble igangsatt i 2008, og det har vært gjennomført grundige analyser av ulike mulige løsninger og tilhørende konsekvenser for trafikkutvikling og billettinntekter. I begynnelsen av 2010 gikk prosjektet over i en implementeringsfase, der prosjektets mandat er å idriftsette nytt pris- og sonesystem for Oslo og Akershus fra 1. oktober 2011.

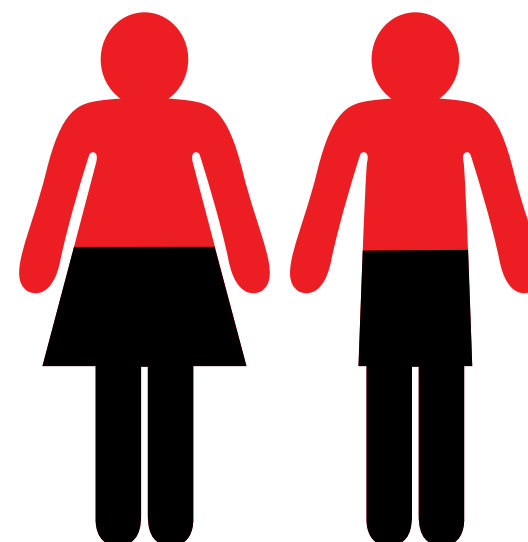
Ruter og NSB har arbeidet tett sammen for å sikre en pris- og sonestruktur som også harmonerer med det nasjonale takstsystemet til NSB. De største fordelene ved denne reformen vil være

- forenkling av sonestrukturen gjennom en kraftig reduksjon i antall soner
- ett prissystem og ensartet billettportefølje i hele Ruters område

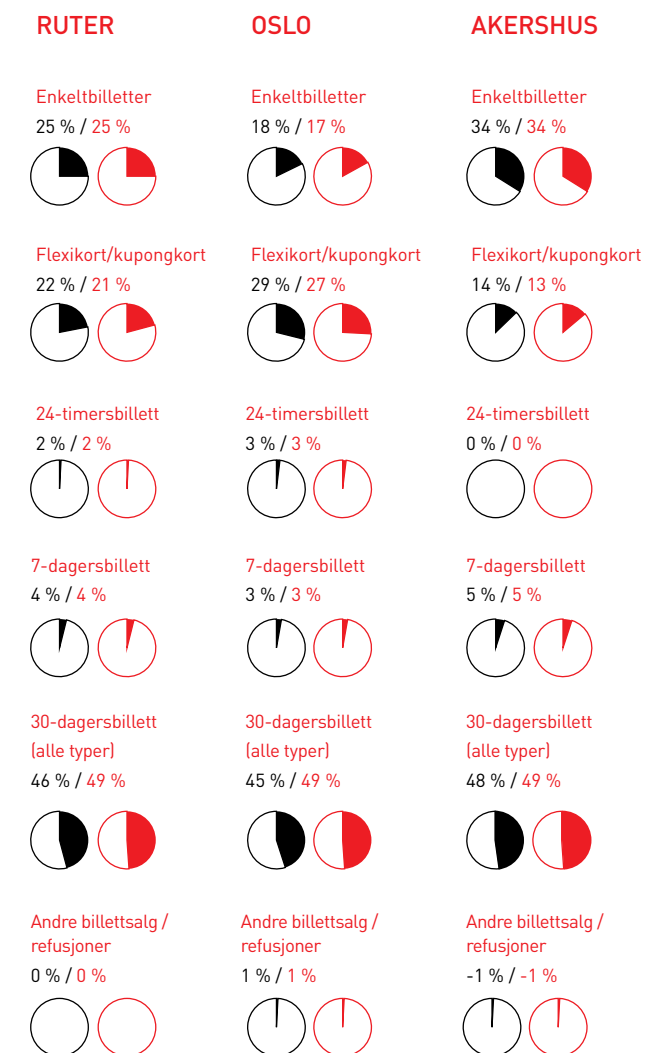
Den nye pris- og sonestrukturen ble presentert av Ruter og NSB i fellesskap på et pressemøte med samferdselsministeren og sentrale fylkeskommunale og kommunale politikere den 2. desember. Presseopplagene i ettertid var overveiende svært positive.

Et forenklet pris- og sonesystem er en viktig forutsetning for en bedre samordnet og mer slagkraftig kollektivtrafikk. Ønsket om en slik reform var blant drivkreftene bak dannelsen av Ruter.

53 % av Ruters kunder reiste ved utgangen av 2010 med elektronisk reisekort.



## Billettslagernes andeler av totale billettinntekter



30-dagersbilletter fortsetter å ta andeler fra andre billettslag i Oslo, noe som bidrar til lavere inntekt pr reise. I Akershus har det kun skjedd marginale endringer det siste året, men vi ser også her en økning i andelen til 30-dagersbilletter.

■ 2009 / 2010





Vi er her for deg som vil sitte og kjempe for miljøet.

## 9. MILJØ

Ruters viktigste miljømål er å ta veksten i den motoriserte trafikken. Et annet viktig mål er å fase ut bruk av fossil energi innen 2020.

Ruters viktigste miljømål er å ta den motoriserte trafikkeksten. Det er et krevende mål. Et annet viktig mål er å fase ut bruk av fossil energi innen 2020.

Ruter arbeider langsiktig med å bedre vognparkens miljøstandard, og med å innfase fossilfri energi.

Kollektivtrafikkens viktigste miljøaspekter er lokal luftforurensning, klimautslipp, støy og energiforbruk.

### UTSLIPP TIL LUFT

Nye kjørekontrakter har medført en generell fornyelse av vognparken, introduksjon av biogass-busser og busser med hybridteknikk. Minimumskravet til nye busser er miljønormen EURO 5. 49 % av Ruters busspark tilfredsstiller i dag EURO 5-normen, hvilket er en økning på 12 % fra 2009. Ruter har generelt en svært moderne vognpark. T-banen har nå kun nye vogner, mens trikkeparken fremdeles består av eldre materiell.

For å redusere klimagassutslipp benyttes generelt diesel med 7 % biodieselinnblanding (B7). Dette er en økning fra 5% (B5) som ble benyttet tidligere.

Ruter har i hele 2010 hatt 78 busser som benytter 30 % biodiesel (B30) og 106 som benytter 100 % biodiesel (B100).

Fra andre halvår 2010 har Ruter 14 busser som kjører på biogass mellom Oslo og Lommedalen i Bærum. Biogass bidrar til å redusere både lokal luftforurensning og klimapåvirkningen. Ruter har stor tro på biogass som drivstoff, og ytterligere 22 nye biogassbusser blir satt i drift i 2011. Ruter har også 21 busser som bruker bioetanol som drivstoff.

Totalt innebærer Ruters satsing på biodrivstoff en reduksjon på 13 % i utslippene av fossilt CO<sub>2</sub>.

På Nesodden-sambandet benyttes i hovedsak gassferger. Det har imidlertid vært ulike problemer med innkjøring av anleggene, opplæring av besetningsmedlemmer og behov for å strømlinjeforme kjøremønstre. Nå er løsninger fullt implementert, og i 2010 har de tre gassbåtene brukt 53 % naturgass, og 47 % diesel. Naturgass gir mindre luftforurensning enn diesel og også mindre utslipp av klimagasser. Utslippene av helseskadelig NO<sub>x</sub> er blitt redusert med 25 %.

Tre av de tretten båtene som trafikkerer øyene i Oslofjorden har byttet motor i 2009.

Ruters skinnegående transport medfører svært små direkte utslipp, både når det gjelder lokal og global luftforurensning.

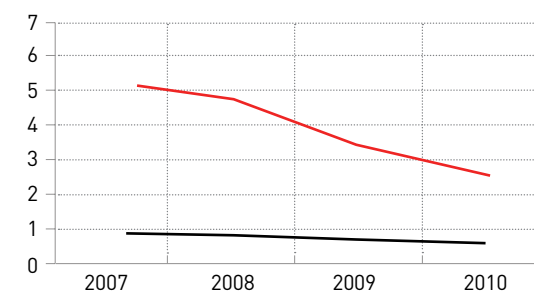
I 2010 har Ruter gått til innkjøp av 5 Brenselcelle-busser og 1 tankstasjon for hydrogen. Planen er å ha disse i drift i mars 2012 og at de skal kjøre mellom Oslo og Oppegård. Akershus fylkeskommune og Oslo kommune støtter prosjektet. Prosjektet får støtte fra Transnova, Forskningsrådet og fra EU.

Hydrogenbusser har verken klimautslipp eller andre helseskadelige utslipp, da hydrogenet (H<sub>2</sub>) vil bli produsert av vann og fornybar elektrisitet, og det eneste bussene slipper ut, er ren vanddamp. Hydrogenbussene vil også gi mindre støy, siden bussene kun er utstyrt med elektrisk motor.

**Ruters viktigste bidrag til miljøforbedringer er å legge til rette for overgang fra bil til kollektivtrafikk.**



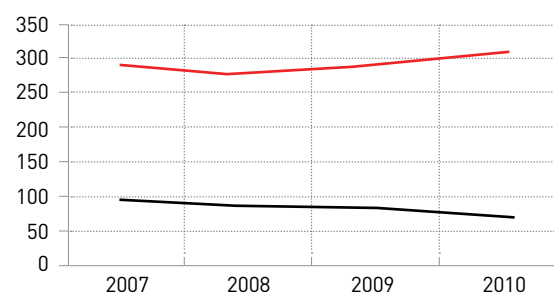
### Utslipp NOx fra buss og båt Fossilt NOx g/pkm, 2007-2010



2007 = 0,95 / 2008 = 0,88 / 2009 = 0,69 / 2010 = 0,57  
2007 = 5,01 / 2008 = 4,7 / 2009 = 3,53 / 2010 = 2,59

■ Buss / Båt

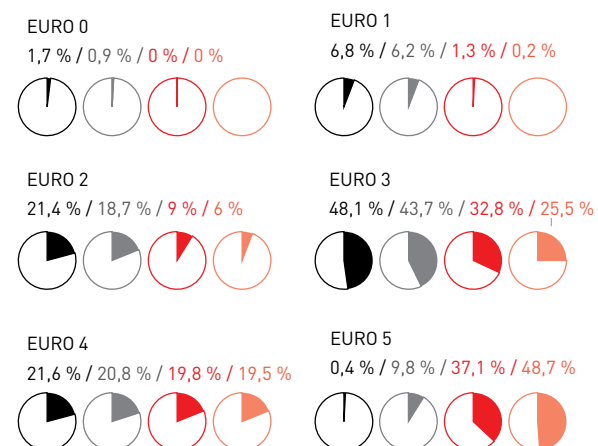
### Utslipp CO<sub>2</sub> fra buss og båt CO<sub>2</sub> g/pkm 2007-2010



2007 = 90 / 2008 = 85,67 / 2009 = 80,03 / 2010 = 72,91  
2007 = 290 / 2008 = 275,37 / 2009 = 284,43 / 2010 = 309,78

■ Buss / Båt

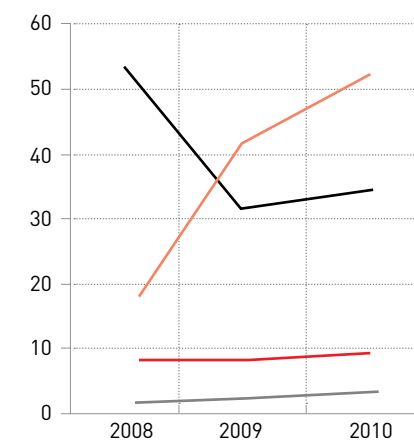
### EURO-klasser 2007-2010 (antall busser inkl. spesialtransport/ minibusser i %)



TOTALT ANTALL  
1260 / 1237 / 1310 / 1248

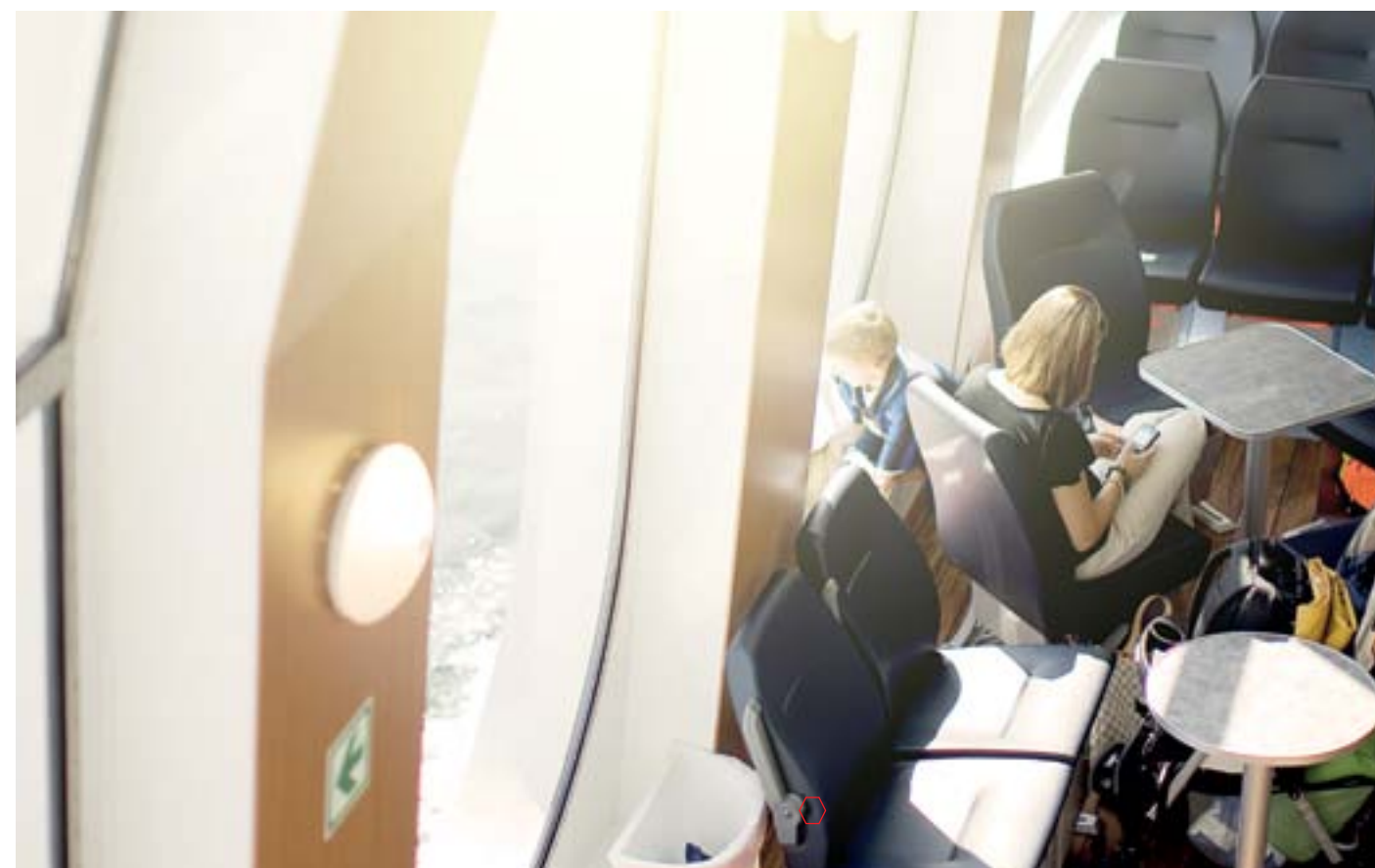
■ 2007 / 2008 / 2009 / 2010

### Bussers støynivåer 2010 og % forskjell 2009 og 2008 (dBA)



2008	2009	2010	Antall totalt
53,1 %	32,9 %	33,7 %	374
3,6 %	3,8 %	4,2 %	47
8,4 %	8,2 %	9,4 %	104
18,4 %	42,4 %	52,1 %	578

■ 80 dBA / 79 dBA / 78 dBA / 77 dBA





## STØY

Ved innkjøp av nye vogner krever Ruter at støyutslipp holdes under et klart definert maksimumsnivå.

Trikken og T-banen tilfredsstiller et støykrav på maksimum 80 dBA (målt 10 m avstand). 53 % av alle busser klarer 77 dBA.

For T-banen er det i 2010 gjennomført flere tiltak for å redusere støy. Alle gamle vogner er nå skiftet ut med helt nytt materiell.

Vedlikehold av skinnegangen er viktig for blant annet å begrense støy og minimere forbruk av strøm. For T-banen er det skiftet ut til sammen over 1000 meter med skinner, og for trikken er skinnene i Drammensveien skiftet ut. Det er dessuten foretatt skinnesliping på flere strekninger for trikk og T-bane. Det er gjennomført punktvis smøring av skinner for å redusere kurveskrik på kjente problemsteder og det er gjort flere punktutbedringer for å redusere vibrasjoner og strukturlyd. I forbindelse med ombygging av Kolsåsbanen stilles det støykrav som til et helt nytt anlegg, noe som blant annet innebærer bygging av støyskjermer.

## ENERGIBRUK

De fleste operatørene gjennomfører kursing i økonomisk kjørestil og har fokus på å redusere tomgangskjøring. Noen av bussoperatørene har i tillegg tatt i bruk dekk med lavere friksjon og vekt, for å redusere drivstofforbruket.

Alt skinnegående materiell gjenvinner bremseenergien. 81 % av produksjonen i 2009 ble kjørt med T-banetog med tilbakemating av bremseenergien. I dag kjøres 100 % av alle T-banetog og trikker med tilbakemating av bremseenergien til strømmettet. Utfasing av de gamle T-banetogene har gitt en reduksjon av strømforbruket på 9 % (kWh/vkm).

I 2010 har trikkens førere gjennomgått et kurs i mykkjøring, hvilket kan ha bidratt til en reduksjon på 10 % i strømforbruk (kWh/vkm) i 2010.

Tradisjonelt har T-banelinjene vært utstyrt med strømskinne av stål. Holmenkollbanen og andre nyanlegg har nå strømskinne av aluminium, noe som gir mindre energitap.

Unibuss har fra begynnelsen av september kjørt to hybridbusser, som skal være gjenstand for nærmere studier. Til nå er resultatene positive, energiforbruket reduseres med ca 30 %. Noe som gir tilsvarende reduksjon i utslipp av klimagasser. Når det gjelder lokal luftforurensning opplyser produsenten at reduksjonen er enda større. Hybridbussene gir

også mindre støy. Ruter har stor tro på teknologien og 16 nye hybridbusser blir satt i drift i 2011.

## MILJØLEDELSE

Ruter skal i 2011 bli sertifisert etter internasjonale standarder for miljø- og kvalitetsledelse (ISO 14001 og 9001). De fleste av Ruters operatører er allerede sertifiserte.

## SOMMERFUGL

Ruter-busser med miljøvennlig drivstoff eller særskilt miljøteknologi, profileres med et eget symbol, en sommerfugl. Dette gjelder busser som kjører på bioetanol eller biogass, eller har hybridteknologi.



## Utslipp fra buss 2007-2010

	tonn	g/vkm	g/pkm
NO <sub>x</sub>	699	11,4	0,95
	689	10,7	0,88
	584	9,1	0,69
	530	7,9	0,57
PM10 EKSOS	9,6	0,160	0,013
	8,4	0,130	0,010
	5,7	0,089	0,007
	4,5	0,066	0,005
PM INKL VEISTØV	25,0	0,410	0,030
	25,9	0,393	0,032
	21,7	0,339	0,026
	21,2	0,316	0,023
CO2 FOSSILT	68571	1116	90,0
	67314	1049	85,7
	68075	1063	80,0
	67519	1010	72,9

2007 / 2008 / 2009 / 2010

## Utslipp fra båt 2007-2010

	tonn	g/vkm	g/pkm
NO <sub>x</sub>	102	366,0	5,01
	116	413,3	4,70
	80	281,4	3,53
	59	218,7	2,59
PM10 EKSOS	1,10	3,90	0,050
	1,09	3,90	0,050
	1,01	3,87	0,048
	1,14	4,20	0,050
CO2 FOSSILT	5962	21484	290,0
	6006	21457	275,4
	6424	22700	284,4
	7104	26149	309,8

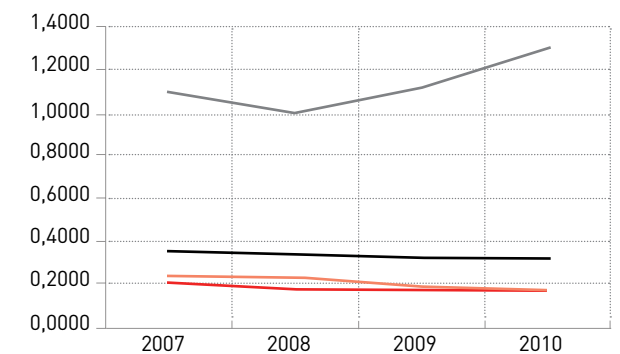
2007 / 2008 / 2009 / 2010

## Energiforbruk 2010 for buss, båt, T-bane, trikk

kWh	Hvorav fossilt	kWh/pkm	Fossilt kWh&/pkm
289534980	256981575	0,31	0,28
29639582	29639582	1,30	1,30
72171000	0	0,16	0
23360000	0	0,16	0


Buss / Båt / T-Bane / Trikk

## Energiforbruk 2007-2010 (kWh/pkm) buss, båt, T-bane og trikk



2007	2008	2009	2010
0,37	0,35	0,33	0,31
1,12	1,05	1,14	1,30
0,20	0,18	0,16	0,16
0,23	0,22	0,19	0,16

Buss / Båt / T-Bane / Trikk



Vi er her  
oftere enn  
du tror.

## 10. KONTRAKTER OG AVTALER

Gjennom inngåelse og oppfølging av kontrakter skal Ruter bidra til at operatørene leverer tjenester i henhold til avtale og av høy kvalitet.

### AVTALER MED OSLO T-BANEDRIFT AS OG OSLOTRIKKEN AS

Det ble i desember 2009 inngått driftsavtaler for 2010 med henholdsvis Oslo T-banedrift AS og Oslotrikk AS. Avtalene bygger på rammeavtaler inngått i juni 2009.

### AVTALE MED OSLO VOGNSELSKAP AS

Vognleieavtalene fra 2009 ble forlenget til å gjelde også for 2010, med justert leiepris. På slutten av 2010 vedtok Oslo bystyre å kjøpe ytterligere 96 nye T-banvogner av typen MX3000. De første av disse vil bli levert høsten 2012.

### AVTALER MED NSB OG NSB GJØVIKBANEN

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

NSB-avtalene (samarbeidsavtalen og inntektsfordelingsavtalen) for 2010 har i hovedtrekk vært

lik foregående år, men noe justert i forhold til implementeringen av elektronisk billettering. Avtalene med Gjøvikbanen gjelder frem til utløpet av anbudskontrakten i juni 2016.

### KONKURRANSER/ANBUD

Ruter lyste ut 2 konkurranser om busstjenester i 2010.

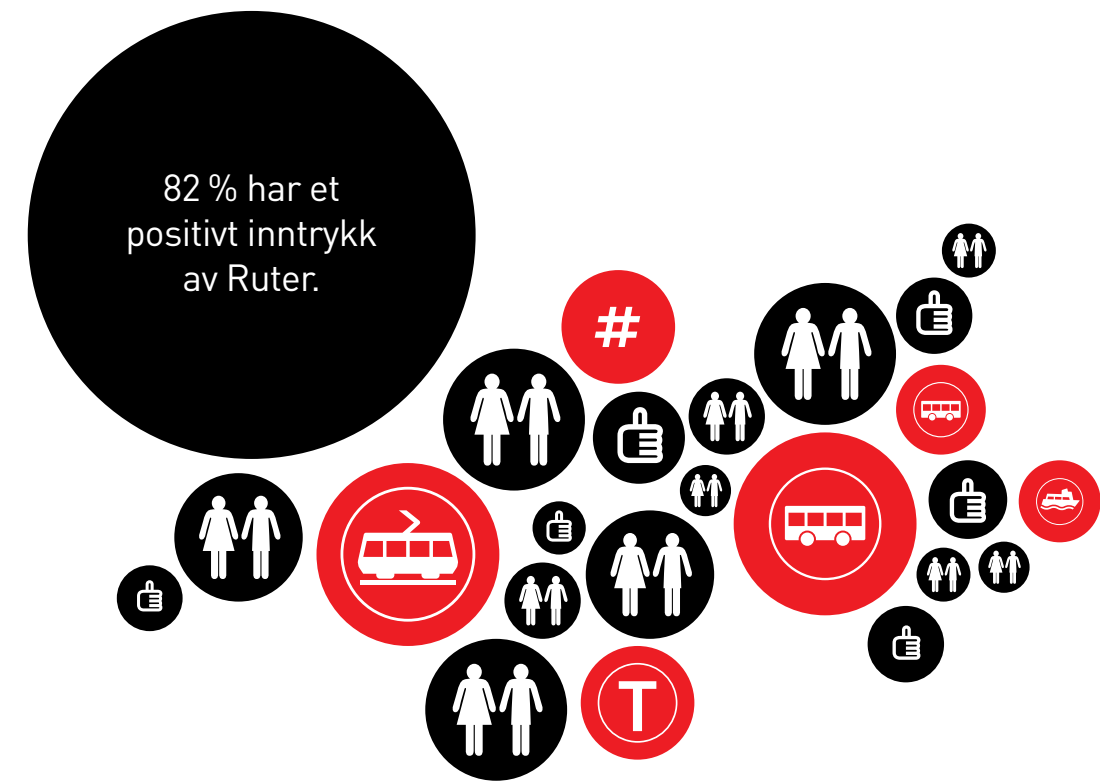
### BÆRUM ØST

Konkurransen om busstjenester i Bærum øst ble utlyst 11.05.2010 og var et åpent anbud uten forhandlinger. Anbudet omfattet Ruters busslinjer som stasjoneres på Bekkestua, til sammen ca. 35 busser. 4 tilbydere deltok i anbudet. Prisdifferansen fra beste til dårligste tilbud var på ca 10 %. Kontrakten ble tildelt Norgesbuss, som startet kjøringen 06.02.2011. Kontrakten gjelder i 7 år med rett for Ruter til 3 ganger 1 års prolongering. For kundene innebærer den nye kontrakten høyere standard og tilgjengelighet for alle. Miljøkravene gir mindre klimautslipp enn hittil.

### OSLO SYD

Konkurransen om busstjenester i Oslo syd ble





utlyst 25.06.2010 som en konkurranse med forhandlinger. Anbudet omfattet Ruters busslinjer til Søndre Nordstrand og Oppegård, til sammen ca 100 busser. Seks selskap ble i august prekvalifisert til å delta i konkurransen. Ved tilbudsfristens utløp 08.11.2010 var bare tre tilbud innkommet. Samtidige anbudskonkurranser i tre av Norges største byer kan være en medvirkende årsak til den lave deltakelsen. Kontrakten ble tildelt Unibuss, som starter kjøringen 02.10.2011. Kontrakten gjelder i 7 år med rett for Ruter til 3 ganger 1 års prolongering. Også her vil kontrakten innebære høyere standard og tilgjengelighet for alle. Alt i alt omfatter anbudet ca 100 nye busser.

I tillegg til dieselbusser som tilfredsstillende de strengeste internasjonale miljøkravene, omfatter kontrakten også et antall busser med spesielt miljøvennlig og fremtidsrettet teknologi:

- 15 diesel-elektriske hybridbusser
- 22 biogassbusser
- Minimum 5 hydrogenbusser med brenselceller

For hybridbussene forventes det en dieselbe-sparelse på 25 %. Alle dieselbusser er tilrettelagt for å kunne kjøre på 100 % biodiesel

og tilfredsstillende utslippsnormen EEV. Ruter har også gjennomført konkurranser om leveranse av hydrogenbusser og etablering av hydrogenfyllstasjon på Rosenholm bussanlegg. Begge disse anskaffelsene skjer i regi av Ruter, men med ekstern finansiering. Operatørselskapet Unibuss overtar brenselcellebussene når disse er ferdig bygget hos belgiske Van Hool og innlemmer dem da i driften.

Ruter har i tillegg utlyst en rekke mindre tilbudskonkurranser i forbindelse med innkjøp av diverse varer og tjenester.







H.M. Kong Harald  
i åpningstoget  
til Holmenkollen  
6. desember 2010.

## 11. UTVIKLING

En rekke infrastrukturprosjekter er til enhver tid under utredning, prosjektering eller gjennomføring.

### HOLMENKOLLBANEN

Holmenkollbanen ble gjenåpnet 6. desember. Banen har fått strømskinne, og Holmenkollen stasjon har fått plattform med plass til 6 vogner.

Under ski-VM ble det kjørt 6-vognssett direkte fra Majorstuen til Holmenkollen. Øvrige stasjoner er fremdeles kun tilpasset 2-vognssett. I 2010 ble det også besluttet å kjøre 3-vognssett på Holmenkollbanen, noe som medfører at bakerste vogn på toget må holde dørene stengt.

I forbindelse med beslutningen om å oppgradere Holmenkollbanen ble det forutsatt at man senere måtte komme tilbake til ombygging av stasjonene som kun er tilpasset 2-vognssett. Ruter vil nå gjennomføre en utredning for å se på ombygging av stasjonene. Nye krav til universell utforming og sikkerhet medfører at det vil være krevende å bygge om eksisterende stasjoner.

### KOLSÅSBANEN OG NY BASE PÅ AVLØS

Oppgradering av Kolsåsbanen er videreført i 2010 og banen ble gjenåpnet både for trikk og metro til Jar 1. desember. 17. august ble banen gjenåpnet til Bjørnsletta. I august 2011 åpner

stasjonene Ringstabekk og Bekkestua. Bekkestua blir endestasjon for trikken, mens T-banen føres videre til Kolsås, med forventet åpning til Gjøannes i 2012, Avløs i 2013 og Kolsås i 2014.

KTP er byggherre, mens Ruter i nært samarbeid med Bærum kommune har ansvar for å utarbeide reguleringsplaner. På Avløs planlegges det en ny driftsbasis.

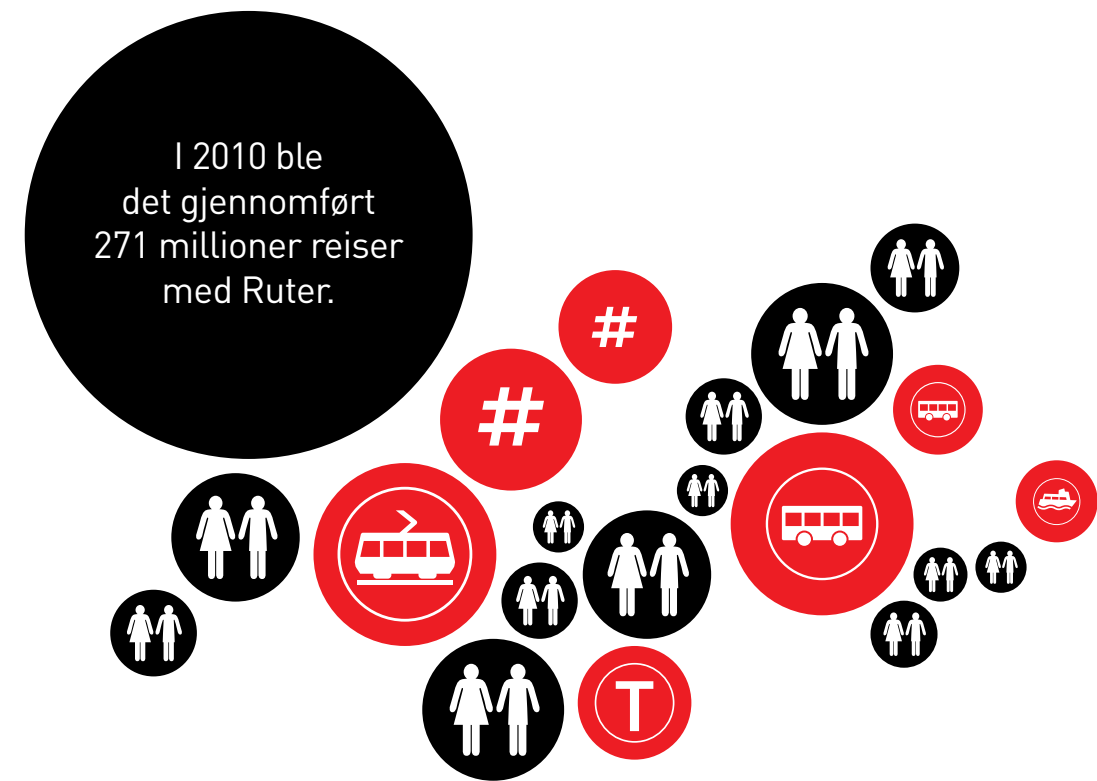
### LAMBERTSETERBANEN

Det er igangsatt et større oppgraderingsprosjekt på Lambertseterbanen. Prosjektet har omfattet skifte av spor samt skifte av spor og sporveksler, og utbedring av over- og underbygning av banen. Høyehall og Manglerud stasjon er oppgradert. I tillegg har utbyggeren av nye Lambertseter senter bygd nye ramper til Lambertseter stasjon. Prosjektet videreføres i 2011.

### OPPGRADERING AV STASJONER I GRORUDDALEN

Arbeidet med å oppgradere stasjoner i Groruddalen er videreført. Hellerud stasjon er oppgradert i løpet av året.





#### LØRENSVINGEN

Lørensvingen vil gi en direkte forbindelse mellom Grorudbanen og Ringbanen med stasjon på Løren. Lørensvingen gjør det mulig å kjøre tog fra øst via ringen tilbake til øst slik at kapasitet frigjøres i fellestunellen og Østsjøbanen kan få 7,5 minutters frekvens.

Ruter har utarbeidet forslag til reguleringsplan som nå er til behandling i Oslo kommune. Det er nå besluttet å kjøpe inn nok nye tog til å betjene Lørensvingen. Prosjektet er planlagt finansiert gjennom Oslopakke 3, med byggestart i 2013.

#### FORNEBUBANEN

Utredning av baneløsning til Fornebu har en lang historie. Ruter har i 2010 arbeidet med å få regulert en trasé i Bærum. Samtidig arbeides det med å få avklart valg av driftsart. Ruter vil fremme forslag til valg av driftsart som en del av K2012. Når driftsart er besluttet, starter arbeidet med å regulere traseen i Oslo.

#### OPPGRADERING AV GRENSEN OG DRAMMENSVEIEN

Gatene har fått nytt og bedre trikkfundament.

#### TRIKKESTRATEGI

Ruter har i 2010 utarbeidet en egen trikkestrategi. Bakgrunnen er dels den gledelige utviklingen i kundetilstrømmingen som medfører at trikkene er alt for fulle, samtidig som de eldste 25 trikkene er modne for utskifting.

Oslo kommune har gitt Ruter i oppdrag å fremstille en samlet trikkestrategi som del av et beslutningsunderlag for eventuelt kjøp av nye trikker.

#### TRIKK I BJØRVIKA

Arbeidet med å prosjektere trikk i Dronning Eufemias gate og Bispegata er videreført i 2010. Statens vegvesen er byggherre og utarbeider byggeplaner.

#### FJORDTRIKK OG TRIKK TIL TONSENHAGEN

Ruter har gjennomført forprosjekt for trikk til Tonsenhagen og for Fjordtrikk. Fjordtrikken gir ny personkapasitet for trikken gjennom sentrum, noe som vil være viktig hvis det skal bygges trikk til Tonsenhagen. Arbeidet videreføres i 2011 med utarbeidelse av forslag til reguleringsplaner.

#### BUSSTERMINAL OVER SPOROMRÅDET PÅ OSLO S

Plan og bygningsetaten har utarbeidet et områdeprogram for Oslo S som er oversendt til byrådet i Oslo til behandling. I områdeprogrammet er det foreslått å bygge en ny bussterminal over sporområdet på Oslo S til erstatning for dagens terminal på Vaterland. Forslaget innebærer at det bygges en terminal som er noe større enn i dag. Den viktigste årsaken til at Ruter går inn for forslaget er at den nye terminalen vil ligge nærmere knutepunktet Oslo S og gjøre det enklere med overgang til tog, trikk, T-bane og bybuss.

Bolig- og næringsutviklingen i regionen har en veksttakt som gjør det nødvendig å gå over fra små, relativt kortsiktige tiltak til å planlegge for store grep, gitt at kollektivtrafikken skal fylle sin rolle.



## 12. 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.

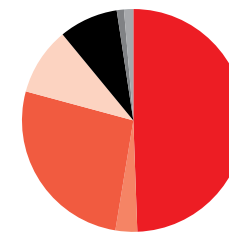
Etter en omsetning på MNOK 5 254 ble resultatet i morselskapet MNOK 2,9.

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 AS leverte et resultat på MNOK 5,1. De to sistnevnte selskapene er sovende selskaper opprettet kun for å ivareta foretaksnavnene, logoer og varemerker.

Av omsetningen i Ruter på MNOK 5 254 utgjorde billettinntektene 52,6 %. Salg av tjenester til Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, sammen med bidrag fra Oslopakke 3 utgjorde 45 %. Det offentlige kjøpet av transporttjenester fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune er på et historisk høyt nivå, men det gjenstår fortsatt utfordringer knyttet til det store investerings- etterslepet.

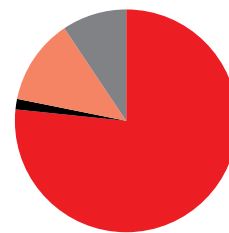
Vi er her med sanntid på T-bane, trikk, buss og tog.

Inntekter 2010



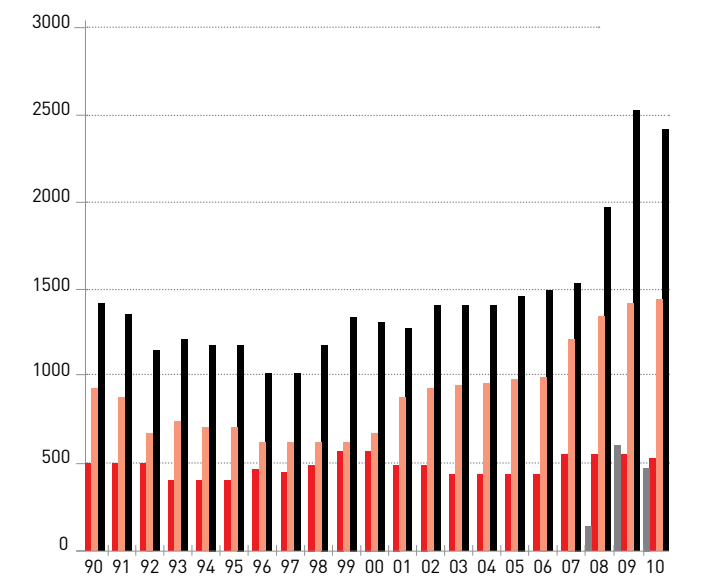
Billettinntekter ordinære / Billettinntekter skolekort / Oslo kommune / Akershus fylkeskommune / Oslopakke 3 / Gebyr snik / Andre inntekter

Kostnader 2010



Kjøp transporttjenester / Andre transportkostnader / Takstavgifter / Ruters drift

Offentlige kjøp fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune



Fra 1990-2010, samt andre tilskudd som eksempelvis Oslopakke 3 (2010-kroner)

Akershus fylkeskommune / Oslo Kommune / Totalt / Andre tilskudd





## 13. STYRETS BERETNING

Selskapets virksomhet er å legge til rette for et helhetlig, rasjonelt og markedstilpasset kollektivtransport-system for hele Oslo- og Akershus-regionen.

Ragnar Søegaard / Styreleder  
Tone Skogen / Styrets nestleder  
Svein Horrisland / Styremedlem  
Torbjørn Lothe / Styremedlem  
Eva Hagen / Styremedlem  
Jeannette Abell / Styremedlem  
Carl Sandstad / Styremedlem  
Bernt Reitan Jenssen / Adm. dir.

### TRAFIKKVEKST, ØKONOMISK KONTROLL OG KAPASITETSUTFORDRINGER

Fornøyde kunder, flere kunder, økt markedsandel og økonomisk kontroll er viktige suksessfaktorer for Ruter. Med «all time high-resultater» på alle disse områdene er styret svært fornøyd med året 2010. Ruter hadde en trafikkvekst på hele 5,5 % i 2010, og det er grunn til å fremheve den sammenhengende veksten i markedsandeler de tre siste årene. Nå skjer snart hver tredje motoriserte reise for Oslo og Akershus kollektivt.

Kundene er stadig mer fornøyd med kollektivtrafikktilbudet i regionen. Dette skyldes i stor grad en kombinasjon av høyere avgangshyppighet, bedre punktlighet, nye metrovogner, sanntidsinformasjon og fortsatt virkning av lavere priser på

30-dagers billetten i Oslo. Det meste av billett-salget skjer nå også elektronisk. Ved utgangen av året var det 340.000 aktive reisekort i bruk, og 95 % av periodebillettene som ble solgt var elektroniske.

Trafikkveksten, de økte markedsandelene og den høye kundetilfredsheten er oppnådd gjennom bedre markedsretting av trafikktilbudet, og forutsigbare og økte tjenestekjøp fra Oslo kommune og Akershus fylkekommune. Samtidig bidrar driftsmidler fra Oslopakke 3 til å sikre finansieringen av tilbudsøkninger.

Styret ser imidlertid uløste utfordringer knyttet til den solide trafikkveksten Ruter har hatt de tre siste årene. Kapasitetsproblemer er begynt å melde seg med frakjøringer i rushtiden, og skal selskapet nå målet med å ta det vesentlige av motorisert trafikkvekst fremover, samtidig som befolkningsveksten blir stor, så må kapasiteten økes betraktelig. Sammen med effektivisering av driften krever dette ytterligere finansieringsvilje over offentlige budsjetter fremover.

Reinvesteringsbehovet er en utfordring. Det er et stort gjenstående behov for reinvestering i

Vi er her for å skaffe flere og mer fornøyde kunder.



**1. RAGNAR SØEGAARD**

Styreleder

**2. TONE SKOGEN**

Styrets nestleder

**3. SVEIN HORRISLAND**

Styremedlem

**4. TORBJØRN LOTHE**

Styremedlem

**5. EVA HAGEN**

Styremedlem

**6. JEANNETTE ABELL**

Styremedlem

**7. CARL SANDSTAD**

Styremedlem

**BERNT REITAN JENSSEN**

Administrerende direktør  
(ikke i bildet)

infrastruktur og vognpark (trikker), og vedlikeholdsnivået er noe for lavt. Det er svært viktig at en unngår å gripe til kortsiktige løsninger med å finansiere trafikkveksten ved utsettelse eller reduksjon av fornyelsene.

**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.

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, Oslo Sporveier AS og Stor-Oslo Lokaltrafikk as. Datterselskapet Konsentra vil fra 1. januar 2011 ikke lenger drifte kjørekontoret for TT-tjenester i Oslo kommune, og omsetningen vil gå ned med ca 20 %. Som en konsekvens av dette har

selskapet tilpasset organisasjonen og foretatt nedbemanning med totalt 21 ansatte fra samme dato.

De to selskapene Oslo Sporveier AS og Stor-Oslo Lokaltrafikk as 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 Akershus-regionen. 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).

Ruters ansvar omfatter også kvalitetssikring av investeringer, og pengestrømmene i kollektivtrafikken som Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har ansvar for, går gjennom 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 2010 er på MNOK 2,9. Resultatet i konsernet er på MNOK 5,1, hvorav Konsentra står for MNOK 3,7. Konsentra selger, administrerer og planlegger persontransport for dem som ikke kan benytte den ordinære kollektivtransporten.

Trafikkutviklingen i perioden har vært meget tilfredsstillende. Det ble foretatt ca 271 millioner kollektivreiser – målt som påstigninger – i 2010. Økningen fra året før var på ca 15 millioner reiser, eller ca 5,5 %.

Billettinntekter, tilskuddene fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune samt diverse andre inntekter gir samlede driftsinntekter for morselskapet på MNOK 5 254. Av dette utgjør billettinntekter og salg av tjenester til Oslo kommune og Akershus fylkeskommune henholdsvis MNOK 2 763, MNOK 1 398 og MNOK 517. Omsetningen i konsernet var på MNOK 5 313.

Billettinntektene ble MNOK 13,8 høyere enn budsjettet. I billettinntektene er inkludert skolebilletter som utgjør MNOK 11 av det positive avviket. Billettinntektene økte med 5,5 % fra 2009. Prisøkningen var på gjennomsnittlig 3,8 %.

Salg av tjenester til Oslo kommune og Akershus fylkeskommune finansierer 36,4 % av kollektivtrafikken i regionen. Inklusiv driftsdelen av Oslopakke 3 finansieres 45 % av kollektivtrafikken i regionen gjennom tilskudd i 2010.

De samlede driftskostnadene for morselskapet var på MNOK 5 254. Av dette utgjør MNOK 4 760 kostnader til tjenestekjøp og rutedrift. Driftskostnadene i konsernet var på MNOK 5 310.

**LIKVIDITET OG KONTANTSTRØM**

Ruters likviditetsbeholdning i morselskapet var på MNOK 611,8 pr 31.12.10.

Samlet netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter i selskapet var på MNOK 267,5.

Årets resultat var på MNOK 2,9. De vesentligste avvikene fra disse to postene kommer fra endringer i kundefordringer, leverandørgjeld og endringer i andre tidsavgrensingsposter, som for eksempel endring i avsetninger.

Selskapet har i 2010 tatt opp et langsiktig lån på MNOK 38,3 i Nordea til finansiering av investeringer, i hovedsak det nye billett- og betalings-systemet. I tillegg ble det innbetalt MNOK 21,1 av et lån opptatt i Kommunalbanken i 2009 til samme investeringsformål. Det er også betalt avdrag på lånene i 2010.

**BALANSEN**

Totalkapitalen i morselskapet var ved utgangen av året på MNOK 1 327. Egenkapitalandelen utgjorde 15,4 % og den kortsiktige gjelden var på MNOK 795. Totalkapitalen i konsernet var på MNOK 1 396.

**FINANSIELL RISIKO OG INCENTIVER**

Ruter har etablert incentivavtaler med ulike operatører av kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. To av avtalene er årlige forhandlede avtaler med Oslo T-banedrift AS og Oslotrikken AS. De andre avtalene er i forbindelse med anbudskontrakter på buss. Målet er at ca 10 % av kontraktsummen i incentivavtalene skal være knyttet til bonus/malus. Hensikten med incitamentsordningen er å øke tilfredsheten blant de reisende og derigjennom øke antall reiser.

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

Selskapet har sagt opp leien av materiellheten T2000 med Oslo Vognselskap AS pga at vognene er tatt ut av trafikk. Det vil bli betalt leie for vognene i 2010, men styret presiserer at leieavtalen er sagt opp og at man således ikke har ytterligere leieforpliktelser utover 2010.

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

Ruter har inntektsfordelings- og takstavgift med





NSB. Avtalene er basert på tellinger av kundenes reise-mønster tre dager i oktober hvert år, samt en ukes intervju i samme måned. Disse tellingene og intervjuene er avgjørende for fordeling av inntektene mellom selskapene, og endringer i reise-mønsteret kan få store konsekvenser for utfallet.

#### DISPONERING AV OVERSKUDD

Styret foreslår at overskuddet for 2010 på NOK 2 905 959,- behandles som følger:

- Økning av annen egenkapital NOK 2 905 959,-

I henhold til Ruters vedtekter skal det ikke utbetales utbytte.

#### ARBEIDSMILJØ

Ruter har Hjelp24 som leverandør av bedrifts-helsetjenester. I 2010 har de, i tillegg til å delta i arbeidsmiljøutvalget, gjennomført arbeids-plassveiledning for de som har behov for det. De har også gjennomført vaksinasjonsprogram i forbindelse med svineinfluensaepidemien, og gitt bistand ved oppfølging av langtidssyke. Det tas sikte på å gjennomføre en medarbeiderdriv-kraftundersøkelse i 2011. Det er holdt allmøter,

gjennomført vernerunder og avviklet 10 møter i arbeidsmiljøutvalget i løpet av året.

Ruter har i 2010 gjennomført en organisasjonsutviklingsprosess med tanke på videreutvikling av arbeidsmiljø og organisasjon. Dette har medført at personalansvaret er flyttet et ledd ut i organisasjonen, samt at prosess-strukturen er strammet opp.

Ruter har helseforsikring med Storebrand, som sikrer at de ansatte raskt kan komme til spesialist, fysioterapeut og kiropraktor. Selskapet har også uførekapitalforsikring med KLP. Dette for å sørge for rask tilbakeføring etter sykefravær. Det har ikke vært noen arbeidsskader i 2010. Gjennomsnittlig sykefravær i selskapet var 5,8 %, som er en nedgang på 1,1 % fra 2009. I den trafikkvirksomheten som utføres på kontrakt for Ruter, ble det rapportert om 10 alvorlige person-skader i trikkedriften.

#### PERSONALE OG LIKESTILLING

Ved utgangen av året hadde Ruter 125 ansatte, totalt 115 årsverk, med en kvinneandel på 47 %. Ledergruppen besto av 4 menn og 3 kvinner. Konsernet hadde 173 ansatte ved slutten av året.

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

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

Arbeidstakere over 60 år kan tilbys 80 % stilling til 100 % lønn. Det var i 2010 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, og trafikkveksten og økt markedsandel i 2010 bidrar til en positiv miljøeffekt. Arbeidet med ISO-sertifisering av selskapet ble påbegynt ultimo 2010.

Om lag 60 % av kollektivreisene skjer med elektrisk drevne T-baner, trikker og lokaltog, med svært lav miljøpåvirkning. 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 miljømessige beste bussteknologien som til enhver tid er kommersielt tilgjengelig i Norge. Innenfor denne rammen satses det på økende bruk av biodrivstoff som krav til operatørene. I 2010 ble det anskaffet 14 nye busser som benytter lokalt produsert biogass samt 2 hybridbusser. Dette bidrar til en 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 er redusert.

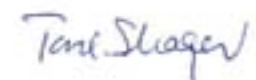
#### FREMTIDSUTSIKTER

Fremtidsutsiktene for kollektivtrafikken i regionen er gode. Det har vært en trafikkvekst på hele 19 % i løpet av de tre årene som har gått etter at Ruter ble etablert. Med den forventede befolkningsutviklingen står regionen overfor store utfordringer, og målet er at kollektivtrafikken skal ta det vesentligste av den motoriserte trafikkveksten fremover.


Dette kan ikke gjøres uten en forutsigbar og god finansiering. Det offentlige kjøpet av transporttjenester fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune er på et historisk høyt nivå, men det knytter seg fremtidige utfordringer til å øke kapasiteten i takt med trafikkveksten, og samtidig få reinvesteringsnivået opp på et nivå som innhenter etterslepet. Det bevilges midler til investeringer og drift gjennom for eksempel Oslopakke 3 og Samferdselsdepartementets belønningsordning.


Kollektivtrafikkens andre store utfordring er å finne frem til en effektiv forretningsmodell for samarbeidet med, og tjenestekjøpet fra, de ikke konkurranseutsatte operatørene for metro og trikk. Regnskapet for 2010 er utarbeidet ut fra forutsetningen om fortsatt drift, og styret bekrefter at forutsetningen for dette er til stede.

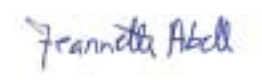
  
RAGNAR SØGAARD  
Styreleder


  
TONE SKOGEN  
Styrets nestleder


  
SVEIN HORRISLAND  
Styremedlem

  
TORBJØRN LOTHE  
Styremedlem

  
EVA HAGEN  
Styremedlem

  
JEANNETTE ABELL  
Styremedlem

  
CARL SANDSTAD  
Styremedlem

  
BERNT REITAN JENSEN  
Administrerende direktør

# Resultatregnskap 2010

RUTER KONSERN			RUTER AS		
2009	2010	Noter	2010	2009	
DRIFTSINNETEKTER OG DRIFTSKOSTNADER					
<b>Driftsinntekter</b>					
4 962 713	5 312 822	Billett- og andre inntekter	1	5 253 517	4 897 342
<b>4 962 713</b>	<b>5 312 822</b>	<b>Sum driftsinntekter</b>		<b>5 253 517</b>	<b>4 897 342</b>
<b>Driftskostnader</b>					
4 419 131	4 779 697	Tjenestekjøp og rutedrift	2	4 760 165	4 393 284
103 551	124 204	Lønn og godtgjørelse	3	94 066	77 764
47 455	48 522	Avskrivninger	4	42 154	41 046
388 978	357 415	Annen driftskostnad	5	356 934	391 749
<b>4 959 115</b>	<b>5 309 838</b>	<b>Sum driftskostnader</b>		<b>5 253 319</b>	<b>4 903 843</b>
<b>3 598</b>	<b>2 985</b>	<b>Driftsresultat</b>		<b>199</b>	<b>-6 501</b>
FINANSINNETEKTER OG FINANSKOSTNADER					
<b>Finansinntekter</b>					
8 496	11 444	Renteinntekter		10 530	7 790
579	471	Annen finansinntekt		420	457
<b>9 075</b>	<b>11 915</b>	<b>Sum finansinntekter</b>		<b>10 950</b>	<b>8 247</b>
<b>Finanskostnader</b>					
644	7 929	Rentekostnader		7 928	571
246	343	Annen finanskostnad		315	217
<b>890</b>	<b>8 272</b>	<b>Sum finanskostnader</b>		<b>8 243</b>	<b>788</b>
<b>8 185</b>	<b>3 643</b>	<b>Netto finansposter</b>		<b>2 707</b>	<b>7 459</b>
<b>11 783</b>	<b>6 628</b>	<b>Ordinært resultat før skatt</b>		<b>2 906</b>	<b>958</b>
4 249	1 562	Skatt på ordinært resultat	13	0	0
<b>7 534</b>	<b>5 066</b>	<b>Årsresultat</b>		<b>2 906</b>	<b>958</b>
-139	7	Minoritetens andel av resultatet			
<b>OVERFØRINGER</b>					
		Overføringer til annen egenkapital		2 906	958
		<b>Sum overføringer</b>		<b>2 906</b>	<b>958</b>

# Balanse 2010

RUTER KONSERN			RUTER AS		
31-12-09	31-12-10	Noter	31-12-10	31-12-09	
EIENDELER					
<b>Anleggsmidler</b>					
3 332	3 826	Utsatt skattefordel	13	0	0
4 647	3 096	Goodwill	4	0	0
154 253	138 196	Andre immaterielle eiendeler	4	116 647	129 803
<b>162 232</b>	<b>145 118</b>	<b>Sum immaterielle eiendeler</b>		<b>116 647</b>	<b>129 803</b>
191 456	186 730	Driftsløsøre, inventar, kontorutstyr	4	178 601	185 764
<b>191 456</b>	<b>186 730</b>	<b>Sum varige driftsmidler</b>		<b>178 601</b>	<b>185 764</b>
194	223	Finansielle anleggsmidler			
17 791	17 751	Investeringer i aksjer, i datterselskap og tilknyttet selskap	6	38 288	38 288
<b>17 985</b>	<b>17 974</b>	<b>Sum finansielle anleggsmidler</b>		<b>38 288</b>	<b>38 288</b>
<b>371 673</b>	<b>349 822</b>	<b>Sum anleggsmidler</b>		<b>333 536</b>	<b>353 855</b>
<b>Omløpsmidler</b>					
46 530	101 859	Kundefordringer	12	103 626	50 049
298 350	282 354	Andre fordringer	7	277 940	293 388
<b>344 880</b>	<b>384 214</b>	<b>Sum fordringer</b>		<b>381 567</b>	<b>343 437</b>
369 384	662 402	Bankinnskudd, kontanter og lignende	8	611 884	324 480
<b>369 384</b>	<b>662 402</b>	<b>Sum bankinnskudd, kontanter og lignende</b>		<b>611 884</b>	<b>324 480</b>
<b>714 264</b>	<b>1 046 616</b>	<b>Sum omløpsmidler</b>		<b>993 451</b>	<b>667 917</b>
<b>1 085 937</b>	<b>1 396 438</b>	<b>Sum eiendeler</b>		<b>1 326 987</b>	<b>1 021 772</b>



# Balanse 2010

RUTER KONSERN		RUTER AS		
31-12-09	31-12-10	Noter	31-12-10	31-12-09
<b>EGENKAPITAL OG GJELD</b>				
<b>Egenkapital</b>				
120	120		120	120
199 338	199 338		199 338	199 338
<b>199 458</b>	<b>199 458</b>		<b>199 458</b>	<b>199 458</b>
21 620	26 634		4 405	1 499
<b>21 620</b>	<b>26 634</b>		<b>4 405</b>	<b>1 499</b>
2 799	2 806		0	0
<b>223 876</b>	<b>228 897</b>	<b>9</b>	<b>203 862</b>	<b>200 956</b>
<b>GJELD</b>				
44 153	53 269	10	47 557	39 129
266 122	303 142	15	280 452	240 433
<b>310 275</b>	<b>356 410</b>		<b>328 008</b>	<b>279 562</b>
282 988	344 030		342 434	282 889
4 442	2 081		0	0
5 901	7 629		5 838	4 887
258 454	457 391	11	446 844	253 477
<b>551 785</b>	<b>811 131</b>		<b>795 116</b>	<b>541 252</b>
<b>1 085 937</b>	<b>1 396 438</b>		<b>1 326 987</b>	<b>1 021 772</b>

18. mars 2011

Ragnar Søegaard  
Styreleder

Tone Skogen  
Styrets nestleder

Svein Horrisland  
Styremedlem

Torbjørn Lothe  
Styremedlem

Eva Hagen  
Styremedlem

Jeannette Abell  
Styremedlem

Carl Sandstad  
Styremedlem

Bernt Reitan Jenssen  
Adm. direktør

# Kontantstrømoppstilling 2010

RUTER KONSERN		RUTER AS		
31-12-09	31-12-10		31-12-10	31-12-09
<b>Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter</b>				
11 782	6 627		2 906	958
-4 589	-4 442		0	0
164	0		0	164
47 455	48 522		42 154	41 046
4 757	-55 330		-53 578	3 214
-5 798	61 042		59 545	-4 785
1 468	9 116		8 428	1 713
-16 126	211 934		208 017	-14 926
<b>39 112</b>	<b>277 470</b>		<b>267 473</b>	<b>27 383</b>
<b>Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter</b>				
-278 791	-26 190		-21 835	-277 071
-10	0		0	-10
0	-29		0	0
<b>-278 801</b>	<b>-26 219</b>		<b>-21 835</b>	<b>-277 081</b>
<b>Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter</b>				
15 444	1 748		1 748	15 444
-2 975	0		0	0
240 433	59 367		59 367	240 433
0	-19 348		-19 348	0
2 737	0		0	0
<b>255 639</b>	<b>41 767</b>		<b>41 767</b>	<b>255 877</b>
<b>15 951</b>	<b>293 018</b>		<b>287 404</b>	<b>6 180</b>
353 433	369 384		324 480	318 300
<b>369 384</b>	<b>662 402</b>		<b>611 884</b>	<b>324 480</b>

# Noter 2010

## 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 BILLETTINTEKTER

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 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 utenlandsk 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 DATTERSLSKAP

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.

### BANKINNSKUD, 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 opptjeningsstid.

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

### OPERASJONELL LEASING

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

### SKATTEPLIKT

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

Datterselskapene Konsentra AS, 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 reverseres i samme periode er utlignet. Netto utsatt skattefordel balanseføres i den grad det er sannsynlig at denne kan bli nyttegjørt.

### 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, Interoperabilitets-tjenester 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.



## 1. BILLETT- OG ANDRE INNTEKTER

RUTER KONSERN			RUTER AS	
2009	2010		2010	2009
628 975	638 095	Enkeltbilletter	638 095	628 975
550 759	539 026	Enkeltreiser	539 026	550 759
51 748	50 743	Dagsbilletter	50 743	51 748
1 243 931	1 379 366	Periodebilletter	1 379 366	1 243 931
3 350	7 549	Andre billettinntekter	7 549	3 350
-9 952	-18 061	Refusjon av billetter, innbytte	-18 061	-9 952
<b>2 468 811</b>	<b>2 596 717</b>	<b>Sum ordinære billettinntekter</b>	<b>2 596 717</b>	<b>2 468 810</b>
56 604	64 616	Skolekort grunnskolen	64 616	56 604
94 836	100 102	Skolekort videregående skole	100 102	94 836
-1 462	1 094	Andre billettinntekter	1 094	-1 462
<b>149 978</b>	<b>165 813</b>	<b>Sum andre billettinntekter</b>	<b>165 813</b>	<b>149 978</b>
1 321 744	1 397 630	Tilskudd Oslo kommune	1 397 630	1 321 744
501 998	516 722	Tilskudd Akershus fylkeskommune	516 722	501 998
4 394	4 456	Tilskudd andre	4 456	4 394
235 500	309 027	Tilskudd Oslopakke 3 - Oslo	309 027	235 500
113 000	141 000	Tilskudd Oslopakke 3 - Akershus	141 000	113 000
11	0	Prosjektinntekter / øremerket tilskudd Oslo kommune	0	11
6 029	0	Prosjektinntekter / øremerket tilskudd Akershus Fylkeskommune	0	6 029
<b>2 182 676</b>	<b>2 368 835</b>	<b>Sum tilskudd og prosjektinntekter</b>	<b>2 368 835</b>	<b>2 182 676</b>
36 706	55 125	Gebyrinntekter snik	55 125	36 706
6 093	3 364	Inntekter særavtaler	3 364	6 093
30 798	0	Leieinntekter anlegg og diverse fra operatører	0	30 798
87 652	122 969	Andre driftsrelaterte inntekter	63 664	22 280
<b>161 250</b>	<b>181 458</b>	<b>Andre inntekter</b>	<b>122 153</b>	<b>95 878</b>
<b>4 962 714</b>	<b>5 312 822</b>	<b>Billett- og andre inntekter</b>	<b>5 253 517</b>	<b>4 897 342</b>

### 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 fylkeskommune og trafikantene. Ruter As krever inn, gjennom prissystemet, en ekstraordinær trafikantbetaling pr. reise. Disse midlene skal finansiere deler av nytt t-banemateriell. For 2010 fremgår innkrevde midler av tabellen under :

Oslopakke 2 midler til finansiering av nye T-banepogner i Oslo	93 587
Oslopakke 2 midler til finansiering av nye T-banepogner i Akershus	49 208

## 2. TJENESTEKJØP OG RUTEDRIFT

RUTER KONSERN			RUTER AS	
2009	2010		2010	2009
1 754 366	1 816 939	Tjenestekjøp buss	1 816 939	1 754 366
1 132 607	1 274 909	Tjenestekjøp T-bane	1 274 909	1 132 607
652 171	666 828	Tjenestekjøp sporvogn	666 828	652 171
118 395	132 632	Tjenestekjøp båt	132 632	118 395
124 129	135 317	Tjenestekjøp spesialskyss skole	135 317	124 129
25 847	19 532	Oppdragskjøring	0	0
<b>3 807 514</b>	<b>4 046 157</b>	<b>Kjøp av transporttjenester</b>	<b>4 026 625</b>	<b>3 781 667</b>
503 379	592 079	Takstavgifter tog	592 079	503 379
11 213	12 553	Takstavgifter buss	12 553	11 213
45 109	49 208	Brukerbetaling Oslopakker	49 208	45 109
<b>559 700</b>	<b>653 840</b>	<b>Takstavgifter inkl. Oslopakker</b>	<b>653 840</b>	<b>559 700</b>
<b>51 917</b>	<b>79 699</b>	<b>Andre kostnader rutedrift</b>	<b>79 699</b>	<b>51 917</b>
<b>4 419 131</b>	<b>4 779 697</b>	<b>Tjenestekjøp og rutedrift</b>	<b>4 760 165</b>	<b>4 393 284</b>

For operasjonelle leieavtaler er det i form av vognleie T-bane og sporvogn kostnadsført henholdsvis Tkr. 343 343 og 118 372. Tilsvarende tall for 2009 er Tkr. 244 976 og 109 667.

## Tvistesak

Ruter As leier trikker og T-banepogner fra Oslo Vognselskap AS, og fremleier disse til Oslo T-banedrift AS og Oslo T-banedrift AS. For materiellenheten T2000 pågår det en tvistesak med Oslo Vognselskap AS. Vogntypen T2000 er tatt ut av trafikk pga vognenes beskaffenhet, og av den grunn har Ruter sagt opp leien av vognene med virkning fra og med 1. januar 2010. Med bakgrunn i brev fra Oslo kommune datert 4. februar 2011, og samtaler med eierne, er det kommet til enighet om at Ruter betaler leie også for 2010, selv om leieforholdet er sagt opp. Ruter understreker imidlertid at leieforholdet for T2000 er sagt opp og at man således ikke har ytterligere leieforpliktelser ut over 2010. Av den grunn er det ikke foretatt noen avsetninger knyttet til dette forholdet.

## 3. LØNN OG GODTGJØRELSE

RUTER KONSERN			RUTER AS	
2009	2010		2010	2009
70 022	83 244	Lønn	62 801	53 577
15 510	18 972	Pensjonskostnader ekskl. AGA	16 365	11 183
11 644	13 820	Arbeidsgiveravgift	10 548	8 978
6 376	8 168	Øvrige lønns- og personalkostnader	4 352	4 026
<b>103 551</b>	<b>124 203</b>	<b>Sum lønn og godtgjørelse</b>	<b>94 066</b>	<b>77 764</b>

135	160	Bortsett fra vanlige lønnsforskudd er det ikke gitt lån til ansatte	115	91
		Gjennomsnittlig antall årsverk		

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

827 500	792 125	Utbetalt styrehonorar	719 375	758 500
422 500	430 600	Avtalt honorar lovpålagt revisjon eks. mva	285 600	280 000
213 000	477 855	Honorar for utvidet finansiell revisjon eks. mva	446 115	213 000
0	72 505	Honorar for avtalte kontrollhandlinger	72 505	0
33 740	54 354	Honorar for skatterådgivning eks. mva	44 354	33 740
105 570	347 452	Honorar for andre tjenester utenfor revisjonen eks. mva	120 057	90 570

Lønn administrerende direktør	Lønn	Pensjonskostn.	Annen godtgjørelse
	1 507 018	185 239	12 645

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).

## 4. VARIGE DRIFTSMIDLER OG IMMATERIELLE EIENDELER

### VARIGE DRIFTSMIDLER

RUTER AS	Bygninger og eiendommer	Maskiner og anlegg	Driftsløse, inventar og kontormaskiner	Sum
<b>Beløp i 1 000 kr.</b>				
Anskaffelseskost per 01.01.2010	2 800	6 914	219 691	229 405
Utrangerede driftsmidler 2010	0	0	1 236	1 236
Tilgang kjøpte driftsmidler	1 039	40	16 444	17 523
Avgang solgte driftsmidler				
<b>Anskaffelseskost 31.12.2010</b>	<b>3 839</b>	<b>6 954</b>	<b>234 899</b>	<b>245 692</b>
Akkumulerte avskrivninger 31.12.2010	868	2 659	63 564	67 091
Balanseført verdi per 31.12.2010	2 971	4 295	171 335	178 601
<b>Årets avskrivninger</b>	<b>331</b>	<b>696</b>	<b>23 660</b>	<b>24 687</b>

RUTER KONSERN	Bygninger og eiendommer	Maskiner og anlegg	Driftsløse, inventar og kontormaskiner	Sum
<b>Beløp i 1 000 kr</b>				
Anskaffelseskost per 01.01.2010	25 811	6 914	225 491	258 216
Utrangerede driftsmidler 2010	0	0	1 236	1 236
Tilgang kjøpte driftsmidler	1 039	40	20 190	21 269
Avgang solgte driftsmidler	0	0	0	0
<b>Anskaffelseskost 31.12.2010</b>	<b>26 850</b>	<b>6 954</b>	<b>244 445</b>	<b>278 249</b>

Akkumulerte avskrivninger 31.12.2010	20 401	2 659	68 457	91 517
Balanseført verdi per 31.12.2010	6 449	4 295	175 988	186 732
<b>Årets avskrivninger</b>	<b>1 200</b>	<b>696</b>	<b>24 100</b>	<b>25 996</b>

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		Elektronisk billettsystem	Andre immaterielle eiendeler	Sum
<b>Beløp i 1 000 kr.</b>				
Anskaffelseskost per 01.01.2010		120 200	50 617	170 817
Utrangerte driftsmidler 2010		0	251	251
Tilgang kjøpte immaterielle eiendeler		0	4 312	4 312
Avgang solgte immaterielle eiendeler		0	0	0
<b>Anskaffelseskost 31.12.2010</b>	<b>120 200</b>	<b>54 678</b>	<b>174 878</b>	
Akkumulerte avskrivninger 31.12.2010		24 040	34 191	58 231
Balanseført verdi per 31.12.2010		96 160	20 487	116 647
<b>Årets avskrivninger</b>	<b>12 020</b>	<b>5 447</b>	<b>17 467</b>	

#### RUTER KONSERN

RUTER KONSERN		Goodwill	Elektronisk billettsystem	Andre immaterielle eiendeler	Sum
<b>Beløp i 1 000 kr.</b>					
Anskaffelseskost per 01.01.2010		7 743	120 200	85 471	213 414
Utrangerte driftsmidler 2010		0	0	251	251
Tilgang kjøpte immaterielle eiendeler		0	0	4 921	4 921
Avgang solgte immaterielle eiendeler		0	0	0	0
<b>Anskaffelseskost 31.12.2010</b>	<b>7 743</b>	<b>120 200</b>	<b>90 141</b>	<b>218 084</b>	
Akkumulerte avskrivninger 31.12.2010		4 647	24 040	48 104	76 791
Balanseført verdi per 31.12.2010		3 096	96 160	42 037	141 293
<b>Årets avskrivninger</b>	<b>1 549</b>	<b>12 020</b>	<b>8 955</b>	<b>22 524</b>	

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	
2009	2010	2010	2009
39 117	47 572	47 572	39 117
11 351	13 263	13 263	11 351
93 692	102 116	108 759	99 537
13 690	17 556	14 879	11 122
80 641	81 914	86 548	86 997
18 774	8 682	8 682	18 375
131 713	86 313	77 231	125 250
<b>388 978</b>	<b>357 416</b>	<b>356 934</b>	<b>391 749</b>

#### 6. INVESTERINGER I AKSJER I DATTERSELSKAP OG TILKNYTTET SELSKAP

Datterselskap	Forretningskontor	Eierandel	Pålydende	Antall eiet av Ruter AS	Bokf.verdi
Oslo og Akershus Trafikkservice AS	Oslo	71,43%	100	9 187	4 693
Konsentra AS	Oslo	100%	5 000	1 000	15 000
Interoperabilitetstjenester AS	Oslo	66,66%	1 000	599	604
Stor-Oslo Lokaltrafikk AS	Oslo	100%	100	1 000	120
AS Oslo Sporveier	Oslo	100%	100	1 000	120
<b>Tilknyttet selskap</b>					
Trafikanten AS		47,00 %	100	348 225	17 740
<b>Andre selskap</b>					
Visit Oslo AS		0,50 %	10 000	1	10
<b>Sum aksjer i andre selskaper</b>					<b>38 288</b>

Resultatandel fra Trafikanten på TNOK 409 for 2010 er motregnet av en tilsvarende nedskrivning av merverdien på aksjene. Trafikanten AS har i 2010 en egenkapital på kr. 5.687.218 og et resultat på kr. 870.281

#### 7. ANDRE FORDRINGER

	Ramme	Mottatt	Utbetalt	Ubenyttet pr 31.12.10	Ubenyttet pr 31.12.09
<b>BRA-midler</b>					
Høystandard holdeplass forstadbane	9 000	9 000	9 000	0	-900
Oppgradering adkomst Sørli	1 500	1 500	1 500	0	0
Innvendig display SL 95	500	500	500	0	0
Automatiske dører på T-banestasjon	750	750	750	0	750
Utbedre avstand T-banestasjon og plattform	2 200	2 200	2 200	0	2 200
Sikkerhetslinjer ved T-banestasjoner	600	600	600	0	600
Oppgradering trikkeholdeplass Ekebergbanen	5 000	5 000	5 000	0	5 000
Varsellinjer ved trikkeholdeplasser	600	600	600	0	600
Lydannonse løsning for sanntidsskilt	750	750	750	0	600
<b>SUM</b>	<b>20 900</b>	<b>20 900</b>	<b>20 900</b>	<b>0</b>	<b>8 850</b>

#### RUTER KONSERN

RUTER KONSERN		RUTER AS	
2009	2010	2010	2009
152 607	102 607	102 607	152 607
8 850	0	0	8 850
0	76 777	76 777	0
3 485	5 673	5 673	3 485
338	1 387	1 387	338
5 335	5 061	5 061	5 335
17 998	30 744	26 330	13 036
109 737	60 106	60 106	109 737
<b>298 350</b>	<b>282 354</b>	<b>277 940</b>	<b>293 388</b>

#### 8. BANK

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

#### RUTER KONSERN

RUTER KONSERN		RUTER AS	
2009	2010	2010	2009
7 647	9 995	7 234	5 188
5 703	5 834	5 834	5 703



## 9. EGENKAPITAL

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

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

### RUTER AS

	AK	Overkursfond	Annen EK	Sum
Egenkapital pr. 01.01.2010	120	199 338	1 498	200 956
Resultat 2010	0	0	2 906	2 906
<b>Egenkapital per 31.12.2010</b>	<b>120</b>	<b>199 338</b>	<b>4 404</b>	<b>203 862</b>

### RUTER KONSERN

	AK	Overkursfond	Annen EK	Minorit. andel	Sum
Egenkapital pr. 31.12.2009	120	199 338	21 620	2 799	223 877
Korrigert EK 2009	0	0	-46	0	-46
<b>Egenkapital pr. 01.01.2010</b>	<b>120</b>	<b>199 338</b>	<b>21 574</b>	<b>2 799</b>	<b>223 831</b>
Resultat 2010	0	0	5 059	7	5 066
<b>Egenkapital per 31.12.2010</b>	<b>120</b>	<b>199 338</b>	<b>26 633</b>	<b>2 806</b>	<b>228 897</b>

## 10. PENSJONSFORPLIKTELSER

Selskapet har pensjonsordninger som omfatter i alt 123 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 tjenestepensjonsordning iht lov om obligatorisk tjenestepensjon. Selskapet oppfyller kravene iht nevnte lov.

RUTER KONSERN			RUTER AS	
31-12-09	31-12-10	Beløp i kroner	31-12-10	31-12-09
		<b>Netto pensjonskostnad</b>		
9 004 590	11 741 271	Nåverdi av årets pensjonsopptjening	9 073 284	6 975 154
7 079 906	7 296 066	Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	6 448 459	6 360 767
<b>16 084 496</b>	<b>19 037 337</b>	<b>Brutto pensjonskostnad</b>	<b>15 521 743</b>	<b>13 335 921</b>
3 803 269	5 637 492	Forventet avkastning	5 034 175	4 311 320
575 392	515 527	Administrasjonskostnader	414 404	444 021
0	-10 619 652	Resultatførte planavvik	-9 499 010	0
2 087 115	15 677 082	Resultatførte estimatendringer	14 961 891	491 662
<b>13 927 632</b>	<b>18 972 802</b>	<b>Netto pensjonskostnader før arbeidsgiveravgift</b>	<b>16 364 853</b>	<b>9 960 284</b>
1 558 123	1 962 067	Arbeidsgiveravgift	1 537 178	1 223 686
<b>15 485 755</b>	<b>20 934 869</b>	<b>Netto pensjonskostnader etter arbeidsgiveravgift</b>	<b>17 902 031</b>	<b>11 183 970</b>
		<b>Netto pensjonsforpliktelse</b>		
133 926 071	159 651 867	Opptjente pensjonsforpliktelser 31.12. (inkl. beregnet effekt av fremtidig lønnsregulering)	142 933 702	119 793 427
0	0	Beregnet forpliktelse ved planendring	0	0
<b>133 926 071</b>	<b>159 651 867</b>	<b>Beregnet pensjonsforpliktelse 31.12.</b>	<b>142 933 702</b>	<b>119 793 427</b>
95 229 854	112 965 785	Pensjonsmidler (til markedsverdi) 31.12.	101 253 917	85 500 000
5 456 166	6 582 738	Arbeidsgiveravgift	5 876 850	4 835 373
0	0	Ikke resultatført planavvik/estimatendringer akkumulert	0	0
<b>44 152 383</b>	<b>53 268 820</b>	<b>Netto pensjonsforpliktelse</b>	<b>47 556 635</b>	<b>39 128 800</b>

## Økonomiske forutsetninger

5,40 %	4,60 %	Diskonteringsrente	4,60 %	5,40 %
5,70 %	5,40 %	Forventet avkastning på pensjonsmidler	5,40 %	5,70 %
4,50 %	4,00 %	Forventet lønnsvekst	4,00 %	4,50 %
4,25 %	3,75 %	Forventet G-regulering	3,75 %	4,25 %
4,25 %	2,97 %	Forventet regulering av pensjoner under utbetaling	2,97 %	4,25 %

### Endringer i tjenestepensjonsordningen 2010

Stortinget vedtok endringer i offentlig tjenestepensjon 25. juni 2010. Det er særlig to forhold som påvirker pensjonskostnadene. Det er lavere regulering av alderspensjon fra G-regulering til G-regulering minus 0,75 %-poeng, og endret levealdersjustering for årskullene 1953 og tidligere som følge av økt levealder.

De vedtatte endringene i tjenestepensjon håndteres regnskapsmessig som en planendring i følge regnskapsloven. Dette betyr at reduksjonen i pensjonskostnadene på 9,5 mill. kroner for Ruter As og 10,6 mill. kroner for konsernet, i sin helhet er tatt inn som en kostnadsreduksjon i regnskapet for 2010.

## 11. ANNEN KORTSIKTIG GJELD

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 31.12.10	Ubenyttet pr 31.12.09
<b>Belønningsmidler</b>				
Lilleakerbanen, oppgradering	67 000	66 820	180	2 100
Vedlikehold stasjoner, knytestasjon, vogner	6 000	6 000	0	2 000
Informasjonssystem T-banen (SIS)	53 000	53 000	0	0
Innfartsparkering Rosenholm	5 000	1 163	3 837	4 912
Regionale Pendellinjer	12 000	12 000	0	7 000
Stasjonsvedlikehold, pilotprosjekt	3 000	2 700	300	5 000
Regional Takstamordning	20 000	14 337	5 663	3 459
Nasjonal takstamordning	1 500	1 500	0	1 500
Visningsskilt på stoppesteder og knutepunkter	30 000	13 662	16 338	28 724
Ekebergbanen	22 000	20 000	2 000	200
Områdekampanjer og utvikling av salgsnett	1 500	934	566	685
Gjenstående fra 2006 - Stambuss	0	0	257	257
<b>SUM</b>	<b>221 000</b>	<b>192 116</b>	<b>29 141</b>	<b>55 837</b>
<b>Oslo kommune</b>				
Briskebyveien og Holtegata	21 000	21 000	0	0
Trikk - akutte reperasjoner 2007	10 000	10 000	0	0
Reguleringsplan Skovveien	1 000	1 000	0	0
HyNor	300	300	0	0
Tryvannsbanen	1 000	1 000	0	0
Miljøvennlig transport i Groruddalen	2 000	2 000	0	492
T-bane Bjørndal/Alnabanan	1 998	1 998	0	210
Forsterkning kabler og strømforsyning T-banen	28 000	28 000	0	0
Tiltak for økt sikkerhet og hastighet på T-banen	12 000	12 000	0	0
Oppgradering av gatedekket hvor trikken går	20 000	20 000	0	0
Diverse bygningsmessige prosjekter	10 000	10 000	0	0
Samferdselsetaten				
Oppgradering holdeplasser	200	200	0	200
<b>SUM</b>	<b>107 498</b>	<b>107 498</b>	<b>0</b>	<b>902</b>
<b>Totalt tilskudd til øremerkede oppgaver ført over balansen</b>	<b>328 498</b>	<b>299 614</b>	<b>29 141</b>	<b>56 739</b>
Balanseført tilskudd til prosjekt Hynor fra Oslo kommune			19 998	19 998
Balanseført tilskudd Prosam fra Norges forskningsråd			0	2 833
Skyldige inndrevne Oslopakke-2 midler til Akershus fylkeskommune			7 829	6 081
Skyldige inndrevne Oslopakke-3 midler til Akershus fylkeskommune			0	16 500
Skyldig opptjente feriepenger			7 261	5 932
Skyldig arbeidsgiveravgift av opptjente feriepenger			1 024	838
Forhåndsbetalte billetter			28 810	31 083

Påløpte produksjonskostnader og forskuddsbetalte inntekter Oslo	159 166	58 029
Påløpte produksjonskostnader og forskuddsbetalte inntekter Akershus	176 028	34 873
Diverse kortsiktig gjeld	17 587	20 570
<b>Sum annen kortsiktig gjeld</b>	<b>446 844</b>	<b>253 476</b>

## 12. KONSERNMELLOMVÆRENDE

	RUTER AS	
	2010	2009
<b>Fordringer mot datterselskap</b>		
Kundefordringer	2 586	2 625
Andre fordringer	0	1 071
<b>Gjeld til datterselskap</b>		
Leverandørgjeld	1 500	1 339
<b>Mellomværende tilknyttet selskap</b>		
Kundefordringer	1 706	828
Leverandørgjeld	128	914

## 13. SKATTER

	RUTER KONSERN	
	2010	2009
<b>Årets skattekostnad fordeler seg på:</b>		
Betalbar skatt	2 081	4 442
Endring i utsatt skatt	-543	-194
Effekt tiltakspakke	24	0
<b>Sum skattekostnad</b>	<b>1 562</b>	<b>4 249</b>
<b>Beregning av årets skattegrunnlag:</b>		
Konsernets resultat før skatt	6 628	11 783
Herav resultat fra skattepliktig virksomhet	5 211	12 384
Permanente forskjeller	295	2 790
Endring i midlertidige forskjeller med effekt på skattegrunnlaget	1 853	606
<b>Grunnlag for betalbar skatt</b>	<b>7 360</b>	<b>15 780</b>
<b>Oversikt over midlertidige forskjeller:</b>		
Underskudd til fremføring	0	-86
Anleggsmidler	-6 326	-6 150
Andre forpliktelser	-1 628	-639
Pensjoner	-5 712	-5 024
<b>Grunnlag for utsatt skatt/skattefordel</b>	<b>-13 666</b>	<b>-11 898</b>
<b>Utsatt skatt/skattefordel i regnskapet</b>	<b>-3 826</b>	<b>-3 332</b>

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 2010 gjennomført salg av transporttjenester til Oslo kommune for NOK 1.397.630.000. 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 2010 gjennomført salg av transporttjenester til Akershus fylkeskommune for NOK 516.722.000. 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 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 kjøprekontrakter med 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 oppstilling av hva disse tilskuddene har gått til.

### Oslo Vognselskap AS

Oslo Vognselskap er 100 % eiet av Oslo kommune. Selskapet har som oppgave å finansiere og anskaffe nye skinnegående vogner, oppgradere eksisterende vogner, fastsette krav til vedlikeholdet av vognene herunder ivareta avsetninger for periodisk vedlikehold, leie ut vognene til operatørene og følge opp leveranser av vogner fra leverandørene.

## 15. LANGSIKTIG GJELD

### Langsiktig gjeld med forfall senere enn 5 år

RUTER KONSERN		Gjeld til kredittinstitusjoner	RUTER AS	
2009	2010		2010	2009
160 289	174 135		174 135	160 289



Til generalforsamlingen i Ruter AS

## REVISORS BERETNING

### Uttalelse om årsregnskapet

Vi har revidert årsregnskapet for Ruter AS, som består av selskapsregnskap og konsernregnskap. Selskapsregnskapet og konsernregnskapet består av balanse per 31. desember 2010, resultatregnskap og kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og en beskrivelse av vesentlige anvendte regnskapsprinsipper og andre noteopplysninger.

#### Styrets og administrerende direktørs ansvar for årsregnskapet

Styret og administrerende direktør er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge, og for slik intern kontroll som styret og administrerende direktør finner nødvendig for å muliggjøre utarbeidelsen av et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller feil.

#### Revisors oppgaver og plikter

Vår oppgave er å gi uttrykk for en mening om dette årsregnskapet på bakgrunn av vår revisjon. Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder International Standards on Auditing. Revisjonsstandardene krever at vi etterlever etiske krav og planlegger og gjennomfører revisjonen for å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon.

En revisjon innebærer utførelse av handlinger for å innhente revisjonsbevis for beløpene og opplysningene i årsregnskapet. De valgte handlingene avhenger av revisors skjønn, herunder vurderingen av risikoene for at årsregnskapet inneholder vesentlig feilinformasjon, enten det skyldes misligheter eller feil. Ved en slik risikovurdering tar revisor hensyn til den interne kontrollen som er relevant for selskapets utarbeidelse av et årsregnskap som gir et rettviseende bilde. Formålet er å utføre revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets interne kontroll. En revisjon omfatter også en vurdering av om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimatene utarbeidet av ledelsen er rimelige, samt en vurdering av den samlede presentasjonen av årsregnskapet.

Etter vår oppfatning er innhentet revisjonsbevis tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon om selskapsregnskapet og vår konklusjon om konsernregnskapet.

#### Konklusjon

Etter vår mening er årsregnskapet for Ruter AS avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettviseende bilde av selskapets og konsernets finansielle stilling per 31. desember 2010 og av deres

resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

### Uttalelse om øvrige forhold

#### Konklusjon om årsberetningen

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, mener vi at opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til disponering av resultatet er konsistente med årsregnskapet og i samsvar med lov og forskrifter.

#### Konklusjon om registrering og dokumentasjon

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, og kontrollhandlinger vi har funnet nødvendig i henhold til internasjonal standard for attestasjonsoppdrag (ISAE) 3000 «Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon», mener vi at styret og administrerende direktør har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversikkelig registrering og dokumentasjon av selskapets regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god bokføringsskikk i Norge.

Oslo, 18. mars 2011  
ERNST & YOUNG AS



Jan Willem Svansen  
statsautorisert revisor

# 14. NØKKELTALL

Nøkkeltallene for 2010 er sammenlignet med nøkkeltall for 2009 og 2008, samt nøkkeltall som ble utarbeidet samlet for SL og Sporveien for 2007.

Antall reiser i 2010, målt som antall påstigninger, var på 271 millioner, med en samlet billettinntekt på 2,8 milliarder kroner. Offentlig tjenestekjøp dekker i sum 45 % av kostnadene. Dette er en økning på 1 prosentpoeng sammenlignet med offentlig tjenestekjøp i 2009. Da er ikke statlige kjøp av lokaltogetjenester fra NSB medregnet.

Trafikkinntektene per reise (den billettprisen kundene betaler) var på 10,43 kr i 2010, en økning på 0,4 % sammenlignet med 2009. Inntektene til Ruter økte med 6 % i 2010. Årsaken til at inntekt per reise øker mindre enn totalinntektene er en stadig overgang fra enkeltbilletter til periodebilletter. Overgang fra enkeltbillett til periodebillett gir økt antall påstigende.

Trafikkinntekter per reise økte for bybuss og bybåt med henholdsvis 2,3 % og 0,4 %, men viste en nedgang for de andre driftsartene på 2 - 4,5 %. Produksjonen i 2010 målt i antall avganger økte med 2,5 % sammenlignet med 2009. Økningen har vært størst på buss med 3,5 %. Økningen i antall avganger på buss er et resultat av bedret tilbud i Akershus, og at deler av T-banens tilbud har vært erstattet av buss i anleggsperioder. T-banen har økt sin frekvens på Furusetbanen, men på grunn av mye anleggsarbeid i 2010 ble det totale antall avganger redusert med 4 %. Produksjon målt i vognkilometer økte med 6 % i 2010 sammenlignet med 2009. Økningen var størst på T-bane, med 15 %, som en følge av økt frekvens på Furusetbanen og forlengelse av Kolsåsbanen. For de andre driftsartene ligger produksjonsøkningen på 2-3 % i 2010 sammenlignet med 2009.

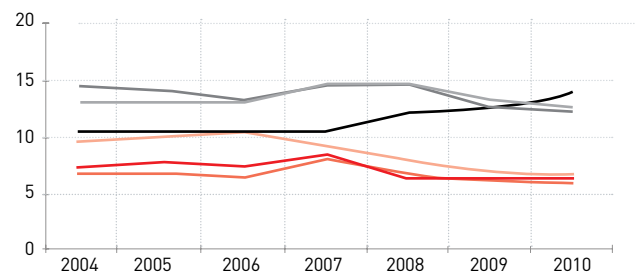
Kostnadene per reise på 19,18 kr viser en liten økning på i gjennomsnitt 0,2 % i 2010 sammenlignet med 2009. Kostnadsøkningen er kommet på T-bane og på båt i Akershus, med henholdsvis 10 % og 12 %. Dette skyldes produksjonsøkning (økt frekvens) uten at passasjerveksten foreløpig har vært like stor som for de andre driftsartene. Kostnadene per reise for trikk og buss har gått ned med 3-5 % i 2010 sammenlignet med 2009.

som en følge av at passasjerveksten her er større enn kostnadsveksten.

Nøkkeltallene for 2010 er sammenlignet med nøkkeltall for 2009 og 2008, samt nøkkeltall som ble utarbeidet samlet for SL og Sporveien for 2007. Nøkkeltallene er vist i tabeller i dette vedlegget. For 2006 og tidligere vises det til tidligere årsrapporter for henholdsvis SL og Sporveien ([www.ruter.no/rapporter](http://www.ruter.no/rapporter)).

Nøkkeltallene for T-bane og trikk er sammenstilt med data for årene 2004-2009 etter tilsvarende opplegg som tidligere i Sporveiens historie. For buss sammenlignes tallene for 2010 med årene 2007-2009. Busstrafikken er inndelt etter områdene buss totalt, bybuss (tidligere Oslo Sporveiers linjer) og regionbuss (tidligere SLs buslinjer).

Økonomiske data er inflasjonskorrigert til 2010-nivå. Økonomiske data reflekterer bare de formelle regnskapene i Ruter, og vil derfor ikke nødvendigvis gjenspeile driftsartenes totale kostnadsbilde. Dette innebærer at store kapitalkostnader for infrastrukturen ikke er inkludert. Særlig for T-banen er dette betydelig.



Resultatene for 2004-2007 gjelder de tidligere selskapene Oslo Sporveier og Stor-Oslo Lokaltrafikk

■ T-bane kostnad / Trikk kostnad / Buss sum kostnad /  
■ T-bane inntekt / Trikk inntekt / Buss sum inntekt

RUTERS TRAFIKKOMRÅDE	Ruter 2010	Ruter 2009	Ruter 2008	SL+ Sporveien 2007	SL 2007	Sporveien 2007
<b>OPERASJONELLE NØKKELTALL</b>						
Reiser (mill)	271	256	244	228	52,5	175,2
Personkilometer (mill)	1526	1433	1350	1249	416	833
Vognkilometer (mill)	78,3	73,8	73,2	70,3	25,7	44,6
Plasskm (mill)	6486	5948	5854	5618	1158	4460
Avganger i 1000	3527	3440	3473	3376	1096	2281
Beleggsprosent (plass)	23,5 %	24,1 %	23,1 %	22,2 %	35,9 %	18,7 %
Trasélengde km (sum T-bane, trikk og buss)	3324	3325	3332	3331	2922	409
<b>ØKONOMISKE NØKKELTALL</b>						
Trafikkinntekter (mill)	2821	2662	2747	2918	1247	1672
Tilskudd (mill)	2369	2183	1892	1535	525	1010
Kostnader (mill) *)	5282	4932	4717	4405	1803	2601
Driftsresultat (mill)	0,2	-7	-23,1		-18,0	-12,8
Resultat etter ekstraordinære poster (mill)	2,9	1,0	0,2		-18,0	-12,8
Gjeldsgrad	85 %	80 %	70 %		99 %	80 %
Soliditet (EK-andel)	15 %	20 %	30 %		1 %	20 %
Likviditetsgrad I	1,25	1,23	1,27		0,72	1,01
Trafikkinntekt/reise (inkl. tog)	10,43	10,38	11,26	12,82	23,75	9,54
Kostnader/reise (ekskl. tog)	19,18	19,14	19,22	19,20	41,30	14,98

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 2010).



T-BANE	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004
<b>OPERASJONELLE NØKKELTALL</b>							
Reiser (mill)	76	74	73	67	65	64	59
Personkm (mill)	456	446	437	399	387	406	362
Vognkm (mill)	25,1	21,9	21,5	20,7	19,8	20,2	18,4
Togkm (mill)	5,7	5,7	5,9	5,7	5,5	5,6	4,9
Plasskm (mill)	3341	2871	2769	2610	2436	2502	2282
Beleggsprosent (plass)	13,6 %	15,5 %	15,8 %	15,3 %	15,9 %	16,2 %	15,9 %
Avganger (i 1000)	257	269	263	256	255	254	219
Togtimer (i 1000)	222	219	234	228	226	229	206
Reisehastighet km/t	32,1	31,2	31,7	31	31	31	31
Trasélengde km	78	71	76	74	74	83	83
Energiforbruk pr personkm	0,16	0,16	0,18	0,20	0,20	0,18	0,19
<b>ØKONOMISKE NØKKELTALL</b>							
Trafikkinntekter (mill)	623	626	618	692	605	627	551
Tilskudd (mill)	629	484	418	210	242	149	190
Kostnader (mill)	1275	1 133	1063	866	816	803	772
<b>Intern effektivitet:</b>							
Kostnad/avgang	4958	4209	4035	3388	3202	3161	3521
Kostnad/plasskm	0,38	0,39	0,38	0,33	0,33	0,32	0,34
<b>Ekstern effektivitet:</b>							
Trafikkinntekt/reise	8,21	8,43	8,49	10,41	9,38	9,88	9,28
Trafikkinntekt/personkm	1,37	1,40	1,41	1,74	1,56	1,54	1,52
Trafikkinntekt/plasskm	0,19	0,22	0,22	0,27	0,25	0,25	0,24
Kostnad/reise	16,79	15,24	14,59	13,02	12,65	12,65	12,99
Kostnad/personkm	2,80	2,54	2,43	2,17	2,11	1,98	2,13

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

TRIKK	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004
<b>OPERASJONELLE NØKKELTALL</b>							
Reiser (mill)	45	43	40	37	36,5	32,5	30,4
Personkm (mill)	145	137	127	118	117	107	91
Vognkm (mill)	4,0	3,9	4,0	4,0	3,9	3,4	2,9
Plasskm (mill)	577	568	585	581	560	492	425
Beleggsprosent (plass)	25,1 %	24,1 %	21,7 %	20,4 %	20,8 %	21,8 %	21,5 %
Avganger (i 1000)	366	367	355	388	349	312	282
Vogntimer (i 1000)	294	285	287	283	274	241	230
Reisehastighet km/t	18,3	17,8	18,0	18,0	17,9	17,9	17,5
Trasélengde km	41	39	41	42	40	40	40
Energiforbruk pr personkm	0,16	0,19	0,22	0,23	0,22	0,23	0,20
<b>ØKONOMISKE NØKKELTALL</b>							
Trafikkinntekter (mill)	354	338	356	371	304	282	261
Tilskudd (mill)	306	309	331	286	295	256	256
Kostnader (mill)	667	652	692	636	583	549	526
<b>Intern effektivitet:</b>							
Kostnad/avgang	1824	1778	1950	1642	1671	1757	1869
Kostnad/plasskm	1,16	1,15	1,18	1,10	1,04	1,12	1,24
<b>Ekstern effektivitet:</b>							
Trafikkinntekt/reise	7,84	7,89	8,96	10,02	8,34	8,68	8,60
Trafikkinntekt/personkm	2,45	2,47	2,80	3,13	2,61	2,63	2,87
Trafikkinntekt/plasskm	0,61	0,59	0,61	0,64	0,54	0,57	0,62
Kostnad/reise	14,75	15,24	17,43	17,20	15,98	16,88	17,31
Kostnad/personkm	4,61	4,76	5,45	5,38	5,00	5,11	5,77

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

BUSS totalt	2010	2009	2008	2007
<b>OPERASJONELLE NØKKELTALL</b>				
Reiser (mill)	119	109	101	96
Personkm (mill)	926	851	786	732
Vognkm (mill)	49,2	48,1	47,7	45,6
Plasskm (mill)	2567	2509	2500	2428
Beleggsprosent (plass)	36 %	34 %	31 %	30 %
Avganger (i 1000)	2904	2804	2855	2733
Busstimer (i 1000)	2134	2085	2049	1968
Trasélengde km	3206	3215	3215	3215
Energiforbruk pr personkm	0,31	0,33	0,35	0,37
Utslipp av CO2 kg/pr personkm	0,07	0,08	0,09	0,09
Utslipp av NOX g/pr personkm	0,57	0,69	0,88	0,95
Utslipp av PM10 g/pr personkm	0,02	0,03	0,03	0,03
<b>ØKONOMISKE NØKKELTALL</b>				
Trafikkinntekter (mill)	1035	960	1023	1102
Tilskudd (mill)	778	791	740	699
Kostnader (mill)	1817	1754	1769	1655
<b>Intern effektivitet:</b>				
Kostnad/avgang	626	626	620	605
Kostnad/plasskm	0,71	0,70	0,71	0,68
<b>Ekstern effektivitet:</b>				
Trafikkinntekt/reise	8,69	8,76	10,11	11,54
Trafikkinntekt/personkm	1,12	1,13	1,30	1,51
Trafikkinntekt/plasskm	0,40	0,38	0,41	0,45
Kostnad/reise	15,24	16,02	17,48	17,33
Kostnad/personkm	1,96	2,06	2,25	2,26

Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.

BYBUSS	2010	2009	2008	2007
<b>OPERASJONELLE NØKKELTALL</b>				
Reiser (mill)	81	74	69	66
Personkm (mill)	387	356	330	316
Vognkm (mill)	21,4	20,9	20,5	19,8
Plasskm (mill)	1318	1286	1277	1269
Beleggsprosent (plass)	29 %	28 %	26 %	25 %
Avganger (i 1000)	1785	1722	1703	1638
Busstimer (i 1000)	1283	1246	1223	1191
Reisehastighet km/t	24,6	25,0	25,0	25,0
Trasélengde km	293	293	293	293
Energiforbruk pr personkm	0,35	0,37	0,37	0,41
Utslipp av CO2 kg/pr personkm	0,08	0,09	0,09	0,10
Utslipp av NOX g/pr personkm	0,76	0,80	0,95	1,03
Utslipp av PM10 g/pr personkm	0,02	0,02	0,03	0,03
<b>ØKONOMISKE NØKKELTALL</b>				
Trafikkinntekter (mill)	568	510	575	539
Tilskudd (mill)	335	365	320	330
Kostnader (mill)	902	875	895	840
<b>Intern effektivitet:</b>				
Kostnad/avgang	506	508	526	513
Kostnad/plasskm	0,68	0,68	0,70	0,66
<b>Ekstern effektivitet:</b>				
Trafikkinntekt/reise	7,03	6,87	8,38	8,18
Trafikkinntekt/personkm	1,47	1,43	1,74	1,71
Trafikkinntekt/plasskm	0,43	0,40	0,45	0,42
Kostnad/reise	11,18	11,80	13,04	12,77
Kostnad/personkm	2,33	2,46	2,72	2,66

Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.



REGIONBUSS	2010	2009	2008	2007
<b>OPERASJONELLE NØKKELTALL</b>				
Reiser (mill)	38	35	33	30
Personkm (mill)	539	495	456	416
Vognkm (mill)	27,8	27,2	27,2	25,7
Plasskm (mill)	1249	1223	1223	1158
Beleggsprosent (plass)	43 %	40 %	37 %	36 %
Avganger (i 1000)	1119	1082	1151	1096
Busstimer (i 1000)	851	838	826	777
Reisehastighet km/t	29,5	33,3	33,3	33,3
Trasélengde km	2913	2922	2922	2922
Energiforbruk pr personkm	0,28	0,30	0,33	0,35
Utslipp av CO2 kg/pr personkm	0,07	0,07	0,08	0,09
Utslipp av NOX g/pr personkm	0,43	0,61	0,82	0,90
Utslipp av PM10 g/pr personkm	0,02	0,03	0,04	0,04
<b>ØKONOMISKE NØKKELTALL</b>				
Trafikkinntekter (mill)	468	450	448	564
Tilskudd (mill)	443	426	421	369
Kostnader (mill)	914	879	874	815
<b>Intern effektivitet:</b>				
Kostnad/avgang	817	813	759	743
Kostnad/plasskm	0,73	0,72	0,71	0,70
<b>Ekstern effektivitet:</b>				
Trafikkinntekt/reise	12,15	12,73	13,76	18,98
Trafikkinntekt/personkm	0,87	0,91	0,98	1,36
Trafikkinntekt/plasskm	0,37	0,37	0,37	0,49
Kostnad/reise	23,77	24,89	26,83	27,42
Kostnad/personkm	1,70	1,78	1,92	1,96

Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.

BÅT totalt	2010	2009	2008	2007
<b>OPERASJONELLE NØKKELTALL</b>				
Reiser (mill)	4,2	4,1	4,0	3,7
Personkm (mill)	22,9	22,6	21,8	20,3
Båtkm (mill)	0,27	0,27	0,28	0,28
Energiforbruk pr personkm	1,30	1,14	1,05	1,12
Utslipp av CO2 kg/pr personkm	0,31	0,28	0,28	0,29
Utslipp av NOX g/pr personkm	2,59	3,53	4,70	5,01
Utslipp av PM10 g/pr personkm	0,05	0,05	0,05	0,05
<b>ØKONOMISKE NØKKELTALL</b>				
Trafikkinntekter (mill)	59	59	53	62
Tilskudd (mill)	73	59	49	43
Kostnader (mill)	133	118	103	101
<b>Ekstern effektivitet:</b>				
Trafikkinntekt/reise	14,12	14,42	13,29	16,73
Trafikkinntekt/personkm	2,58	2,63	2,44	3,05
Kostnad/reise	31,60	28,74	25,60	27,30
Kostnad/personkm	5,78	5,24	4,71	4,98

Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.

BÅT Akershus	2010	2009	2008	2007
<b>OPERASJONELLE NØKKELTALL</b>				
Reiser (mill)	3,2	3,1	3,0	2,8
Personkm (mill)	20,7	20,5	19,7	18,4
Båtkm (mill)	0,20	0,20	0,21	0,21
Avganger (i 1000)	27,2	27,4	27,0	27,0
Vogntimer (i 1000)	10,2	14,6	12,9	13,1
Energiforbruk pr personkm	1,32	1,15	1,05	1,12
Utslipp av CO2 kg/pr personkm	0,31	0,29	0,28	0,29
Utslipp av NOX g/pr personkm	2,33	3,38	4,67	4,98
Utslipp av PM10 g/pr personkm	0,05	0,05	0,05	0,05
<b>ØKONOMISKE NØKKELTALL</b>				
Trafikkinntekter (mill)	45	46	39	48
Tilskudd (mill)	64	50	43	34
Kostnader (mill)	109	96	83	81
<b>Ekstern effektivitet:</b>				
Trafikkinntekt/reise	14,21	14,63	13,19	17,07
Trafikkinntekt/personkm	2,16	2,23	2,01	2,60
Kostnad/reise	34,41	30,82	27,66	29,09
Kostnad/personkm	5,24	4,69	4,21	4,43

Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.

BÅT Oslo	2001	2009	2008	2007
<b>OPERASJONELLE NØKKELTALL</b>				
Reiser (mill)	1,0	1,0	1,0	0,9
Personkm (mill)	2,2	2,1	2,1	1,9
Båtkm (mill)	0,07	0,07	0,07	0,07
Energiforbruk pr personkm	1,07	1,05	1,05	1,14
Utslipp av CO2 kg/pr personkm	0,28	0,28	0,27	0,30
Utslipp av NOX g/pr personkm	5,05	4,96	4,94	5,36
Utslipp av PM10 g/pr personkm	0,06	0,06	0,06	0,07
<b>ØKONOMISKE NØKKELTALL</b>				
Trafikkinntekter (mill)	14	14	14	14
Tilskudd (mill)	10	8	6	10
Kostnader (mill)	24	22	20	20
<b>Ekstern effektivitet:</b>				
Trafikkinntekt/reise	13,84	13,78	13,60	15,69
Trafikkinntekt/personkm	6,59	6,56	6,48	7,47
Kostnad/reise	23,06	22,27	19,54	21,72
Kostnad/personkm	10,98	10,60	9,30	10,34

Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.

TOG OPERASJONELLE NØKKELTALL	Ruter 2010			Ruter 2009		
	Totalt	Akershus	Oslo	Totalt	Akershus	Oslo
<b>OPERASJONELLE NØKKELTALL</b>						
Reiser med tog (mill)	26	21	5,3	26	21	5,1

TOG OPERASJONELLE NØKKELTALL	Ruter 2008			SL + Sporveien 2007		
	Totalt	Akershus	Oslo	Totalt	Akershus	Oslo
<b>OPERASJONELLE NØKKELTALL</b>						
Reiser med tog (mill)	26	21	5,2	25	20	5,0