

Årsrapport 2013

Ruter#

Innhold ▶

1.	Ruter As	5
2.	Sammendrag	9
3.	Nøkkeltall	17
4.	Årskavalkade	30
5.	Kundeorientering	33
6.	Fra undergrunnsbane til moderne Metro	39
7.	Organisasjonsutvikling i kollektivtrafikken	45
8.	Ruter gjennom året	49
	Marked	50
	Utvikling	56
	Rutetilbud	60
	Kjørekontrakter og prisavtaler	62
	Kundetilfredshet og kvalitet	66
	Kommunikasjon	72
9.	Miljø	75
10.	Investeringer i kollektivtrafikken	81
11.	Ruters økonomi	85
12.	Styrets beretning	89
	Eierstyring og selskapsledelse	96
	Regnskap	104
	Innhold noter	109



Ruters system for målstyring med kritiske suksessfaktorer og styringsindikatorer er knyttet opp mot de overordnede målene og brukes aktivt i stadig flere prosesser



Ruter As

Ruter er administrasjonsselskapet for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. Ruter planlegger, bestiller og markedsfører kollektivtrafikktilbudet.

Ruters oppgave, gitt ved virksomhetsideen, er å tilby attraktiv og miljøvennlig kollektivtransport, og dermed bidra til å skape et pulserende hovedstadsområde. Oppgaven ivaretas ved å utvikle, planlegge, bestille og markedsføre et kollektivt trafikktilbud som innenfor gitte økonomiske rammer best mulig svarer på de samferdselspolitiske målene som Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har satt for kollektivtrafikken.

Administrasjonsselskapet Ruter As eies 60 % av Oslo kommune og 40 % av Akershus fylkeskommune. Alle offentlige tilskudd til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus, unntatt statlig tilskudd til NSB, skal kanaliseres gjennom Ruter. Dette skal bidra til en transparent økonomi og målrettet styring. Selskapet har ikke til formål å skaffe eierne økonomisk vinning.

Trafikken utføres av operatørselskaper på kontrakt med Ruter. For buss og båt tildeles kontraktene etter anbudskonkurranser. For T-bane og trikk er det med virkning fra og med 2014 inngått en rammeavtale med kommunalt eide Sporveien Oslo AS basert på direkteanskaffelse. Avtalen definerer produksjon, kvalitet og godtgjørelse. Ruter dekker Sporveiens vognleie til Oslo Vognselskap AS, også eid av Oslo kommune.

For begge avtaleformer gjelder at transparens skal sikres, incitamenter etableres og effektiviseringsgevinster tas ut.

Selskapets bakgrunn og historie

Ruter As var operativt fra 1.1.2008 og ble etablert i 2007 ved sammenlåing av funksjonene i de daværende administrasjonsselskapene AS Oslo Sporveier og Stor-Oslo Lokaltrafikk a.s. Oslo Sporveier har en historie tilbake til 1875, med operatørroller for flere driftsarter. Fra 1973 hadde Oslo Sporveier, på vegne av Oslo kommune, samtidig en bestiller- og avtalerolle med andre operatører innenfor et felles pris- og billettsystem i Oslo. I 2006 ble Oslo Sporveier delt i et rent administrasjonsselskap og et produksjonsselskap, Kollektivtransportproduksjon AS (KTP), med datterselskaper for T-bane, trikk og buss og enheter for infrastruktur og verksteddrift. KTP tok i 2013 navnet Sporveien Oslo AS (Sporveien). Det ikke aktive AS Oslo Sporveier eies av Ruter.

SL ble etablert i 1975 som et rent administrasjonsselskap. Staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune eide hver sin tredel. I praksis var SL et bestillerselskap for buss- og båttruter i Akershus og mellom Akershus og Oslo. Avtaler mellom staten, Oslo kommune og Akershus

Ruter As – organisasjon



Ruter har en prosessorganisasjon, hvor det innenfor de fire hovedprosessene salg og markedsføring, utvikling, produksjon og kvalitet er elleve tverrfaglige team. Seks støttefunksjoner med tilsvarende team bidrar til hovedprosessenes arbeid og til ledeprosessens styring av virksomheten. Saksgangen i Ruter skal følge prosesskjeden fra venstre mot høyre, og dermed sikre et kundeperspektiv som utgangspunkt og at problemstillingene er belyst på en målrettet og kvalitetssikret måte.

Salg- og markedsprosessen skal sørge for at flere reiser kollektivt, ved at våre markedstilbud møter eksisterende og potensielle kunders behov. Vi skal bygge en sterk markedsposisjon med god inntektssikring for Ruter.

Utviklingsprosessen skal utvikle Ruters trafikktilbud og produktportefølje for best mulig å svare på dagens og fremtidens etterspørsel, i tråd med politiske mål og rammer for kollektivtrafikken.

Produksjonsprosessen skal sørge for at ruteproduksjonen skjer innen gjeldende økonomiske og strategiske rammer, oppfyller de krav og forventninger som kunder og eiere stiller til rutetilbudet, samt bidra til økt kundetilfredshet og vekst i kollektivtrafikken.

Kvalitetsprosessen skal styrke Ruters omdømme ved å sikre at levert kollektivtilbud har høy kvalitet.

Støttefunksjonene: **Analyse** skal levere analyser til prosessene i Ruter, og dermed skape gode og relevante analyse- og vurderingsgrunnlag.

Strategi skal bidra til at Ruter har en langsiktig strategi for kollektivtilbudet som er i tråd med de politiske rammer og samfunnsmessige behov, samt påvirke kollektivtrafikkens rammebetingelser.

Økonomi skal etablere et korrekt innteks- og kostnadsbilde for pengestrømmene og økonomien i kollektivtrafikken i Oslo og Akershus.

HR/Adm skal bidra til at Ruter er en attraktiv arbeidsplass, og at vår kompetanse gjør oss i stand til å løse Ruters oppgaver på en god måte. HR-relaterte policies og retningslinjer.

IT skal levere pålitelig og fremtidsorientert utvikling og profesjonell drift av elektronisk informasjons- og kommunikasjonsteknologi som bidrar aktivt til Ruters mål om fornøyde kunder og sterk markedsposisjon.

Kommunikasjon skal sørge for at Ruter fremstår i tråd med sine verdier i sin kommunikasjon og representasjon, eksternt og internt.

fylkeskommune om SL ga samtidig grunnlag for praktiske samarbeidsavtaler om billetter og priser, og økonomisk avregning mellom de tre trafikkaktørene SL, Oslo Sporveier og NSB. Men fortsatt var det ett system i Oslo og ett system for Akershus og den grensekryssende trafikken. Skjøtebestemmelser gjorde at kundene kunne kombinere billetter fra de to systemene, men for selskapene og myndigheter og eiere skapte de økonomiske avtalene om oppgjør for reiser på "fremmed" billett betydelige problemer.

Etableringen av Ruter som felles administrasjons-selskap for Oslo og Akershus ga muligheter for ett felles pris- og billettsystem for denne regionen. Denne delen av samordningen ble fullt ut realisert fra oktober 2011. Samarbeid og avtaler mellom Ruter og NSB sørger for at togtilbudet fortsatt er inkludert, samtidig som det finnes avtaler om

kombinasjonsbilletter for reiser til og fra områder utenfor Akershus' ytre grense.

Videreutviklet strategisk styringsmodell

Trafikktilbudet styres ved kontrakter mellom Ruter og operatører og andre leverandører. Med utgangspunkt i politiske mål som er satt for kollektivtrafikken i kommunale/fylkeskommunale plandokumenter, er den felles visjonen: **Sammen gjør vi kollektivtrafikken til et naturlig førstevalg**, grunnlaget for Ruters strategiplaner. Strategiplanarbeidet skjer i samsvar med aksjonæravtalen og er et viktig ledd i styringen av kollektivtrafikken så vel som regional planlegging generelt.

Gjeldende strategiplan K2012 ble lagt frem i 2011 og har også vært innspill til Oslo kommunes og Akershus fylkeskommunes overordnede planer og til statlige planprosesser. Strategiplanen følges

opp og konkretiseres årlig ved et fireårig rullert handlingsprogram med økonomiplan - nå gjeldende er H2014. Handlingsprogrammet ligger til grunn for budsjettprosessen, som er styrende for hvilke aktiviteter som prioriteres. I praksis er det først gjennom de årlige tilskudsbevilgningene fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune at de endelige økonomiske rammene avklares, sammen med politiske føringer for det tilbudet som skal gis.

Målstyringssystem

Som ledd i en forbedret virksomhetsstyring har Ruter i 2013 videreført arbeidet med et målstyringssystem. Verdier, visjon, virksomhetsidé, kundeløfte, posisjonsmål og overordnede mål er supplert ved suksessfaktorer og styringsindikatorer gjennom en prosess med bred involvering i organisasjonen.

For 2014 er det tallfestet mål for styringsindikatorer for syv kritiske suksessfaktorer, og mål-oppfyllelse vil fremgå av årsrapporten for 2014.

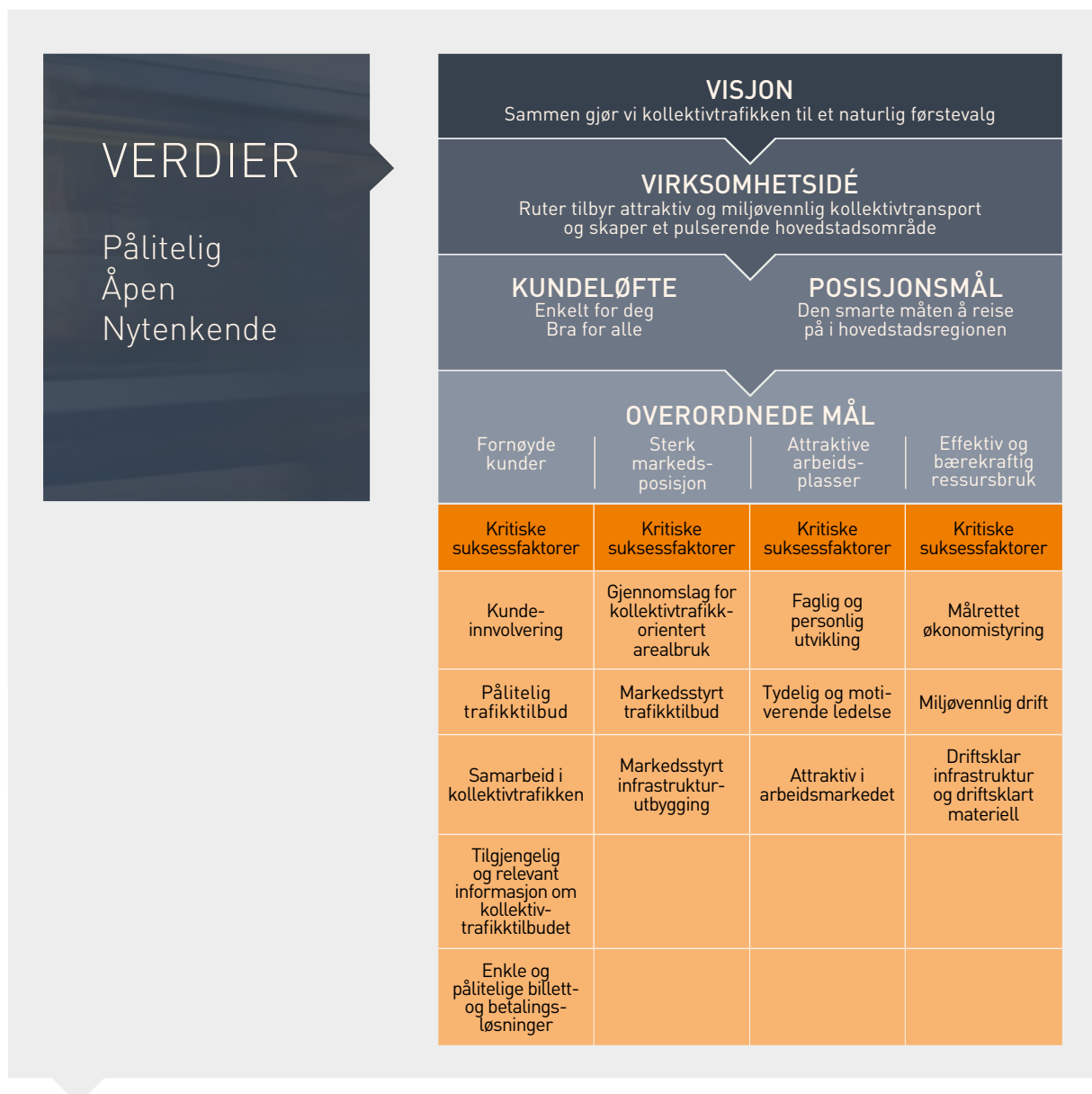
De overordnede målene er:

Fornøyde kunder: Ruter skal gjøre kollektivtrafikken til kundens naturlige førstevalg ved å ha et enkelt, attraktivt og pålitelig trafikktilbud.

Sterk markedsposisjon: Ruter skal bidra til utvikling av et funksjonelt og miljøvennlig hovedstadsområde, ved at kollektivtrafikken tar det vesentlige av veksten i motorisert trafikk.

Attraktive arbeidsplasser: Ruter skal være en åpen og nytenkende kompetansevirksomhet, som verdsetter sine medarbeidere, og som tiltrekker de rette kandidatene til selskapet.

Effektiv og bærekraftig ressursbruk: Ruter skal bidra til oppnåelse av økonomi- og miljømål ved målrettet prioritering av drifts- og investeringsmidlene for kollektivtrafikken.





Kundeundersøkelser og kundemedvirkning brukes aktivt i produktutviklingen, som for informasjons- og designprogrammet TID



Sammendrag

Økt markedsandel og 315 millioner reiser. Mer togtrafikk som følge av hyppigere avganger. Suksess for Ruters mobilapp - 310 000 brukere.

Ruters trafikkvekst i 2013 var på 3,1 %, som tilsvarer en økning på 9 millioner til i alt 309 millioner påstigninger. Inkluderes Flytoget, ble det i alt 315 millioner kollektivtrafikkreiser i Oslo og Akershus i 2013.

På en vanlig hverdag har vi dermed passert 1 million reiser. Befolkningsveksten var fortsatt sterk, med 1,7 % for regionen samlet, nokså jevnt fordelt på Oslo og Akershus. Biltrafikkveksten var på 0,7 % i Oslo og 0,8 % i Akershus. Når veksten i kollektivtrafikken er klart høyere enn befolkningsveksten, mens biltrafikken ligger godt under, betyr det en fortsatt noe økt markedsandel for kollektivtrafikken. Regnet av de motoriserte reisene var andelen i 2013 46 % i Oslo, 21 % i Akershus og 33 % for regionen samlet. Kollektivandelene i hovedstadsområdet er vesentlig høyere enn i de øvrige storbyområdene og ellers i landet, og Ruter har etter reviderte anslag omlag 55 % av kollektivtrafikkreisene i Norge.

I 2013 inngikk Oslo kommune og Akershus fylkeskommune en fireårig avtale med Samferdselsdepartementet om i alt 1 020 millioner kroner i belønningmidler. Målet for avtalen var at personbiltrafikken i bomstasjonene i Oslo og Bærum ikke skulle øke. Her gikk samlet biltrafikk ned med 0,4 %, slik at dette målet ble nådd. Med en sterk befolkningsvekst er det imidlertid krevende for kollektivtrafikken å ta all motorisert trafikkvekst i

hele regionen. For å klare dette måtte Ruter hatt en vekst på 4-5 % i 2013.

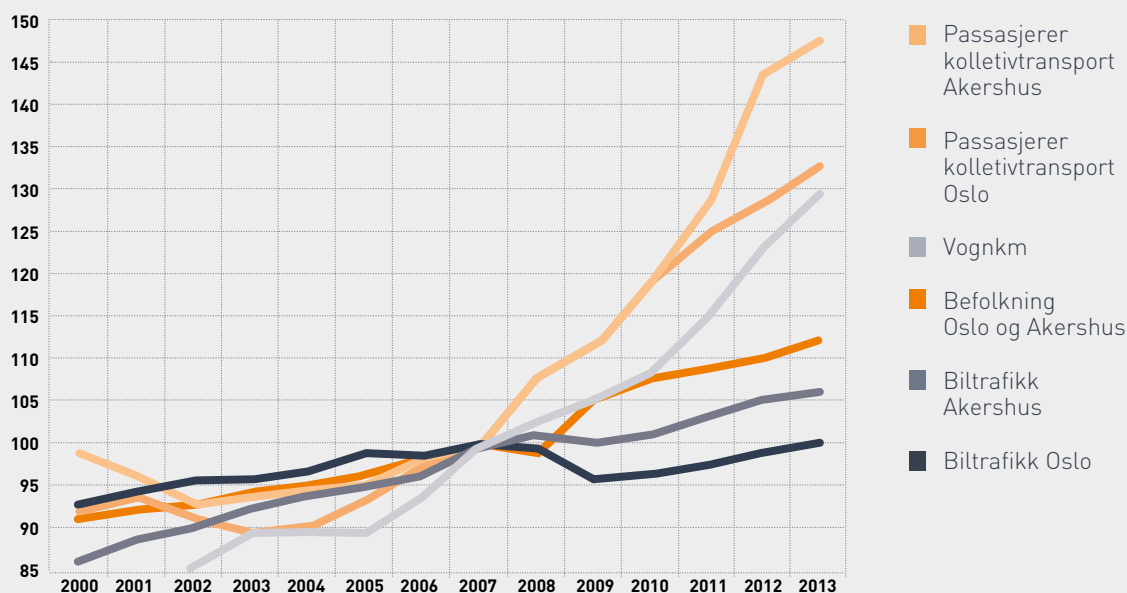
Økt togtrafikk

Toget har stått for en betydelig del av trafikkveksten i 2012 og 2013, og hadde i fjor en vekst på vel 7 % til 34,5 millioner reiser. Togets andel av kollektivtrafikken økte til avrundet 11 %. NSB har funnet å måtte foreta en teknisk korrigering, slik at det for 2012 ble lagt et nytt nivå med 28 % flere togreiser. Samtidig er veksten de senere årene en naturlig konsekvens av så vel ny pris- og sonestruktur fra oktober 2011, med lavere pris på lange regionale reiser, som av frekvensøkningen og økt bussmating ved ruteendringen i desember 2012. Denne omleggingen var et nytt skritt i ny rutemodell for tog, som skal gi 10-minuttersrute mellom Asker og Lillestrøm.

Sterk vekst i togtrafikken ble naturlig fulgt av en svakere utvikling for buss, i tråd med ønsket omlegging. Bussenes vekst ble 2,0 % til 136 millioner reiser. For T-bane og trikk ble utviklingen omtrent som gjennomsnittet, med 3,3 % til 85 millioner reiser for T-bane og 3,2 % til 49 millioner reiser for trikken. For båt registrerte vi stagnasjon og i alt 4,5 millioner reiser. Av dette hadde øyfergene 1,1 millioner reiser, som resultat av en fin sommer. Gjennomsnittlig var passasjerveksten noe lavere

Trafikk- og markedsutvikling

Indeks 2007=100



enn økningen i tilbudt kapasitet, som var på 6 % til 90,5 millioner vognkilometer. Det var imidlertid betydelige variasjoner mellom driftsartene.

Trikken: Tekniske problemer, men gode resultater

Trafikkveksten på trikken i 2013 ble oppnådd i en situasjon hvor eksisterende vognpark ikke gjør det mulig å øke tilbudet, samtidig som tekniske problemer har medført innstilte avganger. Fra slutten av april og frem til sommerferien måtte trikker av type SL95 tas ut av drift en periode på grunn av tekniske problemer. Fullgod busserstatning kunne ikke skaffes, og dette medførte trafikk- og inntektssvikt i denne perioden. På en slik bakgrunn er markert økning på årsbasis svært bra, og resultat av en sterkt posisjon hos kunder og befolkning kombinert med en god service- og kvalitetsholdning hos medarbeiderne i Trikken. I 2013 var 93 % av trikkekundene fornøyd med den sist gjennomførte reisen.

Fortsatt trafikkvekst uten ny kapasitet ga ytterligere økning i belegget på trikken, målt som passasjerkilometer per plasskilometer inkludert ståplasser. Gjennomsnittlig økte denne kapasitetsutnyttelsen til 28 % i 2013, og dette er svært høyt i nordisk og europeisk sammenheng. Prosess for kjøp av nye trikker ble organisert i 2013, med samordnet program for infrastruktureoppgradering og vognkjøp. Målet er vognleveranser fra 2018.

T-banen: Enda flere vogner i trafikk

I mars 2014 ble leveransen av nye MX-tog fullført, slik at vi nå disponerer en ny, enhetlig vognpark på T-banen, med i alt 115 tog eller 345 vogner. Tidligere hadde vi 207 gamle røde, og den nye vognparken skal være tilstrekkelig til å håndtere også den økningen i trafikktilbudet som kommer ved åpningen av Lørenbanen i 2016, og som også omfatter frekvensdobling på Østtjøstjøbanen. I mellomtiden har vi en vognsituasjon som skal tilsa en høy regularitet og et pålitelig kundetilbud.

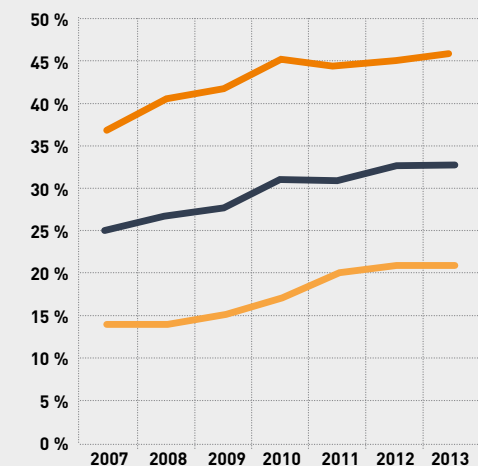
I løpet av 2013 har vognleveransene etter hvert gjort det mulig å kunne tilby full toglangde på alle tog på dagtid, med nødvendig unntak for Holmenkollbanen, inkludert gjennomgående tog til Ellingsrudåsen. Økt kapasitet har medført at trafikkveksten ikke ga tilsvarende økt belegg, som i 2013 var uendret på 12 %. De nærmeste årene er det således fortsatt plass til noe trafikkvekst uten økt ressursinnsats på T-banen.

Bybuss: Fortsatt trangt

Heller ikke i 2013 ga de økonomiske rammene rom for større tilbudsøkning i Oslo, og forbedringene måtte begrenses til mindre justeringer. Trafikkveksten på bybussene ble likevel høyere enn befolkningsveksten, med 2,3 %. Som på trikken ga dette seg utslag i fortsatt høyt belegg, som ble 29 % inklusiv ståplasser i gjennomsnitt. Dette betyr i praksis at det ofte er svært trangt og frakjøring i

Markedsandeler

- Kollektivtrafikkens prosentvise andel av alle motoriserte reiser

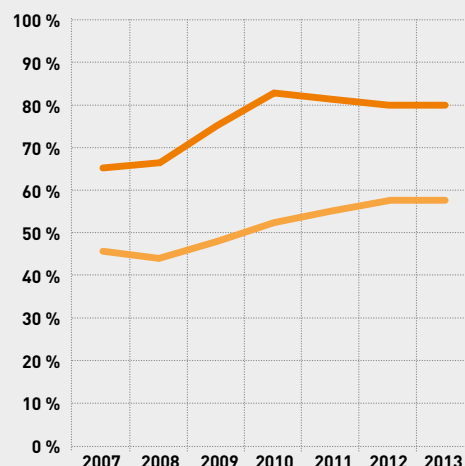


- Oslo
- Ruter total
- Akershus

Utvikling i kollektivtrafikkens andel av motorisert trafikk.

Tilfredshet

med kollektivtransportssystemet - fylke

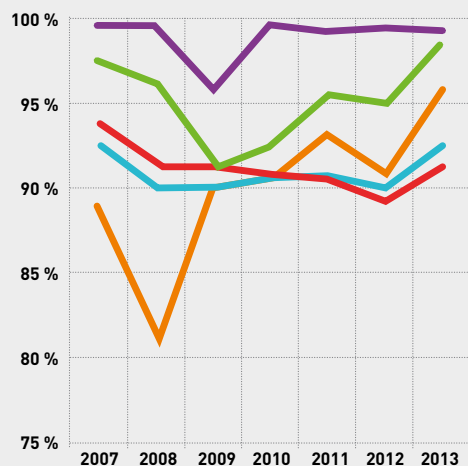


- Oslo
- Akershus

Befolkningens tilfredshet med kollektivtrafikktilbudet målt ved hjemmeintervju, uavhengig av kollektiv reisefrekvens.

Kundetilfredshet

per driftsart



- Båt
- Buss Akershus
- T-bane
- Trikk
- Buss Oslo

Kundetilfredshet ved intervjuer under reisen.

95%

av Ruters kunder var fornøyd med reisen i 2013.

For trikk nådde andelen 93 %, til tross for tekniske problemer, innstilte avganger og til dels overfylte vogner. Også i befolkningen er de som oftest bruker trikk, mest fornøyd (81 %) med Ruters tilbud generelt. Dette illustrerer dels at trikken står sterkt, og dels at problemer med å levere målsatt kvalitet ikke behøver få store konsekvenser når medarbeiderne håndterer situasjonen godt.



rushtidene på de strekningene der etterspørselen er høyest.

Regionbuss: Trafikktilbud i stor endring

Utviklingen for regionbussene var i 2013 preget av den store omleggingen som ble gjennomført i desember 2012, med et styrket togtilbud og mer bussmating til tog på Romerike og i Asker og Bærum. Omleggingen har, som målsatt, bidratt til en sterk trafikkvekst på tog, og en tilsvarende svakere utvikling på buss. Trafikkbildet varierer til dels sterkt lokalt, men i gjennomsnitt fikk regionbussene en trafikkvekst på 1,5 %, mens plasskilometerproduksjonen økte med 6 %. Også for regionbuss er kapasitetsutnyttelsen relativt høy, i 2013 på 47 %, regnet ut fra sitteplasser (passasjer-kilometer/setekilometer).

Ulykker med i alt fire omkomne

I juli ble en passasjer påkjørt av T-banen og døde etter å ha falt mellom toget og perrongen.

Søndag 15. desember inntraff to alvorlige bussulykker. Like over midnatt kjørte en buss av veien på Rommen. Sjåføren og én passasjer mistet livet, mens én ble alvorlig skadd. Om kvelden samme dag kjørte en buss, som da var uten passasjerer, ut på en parkeringsplass ovenfor Carl Berners plass. Én person ble truffet og omkom, mens tre ble skadet, inkludert bussføreren.

Stadig flere kjøper billetter på mobilapp

Ruters prisendring fra februar 2013 hadde karakter av en generell inflasjonskompensasjon, uten prinsipielle omlegginger. Unntaket fra ombordtilllegg ved billett kjøp fra fører utenfor sone 1 ble opprettholdt, i påvente av mer tilgjengelige alternativer. Utviklingen undersøkes og vurderes løpende, ut fra et mål om å redusere ombordsalget og fjerne all pengehåndtering hos førerne. Hensikten er dels å øke reisehastighet og punktlighet og dels å redusere/fjerne ransrisiko. Ombordsalg og veskebeholdning ligger for øvrig nå på et lavt nivå.

Førerne står for under 6 % av Ruters samlede billettomsættning, skjevt fordelt med 2,3 % i sone 1 og 11 % i øvrige soner.

I løpet av perioden februar til mai 2013 ble først alt salg og senere også all bruk av kupongkort og papirbilletter stanset. Overgangen til elektroniske løsninger har gått svært raskt, først til reisekort, og nå parallelt på Ruters billettapp. Appen er blitt svært godt mottatt, og hadde ved årsskiftet passert 600 000 nedlastinger og 300 000 jevnlig brukere. På konferansen Mobile trends, som arrangeres av magasinet PCWorld, ble RuterBillett kåret til årets app.

Enkelt tilgjengelige mobilbilletter synes å ha bidratt til dreininger i kundenes billettvalg, slik at inntekten per reise har økt mer enn budsjettert. Samlede billettinntekter ble 3 041 millioner kroner, som er 6,4 % høyere enn i 2012.

Økt tilfredshet hos kundene i Oslo

82 % av befolkningen har et godt eller svært godt inntrykk av Ruter, og omdømmet er dermed oppe på tidligere nivå etter et fall til 78 % i 2012. Generelt ligger den samlede befolkningens tilfredshet med Ruters trafikktilbud høyest i Oslo og tilfredsheten hos dem som faktisk reiser kollektivt, høyest i Akershus. Fra 2012 til 2013 økte kundetilfredsheten i Oslo, slik den måles ved intervjuer under reisen, fra 91 til 94 % og nærmet seg dermed nivået i Akershus, som økte fra 96 % til 97 %. Summen for Ruters kunder gikk opp fra 91 % til 95 %.

Økningen i kundetilfredshet i Oslo gjelder alle driftsarter, med 4 prosentpoeng for trikk og buss og 5 prosentpoeng for T-bane. For T-banen nådde vi dermed 96 % tilfredse kunder, som er et historisk høyt nivå. For øvrig var andelen tilfredse 99 % på båt, 97 % på regionbuss, 92 % på bybuss og 93 % på trikk. Tallene reflekterer en jevnt høy kvalitet og god innsats hos operatører og medarbeidere i alle ledd, selv om det stadig er forbedringspotensial på områder som punktlighet og avviksinformasjon.

Økt tilfredshet i befolkningen på Øvre Romerike

Når vi spør befolkningen i regionen, uavhengig av om og hvor ofte de reiser kollektivt, er tilfredsheten med tilbudet stabil, med 80 % i Oslo, 58 % i Akershus og 70 % for Ruter samlet. De mest fornøyde i Oslo er de eldste (77 %), de unge voksne (73 %) og de som mest benytter trikken (81 %). Minst fornøyd er togbrukerne (57 %) og de som bor på Øvre Romerike (47 %). For begge kategorier har det imidlertid vært en klar forbedring de senere årene. På Øvre Romerike har tilfredsheten økt med 47 % og Ruters omdømme med 36 % siden 2007.

Læring av hverandres suksess

Ruter deltar i norsk, nordisk, europeisk og annet internasjonalt samarbeid som ledd i utviklingsarbeidet, til gjensidig nytte. Markedssuksessen for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus er stor og blir lagt merke til også i internasjonal sammenheng.

Våre forklaringer på suksessen er langt på vei sammenfallende med dem som er gitt av tidligere TØI-direktør Lasse Fridstrøm, som har trukket frem følgende årsaksfaktorer:

- Samordning og forenkling av transportsystemet og billettsystemet i Oslo og Akershus gjennom dannelsen av Ruter
- Billigere månedskort, slik at flere trafikanter kjøper det og får null marginalkostnad ved den enkelte kollektivreisen
- Avvikling av periodeabonnement i bomringen, slik at hver passering fikk en positiv marginalkostnad
- Nytt bompengesnitt i vest, som økte kostnaden med ca. 50 % inn til sentrum
- Finanskrisen
- Tiltakende kjøproblemer langs innfartsårene
- Flere bussruter, økt standard på T-banen og forbedret punktlighet både her og på jernbanen

Ruter tilføyer blant forklaringene en konsekvent kundeorientering i organisering og målstyring, og en fast politisk vilje til å sørge for styrket finansiering av driften av kollektivtrafikken, særlig gjennom bompengeinntekter som ledd i Oslo-pakke 3.

Dessuten har Ruter utviklet, og politiske myndigheter har støttet opp om, en strategisk og operativ ruteplanlegging som følger prinsipper som erfaringsmessig gir suksess: Konsentrasjon om markedet med grunnlag for kollektiv trafikkbetjening og et forenklet nett med færre linjer og høyere frekvens. Mating til bane for sentrumsrettet trafikk er også en del av disse prinsippene. Samtidig sørges det for å opprettholde et tilbud som sikrer mobilitet også i spredtbygde områder. Omleggingene har medført en trafikkvekst langt større enn produksjonsøkningen, særlig for regionbussene. Dette synliggjøres

ved 36 % økning i setebelegget siden 2007.

Trafikkveksten skyldes en kombinasjon av tilbudsøkning finansiert av økt tjenestekjøp og omprioriteringer. Flytting av ressurser vil alltid innebære konflikter. De få som får et svekket tilbud, vil ofte protestere, mens de mange som får det bedre, vanligvis er passive. At resepten virker, får vi imidlertid illustrert ved økning i trafikk, markedsandel og tilfredshet i befolkningen.

Ruter deler gjerne med andre resultatene av en konsekvent kundeorientering og kundemedvirkning i produktutviklingen. En slik tilnærming benyttes løpende i utviklingen av rutetilbudet, men mest markert for prosjekter som appen RuterBillett og i informasjons- og designprogrammet TID. Elementene i TID er fritt tilgjengelig til bruk av kolleger i andre byer og regioner, nasjonalt og internasjonalt. Informasjon bør være sømløs, og kundene bør slippe å lære flere "informasjonsspråk". For øvrig er Ruters reisegaranti, som i år fyller 20 år, en stor eksportartikkel.

Det vi har hentet og henter fra andre, er eksempelvis verdien av langsiktig og forutsigbar planlegging (Helsingfors), fremkommelighetsprioritering (svenske, sveitsiske og tyske byer), samarbeidsprosesser (København), samlede infrastrukturgrep med vekt på byromestetikk (franske byer) og anbudsmodeller (Stockholm).

I arbeidet med organisasjonsutvikling og finansieringsmodeller er det inspirasjon å finne i en rekke byområder, og av så vel positiv som negativ karakter.

Fortsatt har vi noe igjen før vi når markedsandeler og tilfredshet tilsvarende byregioner som Helsingfors, men den relative veksten er svært høy hos oss, og blir lagt merke til hos våre finske kolleger. Den nordiske benchmarkingen (BEST) for 2013 viser fortsatt at befolkningens samlede tilfredshet med tilbud og priser er høyere i Helsingfors og Stockholm enn i Oslo og Akershus. Oslo-området har imidlertid hatt den beste utviklingen over tid.

Direkte sammenlikninger må alltid tolkes med forsiktighet. I BEST må det også tas hensyn til tekniske omlegginger som gjør at resultatene for 2013 ikke er direkte sammenlignbare med tidligere år. Mest læring henter vi fra de enkelte kvalitetsområdene. Oslo ligger på topp med hensyn til informasjon, sikkerhet og trygghet og sosialt omdømme. På informasjonsområdet har vi bedret posisjonen, mens våre kolleger i København har tatt et løft og passert oss når det gjelder personalets opptreden. Mest å hente på kvalitetsområdet synes vi å ha for



Kolsåsbanen gjenåpnet til Avløs 15.12.2013

forhold som komfort og punktlighet. Vi har også en utfordring med hensyn til verdi for pengene. Dette er imidlertid et område hvor sammenligning mellom land og byområder er ekstra vanskelig.

Belønning for gode resultater

I 2013 fikk Oslo-området igjen belønningsmidler fra staten, og nå med en fireårig avtale. Økonomisk ramme er 1 020 millioner kroner. Avtalen vurderes som en anerkjennelse av gode resultater med hensyn til trafikkvekst og markedsandeler gjennom flere år, samtidig som det er lagt til grunn at personbiltrafikken, målt gjennom bomstasjonene, ikke skal øke de kommende årene. For 2013 gikk biltrafikken ned med 0,4 % i disse snittene, og målet ble nådd.

Belønningsmidlene skal gå til frekvens- og kapasitetsstyrking på buss og båt (31 %), fornyelse av trikkenettet og fremkommelighetstiltak (60 %) og trafikantinformasjonsprogrammet (9 %).

Oppgradering til moderne metro

Deler av banenettet har nådd en alder som gjør en omfattende fornyelse og reinvestering tvingende nødvendig for å kunne opprettholde et pålitelig tilbud. I 2013 ble nye milepæler nådd ved at vi

kunne gjenåpne en oppgradert Lambertseterbane og Kolsåsbanen, den sistnevnte foreløpig til Avløs. Videre fullføring til Kolsås skal være klar høsten 2014. På Avløs bygger Sporveien en moderne base for oppstalling og vedlikehold.

Ved åpningen til Kolsås vil hele banenettet fremstå som en moderne metro. Med nødvendig unntak for Holmenkollbanen vil det være planskilte kryss med veitrafikk og kapasitet for seksvogners tog. Informasjonssystemet gis metrostandard, og digitale skjermer også til kundeinformasjon er under forberedelse - både på stasjoner og i vogner.

Fortsatt gjenstår enkelte viktige oppgraderinger, blant annet på Østensjøbanen. Aller viktigst er signal- og sikringssystemet, hvor det foreligger en konseptvalgutredning under kvalitetssikring. Det er utredet en løsning som muliggjør delvis automatisert drift, og dette gir en punktlighets- og kapasitetsgevinst som kan tilsvare fire tog eller mer i timen gjennom fellestunnelen - et tillegg på 12-14 %.

Ny modell for samarbeid om togtenester

Gjennom 35 år er det utviklet et pris- og billettsamarbeid med NSB, som på mange måter er bra for kundene. Det er imidlertid potensial for forbedring,

og avtaleformen er så langt ikke blitt i samsvar med de opprinnelige intensjonene. Dette gjelder både staten og lokale myndigheter. Ansvarssplitting i tjenestekjøp for tog ved Samferdselsdepartementet og øvrig kollektivtrafikk ved Oslo kommune og Akershus fylkeskommune gjennom Ruter sikrer ikke optimalt samspill. Dette gir ulemper for så vel kunder som samlet offentlig økonomi.

I samarbeid med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune arbeider Ruter med å belyse og konkretisere et mulig initiativ til en ny modell for kjøp av lokale tog tjenester. Ved å legge planlegging, bestilling, informasjon og salg for tog sammen med ansvaret for øvrig kollektivtrafikk burde vi kunne få en mer kunde- og markedsorientert modell og oppnå effektivitetsgevinster.

Dagens avtale med NSB regulerer fordelingen av billettinntektene og sikrer samtidig NSB et tilskudd fra Ruter der Ruters priser er lavere enn det de ville vært ved "ordinær" NSB-pris. Dette kan være et greit utgangspunkt, men ved betydelige omlegginger i trafikktilbudet kan utslagene være store og usikre. Og ikke minst kan gevinster og tap mellom partene på inntektsiden være helt løsrevet fra endringene i kostnadsbildet. Ruter har således, i tråd med omforente samferdselspolitiske mål, gjennomført omlegginger med mer bussmating til tog, selv om det økonomisk sett gir tap for selskapet.

I 2013 hadde vi fortsatt ettervirkninger av ny pris- og sonestruktur (NYPS) fra oktober 2011, samtidig som ruteomleggingene fra desember 2012 skulle gi flere togreiser og en høyere andel av billettinntektene til NSB. Overføring til NSB på 731 millioner kroner før endelig avregning, ble større enn begge parter hadde regnet med. 101 millioner kroner gjelder tilskudd for prisdifferanse.

Ny rammeavtale med Sporveien

I 2012 ble Sporveien og Ruter enige om å komme frem til en ny avtalemodell, basert på felles mål og regulering av produksjon og kvalitet på et overordnet nivå. Arbeidet med en slik ny rammeavtale fortsatte gjennom 2013, med undertegnelse 14.2.2014.

Selv om avtalen er mindre detaljregulerende, angir den mål for produksjon og kvalitet bedre enn tidligere, og på områder som er knyttet opp mot kritiske suksessfaktorer i samsvar med overordnede strategiske mål. Oppfølging av denne avtalen vil ha stor oppmerksomhet i 2014.

Overskudd på 3,0 millioner kroner er for lavt, men bedre enn budsjettet

Ruter bør gjennomsnittlig ha et resultat på ca. 20 millioner kroner av hensyn til egenfinansierings-

evne for nødvendige investeringer, f eks i billetteringsteknikk. For 2013 var det imidlertid budsjettet med et 0-resultat, mens resultatet etter finansposter ble 3,0 millioner kroner. Avviket tilsvarer en halv promille av en omsetning på 5 768 millioner kroner. Til tross for negativt budsjettavvik i oppgjøret med NSB, fikk vi i sum et positivt resultat ved en kombinasjon av inntektssikring og stram kostnadskontroll.

Salg av tjenester til Oslo kommune utgjorde 1 153 millioner kroner og til Akershus fylkeskommune 719 millioner kroner. Driftsdelen av Oslo-pakke 3, fra bompengainntekter, bidro med inntekter på 648 millioner kroner. Offentlig tilskudd finansierte dermed 32,5 % av kollektivtrafikken i regionen i 2013. Inklusive driftsdelen av Oslo-pakke 3 og den statlige belønningsordningen ble tilskuddsandelen ca. 44 %. Trafikkreklameinntektene ble fordoblet til 110 millioner kroner fra 2012 til 2013 etter ny konkurranseutsetting i Sporveis-Annonnene AS.

De samlede driftskostnadene for morselskapet var på 5 781 millioner kroner og for konsernet 5 821 millioner kroner. Hos morselskapet utgjør 5 372 millioner kroner (93 %) kostnader til tjenestekjøp og rutedrift. Ruter betalte 2 175 millioner kroner for bussdriften, 1 208 millioner kroner for T-bane, 624 millioner kroner for trikk, 146 millioner kroner for båt og 160 millioner kroner for spesialskysse skole.

Organisasjonsmodellene utfordres

Resultatene av etableringen av Ruter bør illustrere hvilket potensial som kan ligge i nye, målrettede organisasjonsmodeller, samtidig som endringer i seg selv kan utløse positive krefter når situasjonen ligger til rette for det.

De overordnede politiske målene som er trukket opp for kollektivtrafikken, statlig og lokalt, gjelder primært kunde- og markedsuksess. Det burde da være naturlig at utviklingen av kollektivtrafikken har markert og trafikktilbud/driften som utgangspunkt. I de norske planmodellene står imidlertid de statlige infrastrukturetatene fortsatt i sentrum når det gjelder de større og langsiktige grepene. Disse virksomhetene har ikke markedsansvar og dermed heller ikke ansvar for oppfyllelse av de viktigste politiske målene innenfor kollektivtrafikken. Det bør følgelig være rom for å gi driftsansvarlige myndigheter, som Ruter, tydelig og tidlig myndighet og ansvar i planprosessene.

Samtidig bør tjenestekjøpet søkes organisert i funksjonelle markedsområder. Dette gjelder både samordning av tog og øvrig kollektivtrafikk som nevnt, og på tvers av fylkes- og selskapsgrenser. Kundene forventer sømløshet - over stadig nye grenser.



Ruters nøkkeltall er et åpent grunnlag for analyse, vurdering og sammenligning



Nøkkeltall

Lavere enhetskostnader på T-banen. Stabilt kostnadsbilde for busstrafikken. Høyt belegg på trikk og buss.

Også for 2013 er det grunn til å legge merke til at Ruters belegg er relativt høyt, med et gjennomsnitt på 22 %. Kapasitetsøkning for alle driftsarter unntatt trikk ga imidlertid en svak reduksjon fra 23 % året før.

Belegget regnes i forhold til tilgjengelige plasser hele driftsdøgnet på de samlede linjestrekningene, inkludert ståplasser på T-bane, trikk og bybuss, men bare for sitteplasser på regionbuss. Selv om det kan være overfylt i rushtidene og på deler av linjene, vil det i praksis ikke være rimelig å regne med et gjennomsnittlig belegg på særlig mer enn 30 % når en også ønsker å gi et tilbud i mer etterspørselssvake deler av nettet og døgnet.

På T-banen har ny organisasjon, nye arbeidsmåter og nye vogner bidratt til en betydelig kostnadseffektivisering. Kostnaden per plasskilometer på 33 øre i 2013 var 20 % lavere enn i 2009.

For trikken bidrar høy og økende etterspørsel til at kostnadseffektiviteten slår ut regnet per personkilometer. Kr 5,85 per personkilometer i 2013 er 14 % lavere enn i 2008, etter at belegget har økt fra 26 % i 2012 til 28 % i 2013. Et så vidt høyt belegg gir trengsel og frakjøring på enkelte avganger.

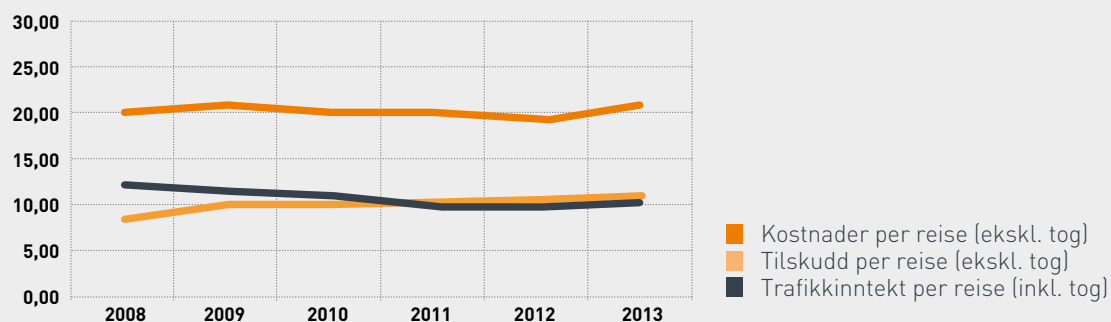
For bybussene har kostnaden per plasskilometer vært relativt stabil, og var i 2013 nede i 72 øre, som tilsvarer årene 2008-2010. Belegget var 29 % i gjennomsnitt, og som for trikken gir dette av og til frakjøring. Også regionbussene har et stabilt kostnadsbilde, med 79 øre per plasskilometer i 2013. For hele bussdriften må det tas med i betraktningen av kostnadene at det har vært en markert standardøkning ut fra blant annet miljøprioriteringer.

Båttrafikken viser en økende kostnadstendens, regnet ut fra så vel plass- som personkilometer, og ligger i samme størrelsesorden som for trikk. Kostnad per plasskilometer var kr 1,29 for båttrafikken samlet.

Gjeldende ansvarsdeling medfører at vi ikke kan presentere fullstendige nøkkeltall for togtrafikken. Ruter betalte i 2013 kr 21 per togreise til NSB i sum fra billettinntekter og pristilskudd. Dette er i samme størrelsesorden som kostnaden per reise for den regionale busstrafikkens kr 23. Statlige tjenestekjøp fra NSB kommer imidlertid i tillegg for togtrafikkens del, og gir grunnlag for å dekke en kostnad som er vesentlig høyere enn det Ruter betaler.

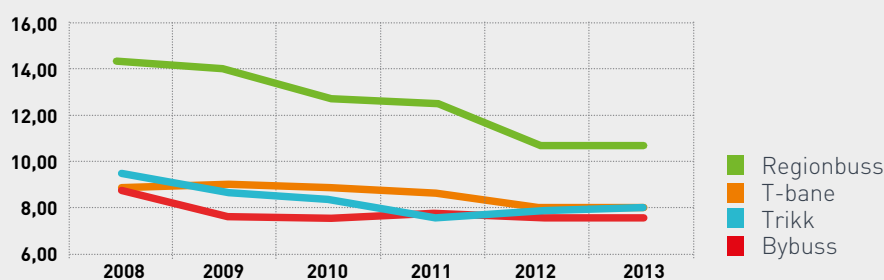
Inntekter og kostnader per reise

(kr)



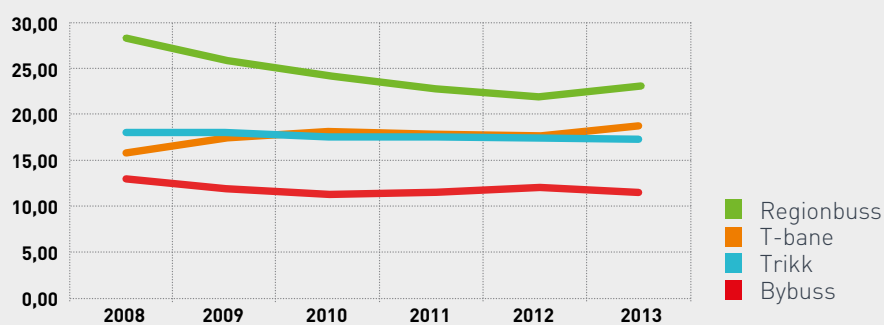
Inntekt per reise per driftsart

(kr)



Kostnader per reise per driftsart

(kr)





RUTERS TRAFIKKOMRÅDE	Ruter 2013	Ruter 2012	Ruter 2011	Ruter 2010	Ruter 2009	Ruter 2008
Operasjonelle nøkkeltall						
Reiser (mill.) *	309	300	285	271	256	244
Personkilometer (mill.)	1759	1719	1636	1526	1433	1350
Vognkilometer (mill.)	90,5	85,3	82,1	78,3	73,8	73,2
Plasskm (mill.)	7868	7336	6981	6486	5948	5854
Avganger i 1000	3991	3741	3605	3527	3440	3473
Beleggsprosent	22 %	23 %	23 %	24 %	24 %	23 %
Økonomiske nøkkeltall						
Trafikkinntekter (mill.)	3113	2977	3000	2939	2842	2862
Tilskudd (mill.)	2928	2782	2640	2468	2330	1971
Kostnader (mill.) **	6264	5910	5732	5503	5265	4914
Driftsresultat (mill.)	-13,5	-16,9	14,4	0,2	-7,5	-24,1
Resultat etter ekstraordinære poster (mill.)	3,0	1,4	6,5	3,0	1,1	0,2
Gjeldsgrad	89 %	84 %	85 %	85 %	80 %	70 %
Soliditet (EK-andel)	11 %	16 %	15 %	15 %	20 %	30 %
Likviditetsgrad I	1,21	1,26	1,28	1,25	1,23	1,27
Trafikkinntekt/reise (inkl. tog)	10,08	9,93	10,51	10,86	11,08	11,74
Kostnader/reise (ekskl. tog)	20,47	19,72	20,06	19,98	20,49	20,03

Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.

Antall reiser er inkl. tog og båt. Produksjonsdata er sum T-bane, trikk og buss

*) Når vi i tillegg inkluderer 6 millioner reiser med Flytoget blir totalen 315 millioner i 2013

**) Kostnad inkl. vognleie og trafikkreklame direkte til Sporveien

10
kroner billett-
inntekt/reise

309
millioner
reiser

4
millioner
avganger

T-BANE	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004
Operasjonelle nøkkeltall										
Reiser (mill.)	85	82	81	76	74	73	67	65	64	59
Personkm (mill.)	508	492	484	456	446	437	399	387	406	362
Vognkm (mill.)	33,2	30,2	28,9	25,1	21,9	21,5	20,7	19,8	20,2	18,4
Togkm (mill.)	6,8	6,1	6,1	5,7	5,7	5,9	5,7	5,5	5,6	4,9
Plasskm (mill.)	4411	4022	3842	3341	2871	2769	2610	2436	2502	2282
Beleggsprosent (plass)	12 %	12 %	13 %	14 %	16 %	16 %	15 %	16 %	16 %	16 %
Avganger (i 1000)	288	289	287	257	269	263	256	255	254	219
Togtimer (i 1000)**	279	260	246	222	219	234	228	226	229	206
Reisehastighet km/t	30,1	31,2	31,3	32,1	31,2	31,7	31	31	31	31
Trasélengde km	82	81	80	78	71	76	74	74	83	83
Energiforbruk per personkm	0,17	0,16	0,16	0,16	0,16	0,18	0,20	0,20	0,18	0,19
Økonomiske nøkkeltall										
Trafikkinntekter (mill.)	683	658	639	649	668	644	721	630	654	574
Tilskudd (mill.)	707	694	709	656	517	436	219	252	155	198
Kostnader (mill.) *	1466	1390	1 374	1328	1 209	1107	902	850	837	804
Intern effektivitet										
Kostnad/avgang	5089	4808	4781	5166	4494	4204	3530	3337	3293	3668
Kostnad/plasskm	0,33	0,35	0,36	0,40	0,42	0,40	0,35	0,35	0,33	0,35
Ekstern effektivitet										
Trafikkinntekt/reise	8,06	8,02	7,92	8,55	9,00	8,84	10,85	9,77	10,29	9,67
Trafikkinntekt/personkm	1,34	1,34	1,32	1,43	1,50	1,47	1,81	1,63	1,61	1,59
Trafikkinntekt/plasskm	0,15	0,16	0,17	0,19	0,23	0,23	0,28	0,26	0,26	0,25
Kostnad/reise	17,30	16,94	17,04	17,50	16,27	15,20	13,57	13,18	13,18	13,54
Kostnad/personkm	2,88	2,82	2,84	2,92	2,71	2,53	2,26	2,20	2,06	2,22

Effektivitetsdata omfatter bare Ruter As' regnskapsførte kostnader.

Dermed faller kapitalkostnaden for infrastruktur og vognpark i hovedsak utenfor.

Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.

*Kostnad inkl. vognleie direkte til OVS (258,0 mill. i 2013) og inkl. trafikkreklame direkte til Sporveien (76 mill. i 2013)

**Inkl. regulering og tomkjøring

TRIKK	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004
Operasjonelle nøkkeltall										
Reiser (mill.)	49	48	48	45	43	40	37	37	33	30
Personkm (mill.)	158	153	153	145	137	127	118	117	107	91
Vognkm (mill.)	3,9	4,1	4,0	4,0	3,9	4,0	4,0	3,9	3,4	2,9
Plasskm (mill.)	572	593	571	577	568	585	581	560	492	425
Beleggsprosent (plass)	28 %	26 %	27 %	25 %	24 %	22 %	20 %	21 %	22 %	21 %
Avganger (i 1000)	360	363	360	366	367	355	388	349	312	282
Vogntimer (i 1000) **	289	304	294	294	285	287	283	274	241	230
Reisehastighet km/t	19,0	19,0	19,0	18,3	17,8	18,0	18,0	17,9	17,9	17,5
Trasélengde km	40	41	41	41	39	41	42	40	40	40
Energiforbruk pr personkm	0,12	0,15	0,14	0,16	0,19	0,22	0,23	0,22	0,23	0,20
Økonomiske nøkkeltall										
Trafikkinntekter (mill.)	396	381	360	369	361	371	386	317	294	272
Tilskudd (mill.)	360	358	377	319	330	345	298	308	267	267
Kostnader (mill.) *	765	744	743	695	696	721	663	608	572	548
Intern effektivitet										
Kostnad/avgang	2122	2050	2065	1900	1898	2031	1711	1741	1831	1948
Kostnad/plasskm	1,34	1,26	1,30	1,20	1,23	1,23	1,14	1,08	1,16	1,29
Ekstern effektivitet										
Trafikkinntekt/reise	8,04	7,97	7,51	8,17	8,43	9,33	10,44	8,69	9,05	8,96
Trafikkinntekt/personkm	2,51	2,49	2,35	2,55	2,63	2,92	3,26	2,72	2,74	2,99
Trafikkinntekt/plasskm	0,69	0,64	0,63	0,64	0,63	0,63	0,67	0,57	0,60	0,64
Kostnad/reise	15,51	15,59	15,52	15,37	16,27	18,16	17,92	16,65	17,59	18,04
Kostnad/personkm	4,85	4,87	4,85	4,80	5,08	5,67	5,60	5,20	5,33	6,01

Effektivitetsdata omfatter bare Ruter As' regnskapsførte kostnader.

Dermed faller kapitalkostnaden for infrastruktur i hovedsak utenfor.

Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.

*Kostnad inkl. vognleie direkte til OVS (140,2 mill. i 2013) og inkl. trafikkreklame direkte til Sporveien (8,4 mill. i 2013)

**Inkl. regulering og tomkjøring

28 %

plassutnyttelse inkl. ståplasser

BUSS TOTALT	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Operasjonelle nøkkeltall						
Reiser (mill.)	136	133	126	119	109	101
Personkm (mill.)	1093	1074	999	926	851	786
Vognkm (mill.)	53,4	51,0	49,2	49,2	48,1	47,7
Plasskm (mill.)	2885	2721	2568	2567	2509	2500
Avganger (i 1000)	3343	3089	2958	2904	2804	2855
Busstimer (i 1000)	2316	2189	2137	2134	2085	2049
Energiforbruk per personkm	0,26	0,27	0,30	0,31	0,33	0,35
Utslipp av fossilt CO2 kg/pr personkm	0,06	0,06	0,06	0,07	0,08	0,09
Utslipp av NOX g/per personkm	0,24	0,29	0,46	0,57	0,69	0,88
Utslipp av PM10 inkl. veistøv g/pr personkm	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03	0,03
Økonomiske nøkkeltall						
Trafikkinntekter (mill.)	1221	1190	1186	1079	1024	1066
Tilskudd (mill.)	931	921	815	804	838	765
Kostnader (mill.)	2175	2120	2013	1893	1873	1843
Intern effektivitet						
Kostnad/avgang	651	686	681	652	668	646
Kostnad/plasskm	0,75	0,78	0,78	0,74	0,75	0,74
Ekstern effektivitet						
Trafikkinntekt/reise	8,99	8,93	9,42	9,05	9,36	10,53
Trafikkinntekt/personkm	1,12	1,11	1,19	1,16	1,20	1,36
Trafikkinntekt/plasskm	0,42	0,44	0,46	0,42	0,41	0,43
Kostnad/reise	16,01	15,91	15,98	15,88	17,11	18,21
Kostnad/personkm	1,99	1,97	2,02	2,04	2,20	2,35

Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.

16 kroner i kostnad per reise

BYBUSS	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Operasjonelle nøkkeltall						
Reiser (mill.)	88	86	83	81	74	69
Personkm (mill.)	422	413	399	387	356	330
Vognkm (mill.)	21,6	21,0	20,5	21,4	20,9	20,5
Plasskm (mill.)	1455	1371	1278	1318	1286	1277
Beleggsprosent (plass)	29 %	30 %	31 %	29 %	28 %	26 %
Avganger (i 1000)	1810	1716	1754	1785	1722	1703
Busstimer (i 1000)	1324	1254	1251	1283	1246	1223
Reisehastighet km/t	24,6	25,2	25,3	24,6	25,0	25,0
Økonomiske nøkkeltall						
Energiforbruk per personkm	0,33	0,34	0,32	0,35	0,37	0,37
Utslipp av fossilt CO2 kg/per personkm	0,05	0,08	0,07	0,08	0,09	0,09
Utslipp av NOX g/per personkm	0,22	0,37	0,58	0,76	0,80	0,95
Utslipp av PM10 inkl. veistøv g/pr personkm	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03
Økonomiske nøkkeltall						
Trafikkinntekter (mill.)	701	677	658	592	544	599
Tilskudd (mill.)	333	356	326	342	384	327
Kostnader (mill.)	1046	1039	993	940	934	933
Intern effektivitet						
Kostnad/avgang	578	605	566	527	542	548
Kostnad/plasskm	0,72	0,76	0,78	0,71	0,73	0,73
Ekstern effektivitet						
Trafikkinntekt/reise	7,97	7,87	7,92	7,33	7,34	8,73
Trafikkinntekt/personkm	1,66	1,64	1,65	1,53	1,53	1,82
Trafikkinntekt/plasskm	0,48	0,49	0,52	0,45	0,42	0,47
Kostnad/reise	11,89	12,08	11,94	11,65	12,60	13,58
Kostnad/personkm	2,48	2,52	2,49	2,43	2,62	2,83

Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.

72 øre i kostnad per plasskilometer

REGIONBUSS	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Operasjonelle nøkkeltall						
Reiser (mill.)	48	47	43	38	35	33
Personkm (mill.)	671	661	600	539	495	456
Vognkm (mill.)	31,8	30,0	28,7	27,8	27,2	27,2
Plasskm (mill.)	1430	1350	1290	1249	1223	1223
Beleggsprosent (sete)	47 %	49 %	46 %	43 %	40 %	37 %
Avganger (i 1000)	1533	1373	1204	1119	1082	1151
Busstimer (i 1000)	992	936	885	851	838	826
Reisehastighet km/t	32,0	32,1	32,4	32,6	32,4	32,9
Økonomiske nøkkeltall						
Energiforbruk per personkm	0,22	0,23	0,28	0,28	0,30	0,33
Utslipp av fossilt CO2 kg/pr personkm	0,07	0,06	0,06	0,07	0,07	0,08
Utslipp av NOX g/per personkm	0,28	0,24	0,39	0,43	0,61	0,82
Utslipp av PM10 inkl. veistøv g/pr personkm	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03	0,04
Økonomiske nøkkeltall						
Trafikkinntekter (mill.)	520	512	528	487	480	467
Tilskudd (mill.)	598	565	488	462	454	438
Kostnader (mill.)	1130	1081	1020	953	939	911
Intern effektivitet						
Kostnad/avgang	737	788	848	851	868	791
Kostnad/plasskm	0,79	0,80	0,79	0,76	0,77	0,74
Ekstern effektivitet						
Trafikkinntekt/reise	10,85	10,85	12,33	12,66	13,59	14,33
Trafikkinntekt/personkm	0,77	0,78	0,88	0,90	0,97	1,02
Trafikkinntekt/plasskm	0,36	0,38	0,41	0,39	0,39	0,38
Kostnad/reise	23,58	22,91	23,82	24,77	26,57	27,95
Kostnad/personkm	1,68	1,64	1,70	1,77	1,90	2,00

Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.

79 øre i kostnad per plasskilometer

BÅT TOTALT	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Operasjonelle nøkkeltall						
Reiser (mill.)	4,4	4,5	4,4	4,2	4,1	4,0
Personkm (mill.)	24,4	25,2	24,3	22,9	22,6	21,8
Båtkm (mill.)	0,30	0,30	0,28	0,29	0,29	0,30
Plasskm (mill.)	113	114	110	112	103	113
Beleggsprosent (plass)	22 %	22 %	22 %	20 %	22 %	19 %
Energiforbruk per personkm	1,13	1,13	1,03	1,30	1,14	1,05
Utslipp av fossilt CO ₂ kg/per personkm	0,24	0,24	0,25	0,31	0,28	0,28
Utslipp av NO _x g/per personkm	2,12	2,11	2,24	2,59	3,53	4,70
Utslipp av PM ₁₀ g/per personkm	0,04	0,04	0,04	0,05	0,05	0,05
Økonomiske nøkkeltall						
Trafikkinntekter (mill.)	45	46	53	62	63	58
Tilskudd (mill.)	101	99	80	76	63	54
Kostnader (mill.)	146	144	133	138	126	112
Intern effektivitet						
Kostnad/plasskm	1,29	1,27	1,21	1,23	1,23	0,99
Ekstern effektivitet						
Trafikkinntekt/reise	10,16	10,24	12,08	14,71	15,40	14,49
Trafikkinntekt/personkm	1,85	1,81	2,17	2,69	2,81	2,66
Trafikkinntekt/plasskm	0,40	0,40	0,48	0,55	0,62	0,51
Kostnad/reise	33,00	32,32	30,48	32,92	30,69	27,91
Kostnad/personkm	5,99	5,72	5,47	6,03	5,60	5,13

Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.

101 millioner kroner i tilskudd

BÅT AKERSHUS	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Operasjonelle nøkkeltall						
Reiser (mill.)	3,4	3,5	3,4	3,2	3,1	3,0
Personkm (mill.)	22,2	23,3	22,3	20,7	20,5	19,7
Båtkm (mill.)	0,21	0,21	0,20	0,20	0,20	0,21
Plasskm (mill.)	95	96	93	96	86	95
Beleggsprosent (plass)	23 %	24 %	24 %	22 %	24 %	21 %
Avganger (i 1000)	28,4	28,4	27,2	27,2	27,4	27,0
Båttimer (i 1000)	11,7	10,6	11,6	10,2	14,6	12,9
Energiforbruk per personkm	1,15	1,13	1,02	1,32	1,15	1,05
Utslipp av fossilt CO ₂ kg/per personkm	0,24	0,24	0,25	0,31	0,29	0,28
Utslipp av NO _x g/per personkm	1,87	1,83	1,97	2,33	3,38	4,67
Utslipp av PM ₁₀ g/per personkm	0,04	0,04	0,04	0,05	0,05	0,05
Økonomiske nøkkeltall						
Trafikkinntekter (mill.)	37	39	44	47	49	43
Tilskudd (mill.)	82	81	63	66	54	47
Kostnader (mill.)	119	120	107	113	103	90
Intern effektivitet						
Kostnad/avgang	4198	4207	3934	4169	3749	3341
Kostnad/plasskm	1,25	1,25	1,16	1,18	1,20	0,95
Ekstern effektivitet						
Trafikkinntekt/reise	10,88	10,88	13,05	14,81	15,62	14,37
Trafikkinntekt/personkm	1,66	1,66	1,99	2,25	2,38	2,19
Trafikkinntekt/plasskm	0,39	0,40	0,48	0,49	0,57	0,45
Kostnad/reise	35,31	33,74	31,65	35,85	32,91	30,15
Kostnad/personkm	5,37	5,13	4,82	5,46	5,01	4,59

Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.

4200

kroner i kostnad per avgang

BÅT OSLO	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Operasjonelle nøkkeltall						
Reiser (mill.)	1,1	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0
Personkm (mill.)	2,2	1,9	2,0	2,2	2,1	2,1
Båtkm (mill.)	0,09	0,09	0,08	0,08	0,08	0,09
Plasskm (mill.)	18	18	17	17	17	18
Beleggsprosent (plass)	12 %	11 %	12 %	13 %	12 %	12 %
Energiforbruk per personkm	0,97	1,15	1,10	1,07	1,05	1,05
Utslipp av fossilt CO ₂ kg/per personkm	0,25	0,30	0,29	0,28	0,28	0,27
Utslipp av NO _x g/per personkm	4,56	5,41	5,19	5,05	4,96	4,94
Utslipp av PM ₁₀ g/per personkm	0,06	0,07	0,06	0,06	0,06	0,06
Økonomiske nøkkeltall						
Trafikkinntekter (mill.)	8	7	8	15	15	15
Tilskudd (mill.)	19	18	17	10	9	7
Kostnader (mill.)	27	25	26	25	24	22
Intern effektivitet:						
Kostnad/plasskm	1,51	1,39	1,51	1,49	1,38	1,19
Ekstern effektivitet						
Trafikkinntekt/reise	7,86	7,80	8,69	14,42	14,71	14,83
Trafikkinntekt/personkm	3,74	3,71	4,14	6,86	7,01	7,06
Trafikkinntekt/plasskm	0,46	0,40	0,50	0,89	0,85	0,83
Kostnad/reise	25,61	26,87	26,40	24,03	23,78	21,30
Kostnad/personkm	12,19	12,80	12,57	11,44	11,32	10,14



millioner kroner i trafikkinntekter

TOG	RUTER 2013			RUTER 2012		
	Totalt	Akershus/ grense- kryssende	Oslo	Totalt	Akershus/ grense- kryssende	Oslo
Reiser med tog (mill.) **)	34,6	26,2	8,5	32,3	24,4	7,8

TOG	RUTER 2011			RUTER 2010		
	Totalt	Akershus/ grense- kryssende	Oslo	Totalt	Akershus/ grense- kryssende	Oslo
Reiser med tog (mill.) **)	26,5	21,2	5,4	26,0	20,8	5,3

TOG	RUTER 2009			RUTER 2008		
	Totalt	Akershus/ grense- kryssende	Oslo	Totalt	Akershus/ grense- kryssende	Oslo
Reiser med tog (mill.) **)	25,6	20,5	5,1	26,1	20,8	5,2

Reviderte tall for 2012 pga. endret tellemetode. Passjertallene er derfor ikke sammenlignbare med tidligere år.

**) Når vi i tillegg inkluderer 6 millioner reiser med Flytoget i Oslo og Akershus, blir totalen ca. 40,5 millioner togreiser i 2013.



4

ÅRSKAVALKADE

Store og små begivenheter gjennom 2013

FEBRUAR

Prisendring 1. februar
Full overgang til elektroniske billetter.

APRIL

30 av 32 Ansaldo-trikker (SL95) måtte midlertidig tas ut av trafikk på grunn av skader i konstruksjonen. Etter ettersyn og utbedringer ble stadig flere trikker satt inn i trafikk igjen frem mot sommeren.

MAI

All bruk av papirbilletter opphører. Mobilbilletten er i rask vekst.

SEPTEMBER

Lambertseterbanen gjenåpner 8. september etter å ha vært stengt for nødvendig fornyelse i fem måneder.

Grorudbanen gjenåpner 23. september etter å ha vært stengt i tre måneder på grunn av arbeider med Lørenbanens tilknytning. Samtidig blir det gjennomført oppgraderinger på Grorudbanen.



DESEMBER

To bussulykker søndag 15. desember med i alt tre døde.

DESEMBER

Kolsåsbanen gjenåpner til Avløs stasjon 15. desember.

DESEMBER

Ruteendring 15. desember, med vesentlige forbedringer i både by- og region-busstilbudet.

DESEMBER

Ved årsskiftet har mobilbilletten nådd 600 000 nedlastninger og 300 000 jevnlige brukere.



Kundeløfte

Enkelt for deg. Bra for alle.



Kundeorientering

Vellykket tilbudsutvikling ved å ha kundene med på utprøving av ideer og løsninger i alle faser.

Anvendt kundeinnsikt langs hele kundeferden

Ruters markerte markedssuksess og gode måloppnåelse skyldes primært to forhold:

1. Et nytt, felles regionalt selskap som har hatt handlingsrom.
2. Et målhierarki og en organisasjon som er konsekvent markedsrettet, og som tar kundene på alvor, og med i produktutviklingen.

I et makroperspektiv har både tjenestekjøpere og operatører alltid hatt kunnskap om betydning av forhold som frekvens, sitteplass, pris, gangavstand og tilsvarende aspekter. Slik kunnskap er stadig avgjørende for de avveiningene som tas om tilbudsutformingen. Således vet vi at frekvens er det viktigste for å få flere til å reise stadig mer kollektivt i Ruters område. Vi prioriterer konsekvent tilbudsutviklingen i denne retningen, selv om det eksempelvis kan medføre at enkelte kunder får noe lengre gangavstand.

Samtidig legger vi vekt på at marked og kunder får en mer sentral plass, og er et utgangspunkt for all offentlig planlegging i kollektivtrafikken - ikke minst for utvikling av ny infrastruktur. Dette er for øvrig omtalt nærmere i kapittel 7 om organisasjonsutvikling.

For å lykkes på bred front, må kundeperspektivet med i alle ledd i tilbudet - langs hele kundeferden. Ruter konkluderte i 2013 arbeidet med en kunde-strategi som er gradvis implementert de senere årene, og som søker å systematisere arbeidet med å innhente og anvende kundeinnsikt.

MYNDIGGJØR MEG

ved å gi meg verktøy og kunnskap slik at jeg kan løse utfordringer på egenhånd

VERDSETT MEG

ved å vise at du setter pris på at jeg velger å reise kollektivt

SLUTT Å IRRITERE MEG

ved å fikse alle de små problemene jeg møter når jeg skal reise kollektivt

Oppsummering av tre enkle prinsipper for god kundeopplevelse

Kundeferden

VURDERE	FORBEREDE	PÅ HOLDE- PLASS/ STASJON	REISE	UVENTET HENDELSE	ETTER REISE	NESTE REISE
Vurdere kollektivt	Planlegge	Kjøpe billett	Reise	Oppdage problem	Komme frem	Vurdere kollektivt på nytt
Velge kollektivt	Velge reiserute	Lese av billett	Bytte	Få informasjon eller hjelp	Evaluere	
	Velge billett	Vente	Vente	Finne en løsning		
			Ankomme			

Tradisjonelt har kollektivtrafikken vært preget av massetransporttankegang, kanskje ikke unaturlig når en står overfor flere hundre tusen kunder daglig. Det er også et moment at tjenester som er offentlig styrt og (del-)finansiert, ofte også prioriteres ut fra andre hensyn enn de som er basert på kundeinnsikt.

Ruter har systematisk økt bruken av kundeinnsikt i produktutviklingen gjennom tiltak som:

- Markedsundersøkelser (MIS, data siden 1992)
- Benchmarking (BEST, data siden 2001)
- Temaundersøkelser
- Tilbakemeldinger på Reisegarantien

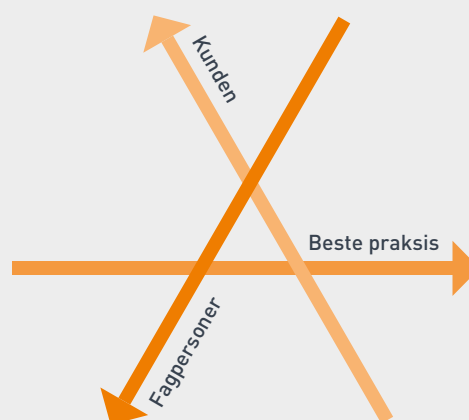
- Tilbakemeldinger via personale i førstelinje
- Verksteder/idémøter
- Fokusgrupper
- Hjemmebesøk
- Observasjoner
- Pilottester

Kundene med i utprøving av nye ideer

Ruter erfarer at kanskje noe av det nyttigste har vært tidlig uttesting av ideer før arbeidet har kommet for langt, og blitt for preget av hva medarbeidere og deres kolleger og omgangskrets har trodd. En slik første pilottest kan i mange tilfeller begrenses til "5 på gaten". Dette gir ikke kvantitative data, men



Gjennom flere runder vil du stadig komme nærmere målet om en virkelig god kundeopplevelse



Ved triangulering kombineres kundeinnsikt, beste praksis og innspill fra fagpersoner.



**Før var
ofte nå
og da.**

**Nå er
ofte
oftere.**

**Aldri før har så mange reist med oss.
Aldri før har vi gått oftere.**

Med rekordmange avganger på buss, trikk, båt og T-bane, blir det gjennomført mer enn 730 000 kollektivreiser daglig. Takk for at du reiser kollektivt.



Ruter#

ideer om hva som kan være gode og mindre gode retninger for å gå videre.

Kundeinnsikten kombineres naturlig med Ruters fagkunnskap, tilsvarende kunnskap og erfaringer i andre virksomheter, og ikke minst beste praksis i inn- og utland - triangulering. Innenfor kollektivtrafikken er det svært ofte et poeng at kundene møter gjennomgående felles løsninger, og ikke minst på informasjonssiden kan "stolen with pride" være utgangspunkt for god kundetilfredshet.

Som ledd i kundestrategiprosessen i kollektivtrafikkfamilien - Ruter og operatører/leverandører - ble det i 2013 gjennomført en prosess hvor kundeopplevelser ble innhentet, systematisert og kommentert ved involvering av medarbeidere i alle ledd. Dette inkluderte også Ruters ledelse, som tilbrakte tid i kundefront. Det felles referansegrunnlaget som dermed ble skapt, bidrar også til at hele tilbudskjeden trakk i samme retning, med kundetilfredshet i fokus.

Omfattende bistand fra kundene i produktutviklingen er de senere årene brukt mest på områder som billettering og trafikantinformasjon. Ruters billettapp er et eksempel på et prosjekt som er blitt til ved testing og kundeinvolvering trinn for trinn i utviklingsprosessen. Resultatet er blitt løsninger som er svært enkle for kundene, og som er møtt med en høy grad av tilfredshet, gode tilbakemeldinger og utmerkelse som "Årets app" (PCWorld).

Ruter overtok et elektronisk billettsystem som ikke var utviklet med enkle kundegrensesnitt i fokus. Tilsvarende metoder som for appen RuterBillett brukes nå blant annet for neste generasjon av app'en RuterReise.

I utviklingen av nye og bedre informasjonsløsninger på stasjoner og stoppesteder er kundetester og -intervjuer brukt i flere trinn for å komme frem til løsninger som er enkle og forståelige for både faste, tilfeldige og nye kunder, og enten de er norsk- eller fremmedspråklige. Skiltingen på for eksempel T-banen har vært preget av varierte løsninger, valgt ut fra ulike beslutningstakeres faglige skjønn og prioriteringer. På den annen side er problemet på mange buss-holdeplasser at informasjon er nesten ikke-eksisterende, ut fra begrensninger satt av Statens vegvesen ut fra tidligere betraktninger med veitrafikkavviklingen som utgangspunkt.

Positiv utvikling for reiser, tilfredshet og omdømme

Systematisk arbeid med kundeorientert målhierarki, organisering og produktutvikling har gitt en tydelig positiv resultatutvikling etter at Ruter ble etablert

ved årsskiftet 2007/2008.

- **Antall reiser** har økt med 36 % til 309 millioner i året
- **Markedsandelen** av motoriserte reiser har økt med 32 % til 33 %
- **Befolkningens tilfredshet** har økt med 23 % til 70 %
- **Kundetilfredsheten** har økt med 7 % til 95 %
- **Ruters omdømme** har økt med 6 % til 82 %

Tilfredshet og omdømme angir andel som svarer fire eller fem på en femdelte skala.

På et område som (elektronisk) billettering har andel kunder med et positivt inntrykk i steget fra 17 % til 53 % fra 2009 til 2013, men det er fortsatt mye arbeid som må gjøres før kundene og vi er fornøyd.

Betydningen av og suksessen i samarbeidet og samspillet i kollektivtrafikkfamilien illustreres ved at det kvalitetsområdet der kundene er aller mest fornøyd, gjelder førers kjørestil (97 %) og førers serviceinnstilling (96 %). Det som trekker mest ned er plassen om bord (88 %), hvor midler til kapasitetsøkning ikke holder følge med trafikkøkningen. Ruter vil fortsatt legge vekt på bred involvering av operatører og leverandører, og deres medarbeidere i kommunikasjonen om kundepreferanser, og i en kundeorientert tilbudsutvikling.

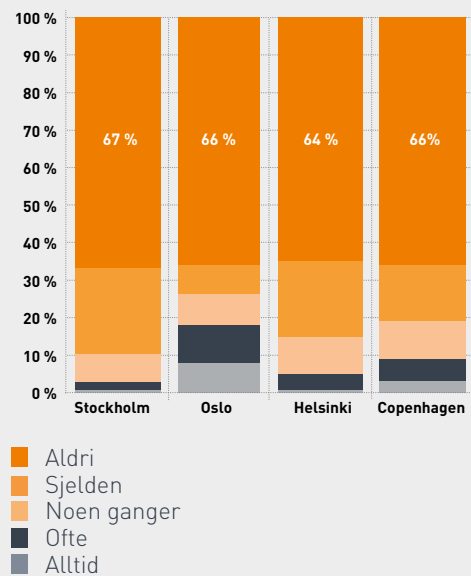


Tilfredsheten med elektronisk billettering har økt fra

17 % til 53 %

Mobilbilletter (App/SMS)

Når du reiser kollektivt, hvor ofte bruker du mobilbillett?



Produktutvikling ved systematisk kunde-medvirkning gir god mottakelse hos fagfolk og i markedet. Figuren viser at hyppig bruk av mobiltelefonen som billettbærer få måneder etter introduksjon i Oslo er langt mer utbredt her enn i de øvrige nordiske hovedstedene, som begynte med mobilbilletter (SMS) for flere år siden (BEST 2013).



Byutvikling og metroutvikling i samspill gir gode resultater



Fra undergrunnsbane til moderne Metro

Ruter og Sporveien ønsker å tilby en moderne metro, som er attraktiv, effektiv og kapasitetssterk.

Banenett med både svært gammelt og helt nytt

Grunnlaget for Oslos banenett ble lagt ved en forstadsbaneutbygging fra 1890-årene og frem til de første etterkrigsårene. Begrepet trikk ble tatt med fra den elektrifiserte bysporveien. Undergrunnsbanen mellom Majorstuen og Nationaltheatret åpnet i 1928, som Nordens første undergrunnsbane/metro. Etter krigen kom planene for en kraftig satsing på T-banebygging med Stockholm som tydelig forbilde. Åpning for trafikk skjedde fra 1966, med stor aktivitet frem til Furusetbanens foreløpig siste etappe til Ellingsrudåsen i 1981. Senere knyttet vi T-banen sammen med det vestlige forstadsbanenettet i 1987, oppgradert gradvis til metrostandard også i vest. Pendeldrift ble etablert fra 1993-1995, og T-baneringen åpnet i 2003-2006. For tiden pågår arbeidet med siste etappe i oppgradering av Kolsåsbanen til metrostandard, og med etablering av Lørenbanen mellom Sinsen og Økern.

Planlegging med sikte på utbygging skjer for Forneubanen Majorstuen-Skøyen-Lysaker-Fornebu, og konseptvalgutredning er igangsatt for mulig T-bane til Ahus og for ny metro- og jernbanetunnel under Oslo.

Status for banenettet i Oslo er en blanding av

svært gammelt og helt nytt. Deler av infrastrukturen er godt over 100 år gammel, og sentrale deler av det noe nyere T-banenettet nærmer seg 50 år. Alle deler av det østlige banenettet har for øvrig nådd en alder hvor viktige tekniske komponenter har nådd teknisk/økonomisk levealder. På det vestlige nettet utenom Kolsåsbanen er standarden blandet, ved at fornyelsen sjelden har vært komplett, for eksempel har ny strømforsyning ved strømskinne blitt etablert og stasjoner er forlenget, uten at under- og overbygning og spor er oppgradert.

Fornyelsesprogram

Tidligere prioritering av trafikkdrift fremfor reinvestering, fornyelse og forebyggende vedlikehold har medført et etterslep som i perioder har gitt upålitelig drift som resultat. Etterslepsproblemstillingen ble tatt opp i full bredde fra midten av 1990-tallet, og i 2001 ble det definert et umiddelbart behov med en ramme på 1,6 milliarder kroner. Dette tilsvarer om lag 2 milliarder etter dagens kroneverdi.

Årlig reinvesteringsbehov i T-banen er beregnet til ca. 550 mill. kr. Dette betyr at den årlige fornyelsen må ligge over dette nivået for at vi skal oppnå en netto reduksjon i etterslepet. Dette forholdet,

sammen med den dypere innsikten arbeidet med fornyelsen og bredere og dypere undersøkelser ga medførte at det 10 år senere, i 2010, ble definert et behov på 5,4 milliarder på T-banens infrastruktur, som redegjort for i K2012. Dette nivået representerte samtidig en kombinasjon av etterslep i reinvesteringer og en høyst nødvendig modernisering.

I handlingsprogrammene for Oslopakkene 2 og 3 og økonomiske prioriteringer for øvrig, er fornyelse av T-banens infrastruktur gitt høy prioritet. Fornyelsesbehovet nådde en topp i 2011, og er blitt noe redusert i 2012 og 2013.

De tre seneste årene er det gjennomført fornyelsestiltak på T-banen for i alt 3,1 milliarder kroner. Samtidig har investeringene i T-baneringen, Ensjø stasjon og pågående informasjonsskilting bidratt til oppgradering i retning metrostandard.

Med ferdigstilt informasjonsskilting, inkludert nye digitale informasjonsflater, skal det være enkelt og trygt, også for ukjente, å ta seg frem i banenettet og ellers i kollektivtrafikken. Ikke minst for tilreisende er det viktig med et godt informasjonsnivå på sentrumsstasjonene.

Når oppgraderingen av Kolsåsbanen ferdigstilles til Kolsås i oktober 2014, vil hele banenettet teknisk sett ha metrostandard med strømskinne, planskilt kryssing for veitrafikk og lange plattformformer for 6-vognerstog. Nødvendige tilpasninger må likevel beholdes for Holmenkollbanen, med kortere tog og enkelte plankryss for veitrafikk.

Nytt signal- og sikringsanlegg

De viktigste fornyelsene som gjenstår, gjelder signal- og sikringsanlegget. Signalfeil påvirker ikke sikkerheten, da togene stanses automatisk ved feil, men feilene gir driftstans og svekker regulariteten og dermed den påliteligheten som kundene opplever. Konseptvalgutredning for nytt signal- og sikringssystem foreligger og er under kvalitetssikring. Det er lagt opp til at konklusjoner skal kunne trekkes i løpet av 2014. For å øke kapasitet og punktlighet bør en etter Ruters vurdering i utgangspunktet satse på en grad av automatisering, men ubemannede tog er neppe aktuelt. Kostnadsomfanget vil være i størrelsesorden 2 milliarder kroner, og tiltaket bør, avhengig av alternativ, ferdigstilles 2020-2022.

Lørenbanen

Sammen med nytt signal- og sikringsanlegg samt tiltak på Majorstuen stasjonsområde er det Lørenbanen som først vil kunne øke praktisk kapasitet i T-banenettet. Den nye forbindelsen mellom Sinsen

og Økern, som åpner i 2016, vil gi bedre balanse mellom øst og vest ved at annenhver avgang på Grorudbanen kjøres til og fra sentrum via Lørenbanen og Majorstuen. Ved siden av nye, korte og direkte forbindelser til og fra Grorudbanen, gir dette kapasitet for økning til 8 avganger i timen også på Østensjøbanen. Vogner til denne forbedringen er allerede anskaffet gjennom den nylig avsluttede MX-leveransen, og driften er finansiert ved Oslopakke 3-midler.

Lørenbanen innebærer også en ny stasjon i byutviklingsområdet på Løren. Stasjonen planlegges med utstrakt grad av digitale flater for informasjon, underholdning og reklame.

Fornebubanen

Etter en lang planleggingsperiode med utredning av en rekke alternative konsepter og en vanskelig politisk beslutningsprosess, synes utviklingen av en fremtidig løsning for en tilstrekkelig kapasitetssterk kollektivtrafikkbetjening endelig å ha kommet inn i et konstruktivt spor. Ruter har anbefalt og fått tilslutning til en metroløsning med tilknytning til Majorstuen via Skøyen. Konseptvalgutredning med kvalitetssikring er gjennomført og arbeid med planbehandling etter plan- og bygningsloven er godt i gang både i Bærum og Oslo. Infrastrukturinvesteringen anslås å være i størrelsesorden 8-10 milliarder kroner. Depotløsning må sees i sammenheng med behovet for hele nettet og vognparken, og finansieres dermed best gjennom driftsselskapet og driftskostnadene. Ny Majorstuen stasjon, anslått til rundt 2 milliarder kroner, er ledd i det samlede banekonseptet og kommer i tillegg.

Selv om det nå synes å være bred enighet om konseptvalget, møter gjennomføringen av prosjektet fortsatt utfordringer som er naturlig knyttet til blant annet fylkesgrensekryssingen. Ruter er, som felles regionalt kompetanseorgan, innstilt på å bidra målrettet med nødvendige ressurser for å holde ønsket fremdrift. En slik rolle krever imidlertid handlingsrom og forutsigbarhet innenfor de politiske rammer som er fastsatt av Staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.

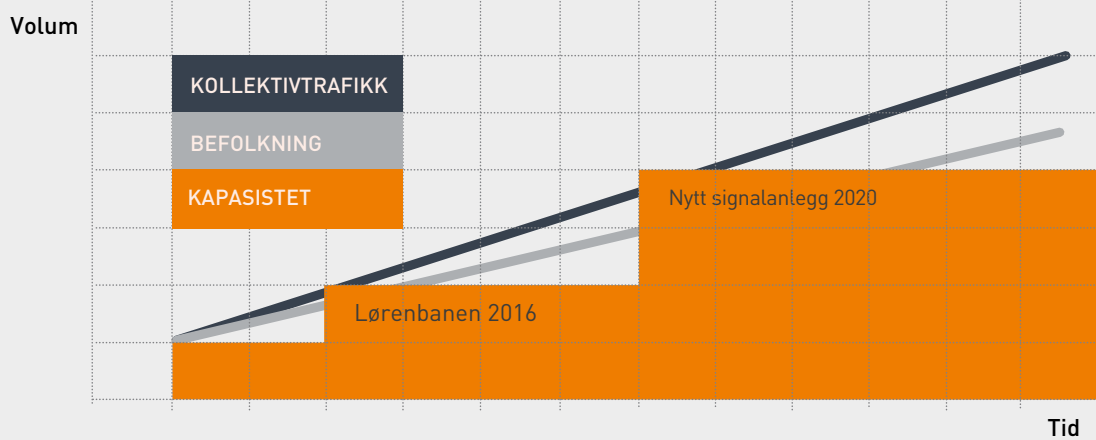
Hensyn til markedet på Fornebu tilsier høyt gjennomføringstempo. Ruter finner det naturlig, og i utgangspunktet mulig, å sikte på åpning i 2021, før eventuelle olympiske vinterleker i Oslo.

Videre metroutvikling

En videre kapasitetsstyrking av kollektivtrafikken frem mot 2030 krever i praksis økt kapasitet på banenettene, ikke minst gjennom (det vil si under)



Toghall med store digitale flater på ny Løren stasjon



Prinsipiell illustrasjon av hvordan T-banen kan øke kapasiteten for å bidra til en vekst i kollektivtrafikken som er større enn befolkningsveksten.

T-banen knytter Fornebu til byens og regionens nett

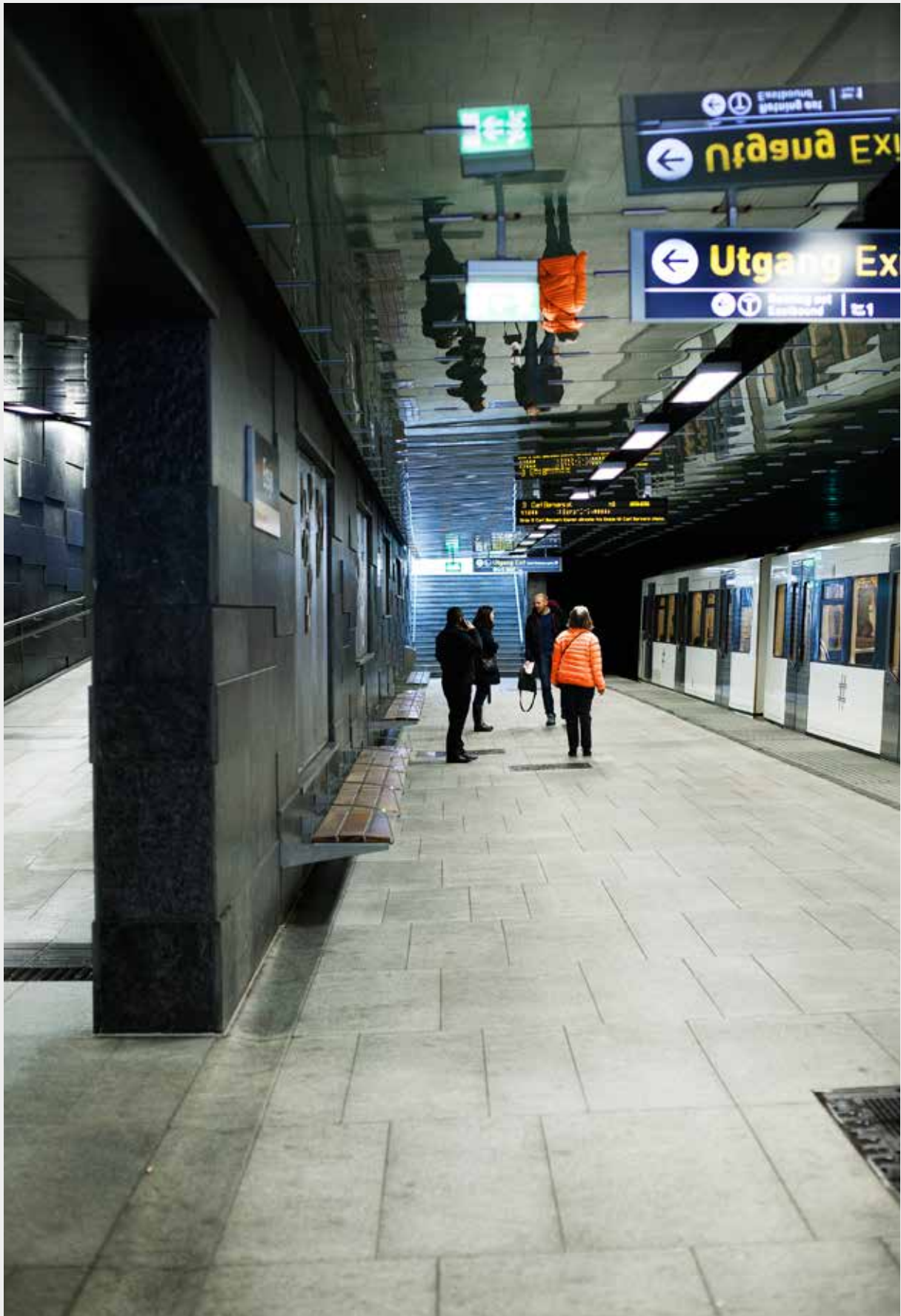


Oslo sentrum. På oppdrag fra Samferdselsdepartementet sammen med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, påbegynte Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter i fellesskap alternative utviklinger av "Oslo-Navet" i 2013. I dette arbeidet står både ny metrotunnel og ny jernbanetunnel sentralt, som skissert i K2012. Konseptvalgutredning klar for kvalitetssikring skal foreligge i mai 2015, med sikte på at anbefalinger kan inngå i grunnlaget for neste NTP-rullering. En ny metrotunnel, sammen med de tiltakene som er nevnt foran, knyttet til signalanlegg og blant annet Lørenbanen, vil i sum gi nær en tredobling av dagens metrokapasitet gjennom Oslo sentrum. Og med to tunneler og T-baneringen har vi fått et godt sentralt metronettverk innenfor det samlede Ruternettet, og mulighet for høy metrofrekvens på alle grenbaner.

Når den sentrale kapasiteten i banenettet er sikret, bør også andre utvidelser kunne komme til. Ett eksempel er forlengelse av Furusetbanen til Ahus. For en eventuell Ahusbane har Ruter på oppdrag fra Akershus fylkeskommune igangsatt arbeid med konseptvalgutredning.

M for Metro?

Oppgradering av banenettet til metrostandard har nå kommet så langt at også den offentlige begrepsbruken bør vurderes. Bruk av M vil i sum gi lettere tilgjengelig trafikantinformasjon.



Totalforny et Ensjø stasjon åpnet i 2013 som ledd i byutviklingsprosjektet Ensjøbyen



Ruter ønsker utvikling av organisasjonsmodeller som i større grad tar utgangspunkt i marked og kunder i planlegging og infrastrukturprioritering



Organisasjonsutvikling i kollektivtrafikken

En organisasjons- og arbeidsmodell som avspeiler de politiske målene for kollektivtrafikken, er avgjørende for videreført suksess.

Særlig tre forhold er avgjørende for Ruters suksess i utviklingen av regionens kollektivtrafikk – en suksess som måles ut fra de overordnede politiske målene som er satt for virksomheten:

1. God samordning av areal- og transportplanleggingen, og vilje til å styre arealbruken i kollektivtrafikkorientert retning.
2. Langsiktig og tilstrekkelig finansiering, i kombinasjon av trafikantbetaling/ billettinntekter og offentlig tjenestekjøp.
3. En effektiv organisasjonsutvikling som avspeiler de målene som er satt for virksomheten.

Ruter har belyst de to førstnevnte punktene i mange sammenhenger, som i strategiplanen K2012 og i årsrapporten for 2012. I denne årsrapporten ønsker Ruter å trekke frem betydningen av en målrettet organisasjon.

I samsvar med virksomhetsideen skal Ruter tilby attraktiv og miljøvennlig kollektivtransport, og skape et pulserende hovedstadsområde. Visjonen sier at med god hjelp av våre leverandører skal vi lykkes slik at vi sammen gjør kollektivtrafikken til et naturlig førstevalg. Politisk er føringene konsentrert rundt målet om at kollektivtrafikken skal ta veksten i motorisert trafikk.

Samspill mellom mange hensyn

Dette utgangspunktet krever en slagkraftig organisasjon, som samtidig inneholder de riktige avveiningene mellom blant annet:

- Politiske organer og Ruter som operativt organ
- Statlige og lokale roller
- Oslo og Akershus
- Oslo/Akershus og resten av transportmarkedet i hovedstadsområdet
- Markeds- og infrastrukturansvarlige
- Ruter og andre transportaktører
- Areal- og transportaktører

Markedsstyrt planlegging

Marked og kunder er utgangspunktet og suksessfaktoren. De målene som er gitt for kollektivtrafikken, gjelder primært markedssuksess. Vi skal ha fornøyde kunder i en fornøyd befolkning som reiser mer kollektivt, samtidig som vi i rimelig utstrekning ivaretar oppgaven med å gi mobilitet til alle. Dette utgangspunktet innebærer at planprosesser må starte med et markedsutgangspunkt og et finansiert driftsopplegg før en prioriterer hvilken infrastruktur en bør utrede, og senere eventuelt investere i.



I dag har vanligvis de infrastrukturansvarlige en så sentral plass i planprosessene at Ruter og andre kollektivtrafikkansvarlige litt for ofte reduseres til «interessenter» eller «andre», også når formålet er en bedre kollektivtrafikk. Slike modeller sikrer ikke optimale løsninger og godt forhold mellom nytte og kostnad. Verken spor med plass til flere tog, eller busstopp med plass til flere busser fremmer kollektivtrafikken hvis det ikke fremmer et bedre trafikktilbud som betjener dagens og morgendagens kunder bedre, sikrer flere kollektivtrafikanter, og øker markedsandeler for kollektivtrafikken. Samtidig som tilrettelegging for ny kapasitet og kvalitet bør følge brukernes markedskunnskap og prioriteringer, bør det gjennomgående tas mer hensyn til at gjennomføringstempoet for samfunnsnyttige investeringer gir store utslag for samlet nytte og nytte/kostnadsforhold.

Disse forholdene tilsier at de offentlige planmodellene bør justeres noe, slik at de praktisk kollektivtrafikkansvarlige myndighetene, som administrasjonsselskaper som Ruter, sikres en plass i den administrative styringen av handlingsprogrammer og prosjekter som har bedre kollektivtrafikk som mål, og/eller der kollektivtrafikken blir sterkt berørt. De politiske planprosessene berøres selvsagt ikke av en mer målrettet tilrettelegging av beslutningsgrunnlaget.

Lokalt ansvar for lokal kollektivtrafikk

I utgangspunktet er det fylkeskommunene som har ansvar for kollektivtrafikken. Staten har imidlertid ansvar for tog, fly og Hurtigruten, enten trafikken

er av nasjonal eller lokal karakter. Samtidig er nasjonale fjernbusslinjer et fylkeskommunalt ansvar på linje med buss ellers, selv om de berører flere fylker, men da med definerte godkjenningsprosesser.

Kundenes reisemønster er uavhengig av slike forvaltningsgrenser, og de funksjonelle markedsområdene er ofte fylkesgrensekryssende. Dette gjelder ikke minst hovedstadsområdet, hvor vi innenfor én times reisetid med tog, buss eller bil fra Oslo sentrum, når syv østlandsfylker. Tilsvarende betjener lokaltogene rundt Oslo seks fylker.

Selv om det finnes samarbeidsmodeller, vil ansvarssplitting ut fra trafikkslag være et dårlig svar på kundenes behov for sømløse reiser, enten det gjelder rutetilbud, informasjon eller billetter og priser. Kundene i Ruters trafikkområde reiser fem ganger hyppigere i kombinasjon mellom tog og øvrig kollektivtrafikk enn mellom tog og tog. NSBs forståelse av trafikkavtalen med Samferdselsdepartementet innebærer at mer bussmating til tog, i samsvar med bredt omforente mål og ofte god samfunnsøkonomi, som regel virker økonomisk negativt for Ruter som selskap. Likevel har Ruter aktivt bidratt til slike omlegginger, med tilsvarende bekreftede negative regnskapsvirkninger.

Rollefordelingen mellom statlige og lokale myndigheter bør organiseres slik at det legges opp til samfunnsmessig optimale løsninger for at kundene kan oppleve et sømløst system. Dette innebærer blant annet at lokal togtrafikk tillegges det generelle fylkeskommunale ansvaret. I det sentrale østlandsområdet vil Ruter naturlig kunne påta seg en utvidet rolle og sørge for den tilsiktede samordningen med et markedsutgangspunkt og mellom alle trafikkslagene. Teknisk samordning av togtrafikken, inkludert nasjonale og internasjonale hensyn, ivaretas uansett av Jernbaneverket.

Et lokalt marked på tvers av fylkesgrenser

Et fylkesgrensekryssende kollektivtrafikkmarked og reisemønster var utgangspunktet for SL-samarbeidet fra 1975, og senere for at Ruter ble etablert som ett felles selskap fra 2008. Det felles markedet som Nærtrafikkomiteen konsentrerte seg om på 1960-tallet – Oslo og Akershus – er imidlertid etter 50 år innhentet av en utvikling hvor dagpendlingsomlandet rundt Oslo er betydelig utvidet. Tilsvarende økt aksjonsradius gjelder også andre reisemål. Oslo kommune og Akershus fylkeskommune samarbeider med naboer gjennom Østlandssamarbeidet, Osloregionen og på andre områder. Ruter samarbeider tilsvarende med kollektivtrafikkansvarlige, særlig i Buskerud og Østfold. Når det gjelder Østfold, har vi for øvrig sammen med NSB igangsatt

et trepartssamarbeid Sømløst i sør med sikte på å komme frem til samordningstiltak som gir mer sømløshet for kundene, og som alle tre parter vil være tjent med.

Så lenge tradisjonell regional forvaltningsinndeling ikke følger naturlige områder for transportmarked, reisemønster og samhandling for øvrig, bør vi utvikle effektive samarbeidsmodeller som også er av operativ karakter. Etter 50 år bør lokale og statlige myndigheter ta opp til vurdering om det skal tas konkrete initiativ til et utvidet Ruter på det sentrale østlandsområdet. Hensikten er styrking av kollektivtrafikkens kompetanse og slagkraft og sømløse reiser over et større område. Dette vil være et viktig bidrag til å få opp kollektivtrafikkens markedsandeler også utenfor Oslo og Akershus, inkludert Oslorettet trafikk fra det ytre pendlingsområdet. Alternativet måtte være en overbygning over de fylkeskommunale administrasjonsselskapene med operativt ansvar og tilsvarende myndighet - ikke langsiktig opprettholdelse av dagens modell.

Ruters styringsmodell

For at Ruter skal opprettholde og utvikle ønsket slagkraft, og dermed effektivt bidra til at Oslo kommune og Akershus fylkeskommune når sine mål for kollektivtrafikken, er det avgjørende at styringsmodellen praktiseres på en måte som følger den rollefordelingen som aksjonæravtalen angir. Dette sikrer forutsigbarhet for alle parter og at mål og tiltak defineres i riktig rekkefølge.

Forholdet mellom politisk styring i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, og selskapsstyringen av og i Ruter, utfordres på flere områder. Så lenge lokal forvaltningsinndeling er slik at et funksjonsdyktig administrasjonsselskap i hovedstadsområdet må ha to eller flere eiere, vil det være forhold hvor forbindelsen mellom politikk og gjennomføring er komplisert. Dels vil tiltak av tverrregional karakter kreve et beslutningsgrunnlag som er bredere enn det forvaltningsgrensene normalt gir grunnlag for, dels vil en mangle formelle politiske beslutningsorganer, og dels vil de politiske sammensetningene kunne være så vidt ulike at enighet på tvers av grensene ikke vil være naturlig. I noen sammenhenger er det også kompliserende at de politiske styringsystemene er ulike, med byrådsmodellen i Oslo og formannskapsmodellen i Akershus. Denne forskjellen innebærer ulike beslutningsprosesser med hensyn til involvering av opposisjonen, og detaljnivået for bredt politisk engasjement.

I en slik situasjon tilsier effektiv, målrettet styring av kollektivtrafikken at en er bevisst at operative beslutninger er lagt til det felles organet Ruter, og at en systematisk og med langsiktighet og forutsig-

barhet bruker styringssystemet i Ruter til å formidle vedtak og føringer. Oslo kommunes og Akershus fylkeskommunes eierstyring skjer gjennom valg av styremedlemmer og ved generalforsamlingsvedtak for øvrig. Den tilsvarende myndighetsstyringen fra de samme skjer ved behandling og oversendelse av overordnede plandokumenter, ved tilbakemelding på Ruters strategiplaner i følge aksjonæravtalen og i budsjettprosessen med konkluderende leveranseavtaler.

Ruters tilbudsutvikling har fått en god kunde- og markedsrespons. For fortsatt å lykkes med å levere resultater i samsvar med de målene Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har satt og vil sette, er det avgjørende at Ruter stadig har et handlingsrom som er tilpasset den nødvendige samordningen og kundeorienteringen av trafikktilbudet.





Tilbudsutvikling basert på systematisk arbeid med forståelse av kundebehov gir flere og mer fornøyde kunder



Ruter gjennom året

Ruters virksomhet utføres i et samspill av aktiviteter i ulike prosesser. År for år er målet det samme: Flere og mer fornøyde kunder.

Ruter er et administrasjonsselskap som planlegger, bestiller og markedsfører en samordnet kollektivtrafikk for Oslo og Akershus. Men samordningsoppdraget medfører også enkelte viktige driftsoppgaver. Ruter står selv for utvikling og drift av kollektivtrafikkens elektroniske billettsystem og digitale tjenester for reiseplanlegging og trafikkinformasjon. I tillegg har selskapet driftsansvar for Ruters kundesenter med mer enn 100 ansatte.

Ruters tilbud utformes gjennom en kontinuerlig prosess, der markedsdata og prognoser legges til grunn for strategier og planer som fører til tilbudsutvikling. Kontrakter inngås og følges opp, resultatene analyseres og evalueres, og ny innsikt føres tilbake til det videre strategiarbeidet. Fra undersøkelser, kundekontakt og politiske prosesser får Ruter kunnskap om hva brukere og oppdragsgivere er tilfreds med. Denne kunnskapen benyttes til å utvikle tjenestene på en kostnadseffektiv og miljøvennlig måte.

Marked ▶

Veksten i kollektivtrafikken i Oslo og Akershus fortsatte også i 2013. Den relative økningen var større enn for både befolkning og biltrafikk, med økt markedsandel som resultat. Ruter fikk 3,1 % flere reiser, som tilsvarer en økning på 9 millioner.

309 millioner kollektivreiser

Antall påstigende for T-bane, trikk, buss, båt og NSB-tog ble i alt 309 millioner i 2013. Medregnet flytogets 6 millioner reiser i Oslo og Akershus hadde kollektivtrafikken totalt 315 millioner påstigende. På en vanlig hverdag gjennomføres det nå ca. én million reiser.

75 % av Ruters reiser skjer i Oslo. Veksten i 2013 var om lag like stor i Oslo (3,1 %) som i Akershus (3,0 %). Biltrafikken økte med 0,7 % i Oslo og 0,8 % i Akershus.

Toget øker mest

Togtrafikken har hatt en vekst på over 7 % i Ruters område i 2013, og har med NSBs korrigerte datagrunnlag kommet opp i 34,5 millioner reiser. Toget har dermed 11 % av kollektivreisene i vårt område. En økning på 8,1 % i Oslo og 7,1 % i Akershus ga et gjennomsnitt på 7,3 %.

Årsakene til den store veksten i togtrafikken kan

i hovedsak knyttes til ny pris- og sonestruktur fra oktober 2011 som ga lavere pris på de lange regionale reisene, og til økt frekvens og mer bussmating til tog ved ruteendringen 2012. Omleggingen av togtilbudet med tilhørende bussendringer er en del av den nye rutemodellen for tog, som blant annet skal gi 10-minuttersrute mellom Asker og Lillestrøm.

Økt bussmating har gitt redusert vekst for busstrafikk

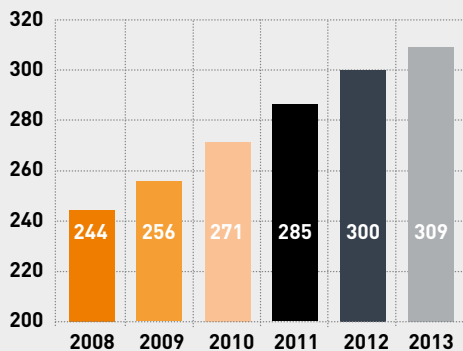
Buss har hatt en lavere vekst i 2013 enn i de foregående år. Trafikkøkningen i Oslo og Akershus var på henholdsvis 2,3 % og 1,5 %. Utviklingen for buss er en naturlig konsekvens av økt mating til tog, og dermed en ønsket utvikling og en bekrefteelse på at en har lykket med nye rutemodeller og prinsipper for linjenettet.

Fortsatt vekst på T-bane og trikk

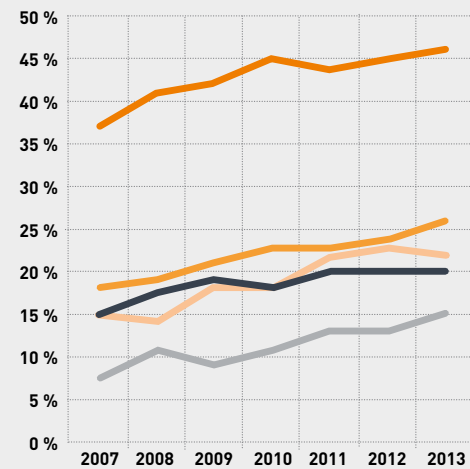
T-banen hadde 85 millioner påstigende i 2013, en økning på 3 millioner (3,3 %) fra året før. T-banen har de senere årene fått en frekvensøkning i flere trinn, og på store deler av nettet tilbys det nå åtte avganger i timen. Gjenåpning av flere stasjoner på Kolsåsbanen har også bidratt til veksten. Det er spesielt i områder med utvidet tilbud at veksten har vært høy.

Antall reiser

Ruter (mill)

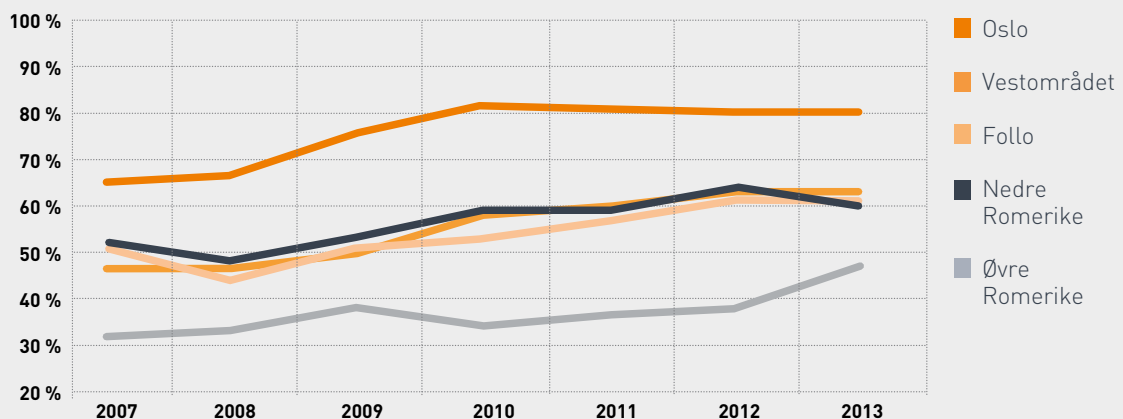


Markedsandeler i delregioner



- Oslo
- Follo
- Vestområdet
- Nedre Romerike
- Øvre Romerike

Befolkningens tilfredshet med kollektivtrafikktilbudet fordelt på delregioner



I 2013 ble det registrert en vekst på 3,2 % for trikken, som dermed kom opp i 49 millioner reisende. Denne veksten kom til tross for store tekniske problemer med innstilte avganger og mye buss for trikk. Kapasiteten i perioden fra slutten av april og frem sommerferien, hvor trikker av type SL 95 måtte tas ut av drift, var redusert. Det var ikke mulig å tilby fullgod busserstatning, og dette medførte en trafikksvikt i denne perioden på om lag 10 %. På en slik bakgrunn og i kombinasjon med en situasjon hvor tilgjengelig vognpark ikke gjør det mulig å øke tilbudet, er en samlet årlig trafikkvekst for trikken på 3,2 % et spesielt godt resultat.

Båttrafikken

Båttrafikken utgjør om lag 1,5 % av reisene i Ruters trafikkområde, med 4,4 millioner reiser.

Oslo-båtene hadde en vekst på hele 15 %, eller 200.000 flere reiser enn i 2012. En vesentlig del av denne båttrafikken er knyttet til fritidsreiser til øyene, og er derfor sterkt væravhengig. Den fine Oslosommeren i 2013 slo derfor positivt ut.

Nesoddbåten Aker brygge-Nesoddtangen, og hurtigbåtene Lysaker-Nesoddtangen og Oslo – Slemmestad, hadde i 2013 en trafikknedgang i underkant av 5 % (100 000 reiser.) En del av forklaringen er hurtigbåtaganger som må innstilles i perioder med is i Oslofjorden. Vinteren 2013 ble hurtigbåten innstilt og erstattet med buss i flere uker.

Økte markedsandeler

Oslo og Akershus hadde ved utgangen av 2013 1 210 000 innbyggere, etter en befolkningsvekst på 1,7 %. Markedsandeler er beregnet med utgangspunkt i intervjuer blant befolkningen. Kollektivtrafikkens andel av den motoriserte trafikken i 2013 var for hele Ruters område 33 %, mens den for Oslo og Akershus var på henholdsvis 46 % og 21 %.

Kollektivtrafikkens markedsandel har siden opprettelsen av Ruter vokst i alle deler av regionen. Markedsandelen i Vestområdet har fra 2007 til 2013 økt fra 15 % til 22 %, Follo fra 18 % til 26 %, Nedre Romerike fra 15 % til 20 % og i Øvre Romerike fra 7 til 15 %.

Unge og kvinner reiser mest kollektivt

Markedsandelen av reisende er høyest blant kvinner med 35 %, mens den for menn er 30 %. Ulikheten mellom kvinner og menn er størst i Oslo, med markedsandeler på henholdsvis 50 % og 41 %. Den yngre delen av befolkningen er de som har den høyeste kollektivandelen, spesielt i Oslo. Her er kollektivandelen for gruppen 15–20 år og 21–30 år på henholdsvis 80 % og 59 %.

Markedsføring

Med utgangspunkt i kundeinnsikt og i tråd med merkevarestrategien skal Ruters markedsføring møte eksisterende og potensielle kunders behov. Målet er at stadig flere og mer fornøyde kunder velger å reise kollektivt ut fra kunnskap om Ruters tilbud.

I 2013 ble det gjennomført flere kampanjer for å bygge opp under målet om flere og mer fornøyde kunder. Kampanjene som la vekt på flere avganger ved ruteendringen, miljø, reiselyst og båttilbudet på fjorden. Det ble også gjennomført lokale kampanjer i Follo og Slemmestadområdet for å informere om tilbudsforbedringer.

Periodebillett på Ruters mobilapp ble lansert i 2013, parallelt med at kupongkortet ble faset ut. Dermed har Ruter nå 100 % elektronisk billetter. Kampanjer med informasjon og praktiske råd rundt mobilbillett og reisekort pågikk gjennom hele året. Ruter ønsker flest mulig kunder over på mobilbillett. I løpet av 2013 har mobilbilletten blitt den viktigste salgskanalen for Ruter, og billett-appen står i mars 2014 for over 20 % av den samlede billettomsætningen. Daglig selges det om lag 25 000 mobilbilletter.

Ruter har funnet det nødvendig å ta nye grep i inntektssikringen for å redusere andel kunder uten gyldig billett. Det ble gjennomført en ny kampanje knyttet til billettkontrollen. Nye kontrollopplegg har avdekket at andel passasjerer uten gyldig billett er høyere enn tidligere registrert gjennomsnitt av ulike kontrollformer. Ved kampanjen ble kundene gjort oppmerksomme på økt omfang av sivil billettkontroll. Det store flertallet av kundene bekrefter ved undersøkelser at de setter pris på en slik satsing.

Ruters julehilsen i annonseform ble av Aftenposten og Kreativt Forum kåret til beste annonse i fjerde kvartal 2013.

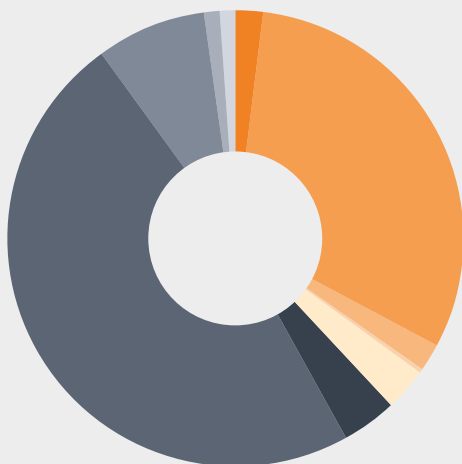
Ruter legger stadig større vekt på å nå kundene gjennom digitale media. Ruter.no har nå over 70.000 daglige besøk, over 17.000 "likes" på Facebook og over 8.000 følgere på Twitter. På YouTube ligger det 55 Ruter-videoer, som i sum har 200 000 avspillinger.

Trafikantinformasjon

Trafikantinformasjon er kollektivtrafikkens kommunikasjonsverktøy som forteller og veileder kundene om kollektivtrafikktilbudet før og under reisen. Trafikantinformasjon omfatter både fast og dynamisk informasjon, og formidles gjennom en rekke kanaler, som skilter, trykksaker, annonser, høyttalere, digitale kanaler eller ved personlig kontakt per telefon, over skranke eller om bord i kjøretøyene.

Billettinntekter

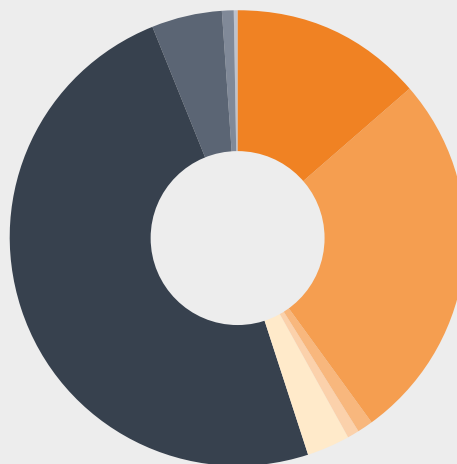
Stor bysone



Enkeltbillett, om bord	2 %
Enkeltbillett, forhåndskjøpt	31 %
Smartbillett	2 %
Kupongkort	0 %
24-timers billett	3 %
7-dagers billett	4 %
30-dagers billett	48 %
Studentbillett	8 %
365-dagers billett	1 %
Andre billettinntekter	1 %

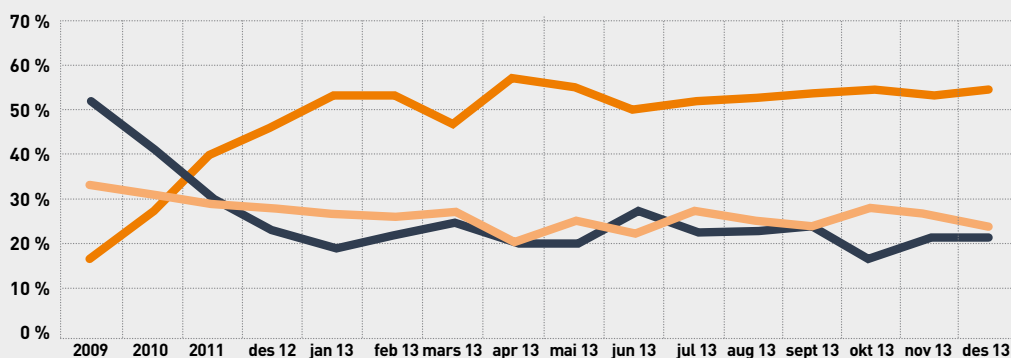
Billettinntekter

Øvrige soner



Enkeltbillett, om bord	14 %
Enkeltbillett, forhåndskjøpt	27 %
Kupongkort	1 %
24-timers billett	1 %
7-dagers billett	3 %
30-dagers billett	50 %
Studentbillett	5 %
365-dagers billett	1 %
Andre billettinntekter	0 %

Inntrykk av elektronisk billettering



- Godt inntrykk av el. billettering
- Dårlig inntrykk av el. billettering
- Verken godt eller dårlig

Nesten 200 store og små hendelser utløste en eller annen form for endringsinformasjon i 2013. Det dreier seg om alt fra enkle plakater om mindre omkjøringer eller midlertidig flytting av et stoppested, til omfattende ruteendringer med annonsekampanjer og nye utgaver av rutehefter, kart og skiltsystem.

Ruter hadde i 2013 flere større avvik i forbindelse med oppgraderinger på T-banen som krevde stengte strekninger, slik at passasjerene måtte reise med buss. Disse avvikene krevde omfattende informasjon gjennom flere kanaler og tilstedeværelse av informasjonsmedarbeidere som kunne gi kundene personlig veiledning.

Nytt trafikantinformasjons- og designprogram (TID)

I 2013 kom Ruter godt i gang med implementeringen av TID, med grunnlag i en fireårig finansiering gjennom Samferdselsdepartementets belønningsordning. Programmet er utviklet ved kundemedvirkning med sikte med en merkbart lettere tilgjengelig kollektivtrafikk for så vel faste som tilfeldige og nye reisende. Programmet blir særlig synlig på skiltflater på stasjoner og stoppesteder, og ved nye linjenummer i busstrafikken.

Arbeidet har startet på T-banen både fordi vi der har store trafikkstrømmer, og fordi vi på stoppesteder langs gater og veier er avhengig av tillatelse fra Vegdirektoratet når skilting har utforming med utgangspunkt i kollektivtrafikken fremfor veitrafikken. Etter hvert vil vi få store digitale informasjonsflater, både på stasjonene og i vognene, for eksempel i de nye trikkene. Tøyen T-banestasjon kan bli et pilotprosjekt.

Justerte priser og helelektronisk billettering

Ruters priser ble justert 1. februar 2013 i tråd med generell prisstigning. Rammene for prisendringen er via selskapets vedtekt gitt i statbudsjettets kommunale deflator.

Samtidig med prisjusteringen ble tilbudet av billetter forenklet. Salget av kupongkort stoppet 1. februar, samtidig som smartbilletten i sone 1 endret navn til en enkeltbillett med pris tilsvarende forhåndskjøpt enkeltbillett. Dette innebar utfasing av det papirbaserte billettsystemet og er en videreføring av arbeidet som startet i 2011 med innføringen av ny og forenklet pris- og sonestruktur i Oslo og Akershus.

Prisen på følgende hovedbillettslag ble endret 1. februar 2013: 24-timersbilletten økte fra 75/125/175 kr til 80/130/180 kr for henholdsvis 1, 2 og 3 eller flere soner (maksbetaling 3 soner for periodebilletter).

Prisen for 7-dagersbilletten økte fra 220/390/560 kr til 220/400/580 kr.

Den ordinære 30-dagersbilletten økte fra 620/1070/1520 kr til 630/1100/1570 kr, mens 30-dagersbilletten for barn, ungdom og honnør gikk opp fra 310/380/450/ kr til 320/390/460 kr. Studentbilletten, som følger prisutviklingen til den ordinære 30-dagersbilletten, økte fra 380/650/920 kr til 380/660/940 kr. 365-dagersbilletten, som også følger prisutviklingen på den ordinære 30-dagersbilletten, økte fra 6200/10700/15200 kr til 6300/11000/15700 kr.

Øvrige hovedbillettslag ble holdt uendret.

I løpet av perioden februar til mai 2013 ble først alt salg, og senere også all bruk av kupongkort og papirbilletter, stanset. Overgangen til elektroniske løsninger har gått svært raskt, først til reisekort og nå parallelt på Ruters billettapp. Appen ble svært godt mottatt, og hadde ved årsskiftet over 600.000 nedlastinger og 300.000 jevnlig brukere. Over 20 % av Ruters omsetning skjer over mobilappen. Omsetningen har i løpet av året steget fra ca. 5 millioner kr til 45 millioner kr per måned. Mobilappen har i løpet av 2013 utviklet seg til å bli Ruters viktigste salgskanal, og utviklingen viser at den vil styrke seg ytterligere utover i 2014. Brukertilfredsheten er høy — hele 93 %. Mobilbilletten har også høstet stor faglig anerkjennelse, og ble blant annet kåret til årets app av magasinet PC World i 2013.

Ved lanseringen av mobilbilletten var det kun kjøp av enkeltbillett som var tilgjengelig. Nå får en kjøpt alle Ruters hovedbilletter, unntatt 365-dagersbilletten, i appen. Salget av enkeltbilletter og 24-timers billetter er fortsatt klart høyest, men stadig flere bruker nå mobiltelefonen som billettberer for 30-dagersbillett.

Også som et tiltak for å redusere ombordsalget, og dermed øke reisehastighet og sikkerhet, har mobilbilletten vært vellykket. I desember 2013 var førersalget redusert til 1,7 % av billettomsætningen i bysonen. På årsbasis var andelen 2,3 %. Det er her den store forskjellen mellom by- og regiontrafikk kommer til syne i billettsalget. I regiontrafikken, hvor ombordtillegg ikke er innført, var i 2013 fortsatt 13,6 % av billettomsætningen førersalg.

Enkelt tilgjengelige mobilbilletter har bidratt til en dreining i kundens billettvalg, slik at inntektene per reise har økt i 2013, og endte over det en hadde budsjettet med. Samlede billettinntekter i 2013 ble 3 041 mill kr, som er 6,4 % høyere enn i 2012.

NYE PRISER FRA 1. FEBRUAR

Her ser du våre nye billettpriser i Oslo og Akershus. For mer informasjon, se ruter.no

Billetter	Kategori	1 sone	2 soner	3 soner	4 soner	Alle soner
Enkeltbillett	Voksne	30	50	70	90	110
	Barn ² , honnør ⁵	15	25	35	45	55
Enkeltbillett ombordkjøpt ¹	Voksne	50	70	90	110	130
	Barn ² , honnør ⁵	25	35	45	55	65
Tilleggsbillett for ekstra soner	Voksne	20	40	60	80	-
	Barn ² , honnør ⁵	10	20	30	40	-
24-timersbillett	Voksne	90	140	190	190	190
	Barn ² , honnør ⁵	45	70	95	95	95
7-dagersbillett	Voksne	230	420	610	610	610
	Barn ² , ungdom ³ , honnør ⁵	115	210	305	305	305
30-dagersbillett	Voksne	650	1 160	1 670	1 670	1 670
	Barn ² , ungdom ³	325	425	525	525	525
	Honnør ⁵	325	580	835	835	835
	Student ⁴	390	700	1 010	1 010	1 010
365-dagersbillett	Voksne	6 500	11 600	16 700	16 700	16 700
	Honnør ⁵	3 250	5 800	8 350	8 350	8 350
Rufusbillett ⁶	Gruppe	150	300	450	450	450

¹ Pris gjelder med kontant betaling ved påstigning i sone 1.

² Barn 4-15 år.

³ Ungdom 16-19 år.

⁴ Heltidsstudenter 20-29 år ved studiested som kvalifiserer til støtte gjennom Lånekassen. Gyldig studentdokumentasjon må medbringes på reisen.

⁵ Honnør 67 år eller uføretrygdet.

⁶ Gruppebillett for barnehager og skoleklasser tom. 10. klasse, inntil 15 personer, maks 2 voksne.

Alle soner:

Ved kjøp av periodebillett for 3 soner eller enkeltbillett for 5 soner kan du reise fritt i samtlige soner.

Merk spesielt:

Alle billetter kjøpt til gammel pris før 1. februar kan brukes innen 30. april 2014.



Ruter#

Utvikling ▶

Strategi og handlingsprogram

Gjeldende strategiplan K2012 og tilhørende handlingsplan H2014 ligger til grunn for Ruters utviklingsarbeid. I 2013 har vi startet forberedelsene til neste strategiplan K2016. Det er blant annet gjennomført en trendanalyse som tar for seg de overordnede trendene i samfunnet, og hvordan de vil kunne påvirke rammebetingelsene for kollektivtrafikken i fremtiden. En samfunnsanalyse skal belyse kollektivtrafikkens fotavtrykk på samfunnets økonomi og miljø. Begge disse analysene vil, sammen med Ruters opparbeidede kunnskap om dagens trafikksituasjon og funksjonaliteten i tilbudet, danne grunnlag for det neste strategidokumentet.

Ruter utarbeidet videre i 2013 en bussmateriellstrategi, som la grunnlag for økt overgang til funksjonelle krav i kontraktene våre, noe som vil gi større frihet for operatørene til å levere et best mulig tilbud ut fra de gitte økonomiske rammene og overordnede mål om markedsdekning og kundetilfredshet.

K2016 vil bli utarbeidet i dialog med medarbeidere, samarbeidspartnere og kunder, og vil finne sin form i løpet av 2014/2015. Vi vet likevel allerede nå mye om de utfordringene vi vil møte fremover.

Den gode veksten vi har hatt frem til nå, vil bli vanskelig å opprettholde de neste 10-20 årene, med mindre det gjennomføres betydelige investeringer i infrastruktur. Samtidig må driftsrammene økes reelt. Kapasiteten nærmer seg raskt kritiske grenser for både T-bane, trikk og buss. Det må investeres i T-banetunnel, trikketraseer og fremkommelighetstiltak på vei og gater for å kunne fortsette å øke tilbudet med flere avganger. Nedenfor gis en kort status for noen av de prosjektene som skal sikre fremtidig kapasitet i kollektivtrafikknettets i Oslo og Akershus.

Lørenbanen

Sporveien har ansvar for utbygging av Lørenbanen mellom Sinsen og Økern, inkludert ny stasjon på Løren. Ruter følger arbeidet gjennom en styringsgruppe. Fremdriften går etter planen, og den nye banen forventes åpnet i 2016. Da vil vi også kunne gjennomføre frekvensøkning på Østtjernbanen.

Kolsåsbanen

Oppgraderingen av Kolsåsbanen ble videreført i 2013 slik at vi kunne åpnet nye stasjoner på Haslum og Avløs. På Avløs er det etablert 170 innfartsparkeringsplasser. Det videre arbeidet med forlengelse til Kolsås går etter planen, med forventet ferdigstillelse i oktober 2014. På Kolsås



Visjon for ny Oslo S Bussterminal

planlegges det ca. 200 innfartsparkeringsplasser. Sporveien er ansvarlig for gjennomføringen av prosjektet, som Ruter følger i en styringsgruppe.

Nytt signal og sikringsanlegg

Sporveien har, på oppdrag fra Ruter, gjennomført en konseptvalgutredning (KVU) for nytt signal- og sikringsanlegg for T-banen. Det anbefales å erstatte dagens teknologi med en semi-automatisk løsning som vil legge grunnlag for tettere trafikk gjennom fellestunnelen mellom Majorstuen og Tøyen. Det anslås at kapasiteten kan øke fra dagens 28 tog i timen, til mellom 32 og 36 tog i timen. Dette vil gi nødvendig kapasitet frem til realiseringen av en ny sentrumstunnel. I tillegg vil et nytt signal- og sikringsanlegg gi bedre punktlighet og enda sikrere drift på hele T-banenettet. Dette vil gi nytte for hele det fremtidige metronettet, inkludert ny tunnel.

KVU Oslonavet

Sammen med Jernbaneverket og Statens vegvesen fikk Ruter i 2013 i oppdrag å utrede fremtidig kollektiv transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo. Sentralt i arbeidet ligger vurderingen av mulige tunneløsninger for T-bane og tog for å styrke kapasiteten i navet i Osloregionens trafikk. KVU Oslonavet skal ferdigstilles våren 2015.

Utvikling av Oslo S knutepunkt med bussterminal

Ruter har, sammen med KLP Eiendom, Rom Eiendom og Oslo kommune ved plan- og bygningsetaten, utarbeidet et felles planprogram for utvikling av kollektivtrafikkknutepunktet Oslo S. Ruters forslag til bussterminal over sporområdene som anbefalt gjennom utarbeidet KVU, inngår i tiltaksbeskrivelsen. Forslaget inkluderer et plan for fotgjengertrafikk over sporområdene, med mulighet for publikumsarealer og letter orienterbarhet for alle reisende ved Oslo S. Ruter arbeider videre med detaljerte plantegninger samt utredning av vesentlige forhold for realisering av tiltaket, som grunnforhold, tekniske løsninger og konsekvenser i anleggsfasen. Finansieringsmodellen må også avklares.

Trikkeprogram – nye trikker på oppgraderte spor

Ruter gjennomførte i 2013 en KVU for anskaffelse av nye trikker, som deretter gjennomgikk kvalitets-sikring (KS1). Hovedanbefalingene i utredningene er å erstatte hele trikkeparken med materiell som er mest mulig standard, etter at dagens skinngang er oppgradert for å ta i mot nye trikker. Det ble anbefalt å organisere den videre anskaffelsesprosessen i et samlet program som sikrer fremdrift i oppgradering av trikkeinfrastrukturen, og tar høyde for sentrale grensesnitt mellom infrastruktur og materiell, slik at man kan legge grunnlag for



Skisser for byutvikling knyttet til planlegging av Fornebubanen mellom Lysaker og Skøyen

en samlet sett god kundeløsning. Ruter blir bedt om å lede dette arbeidet i nært samarbeid med Bymiljøetaten i Oslo kommune, Sporveien og Oslo vognselskap. Det anbefales at infrastrukturen oppgraderes over en femårsperiode, og at første nye trikk settes i trafikk i 2018. Samtidig arbeider Ruter videre med planlegging av nye trikketraseer, som Fjordtrikken og trikk til Tonsenhagen.

Fornebubanen

Det er vedtatt at Fornebu skal betjenes med en T-bane-/metroløsning med trase via Lysaker, Vækerø og Skøyen til Majorstuen. Ruter har i 2013 arbeidet videre med detaljregulering av strekningen i Bærum kommune, mens planprogram for strekningen i Oslo kommune er ferdigstilt. Plan- og bygningsetaten i Oslo har, sammen med Ruter, fått utarbeidet tre mulighetsstudier for utvikling av arealene langs banen mellom Skøyen og Lysaker. Ruter går videre med reguleringsplanarbeidet, og samarbeider med Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og Bærum kommune om å legge grunnlag for fullfinansiering av banen gjennom kostnadsdeling mellom private og offentlige aktører. Det legges til grunn at staten vil bidra med minst 50 % av infrastrukturkostnadene.

Kraftfulle fremkommelighetstiltak

I 2013 besluttet byrådet i Oslo å realisere 100 kraftfulle fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikken. Den første Kraftpakke 1, består av 17 tiltak og fikk sin oppstart høsten 2013. Følgende tiltak ble gjennomført: Nye kollektivfelt i Uelandsgate og Tøyenbekken, tilfartskontroll ved Frogner plass og kampanje for av- og påstigning. Andre sentrale tiltak som ble forberedt for gjennomføring, var å fjerne gateparkering i viktige trikkogater som Thereses gate. Dette prøveprosjektet ble tatt videre for realisering og utvikling i 2014, i samarbeid med lokale krefter blant beboere og næringsaktører. I tillegg ble det arbeidet med Kraftpakke 2 for å realisere videre tiltak for å styrke fremkommeligheten for de tyngste busslinjene i Oslo.

Trafikkplan vest

Ruter arbeidet i 2013 videre med en trafikkplan for Vestområdet i samarbeid med Asker og Bærum kommuner, og aktuelle interessenter for øvrig. Trafikkplanen skal være en ramme for kommende ruteendringer, best mulig tilpasset nåværende og fremtidige kunders ønsker og behov.



Rutetilbud ▶

Oppfølging av hovedruteendringen i desember 2012

Ruters trafikktilbud utvikles løpende ved mindre tilpasninger, mens de større endringene søkes begrenset til to, og helst én gang i året. Endringer med utgangspunkt i budsjettammer fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune er et sentralt grunnlag. Et annet er endringer som best kombineres med nye anbudsrunder i busstrafikken. Samordning med NSB, som har internasjonale bindinger mht. tidspunkt i juni og desember, er også et vesentlig hensyn.

Regionens trafikktilbud ble i en del områder vesentlig endret ved den store omleggingen 12.12.2012, med det vesentlige av virkningen i 2013. Det ble da gjennomført netto tilbudsforbedringer for 50 mill. kr på buss og T-bane, samtidig som NSB styrket tilbudet mellom Drammen/Asker og Lillestrøm/Eidsvoll/Dal/Kongsvinger. Økt frekvens og kapasitet på toget ga grunnlag for omlegging av en del busslinjer til mating til tog, mens frigjort busskapasitet ble brukt til å styrke frekvensen lokalt. Samlet sett fikk vi et mer attraktivt og effektivt nettverk, som en del av grunnlaget for flere og mer fornøyde kunder.

I forberedelsesfasen var det fokus på vestre Bærum og Øvre Romerike, utløst av protester fra noen av dem som fikk et endret busstilbud, for eksempel

ved å måtte ta en omstigning i stedet for å reise direkte. Erfaringene viste imidlertid at resepten var god. Vi opplevde økt trafikkvekst, til dels betydelig i Bærum, og økt markedsandel og befolkningstilfredshet både i Vestområdet og på Øvre Romerike.

Bedre busstilbud og T-bane til Avløs

I 2013 ble de større endringene gjennomført 15.12.2013, og vil følgelig først få større virkninger i 2014 og senere. Brutto kostnadsøkning var 47 mill. kr, fordelt med 2 mill. kr på T-banen, 15 mill. kr på bybuss og 30 mill. kr på regionbuss. For trikken setter tilgjengelig vognpark foreløpig en grense for mulige frekvens- og kapasitetsøkninger. Oppgraderingen av Kolsåsbanen var i desember 2013 kommet så langt at vi kunne gjenåpne strekningen fra Gjøannes til Avløs, inkludert Haslum stasjon.

For bybussene var det justeringer på vel 20 linjer, blant annet for å få bedre punktlighet. Enkelte justeringer ble for øvrig gjennomført i august eller oktober. Nattlinjer fikk leddbuss. Frekvensøkninger ble innført på linjene 20 Skøyen-Galgeberg, 21 Aker brygge-Helsfyr, 28 Fornebu-Helsfyr, 31 (Snarøya-) Fornebu-Grorud og 37 Nydalen-Helsfyr. Allerede tett trafikkerte bybusslinjer ble dermed ytterligere styrket. Særlig til og fra Fornebu er det en

utfordring å gi et godt nok busstilbud, mye fordi trafikkbildet er slik at det lett blir «klumping», det vil si bussene kommer i følge og vi får ikke full nytte av en gjennomsnittlig høy frekvens og kapasitet.

For regionbussene var det etter de store endringene i 2012 primært aktuelt å gjennomføre justeringer, som likevel i sum ga en betydelig kapasitetsøkning. Sammen med virkningene av endringene i desember 2012 økte antall avganger på regionbussene med nesten 12 %, og antall plass-kilometer med 6 %. Dette uttrykker tydelig at vi ved mer mating har fått flere avganger med noe kortere linjelengde, og at det har vært en netto produksjonsøkning ved siden av omleggingen. I Vestområdet fikk linjene 731 (Sandvika-Bekkestua) og 751 (Sandvika-Sykehusene-Rud) økt frekvens.

I Follo ble det åpnet en ny tverrgående linje mellom Nesodden og Vinterbro med omstigningsmulighet i retning Ski, Drøbak og Oslo. To nye servicelinjer ble opprettet i Vestby. Linjene 501 (Oslo-Enebakk-Lillestrøm), 542 (Oslo-Drøbak), 921 (Vestby-Hvitsten) og 932 (Sonsveien-Son) fikk flere avganger.

På Nedre Romerike ble det flere avganger på linjene 301 (Oslo-Nittedal), 321 (Oslo-Olavsgaard-Lillestrøm) og 401/411/412/415/418 (Oslo-Lørenskog/Rælingen/Skedsmo). Linjene 401 og 411 ble åpnet for lokal trafikk i Oslo. Dessuten ble det gjennomført en rekke mindre tilpasninger.

På Øvre Romerike ble det gjennomført justeringer. Linje 836 (Årnes-Auli-Rånåsfoss) fikk flere avganger med mating til tog.

Seks ulykker med i alt 4 omkomne

Det var seks alvorlige ulykker knyttet til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus i 2013, med i alt fire døde og fire alvorlig skadet.

I juli ble en passasjer påkjørt av T-banen og døde etter å ha falt mellom T-banetoget og perrongen på Høyenhall stasjon. Politiet har avsluttet etterforskningen og konkludert med at det var en ulykke hvor ingen kan klandres.

Søndag 15. desember inntraff to tragiske bussulykker. Like over midnatt kjørte en buss fra Unibuss av veien på Rommen i rutetrafikk mellom Oslo og Lillestrøm. Sjåføren og én passasjer mistet livet, mens én ble alvorlig skadet.

Om kvelden samme dag kjørte en buss fra Nobina av veien ovenfor Carl Berners plass, gjennom en park og stoppet mot en murvegg på en parkeringsplass. Bussen var da tom for passasjerer.



Én person ble truffet og omkom, mens tre ble skadet, inkludert bussføreren.

Årsakene til ulykkene er ennå ikke endelig avklart.

Buss for bane

Det ble i 2013 kjørt buss for bane i lengre perioder på grunn av anleggsarbeider, først på Lambertseterbanen og senere på Grorudbanen. Opplegget på Lambertseterbanen ble med rette kritisert for informasjon- og kapasitetssvikt. En gjennomgang har medført en endret arbeidsdeling mellom Sporveien og Ruter i slike situasjoner, også nedfelt i den nye rammeavtalen som ble inngått 14.2.2014. Busserstatningen for Grorudbanen virket langt bedre, med tilsvarende færre kunder som ga uttrykk for misnøye.

Kjørekontrakter og prisavtaler ►

Ruter gjør årlige innkjøp for rundt 5 milliarder kroner. Kontrakter og avtaler inngås gjennom konkurranser og direkte kjøp. Prosessen for inngåelse av kontrakter og avtaler er regulert ut fra lover, forskrifter og internt regelverk.

Dagens busskontrakter er konkurranseutsatt. Ruters kontrakter er bruttokontrakter. Dette innebærer at kontraktene godtgjøres for gjennomført produksjon og kapitalkostnader på materiell. I tillegg er det knyttet kvalitetsincitament på inntil 8 % av kontraktens verdi.

I 2013 var det oppstart for ny kontrakt for område Vestre Aker, en kontrakt som er inngått med Nettbuss med en årlig kontraktssum på MNOK 33. Ny kontrakt for område Oslo nord-øst ble inngått med Norgesbuss, med en årlig kontraktssum på MNOK 10. Kontrakten starter opp oktober 2014.

Kontrakter for drift av T-bane og trikk er ikke konkurranseutsatt. Sporveien tildeles disse kontraktene direkte. I løpet av 2013 har Ruter i samarbeid med Sporveien utarbeidet en målbasert avtalemodell, som gjelder fra og med 2014. Avtalen inkluderer infrastrukturen og bygger på felles mål, suksessfaktorer og styringsindikatorer, som skal følges opp systematisk.

Ruter inngår også avtaler om billettsamarbeid, for å tilby kundene en kollektiv reisemulighet i områder hvor vi ikke har etablert et eget tilbud. Når det finnes et eksisterende, alternativt tilbud, anses et slikt parallelt tilbud i disse tilfellene som svært økonomisk ufordelaktig. I disse områdene inngås det avtaler om bruk av Ruters priser og billetter med operatører som allerede har busslinjer som kan benyttes.

BUSSKONTRAKTER					
GEOGRAFISK OMRÅDE	OPERATØR	ÅRLIG KON- TRAKTSSUM	KONTRAKTSPERIODE		ANTALL ÅR
BYBUSS		MNOK 2013	START	SLUTT	
Groruddalen	Unibuss	108,0	02.10.05	05.10.14	0
Østensjø	Norgesbuss	149,0	20.08.06	19.08.15	0
Sentrum	Unibuss	258,0	01.04.08	01.04.16	1
Linje 25	Unibuss	48,0	01.04.08	01.04.16	1
Oslo syd	Unibuss	207,0	02.10.11	02.10.18	3
Oslo Vest	Nobina	214,0	07.10.12	07.10.19	3
Vestre Aker	Nettbuss	33,0	07.10.13	30.06.19	2
Oslo nord-øst	Norgesbuss	103,0	06.10.14	12.12.20	3
REGIONBUSS					
Nittedal	Nettbuss	48,0	01.07.06	30.06.16	0
Nesodden/Frogn -skolekjøring	Norgesbuss	2,0	01.07.06	20.06.15	1
Follo (Drøbak)	Norgesbuss	87,6	01.07.05	20.06.15	0
Follo (Ski & Vestby)	Nobina	57,6	01.07.05	20.06.15	0
Follo (Nesodden)	Nobina	43,1	20.06.15	20.06.15	1
Eidsvoll/Hurdal	Nettbuss	56,2	01.07.09	30.06.16	3
Nes (Ullensaker)	Nettbuss	34,7	01.07.09	30.06.16	3
Nannestad/Gjerdrum/ Skedsmo	Unibuss	78,0	01.07.09	30.06.16	3
Aurskog-Høland/Trøkstad	Nettbuss	62,7	01.07.09	30.06.16	3
Skedsmo/ Lørenskog/ Sørumsund/Fet/Rælingen	Unibuss	252,1	01.07.09	30.06.16	3
Enebakk//Rælingen/Ski	Nobina	42,6	01.07.09	30.06.16	3
Lommedalen	Nettbuss	71,0	01.07.10	30.06.17	3
Bærum vest/Skui	Norgesbuss	69,0	01.07.10	30.06.17	3
Asker og Hurum	Norgesbuss	105,1	01.07.10	30.06.17	3
Bærum øst	Norgesbuss	83,7	06.02.11	30.06.17	3

KONTRAKTER FOR T-BANE OG TRIKK					
GEOGRAFISK OMRÅDE	OPERATØR	ÅRLIG KON- TRAKTSSUM	KONTRAKTSPERIODE		ANTALL ÅR
		MNOK 2013	START	SLUTT	
Oslo T-banenettet	Sporveien T-banen	969,1	01.01.13	31.12.13	0
Oslo trikkenettet	Sporveien Trikken	605	01.01.13	31.12.13	0

BÅTKONTRAKTER					
GEOGRAFISK OMRÅDE	OPERATØR	ÅRLIG KONTRAKTSSUM	KONTRAKTSPERIODE		ANTALL ÅR
		MNOK 2013	START	SLUTT	
Oslo – Nesodden – Lysaker – Nesoddens vestsida	Norled	118,0	01.07.2009	30.06.2024	5 + 5
Oslo – Vollen – Slemmestad (linje 256)	Norled		01.07.2009	30.06.2019	5 + 5 + 5
Øyene i Oslos havnebasseng	Oslo fergene	29,8	01.03.2014	28.02.2018	3

BILLETTKONTRAKTER					
GEOGRAFISK OMRÅDE	OPERATØR	ÅRLIG KONTRAKTSSUM	KONTRAKTSPERIODE		ANTALL ÅR
		MNOK 2013	START	SLUTT	
Timeekspresen: Kongsvinger - Oslo, linje 2	Nettbuss Øst AS	3,8	01.10.11	01.06.2012 midlertidig utvidet	N/A
Timeekspresen Gjøvik- Gardemoen- Oslo, linje 15	Nettbuss Øst AS	1,5	01.10.11	01.06.2012 midlertidig utvidet	N/A
Timeekspresen Årnes - Jessheim - Rød - Gardemoen, linje 838	Nettbuss Øst AS	9,4	01.10.11	01.06.2012 midlertidig utvidet	N/A
Timeekspresen Mysen-Oslo, linje 9	Nettbuss Øsfold AS	0,7	01.10.11	01.06.2012 midlertidig utvidet	N/A
Timeekspresen Hønefoss- Oslo, linje 4	Nettbuss Sør AS	0,1	01.10.11	01.06.2012 midlertidig utvidet	N/A
Flybussen Oslo - Gardermoen (OSL)	Norgesbuss AS Avtalen inneholder også en gjensidig overgangrett: Gratis til Oslo/ Akershus, mot rabatt til OSL. Ikke kapitalisert.	2,7	01.06.13	Pågående med 3 mnd	N/A
Brakar linje 71 og 81-86	Nettbuss Sør AS	5,3	01.01.13	Pågående med 12 mnd	N/A



Kundetilfredshet og kvalitet ►

Markedsinformasjon

Omdømme- og tilfredshetsdata hentes fra Ruters markedsinformasjonssystem (MIS), som er basert på regelmessige telefonintervjuer blant befolkningen i Oslo og Akershus. I 2013 ble det foretatt 6000 telefonintervjuer. Det gjennomføres også personlige intervjuer, i 2013 i alt 40.000, med reisende om bord på transportmidlene. Tilfredshets- og omdømmetallene angir prosentandelen av de spurte som svarer «ganske godt» eller «svært godt» på spørsmål som «Hvor tilfreds er du med kollektivtrafikken der du bor?» eller «Hvilket generelt inntrykk har du av Ruter?»

Brukere av kollektivtrafikken har aldri vært mer fornøyd

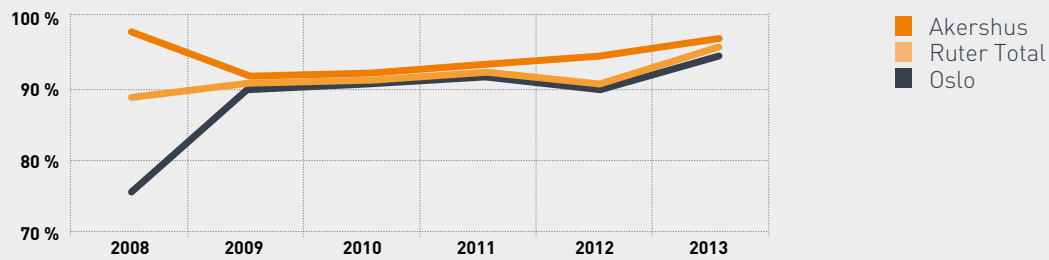
Intervjuer blant kollektivtrafikkens brukere om bord på transportmidlene viser en positiv utvikling på kundetilfredsheten. På spørsmålet «Alt i alt, hvor fornøyd er du med siste reise?» svarte hele 95 % av de reisende at de var fornøyd med siste reise. Kundetilfredsheten er høy i både Oslo og Akershus, med resultater på henholdsvis 94 % og 97 %. Etter en liten nedgang i kundetilfredsheten i 2012 har resultatet forbedret seg for alle driftsarter. Mest positiv utvikling har vi hatt på T-banen hvor kundetilfredsheten nå er på 96 %, en økning på 5 prosentpoeng fra fjoråret. Vi ser en tydelig effekt av

satsingen på T-banens tilbud de siste årene med nytt materiell, utvidet tilbud og økt frekvens. Den største økningen i kundetilfredshet på T-banen er på linje 2 og 5. Dette er linjer som har fått økt sin frekvens fra 4 avganger i timen til 8 avganger i deler av døgnet. I tillegg har en hatt utvidet tilbud ved gjenåpning av stasjoner på Kolsåsbanen. Nytt materiell har også bidratt til en mer driftssikker T-bane med forbedret punktlighet og regularitet. Dette blir også positivt mottatt blant de reisende.

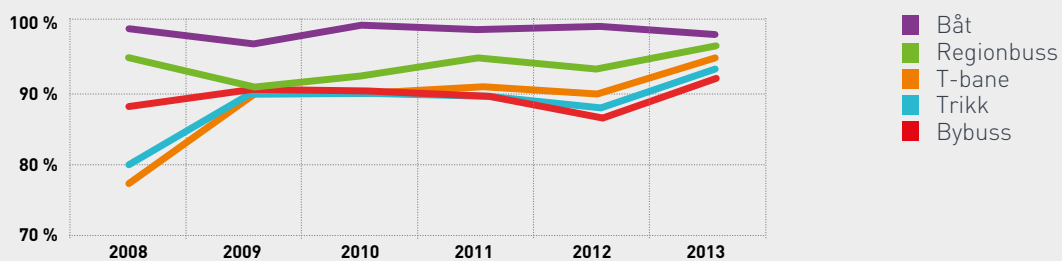
Trikken hadde store tekniske problemer i 2013, og fra slutten av april og frem til sommerferien måtte trikker av typen SL95 tas ut av drift en periode. Fullgod busserstatning kunne ikke skaffes, og dette medførte en trafikksvikt i denne perioden. Trikken har også hatt en stor trafikkvekst de siste årene uten at en har hatt muligheter til å øke kapasiteten, og det fører til at det stadig blir trangere om bord. Gjennomsnittlig økte kapasitetsutnyttelsen til 28 % i 2013. Et resultat som er svært høyt i nordisk og europeisk sammenheng. Med bakgrunn i denne situasjonen er det imponerende med et resultat der 93 % sier de er fornøyd med sin siste reise.

Det er blant de reisende på båtsambandet Oslo – Nesodden kundetilfredsheten er høyest, hele 99 %. Regionbussene ligger også høyt, med 97 %,

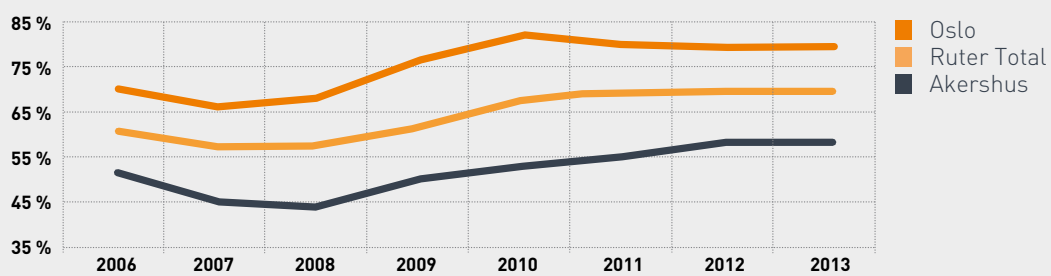
Kundetilfredshet



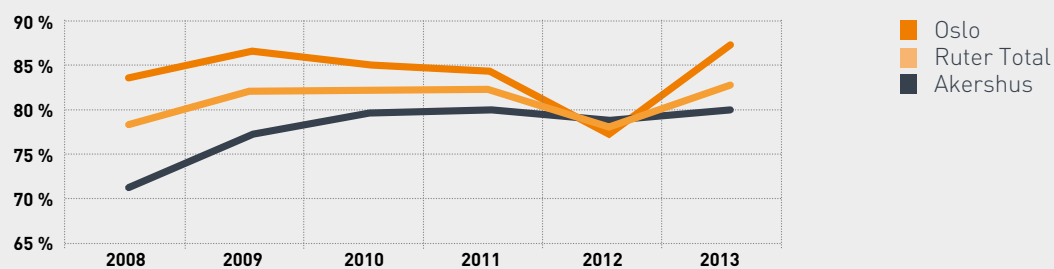
Kundetilfredshet driftsart



Befolkningens tilfredshet



Ruters omdømme



to prosentpoeng høyere enn fjoråret. Bybussens resultat bedret seg også i 2013, og resultatet er nå tilbake på over 90 %. Resultatet på 92 % er en forbedring på fire prosentpoeng sammenlignet med fjoråret.

Befolkningens tilfredshet med tilbudet viser stabile resultater med et stort potensiale i Akershus

70 % av befolkningen i Ruters område er tilfreds med kollektivtilbudet i Ruter. Befolkningen i Oslo er mest fornøyd, med et resultat på 80 %. Resultatene i Akershus på 58 %, viser at det fortsatt er stort potensial for utvikling av tilbudet og ytterligere økning av markedsandeler ved at flere reiser kollektivt i denne delen av Ruters område. De som benytter kollektivtilbudet til fritidsreiser og skolereiser, er de som er mest fornøyd med kollektivtilbudet, henholdsvis 76 % og 74 %. Blant de kollektivreisende er det de som reiser mest med trikk som er mest fornøyd med tilbudet, hele 81 % av de trikkereisende sier de er fornøyd.

Befolkningen er mest fornøyd med antall avganger, 72 % av befolkningen er tilfreds med dette kvalitets-elementet. Dette kvalitets-elementet har også hatt en positiv utvikling siden 2007, hvor tilfredsheten var 64 %. Antall avganger er det viktigste kvalitets-elementet for de som benytter kollektivtrafikken. Det er derfor viktig for Ruter å levere på dette området. Det gjelder både for å øke antall nye reisende, men også for å kunne beholde de som allerede har valgt å reise kollektivt. Trafikkutviklingen de siste årene har vært stor, og større enn kapasitetsutvidelsen. En kan anta at dette er hovedforklaringen til nedgang i resultatene for kvalitets-elementene sitteplass og komfort ved reisen, sammenlignet med 2012. Resultatene i 2013 for disse kvalitets-elementene ble på henholdsvis 65 % og 71 % et resultat som ligger på samme nivå som i 2007.

Ruters omdømme er tilbake på samme nivå som i 2011

Ruters omdømme ble svekket i 2012, en nedgang som en hadde blant befolkningen i Oslo, knyttet til korrupsjonssaken i bussnæringen, trengsel om bord og billettssystemet. Gjennom 2013 bedret resultatet seg gradvis i Oslo, og er nå tilbake på samme nivå som i perioden 2009 – 2011. Ruters omdømme i Akershus har holdt seg stabilt de siste fire årene.

BEST Benchmarking

Benchmarking in European Service of public Transport (BEST) er et samarbeid med utgangspunkt i de nordiske hovedstadsselskapene, som enkelte år også inkluderer andre europeiske storbyområder. I 2013 var det kun de nordiske hovedstadsselskapene som var aktive deltakere. Vi arbeider med å få flere

byer til å delta i 2014. Bergen er ny deltaker i 2014 og vi ønsker å få inn minst én annen europeisk storby i undersøkelsen igjen. BEST gir Ruter mulighet til å se hvor vi er og lære av andres erfaringer for å forbedre egne resultater. I 2013 endret man undersøkelsesmetode fra telefonintervju til webintervju. En endring som er i tråd med trenden for gjennomføring av denne type undersøkelse. Endringen gjør at historiske resultater ikke er sammenlignbare på samme måte som tidligere.

Resultatene viser at befolkningens tilfredshet ikke er høyest i vårt område i Norden. Tilfredsheten i vårt område ble målt til 59 % i 2013. Helsingfors er den byen som hvert år oppnår de beste resultatene og fikk et resultat på 78 % i 2013. De andre to hovedstadsområdene Stockholm og København fikk resultater på henholdsvis 70 % og 52 %. BEST undersøkelsen undersøker en rekke kvalitetselementer i tillegg til totaltilfredshet. Kvalitetselementer der Oslo oppnår best tilfredshet blant de nordiske hovedstedene er informasjon, trygghet/sikkerhet og lojalitet/sosial image. Det elementet Oslo kommer dårligst ut på, er komfort - spørsmål knyttet til om det er komfortabelt å reise kollektivt. Oslo er den byen med høyest kapasitetsutnyttelse, og en kan anta opplevelsen av fulle transportmidler og trengsel om bord er høyere i Oslo enn i de andre hovedstadsområdene.

Kundehenvendelser

I 2013 ble det registrert 65.000 skriftlige henvendelser. Dette er en dobling fra 2012. Om lag 1/3 av disse er knyttet til at skriftlige henvendelser fra tidligere Trafikanten (nå Ruters Kundesenter på Jernbanetorget) nå inngår i tallgrunnet. Resterende økning knyttet til henvendelser rundt billett-systemet, billetter/priser og billettkontroll. At alle Ruters billetter nå er elektroniske, samt innføring av mobilbillett og økt satsing på billettkontroll, har ført til flere henvendelser. Kundehenvendelser med refusjonskrav i henhold til reisegarantien hadde en økning på 40 % i 2013 sammenlignet med året før. T-banen står for 60 % av refusjonskravene og er knyttet til driftsstans. Driftsstans på T-banen berører mange passasjerer på en gang og generer derfor også mange refusjonskrav. Det ble utbetalt 9.000 refusjonskrav i 2013.

Regularitet og innstilte avganger

For T-bane, buss og trikk blir godt over 99 % av planlagte avganger kjørt, for båt like under 99 %. Selv om innstilte avganger utgjør få promille, kan likevel konsekvensene for publikum bli store. Eksempelvis vil en regularitet for T-banen på 99,66 % bety nærmere 1000 innstilte avganger, noe som i gjennomsnitt berører 300 passasjerer per avgang og 900 passasjerer på en vanlig dag.

Trikken har størst utfordringer med regularitet med 99,33 % og 2591 innstilte avganger. Regularitetstutfordringene for trikken er i hovedsak knyttet til tilgjengelighet til trikker. Dagens trikker har tekniske utfordringer og begrenset kapasitet. Selv om en ser bedring i regulariteten fra 2012 til 2013, kan det være vanskelig å oppnå en ytterligere betydelig bedring i regulariteten for trikken 2014. Hovedårsaken til dette er økt behov for trikker ved kjøring til Bekkestua, samt ingen fornyelse eller utvidelse av trikkeparken i 2014. Variasjonene knyttet til regularitet for båt har sammenheng med isforhold i fjorden. Hurtigbåtene kan ikke kjøre på islagt fjord. Isforholdene i 2013 førte til 300 innstilte avganger på fjorden i løpet av vintermånedene.

Punktlighet: 1 av 2 trikker og bybuss er ikke i rute i rushtiden

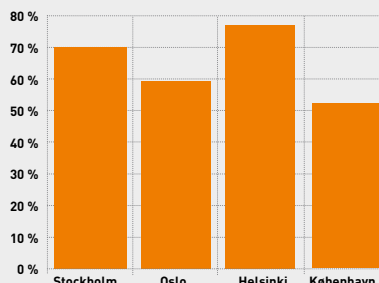
Data for punktlighet som Ruter foreløpig kan operere med, angir andel avganger som er i rute (mindre enn 3 minutter forsinket) ved passering Jernbanetorget i rushtiden. Det gis dermed ingen totaloversikt over punktligheten i kollektivtrafikken, men fokus på det travleste sentrumsområdet i det travleste tidsrommet. Punktlighetstallene dekker T-banen, trikken og et utvalg av bybuslinjene.

T-banen kan vise til den høyeste punktligheten med et resultat på 82 %, et resultat på samme nivå som fjoråret. T-banens forutsetninger til god punktlighet gjennom egen kjøreveg og ny vognpark gjør at nivået på T-banen er betydelig bedre enn for bybussene og trikkene som har vanskelig fremkommelighet og trafikkavvikling.

Men en kan se at punktligheten for både bybussene og trikkene er forbedret i 2013 sammenlignet med 2012. Punktligheten for bybussene økte fra 50 % i 2012 til 56 % 2013, mens den for trikkene økte fra 32 % til 44 %. Selv med denne forbedringen har en fortsatt store utfordringer når kun 1 av 2 avganger på trikk eller bybuss er i rute. Utfordringer er knyttet til nedslitte trikker, vognmangel, innstilte avganger, anleggsarbeider og dårlig fremkommelighet i vegnettet.

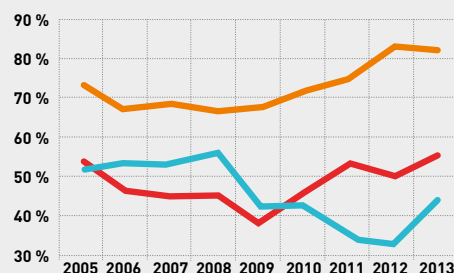
Befolkningens tilfredshet i Norden

BEST



Punktlighet rushtid

Jernbanetorget

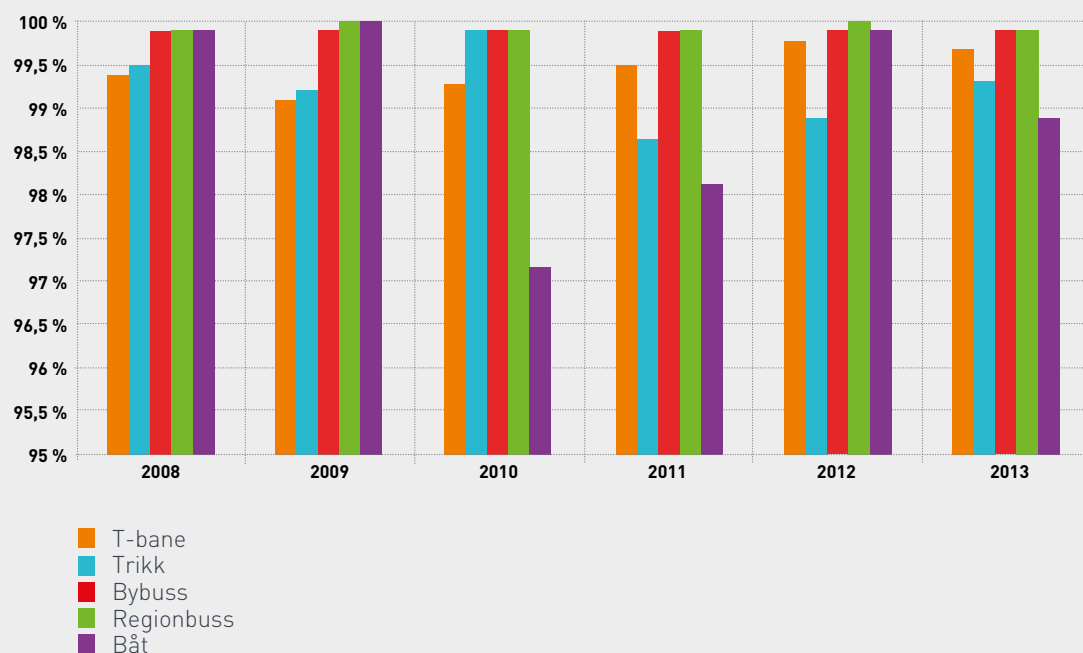


■ T-bane
■ Bybuss
■ Trikk



Regularitet

(kjørte avganger av planlagte)



KVALITETSASPEKT	STOCKHOLM	OSLO	HELSINKI	KØBENHAVN
Total tilfredshet	70	59	78	52
Kollektivtilbudet	68	65	74	63
Punktlighet	54	61	78	65
Informasjon	50	54	54	50
Personalets opptreden	60	66	61	69
Trygghet og sikkerhet	69	78	77	75
Komfort	61	59	68	62
Omdømme	86	90	90	74
Verdi for pengene	30	31	53	21
Lojalitet	57	61	77	43



Kommunikasjon ►

Ruter er viktig for innbyggerne i Oslo og Akershus. Forventningene er høye, og terskelen for kritikk er lav når forventningene ikke innfris. Tilbakemeldinger kommer da enten direkte til Ruter, via sosiale medier eller i pressen.

Ruters kommunikasjonsarbeid omfatter presse- og mediehåndtering, PR-aktiviteter, krisehåndtering, intern rådgivning og intern kommunikasjon. Mediehåndtering har hovedprioritet, og ambisjonen er høy servicegrad og oppfølging av alle redaksjoner, både lokale, regionale og nasjonale medier.

I 2013 var det over 4000 medieomtaler av Ruter. Dette var 58 % mer enn året før og 156 % mer enn i 2011.

Antall oppslag varierer sterkt gjennom året, med mai og september som topper i 2013. Billettsalg, billettkontroll, tekniske trikkeproblemer, ruteendringer og stasjonsåpninger er eksempler på saker som fikk ekstra mye oppmerksomhet.

Andel saker med negativ vinkling er redusert med en tredel til ca. 20 %. Antall egeninitierte saker har økt fra 232 i 2011 via 454 i 2012 til 564 i 2013. Stor økning i sum omtaler gjør likevel at andelen synker noe.

I saker med kundeperspektiv handler det ofte om forventninger til lokale rutetilbud, billettsystem og om bussen kommer når den skal - de tingene som påvirker kundenes daglige reiseopplevelser.

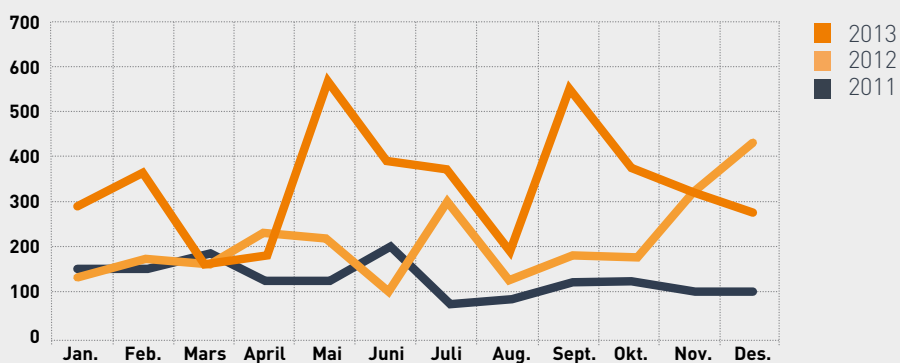
Sett i nasjonale og lokale politikeres perspektiv er det fokus på for eksempel forventningene til trafikkvekst, miljøtiltak og Ruter som kompetanseorgan for kollektivtrafikk som er viktigst.

Omdømmesakene er ofte rettet mot myndigheter, for eksempel når det gjelder økonomiske rammer for kollektivtrafikken generelt, og for Ruter spesielt. Eksempler på omdømmesaker i 2013 er debatten rundt Fornebubanen, utspill om å gi Ruter ansvar for lokalt kjøp av lokale togtjenester, korrupsjons-saken, og spørsmålet om å fornye hele trikkeparken.

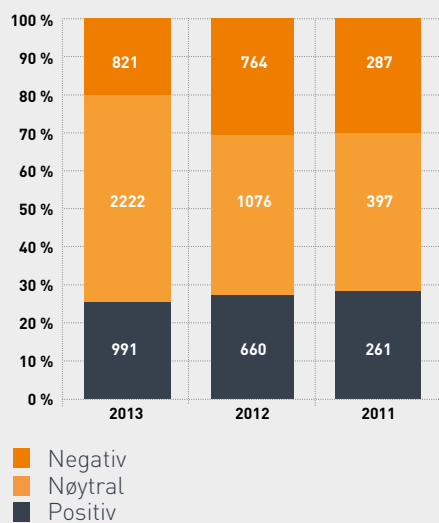
Sosiale medier blir en stadig viktigere kommunikasjonskanal. De brukes mye av folk på farten, og avspeiler kundenes opplevelser med kollektivtrafikken. Gjennomsnittlig nevnes Ruter daglig i omtrent 50 ytringer på sosiale medier. Digitale kanaler brukes også aktivt i Ruters informasjon, markedsføring, salg og service.

Medieoppslag

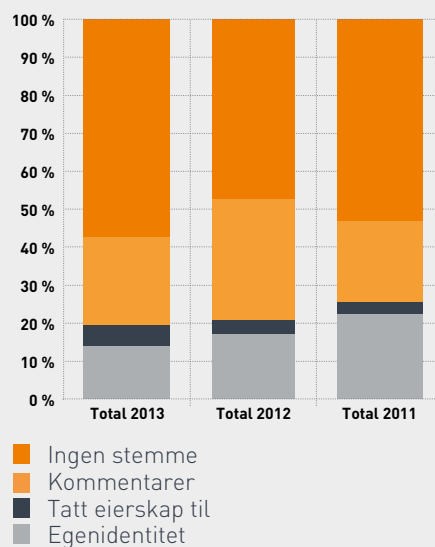
Antall



Saksvinkling



Eierskap





Siden 2007 er utslippene per personkilometer redusert med 40 % for CO₂ og 75 % for NO_x



Miljø

Optimal miljøstandard sikres ved målrettet avveining mellom midler til redusert utslippsnivå og økt trafikktilbud.

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har høye miljøambisjoner og ser på Ruter som et viktig redskap i dette arbeidet.

Både Oslo og Akershus står bak målet om at kollektivtrafikken skal ta det vesentlige av motorisert trafikkvekst og de er pådrivere i arbeidet med å få ut bruk av fossil energi. Oslo kommune har også vært pådriver i arbeidet med å få trikk og T-bane til å benytte strøm med opprinnelsesgaranti, for å sikre at det benyttes 100 % fornybar energi.

Ruters viktigste miljømål er således å ta det vesentlige av den motoriserte trafikkveksten. En overgang fra bil til kollektivtrafikk gir bedre miljø og klima. Innenfor denne rammen må produksjonen skje på en miljøgunstig måte.

I 2013 har Ruter arbeidet videre med en revidert miljøstrategi som er lagt frem for foreløpige drøftinger med representanter for Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og interesserte fagmiljøer. Vi legger vekt på å få en godt fundert belysning av en del av de dilemmaene og avveiningene som er nødvendige for å få en miljømessig optimal bruk av tilgjengelige ressurser. Avveiningene gjelder blant annet:

- Kvaliteter og omfang i trafikktilbudet for å øke attraktiviteten og overgangen fra bilbruk.
- Miljøkonsekvenser i driftsfasen og ved vugge-til-grav-betraktninger.
- Energieffektivitet.
- Miljøkonsekvenser med fokus på det globale og karbonnøytralitet kontra det lokale og NOx- og partikkelutslipp.
- Hvilket tempo vi kan legge til grunn med hensyn til tilgjengelighet av ny teknologi, som batteribusser med hurtiglading.
- Omdømmekonsekvenser ved alternative grader av miljøatsing.

Bussmaterieillstrategi

Miljøaspektene er også en viktig del av den bussmaterieillstrategien som Ruter la frem i februar 2014 (Ruterrapport 2014:2). Et sentralt poeng er å komme frem til en riktig fornyelse av bussparken gjennom anbudsrundene, slik at vi på en optimal måte når de miljømålene som er satt opp, særlig målet om bussdrift uten fossilt drivstoff innen 2020.

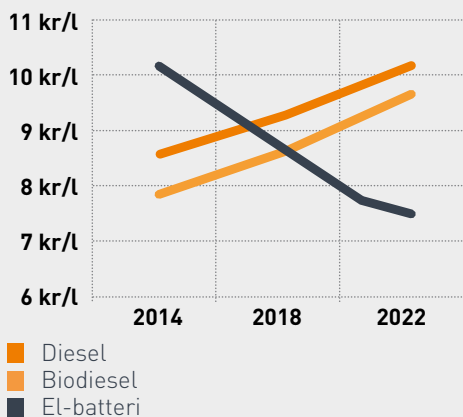
Ruter ser så langt en kombinasjon av biodrivstoff og el-batteri som særlig interessant.

200 mill. kr i årlig reduksjon i samfunnskostnader

De årlige samfunnskostnadene ved person-

Mulig utvikling i drivstoffkostnader

basert på internasjonale prognoser



	2011 KR/KM (M/AVGIFT)	2020 KR/KM (M/AVGIFT)	PROSENT- VIS ENDRING
Diesel	7,6	9,3	+7%
Biodiesel	8,6	8,4	+10%
Biogass	8,7	9,1	+7%
Bioetanol	8,8	8,9	+2%
EL-batteri	10,4	7,8	-25%
Hydrogen	23	16,1	-30%

trafikken i Oslo og Akershus er i størrelsesorden 10 milliarder kroner for ulykker, utslipp, støy og ikke minst køer. Av dette står kollektivtrafikken for ca. 6 %. Regnet per personkilometer er biltrafikk fire ganger mer kostbart for disse samfunns-kostnadene.

Dersom kollektivtrafikken, som målsatt, tar all vekst i motorisert trafikk frem mot 2020, vil samfunnskostnadene ha økt med 180 mill. kr per år. Utviklingen dersom kollektivtrafikken skulle stagnere helt, kan derimot bli en økning på ca. 1 700 mill. kr. Dette tilsvarer en differanse som årlig øker med omtrent 200 mill. kr.

Høy forventning i befolkningen til miljøsatsing

I Ruters markedsinformasjonssystem (MIS) er det lagt inn tre spørsmål knyttet til miljø.

I 2013 svarte 57 % at de forventet at Ruter i stor eller svært stor grad tar en aktiv rolle for å redusere miljøpåvirkningen i regionen. Dette er på

samme nivå som året før, men vet ikke-andelen har økt fra 4 % til 16 %. Vet ikke-andelen har også økt fra 16 % til 31 % når det spørres om i hvilken grad folk opp-lever at Ruter lykkes i sitt arbeid med å begrense miljøpåvirkningen i regionen. Her gikk samtidig andelen som mente at Ruter i stor eller svært stor grad lykkes, ned fra 65 % til 50 %. Disse holdningene kan tyde på et behov for mer eller bedre informasjon.

43 % sier at de legger stor, eller svært stor vekt på hensyn til miljøet ved valg av transportmiddel.

Moderne, miljøgunstig vognpark

Ruters systematiske miljøsatsing har gitt en svært moderne busspark. Samtidig skjer 56 % av regionens kollektivtrafikk med skinnegående driftsmidler på sertifisert fornybar elektrisitet, og tyngden av båttrafikken utføres av gassferger.

72 % av bussparken hadde Euro 5 eller 6-standard. Energiforbruket gikk ytterligere ned, til 0,26 kWh per passasjerkilometer (0,27 i 2012). Samlet er reduksjonen i energiforbruk per personkilometer 29 % siden 2007.

Andel fossilt drivstoff gikk opp fra 82,1 % i 2012 til 83,6 % i 2013 som et resultat av økt busspark og samtidig foreløpig begrenset tilgang på biogass. Varisjoner i bruk av biodiesel ut fra vinterforhold spiller også inn. Utslippene tilsvarte 56 gram fossilt CO₂ per personkilometer, ned 40 % siden 2007.

NO_x-utslippene tilsvarte 0,24 g/personkilometer, en reduksjon på 75 % siden 2007. Tilsvarende for eksospartikler (PM₁₀) var 0,002 g/personkilometer (-87%), og for partikler inkludert veistøv (PM_{2,5}) 0,016 g/personkilometer (-45 %).

I 2008 hadde 18,4 % av bussene et støynivå på under 77 dB(A). Denne andelen var i 2013 økt til 79,5 %.

På T-banen har ny vognpark bidratt til en ytterligere marginal reduksjon i energiforbruket per vognkilometer. Men regnet per personkilometer har økt kapasitet og foreløpig litt lavere belegg gitt en økning fra 0,157 til 0,166 kWh/personkilometer.

For trikken har økt belegg bidratt til en reduksjon i energiforbruket fra 0,146 til 0,124 kWh/personkilometer. Dette er hele 46 % lavere enn i 2007.

Båttrafikken har et relativt høyt energiforbruk per personkilometer. Det har ikke vært store endringer de senere årene, og resultatet i 2013 ble 1,13 kWh/personkilometer. Utslipet av fossilt CO₂ var 242 g/personkilometer, som er 17,5 % lavere enn i 2007. Når det gjelder NO_x, har imidlertid nye båter gitt en

betydelig forbedring. Et utslipp på 2,12 g/personkilometer er nesten uendret fra 2012.

Prøvedrift med hydrogenbuss

Ruter leder et prøveprosjekt med hydrogenbusser i samarbeid med EU (CHIC), Akershus fylkeskommune, Oslo kommune, Transnova og Forskningsrådet. Prosjektet har en samlet revidert kostnadsprognose på 154 mill. kr for årene 2010-2017.

108 mill. kr har påløpt så langt, primært knyttet til investeringene. EU bidrar med 42 mill. kr, og Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har hver bevilget 35 mill. kr. Forskningsrådet og Transnova

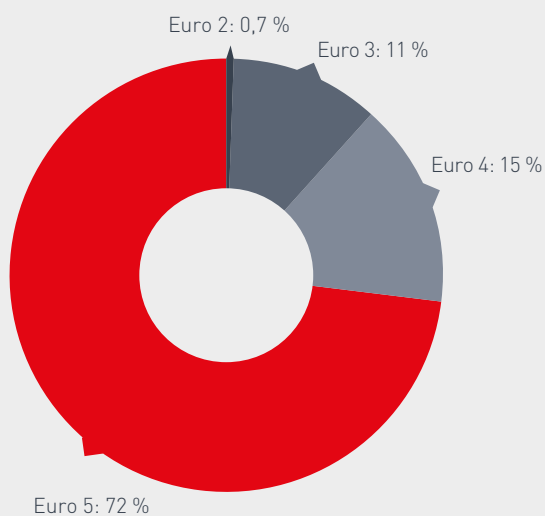
står for til sammen 25,9 mill. kr. Ruter er ansvarlig for resten, som ser ut til å ville utgjøre ca 16 mill. kr. På Rosenholm i Oppegård, ved grensen mot Oslo, er det bygd et produksjonsanlegg for hydrogen. Hydrogenet produseres av vannkraft med opprinnelsesgaranti, og det eneste bussene slipper ut, er ren vanndamp. Elektrisk motor gir også mindre støy fra de fem bussene som inngår i prosjektet.

Etter en forsiktig oppstart i 2012 har det vært normal prøvedrift fra våren 2013. Bussene kjører dels på linje 81 mellom Oppegård og Oslo sentrum, og dels på linje 79 mellom Holmlia og Grorud.



Busser Euro-klasser

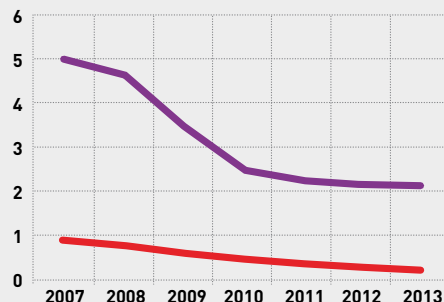
ekskl. spesialtransport og minibuss



Utslipp NO_x

fra buss og båt

g/pkm



■ Båt
■ Buss

Utslipp fra buss

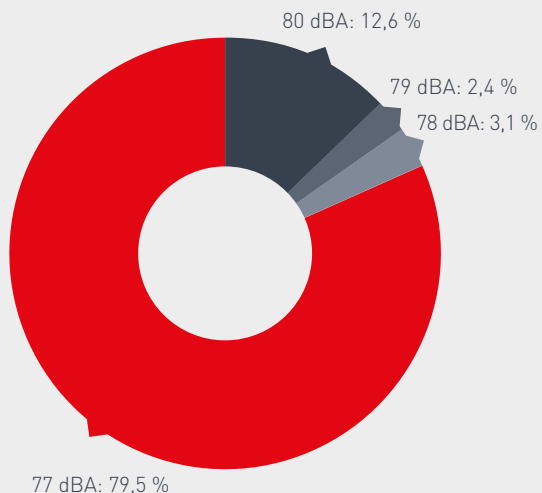
	År	Tonn	g/vkm	g/pkm
NO _x	2007	699	11,4	0,95
	2008	689	10,7	0,88
	2009	584	9,1	0,69
	2010	530	7,9	0,57
	2011	461	6,8	0,46
	2012	309	4,9	0,29
	2013	262	4,1	0,24
PM ₁₀ eksos	2007	9,6	0,160	0,013
	2008	8,4	0,130	0,010
	2009	5,7	0,089	0,007
	2010	4,5	0,066	0,005
	2011	3,8	0,056	0,004
	2012	2,3	0,037	0,002
	2013	1,9	0,029	0,002
PM inkl veistøv	2007	25,0	0,410	0,030
	2008	25,9	0,393	0,032
	2009	21,7	0,339	0,026
	2010	21,2	0,316	0,023
	2011	20,6	0,306	0,021
	2012	18,1	0,287	0,017
	2013	18,4	0,279	0,016
CO ₂ fossilt	2007	68571	1116	90
	2008	67314	1049	86
	2009	68075	1063	80
	2010	67519	1010	73
	2011	63426	941	64
	2012	61761	983	58
	2013	61579	958	56

Utslipp fra båt

	År	Tonn	g/vkm	g/pkm
NO _x	2007	102	366,0	5,01
	2008	116	413,3	4,708
	2009	80	281,4	3,53
	2010	59	218,7	2,59
	2011	54	185,2	2,24
	2012	53,20	174,72	2,11
	2013	51,74	173,30	2,12
PM ₁₀ eksos	2007	1,10	3,900	0,050
	2008	1,09	3,900	0,050
	2009	1,01	3,870	0,048
	2010	1,14	4,200	0,050
	2011	1,03	3,528	0,043
	2012	1,06	3,493	0,042
	2013	1,02	3,41	0,042
CO ₂ fossilt	2007	5962	21484	290
	2008	6006	21457	275
	2009	6424	22700	284
	2010	7104	26149	310
	2011	6076	20720	250
	2012	6141	20168	243
	2013	5924	19841	242

Støynivå fra buss

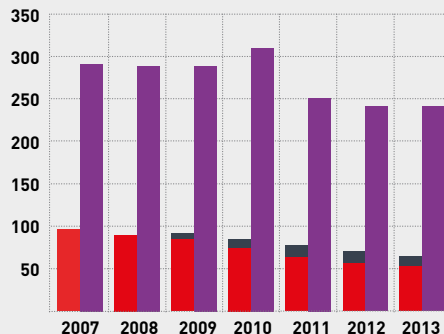
ekskl. spesialtransport og minibuss



Utslipp CO₂

fra buss og båt

g/pkm

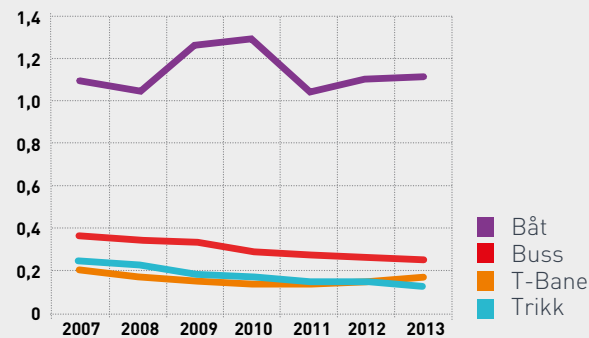


■ Buss fossilt
■ Buss fornybar
■ Båt fossilt

Energiforbruk

for båt, buss, T-bane og trikk

kWh/pkm



kWh/pkm

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Båt	1,11	1,07	1,26	1,30	1,03	1,13	1,13
Buss	0,37	0,36	0,35	0,31	0,30	0,27	0,26
Trikk	0,23	0,22	0,19	0,16	0,14	0,15	0,12
T-bane	0,20	0,18	0,16	0,16	0,16	0,16	0,17

	kWh totalt	Hvorav fossilt	kWh/pkm	kWh/vkm
Båt	27680032	27680032	1,133	92,71
Buss	287952140	240824709	0,263	4,48
Trikk	19500075	0	0,124	4,83
T-bane	84584719	0	0,166	2,45

Fossil/fornybar CO₂

fra buss

BUSS	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
CO ₂ ikke fossilt (tonn)	3886	3785	6084	9,952	15,747	14,334	12,965
CO ₂ fossilt (tonn)	68571	67314	68112	67,507	63,426	61,761	61,579
% Ikke fossilt	5,4	5,3	8,2	12,8	19,9	18,8	17,4



En målrettet utvikling av kollektivtrafikken krever god avveining mellom nyinvestering og reinvestering og vedlikehold



Investeringer i kollektivtrafikken

Investeringer i kollektivtrafikken i regionen er fordelt på 12 ulike finansieringskilder, med tilsvarende ulike beslutningsmekanismer.

Årlig kostnadsnivå i sum for drift og investeringer i regionens kollektivtrafikk er antakelig omtrent 9 milliarder kroner. Full oversikt er vanskelig å få, dels på grunn av avgrensingsproblemer, og dels fordi ikke alle data er like åpne. Ruters omsetning tilsvarer en andel på ca. 60 %, men dette er eksklusiv investeringer, som Ruter i høy grad er involvert i.

Utenom jernbanen investeres det årlig rundt to milliarder kroner i infrastrukturen i regionens kollektivtrafikk. Investeringene er fordelt på flere aktører og ulike finansieringskilder. Investeringene skal bidra til å utvikle og fornye en infrastruktur som er tjenlig for et driftsopplegg som betjener et prioritert marked. Ruter eier ikke selv infrastruktur, men har en rolle i å analysere markedet, utrede fremtidig kollektivtrafikknett og frekvenser mv og på dette grunnlaget foreslå hvilke infrastrukturtiltak som bør ha gjennomføringsprioritet. I dette ligger det også et samordningselement mellom finansieringskilder og aktører.

Parallelt med etableringen av Ruter kom nye midler til kollektivtrafikken gjennom Oslopakke 3, og Ruter fikk en definert rolle i denne sammenhengen. Midler til drift og mindre investeringer kanalisert gjennom Ruter skal utgjøre minimum 25 % av bompenginntektene, eller minimum

540 millioner 2008-kroner. Ruter ble også gitt en rolle med å utrede og foreslå tiltak i søknader om statlige belønningsmidler og tilgjengelighetsmidler mv. I 2013 har det imidlertid vært tendenser til en utvikling hvor det markeds- og driftsperspektivet som Ruter representerer svekkes i prioriteringsprosessene. Også uavhengig av dette forholdet gjenstår fortsatt mye før vi har samordnede prioriteringer i en transparent budsjettprosess, (jvnfør også drøftingen i kapittel 7.)

På neste oppslag vises en oversikt over investeringer for 2013, med sum på 2 413 millioner kroner. Oslopakke 3 finansierer 1 910 millioner kroner, statlige belønningsmidler 175 millioner kroner, statlige tilgjengelighetsmidler 6 millioner kroner og Ruter/Sporveien via driftsfinansiering 322 millioner kroner. Som nevnt er jernbanetiltak ikke inkludert, men det er en naturlig ambisjon at dette etter hvert kommer med.

Tiltakene i Oslo har en sum på 1 527 millioner kroner, og i Akershus på 886 millioner kroner.

I alt er det brukt 1 655 millioner kroner på oppgradering av T-banen, med Kolsåsbanen i Akershus (627 millioner kroner), Lørenbanen (350 millioner kroner), og Lambertseterbanen (327 millioner



Bogstadveien under oppgradering

kroner) i Oslo som de største prosjektene. 347 millioner kroner har gått til trikken, blant annet på Ekebergbanen, i Bogstadveien, i Dronning Eufemias gate, på Grünerløkka og ved Nybrua.

Rene fremkommelighetstiltak for trikk og buss i Oslo er begrenset til 48 millioner kroner.

I Akershus er det gjennomført tiltak utenom Kolsåsbanen for i alt ca. 195 millioner kroner. Heggedal knutepunkt, bussfelt mellom Åsenhagen-Skredsmokorset og videreføring av bussfelt i Slemmestadveien samt parkering på Årnes stasjon

var de største postene. 20 millioner kroner ble brukt til forbedring av trafikantinformasjonen ved utrulling av nytt skiltprogram mv.

Sporveiens investeringer (283 millioner kroner) og Ruters (39 millioner kroner) finansieres over driften ved driftsoverskudd eller lån/avskrivninger, og har således ikke særskilte bevilgninger. Tiltakene hos Sporveien gjelder Avløs base og driftsmidler og annet som trengs for å levere bestilte tjenester. Ruters egne investeringer omfatter elektronisk billettering, mobilapp og tilsvarende.

2 413 MILL

ble investert i den lokale kollektivtrafikkens infrastruktur

79 %

av investeringsmidlene kommer fra Oslopakke 3

Investeringer i kollektivtrafikken 2013

Investeringer i kollektivtrafikken i Oslo og Akershus i 2013 finansiert gjennom Oslo-pakke 3, av Oslo kommune, ved statlig belønningsordning og tilgjengelighetsmidler, og over driften i Ruter/Sporveien. Jernbaneinvesteringer kommer i tillegg.								SUM Oslo-pakke 3	Statlige belønningsmidler	Statlige tilgjengelighetsmidler	Oslo kommunes egenfinansierte investeringer	Sporveien Oslos investeringer	Ruters investeringer	Sum 2013	
	03 store prosjekter, Akershus	03 store prosjekter, Oslo	03 mindre investeringer Akershus	03 mindre investeringer Oslo	03 andre investeringer Oslo (BYM)	03 andre investeringer Akershus	03 kollektivmidler riksveg, SVRØ								
Kolsåsbanen i Akershus	627							627							627
Fornebu, bane og bussfremkommelighet	40	14						53							53
Lambertseterbanen, oppgradering		327						327							327
Lørenbanen, nybygging		350						350							350
Strømskinnebytte T-bane		7		-				7							7
Signalanlegg Majorstuen og Sognsvannsbanen		17						17							17
Prosjektering T-bane				10				10							10
Akutte tiltak T-bane				40				40							40
Reinvesteringer T-bane			9					9							9
Tilgjengelighetstiltak T-bane				1				1	4						5
Avløs base								-				210			210
Sum investeringer T-bane	667	715	9	51				1 441	4			210			1 655
Majorstuen/Bogstadveien				52				52							52
Grünerløkka				10				10							10
Elektrotiltak				20				20							20
Nybrua				11				11							11
Akutte tiltak trikk				26				26							26
Tilgjengelighetstiltak trikk				1				1	2						3
Sum investeringer trikk				120				120	2						1 22
Eiendom								-				25			25
Produksjon (InfraPartner og verksted)								-							27
Sporveien IKT								-				21			21
Sum investeringer Sporveien Oslo												73			73
Elektronisk billettering, mobilapp, sanntidsinformasjon, mv.								-					39		39
Sum investeringer Ruter													39		39
Vendesløyfe for trikk ved XXL, del 1 av Stortorvetprosjektet					2			2							2
Dronning Eufemias gate					44			44							44
Bogstadveien					36			36							36
Oppgradere holdeplasser til høystandard					6			6							6
Byggeplan søndre kollektivstreng					12			12							12
Kraftfulle fremkommelighetstiltak					1			1							1
Reguleringsplan Kristian Augusts gate					1			1							1
Nye lehus i hele Oslo (ny reklamefinansiert avtale)					1			1							1
Aktiv signalprioritering/Sanntidsinformasjonssystemet					4			4							4
Sum investeringer Bymiljøetaten							107	107							107
Slemmestadveien, kollektivfelt							10	10							10
Fremkommelighetstiltak/aktiv signalprioritering							7	7							7
Oppgradering av bussterm. og innfartsparkering Løken							5	5							5
Holdeplassoppgraderinger (UU)							6	6							6
Askerdammen - tilgjengelighetstiltak Asker stasjon							9	9							9
Kollektivfelt Åsenhagen - Skedsmokorset							35	35							35
Heggedal knutepunkt							60	60							60
Årnes stasjon (undergang og P&R)							27	27							27
Innfartsparkering Rosenholm							11	11							11
Eidsvoll verk stasjon							3	3							3
Leirsund							1	1							1
Sykkelparkering							2	2							2
Sum investeringer Akershus fylke							175	175							175
E6 Kollektivfelt Sandstuveien - Ryen (inngående)							14	14							14
E18 Div prioriteringstiltak Akershus							9	9							9
Rundkjøring Filipstad-rampe E18 kollektivprioritering							9	9							9
Rv 150 Fremkommelighetstiltak (div. Ring 3)							8	8							8
Holdeplassoppgraderinger rv Oslo og Akershus							27	27							27
Sum investeringer riksveg, SVRØ							67	67							67
Oppgradering av Ekebergbanen									103						103
Toveis trikk i Prinsens gate, inkl. busstiltak Tollbugata									40						40
Planlegging og gjennomføring av kraftfulle framkommelighetstiltak i Oslo									12						12
Videre utrulling av trafikantinformasjonsprogrammet (TID) og SIS									20						20
Belønningsmidler									175						175
Sum investeringer 2013	667	715	9	171	107	175	67	1 910	175	6		283	39	2 413	
Sum Oslo		715		171	107		47	1 040	175	6		283	23	1 527	
Sum Akershus	667		9			175	20	870					16	886	



Billettsalget stod for 53 %
av Ruters driftsinntekter i 2013



Ruters økonomi

Ruters omsetning var på 5,8 milliarder og økte med 8,3 %.

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.

Morselskapet Ruter AS hadde i 2013 driftsinntekter på 5 768 millioner kroner og et resultat på 3,0 millioner kroner. Driftsinntektene i konsernet, som også omfatter Konsentra AS, Trafikantenkonsernet og de sovende selskapene AS Oslo Sporveier og Stor-Oslo Lokaltrafikk a.s, var 5 810 millioner kroner. Av morselskapets driftsinntekter utgjør billettinntekter og salg av tjenester til Oslo kommune og Akershus fylkeskommune henholdsvis 3 041 millioner kroner, 1 153 millioner kroner og 719 millioner kroner.

Salg av tjenester til Oslo kommune og Akershus fylkeskommune finansierer 32,5 % av kollektivtrafikken i regionen. Inklusiv driftsdelen av Oslopakke 3 og den statlige belønningsordningen finansieres 43,7 % med fylkeskommunale og statlige midler.

Trafikkreklameinntektene ble fordoblet til 110 millioner kroner fra 2012 til 2013, etter ny konkurranseutsetting. Den delen som brukes på T-bane- og trikketilbudet (84 millioner kroner),

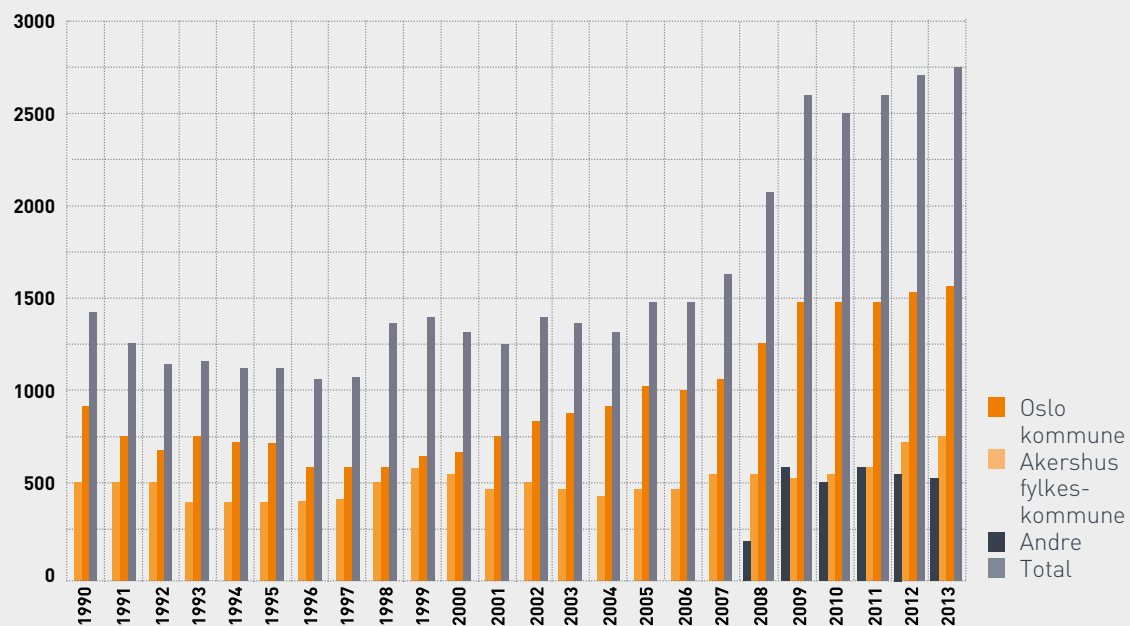
overføres internt i sporveiskonsernet og fremkommer ikke eksplisitt i Ruters regnskap.

De samlede driftskostnadene for morselskapet var på 5 781 millioner kroner. Av dette utgjør 5 374 millioner kroner kostnader til tjenestekjøp og rutedrift.



Tilskuddsutvikling

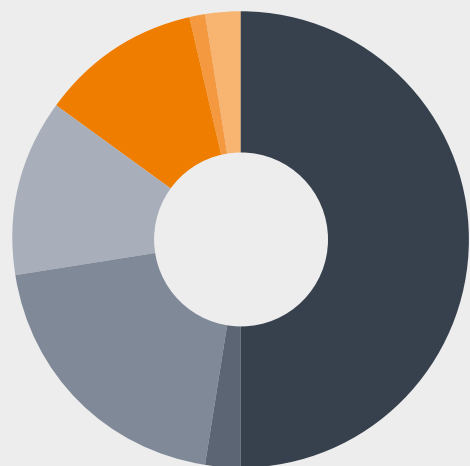
MNOK (2013)



Utvikling i tilskudd til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus siden 1990, eksklusiv statlig tjenestekjøp hos NSB. Fra 2008 har bompengemidler gjennom Oslopakke 3 også gått til drift, og hatt en avgjørende betydning for kapasitets- og kvalitetsløft de senere årene.

Inntekter 2013

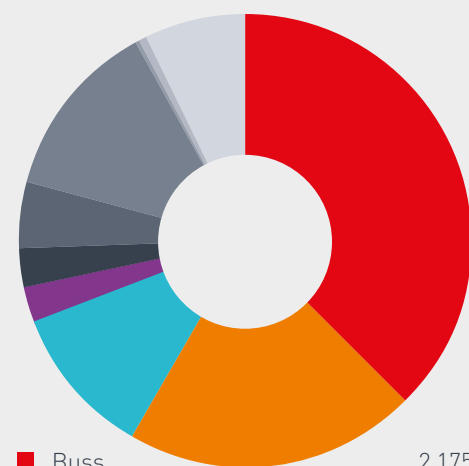
MNOK (2013)



■ Billettinntekter ordinære	2 887
■ Billettinntekter skolekort	154
■ Oslo kommune	1 153
■ Akershus fylkeskommune	719
■ Oslopakke 3/belønningsordning	651
■ Gebyr snik	66
■ Andre inntekter	138

Kostnader 2013

MNOK (2013)



■ Buss	2 175
■ T-Bane	1 208
■ Trikk	624
■ Båt	147
■ Spesialskyss	160
■ Andre transportkostnader	272
■ Prisavtale tog	730
■ Prisavtaler buss	24
■ Bill.innt. til Akershus fk	34
■ Drift Ruter	407



Styret i Ruter



Bernt Stilluf Karlsen
Styreleder



Tone Skogen
Styrets nestleder



Geir Ledsten
Styremedlem



Anita Orlund
Styremedlem



Ane Rongen Breivega
Styremedlem



Jeannette Abell
Styremedlem



Carl Sandstad
Styremedlem



Bernt Reitan Jenssen
Adm. direktør



Styrets beretning

Ruter har også i 2013, sammen med Sporveien, NSB og buss- og båtoperatørene, bidratt sterkt til å oppfylle Oslo kommunes og Akershus fylkeskommunes mål for kollektivtrafikken

Virksomheten

Ruter AS er et felles administrasjonsselskap for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus siden 1.1.2008. Oslo kommune eier 60 %, og Akershus fylkeskommune 40 % av aksjene i Ruter AS. Samarbeidet ble bekreftet ved ny aksjonæravtale fra 1.1.2012.

Ruter AS er lokalisert i Dronningens gate 40 i Oslo sentrum. Konsernet omfatter morselskapet Ruter og datterselskapene:

- Konsentra AS (selskap med hovedformål å motta bestilling, planlegge og videreformidle anropsstyrt persontransport i Ruters område)
- Trafikanten-konsernet (selskap med hovedformål å fremme bruken av kollektivtrafikk gjennom attraktive og oppdaterte informasjonsløsninger som er tilgjengelig for alle). Trafikanten AS er vedtatt fusjonert med morselskapet med virkning fra 1.1.2014.
- Selskapene AS Oslo Sporveier og Stor-Oslo
- Lokaltrafikk AS er sovende selskaper opprettet kun for å ivareta foretaksnavnene, logoer og varemerker.

Ruters rolle og oppgaver

Ruter skal skape en samordnet og mer attraktiv kollektivtransport i Oslo og Akershus slik at

markedsandelen øker. Selskapet legger til rette for et helhetlig, rasjonelt og markedstilpasset kollektivtransportsystem for hele regionen.

Selskapet planlegger, kjøper og markedsfører transporttilbudet i Oslo og Akershus basert på rammeavtaler med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Ruter er på kort tid etablert som et sterkt merkenavn, og er den ansvarlige i all kundekommunikasjon for tilbudet med buss, T-bane, trikk og båt i hele regionen.

I togtrafikken samarbeider Ruter med NSB innenfor en ramme hvor det er Ruters priser og billetter som gjelder. Ruter betaler tilskudd til NSB for prisdifferanser i forhold til de NSB-prisene som ellers gjelder.

Ruter organiserer buss- og båttilbudet i regionen gjennom konkurranseutsatte anbud og kontrakter med ulike busselskaper og båtoperatører.

Operatørene for trikk og T-bane er ikke utsatt for anbudskonkurranse, og er eid av Oslo kommune gjennom konsernet Sporveien Oslo AS. Styret godkjente i 2013 prinsippene for en ny rammeavtale mellom Sporveien og Ruter, basert på mindre detaljstyring, men tettere oppfølging av felles og omforente mål for kvalitet og effektivitet. Styret vil



følge avtalemodellen med en positiv forventning. Avtalens suksess er for øvrig, og ikke minst, avhengig av mer langsiktige og forutsigbare rammer for offentlig tjenestekjøp.

Ruters ansvar omfatter også investeringer. Pengestrømmen til den kollektivtrafikken som Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har ansvar for, går i hovedsak gjennom selskapet.

Ruters suksess er bare mulig i konstruktivt samspill med operatører og andre leverandører. Styret registrerer og setter pris på innsatsen hele kollektivtrafikkfamilien har bidratt med også i 2013, både gjennom felles visjonsprosess og i det løpende arbeidet med kundeservice og tilbudsutvikling. I fellesskap har vi nådd historisk høye resultater for antall reiser, markedsandel og i tilfredshet hos befolkningen og kundene.

Markedsresultat

Den gledelige trafikkveksten fortsatte også i 2013, med 309 millioner reiser hos Ruter, etter en vekst på 3,2 %. Kollektivtransportens andel av motorisert transport i Oslo økte til 46 %. Samlet for hele regionen var andelen 33 %. I løpet av Ruters seks første år har antall reiser økt med 81 millioner, eller 36 %. Mens hver fjerde motoriserte reise var kollektiv i 2007, gjaldt det hver tredje i 2013.

Et overordnet mål for så vel Ruters eiere som for statlige myndigheter er at kollektivtrafikken i et storbyområde som Oslo skal ta veksten, eller i hvert fall det vesentlige av veksten, i den motoriserte trafikken. I 2013 ble dette konkretisert ved mål om nullvekst i personbiltrafikken gjennom bomstasjonene i avtale om belønningsmidler inngått mellom Samferdselsdepartementet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Avtalen tilfører regionen 1 020 mill. kr fordelt over fire år til fortsatt kapasitetsøkning i trafikktilbudet, og til investeringer i oppgradert trikkenett, bedre fremkommelighet og lettere tilgjengelig trafikantinformasjon.

Styret ser, og legger vekt på, at Ruter har en betydelig del av ansvaret for at målet om nullvekst i personbiltrafikken nås, selv om det også ligger vesentlige virkemidler utenfor selskapets kontroll. Med sterk vekst i regionens befolkning er det ekstra utfordrende å unngå biltrafikkvekst. Desto mer tilfredsstillende er det å konstatere at belønningsordningens mål ble nådd første avtaleår, med minus 0,4 % biltrafikk i bomsnittene, og +3,1 % vekst i kollektivtrafikken, med tilsvarende økt kollektiv markedsandel.

Utvikling av trafikktilbudet

Den målrettede veksten har vært mulig ved en løpende tilbudsforbedring, så langt vesentlig



finansiert ved økonomiske midler fra Oslopakke 3. Styret har samtidig fortsatt strategien med omdisponeringer fra trafikksvake til trafikksterke områder, med bedre effektivitet gjennom økt kapasitetsutnyttelse som resultat. Endringene skjer innenfor en ramme hvor det sikres kollektiv mobilitet også i spredtbygde områder, og for mange kunder vil tilbudet være opprettholdt gjennom omstigning til tog eller annen buss.

Ruter har lagt opp til omfattende samarbeidsprosesser med de kommunene som er berørt av tilbudsendringer. De kommentarene som mottas følges opp, selv om de, naturlig nok, i det alt vesentlige kommer fra dem som rammes negativt av endringene. Kommentarene har dels hatt karakter av protest, og avveiningene kan være vanskelige. Ruter har lagt opp til, og lagt vekt på, en analytisk tilnærming, som tilsier at høyere kvalitet for de mange, av og til må gå på bekostning av de få dersom kollektivtrafikkens mål om økte markedsandeler skal nås innenfor forsvarlige og gitte økonomiske rammer. Samtidig finner styret grunn til å minne om at et mer kollektivtrafikkorientert utbyggingsmønster vil gjøre det mulig å gi et bedre tilbud til stadig flere innenfor de samme rammene.

Prioriteringene i tilbudsutviklingen skjer både internt i Oslo og i Akershus og på tvers i regionen,

samtidig som det må sikres sammenheng geografisk og i kundegrupper. Arbeidet baseres på politiske mål og føringer fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, samtidig som en er avhengig av den samlede oversikten og kompetansen og de handlingsmulighetene som Ruter har som felles selskap.

Styret legger i denne sammenhengen vekt på betydningen av en ryddig styringsmodell hvor mål og krav trekkes opp i overordnede plandokumenter fra politiske myndigheter, som reaksjoner på avtalefestede strategiplaner fra Ruter og gjennom budsjettprosesser og leveranseavtaler.

Styret setter pris på det handlingsrommet som Ruter har. Dette har vært en vesentlig forutsetning for å kunne oppfylle de målene eierne har satt for kollektivtrafikken. Ruter har levert trafikkresultater innenfor gitte økonomiske rammer, med økt effektivitet. Samtidig ser vi at de kortsiktige, til dels smertefulle omleggingene, har vært svært godt mottatt i ettertid. I områder hvor enkeltprotestene har vært mest markerte (som i Vestområdet og på Øvre Romerike), har befolkningens tilfredshet med kollektivtrafikktilbudet økt sterkest. På Øvre Romerike har befolkningens tilfredshet med kollektivtrafikktilbudet, uavhengig av om eller hvor ofte de reiser med Ruter, økt fra 32 % til 47 % (+47 %) fra 2007 til 2013. Tilsvarende for Vestområdet er fra

47 % til 63 % (+34 %). Gjennomsnittet for hele Ruters trafikkområde er en forbedring fra 57 % til 70 %. Her er det for øvrig en tydelig og naturlig forskjell mellom Oslo med 80 % tilfredshet i befolkningen, og Akershus med 58 %. Tilbudet vil måtte være bedre i tettbygde enn i mer spredtbygde områder.

Finansiering av videre tilbudsutvikling

Så langt er styrking av kapasitet og frekvens som ligger bak og har vært nødvendig for markedssuksessen, vært finansiert primært gjennom Oslo-pakke 3 og ved omdisponering av ressursene. For årene 2013-2016 har belønningsordningen kommet inn, og vil kunne finansiere noe styrking av bybuss-tilbudet. Effektiviseringsplanen i Sporveien skal også gi bidrag. Med markedsmaal som tilsier gjennomsnittlig 4-5 % vekst, er det imidlertid nødvendig å se i bredden etter flere finansieringskilder, og i et langsiktig perspektiv.

Styret i Ruter vil invitere Oslo kommune og Akershus fylkeskommune til utredning og vurdering av nye finansieringsmuligheter. For å sikre bedre sammenheng mellom rammene for finansiering og de målene som er satt for Ruters trafikkvekst og markedsandel, bør et tilskudd som korrigeres for så vel inflasjon som befolkningsøkning, kunne være et revidert utgangspunkt. For å ta all vekst i motorisert trafikk behøves dessuten hvert år nye midler hentet fra effektiviseringstiltak og de kollektivreisendes og bilbrukernes trafikantbetaling.

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. En omsetning i 2013 på MNOK 5 768 i morselskapet ga et resultat på MNOK 3,0. Resultatet i konsernet er MNOK 1,7.

Trafikanten AS har et negativt resultat på MNOK 12,1. Dette skyldes nedtrapping av aktiviteter, og dermed redusert overføring av tilskudd fra Ruter ved innfusjonering av selskapet, samt kostnadsføring av en utsatt skattefordel på MNOK 8,3, også knyttet til fusjonen. Den utsatte skattefordelen var i hovedsak knyttet til selskapets pensjonsforpliktelser.

Eierandelen i Interoperabilitetstjenester AS er redusert fra 51 % til 47 % i 2013. Av den grunn er selskapet ikke lenger bruttokonsolidert i konsernregnskapet.

Ruters samlede driftsinntekter var MNOK 5 768, opp fra MNOK 5 326 i 2012 (+8,3 %). Økningen ga rom for produksjons- og trafikkvekst, men rommer også finansiering av spesielle prosjekter og utredninger

med ekstern, øremerket finansiering.

Billettinntektene var på MNOK 3 041 (+6,4 %). Salg av tjenester til Oslo kommune utgjorde MNOK 1 153 og til Akershus fylkeskommune MNOK 719. Driftsdelen av Oslo-pakke 3, fra bompenginntekter, bidro med inntekter på MNOK 648.

Salg av tjenester til Oslo kommune og Akershus fylkeskommune finansierte 32,5 % av kollektivtrafikken i regionen i 2013. Inklusive driftsdelen av Oslo-pakke 3 og den statlige belønningsordningen ble ca. 44 % av kollektivtrafikken i regionen finansiert gjennom tilskudd.

De store utslagene i gjeldende prisavtale med NSB gjorde det nødvendig for styret å følge billettinntektsutviklingen med særlig oppmerksomhet i 2013. I samsvar med målene for rolledelingen mellom tog og buss, gjennomførte Ruter store omlegginger av busstilbudet i slutten av 2012, noe som fikk full virkning i 2013. Dette skapte stor trafikkvekst for tog, og ga NSB vesentlig større inntekter enn forventet. Ruter fikk tilsvarende netto inntektssvikt som følge av den avtalen som i dag foreligger mellom Ruter og NSB. Omleggingen har dermed vært vellykket ut fra omforente kollektivtrafikkpolitiske mål, men skapte finansielle utfordringer for Ruter.

Omsetningen i pris- og billettavtalen med NSB var i 2013 på MNOK 731, hvorav MNOK 101 var tilskudd for å dekke prisdifferanser mellom Ruterbilletter og de billettprisene som ellers gjelder hos NSB. Samlet ble NSBs inntekter på dette forretningsområdet MNOK 81 høyere enn det Ruter hadde budsjettert med. Gode samlede billettinntekter, prosjektutsettelse og administrative innsparinger gjorde det mulig for Ruter likevel å oppnå et positivt resultat. Endelig NSB-oppgjør vil skje senere når trafikk-tellinger og -undersøkelser høsten 2013 er endelig analysert og konkludert.

De samlede driftskostnadene for morselskapet var på MNOK 5 781, og for konsernet MNOK 5 821. Hos morselskapet utgjør MNOK 5 372 kostnader til tjenestekjøp og rutedrift. Ruter betalte MNOK 2 175 for bussdriften, MNOK 1 208 for T-bane, MNOK 624 for trikk, MNOK 146 for båt og MNOK 160 for spesialskysse skole.

Likviditet og kontantstrøm

Likviditetsbeholdningen i morselskapet var på MNOK 1 237 per 31.12.2013. Samlet netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter i selskapet var på MNOK 419. Årets resultat var på MNOK 3,0. Økning i kundefordringer som følge av forskyvning i betalingsdato samt ny metodikk for oppgjør av enkelte produksjonsfakturaer som reduserer

leverandørgjelden, har bidratt til å forbruke likvide midler. I tillegg har et positivt resultat justert for av- og nedskrivninger og periodiseringer, tilført likviditet gjennom året. Selskapet har ikke tatt opp langsiktige lån i 2013. Det ble innbetalt MNOK 21 på lån i Kommunalbanken og Nordea.

Balansen

Totalkapitalen i morselskapet var ved utgangen av året på MNOK 1 673. Egenkapitalandelen utgjorde 11,2 % i 2013 mot 15,7 % i 2012. Nedgangen i egenkapitalandel skyldes i hovedsak at estimatavviket knyttet til pensjoner, som medførte økte avsetninger på MNOK 35,5 i Ruter AS og MNOK 48,3 i konsernet i sin helhet, er ført direkte mot egenkapitalen. Styret foreslår å overføre overkursfond til annen egenkapital for å dekke disse avsetningene. Den kortsiktige gjelden i Ruter AS var på MNOK 1 171, og i konsernet MNOK 1 187. Totalkapitalen var på hhv. MNOK 1 673 og MNOK 1 749.

Verdien av billettsystemet anskaffet i Stor-Oslo Lokal-trafikk AS ble nedskrevet med MNOK 12,4 til null i 2013, som en konsekvens av igangsatt prosjekt for å skifte ut utdatert teknologi. Utredning om fremtidige betalingsløsninger og billettekontrollstrategi skal foreligge i 2014.

Finansiell risiko og incentiver

Ruter har etablert incentivavtaler med operatører i kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. Én av avtalene er fremforhandlet rammeavtale med konsernet Sporveien Oslo AS. De andre avtalene er ledd i anbudskontrakter på buss. Målet er at minimum 8 % av kontraktssummen skal være knyttet til incentiver. Hensikten med insitamentsordningen er å øke tilfredsheten blant de reisende, og derigjennom øke antall reiser. Det ligger også insitamenter i kvalitetsfremmende retning for den ikke konkurranseutsatte avtalen med Sporveien om T-bane og trikk. I kjørekontraktene med bussoperatørene ligger det finansiell risiko knyttet til endringer i indekser for lønn, ulike indikatorer, rente og diesel. Ruter er kontraktforpliktet til å justere godtgjørelsen i henhold til endringer i disse indeksene.

Ruter har rentebærende gjeld og samtidig en stor kontantbeholdning, og er følgelig eksponert for endringer i rentenivået. Selskapet er også, til en viss grad, eksponert for endringer i valutakurser gjennom innkjøp.

Ruter har inntektsfordelings- og prisavtale med NSB. Avtalen er basert på tellinger av kundenes reiser hverdager i oktober hvert år, samt intervjuer om reisemønster i samme måned. Disse tellingene og intervjuene er avgjørende for fordelingen av inntektene mellom selskapene, og endringer i

reisemønsteret, basert på relativt usikre data, kan få store konsekvenser for resultatet.

Pensjonsforpliktelse

Selskapets pensjonsordning er en ytelsesplan. Ordningen er å anse som en ytelsesbasert flerforetaksordning. 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. Ruter har benyttet dødelighetstabell K 2013 ved beregning av pensjonskostnad og -forpliktelse.

Ruter endret i 2012 regnskapsprinsipp og fører nå estimatavviket direkte mot egenkapitalen i tråd med IAS 19 i stedet for å inkludere dette i pensjonskostnaden. I tråd med valg i NRS 6 A ble ikke sammenligningstillene for 2011 omarbeidet.

Pensjonsforpliktelsen og pensjonsmidlene er vurdert til virkelig verdi.

Disponering av overskudd i Ruter AS

Styret foreslår å disponere årets overskudd på MNOK 3,0 mot annen egenkapital. Styret foreslår videre å disponere MNOK 11,9 fra overkurs til annen egenkapital. På grunn av estimatavvik knyttet til pensjon er egenkapitalen i Ruter AS redusert med MNOK 35,5 til MNOK 187,6 i 2013. Konsernets egenkapital er MNOK 203,3.

Forutsetning om fortsatt drift

Styret bekrefter, i samsvar med regnskapslovens § 3-3, at årsregnskapet er utarbeidet på grunnlag av forutsetningen om fortsatt drift.

Arbeidsmiljø

Ruter har en avtale med Stamina Helse om kartlegging av arbeidsmiljøet, gjennomføring av arbeidsplassundersøkelser og vurdering av risiko for helsefare. Det er i 2013 avholdt allmøter, gjennomført førstehjelpskurs, vernerunder og avvirket 6 møter i arbeidsmiljøutvalget.

Ruter har uførekapitalforsikring hos KLP og helseforsikring hos Storebrand. Helseforsikringen sikrer at de ansatte raskt kan komme til spesialist, fysioterapeut og kiropraktor. Dette gir raskere tilbakeføring etter sykefravær. Det har ikke vært personsaker i Ruter i 2013. Sykefraværet har hatt en positiv utvikling året sett under ett, men med en økning på slutten av året. Gjennomsnittlig fravær

siste år var 5,17 %. Av dette var 2,3 % korttidsfravær.

Personale og likestilling

Ved utgangen av året hadde Ruter 141 ansatte, totalt 137,6 årsverk fordelt på 68 kvinner og 73 menn. Kvinneandelen var 48,1 %. Ledergruppen besto av 4 menn og 4 kvinner. Medregnet 113 ansatte i datterselskaper, som arbeider med trafikantinformasjon, kundekontakt og bestillings-transport mv, hadde konsernet i alt 254 ansatte.

Ruters 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 og redusert arbeidstid for småbarnsfamilier. Diskrimineringslovens formål er å fremme likestilling, og 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, forfremmelse,

utviklingsmuligheter og beskyttelse mot trakassering, fremmes lovens formål. Disse elementene legges det også vekt på i selskapets personalhåndbok.

Arbeidstakere over 60 år tilbys seniortiltak. I 2013 var det 11 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

Ruter påvirker det ytre miljøet primært gjennom kollektivtrafikkens andel av motorisert transport i regionen. Gjennom å tilby attraktiv og miljøvennlig kollektivtransport, bidrar Ruter til redusert personbilbruk og et pulserende hovedstadsområde som ikke er preget av bilkøer og forurensning.

Ruter arbeider også med å redusere kollektivtrans-



portens miljøbelastning. 56 % av kollektivreisene skjer med elektrisk drevne T-baner, trikker og lokaltog med svært lav miljøpåvirkning. All skinnegående kollektivtransport i hovedstadsregionen bruker fornybar elektrisk energi med opprinnelsesgaranti. 17 % av bussenes energiforbruk kom fra fornybare kilder i 2013. Siden 2007 er bussenes utslipp av fossilt CO2 redusert med 37 % per person-kilometer. For NOx er tilsvarende reduksjon 75 %.

Fremtidsutsikter

Ruter har så langt levert i samsvar med de målene og forventningene som Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har trukket opp for kollektivtrafikken, og innenfor de økonomiske rammene som er gitt. Siden 2007 har antall kollektivreiser økt med 36 % og kollektivtrafikkens markedsandel med 38 %.

Fortsatt markedssuksess i en region i sterk vekst byr på spesielle utfordringer for en virksomhet hvor offentlige tilskudd utgjør en vesentlig del av inntektene, og hvor kostnadsøkninger ikke uten videre kan gjenspeiles i prisene. Samtidig er vi avhengig av en målrettet, effektiv organisering for å utnytte effektiviseringspotensialet og tilby kundene et attraktivt sømløst nettverk å reise i.

Det er fortsatt organisasjonsutfordringer både mellom aktørene i kollektivtrafikken og overfor infrastrukturforvalterne. Kollektivtrafikken trenger en infrastruktur med økt kapasitet og bedre fremkommelighet og som følger opp arealbruksutviklingen. For at infrastrukturinvesteringene skal treffe behovene og svare på de kravene som et markeds- og kunderettet trafikktilbud stiller, er det nødvendig at Ruter har en tydelig rolle i prioriteringene av arealbruk og infrastrukturinvestering i Oslo og Akershus. Styret ønsker blant annet at Ruter skal kunne gi gode og relevante kollektivtrafikkfaglige råd inn i de politiske beslutningsprosessene for infrastrukturutbygging.

Målrettet effekt av infrastrukturinvesteringene krever imidlertid prosesser som sikrer at de markedsansvarlige, som Ruter, står mer sentralt i prioriteringsprosessene enn i dag.

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har i flere sammenhenger reist spørsmålet om lokalt tjenestekjøp av lokale togjenester for å sikre et optimalt samspill mellom tog og øvrig kollektivtrafikk. Ruter har i 2013 og vinteren 2014, skissert alternative modeller for hvordan en slik samordning ut fra markeds- og kundeforsyn og med et åpenbart effektiviseringspotensial skal kunne skje. Styret vil uttrykke håp om at statlige og lokale myndigheter i løpet av det kommende året vil kunne få utredet, og konkretisert, en slik modell som et viktig bidrag i arbeidet for å få mer kollektivtrafikk for pengene.

Samtidig er styret opptatt av at det legges til rette for et stadig tettere praktisk samarbeid om sømløse tilbud mellom de kollektivtrafikkansvarlige organene i det sentrale østlandsområdet. Dette vil ikke minst være nyttig for å få fullgod effekt av et lokalt kjøp av lokaltogjenester som omfatter seks fylker.

Ruter trenger, og har fått, et handlingsrom som er nødvendig for å lykkes med det oppdraget eierne har gitt. Fortsatt suksess i et målrettet arbeid er avhengig av at vi løpende bearbeider modellen for politisk styring gjennom overordnede planer og leveranseavtaler og det mandatet Ruters styre må ha for operativt og langsiktig rasjonelt å kunne betjene marked og kunder.

Takk for målrettet innsats

Styret ønsker å takke administrasjonen for målrettet og resultatgivende samarbeid i 2013. Takken går videre til operatører og leverandører for konstruktiv innsats. Ruters gode resultater har vært mulig ved samspill i kollektivtrafikkfamilien innenfor rammen av den felles visjonen **Sammen gjør vi kollektivtrafikken til et naturlig førstevalg.**

Bernt Stilluf Karlsen

Styreleder

Tone Skogen

Styrets nestleder

Geir Ledsten

Styremedlem

Ane Rongen Breivega

Styremedlem

Anita Orlund

Styremedlem

Jeannette Abell

Styremedlem

Carl Sandstad

Styremedlem

Bernt Reitan Jenssen

Adm. direktør

Eierstyring og selskapsledelse ►

Ruters verdier er definert som pålitelig, åpen og nytenkende. Disse skal være med å bygge felles kultur og verdigrunnlag, og de skal være en rettesnor for alle beslutninger og handlinger i selskapet. Som leverandør av kollektivtjenester i Oslo og Akershus plikter Ruter, og dermed den enkelte ansatte, å ta hensyn til våre kunder og eiere og ha hovedfokus på at det er kundene Ruter er til for.

Styret i Ruter As utarbeider årlig en redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse, med utgangspunkt i «Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse». Redegjørelsen legger til grunn eierne, Oslo kommunes og Akershus fylkeskommunes, prinsipper for eierstyring, beskrevet i byrådssak 273/11: "Oslo kommunes prinsipper for god eierstyring av aksjeselskaper", og fylkestingssak 55/13 «Overordnede prinsipper for eierstyring».

I de 15 punktene under gjøres det rede for hvordan Ruter følger opp anbefalingen, som er utarbeidet av Norsk utvalg for eierstyring og selskapsledelse (NUES). For punkter der det er avvik er årsaken til dette beskrevet, samt gitt en beskrivelse av hvordan Ruter har innrettet seg.

Ruter har to eiere, Akershus fylkeskommune med 40 % av aksjene, og Oslo kommune med 60 % av

aksjene. Siden aksjene ikke er gjenstand for regelmessig omsetning, og Ruter ikke skal arbeide for økonomisk vinning, er enkelte deler av anbefalingen ikke aktuell for Ruter. Dette gjelder bl.a. omtalen av utbytte, omsettelighet av aksjer og selskapsovertakelse.

Visjon. Ruters visjon, utarbeidet i samarbeid med, og gjeldende for, selskapene i kollektivtrafikkfamilien i Oslo og Akershus, er: "Sammen gjør vi kollektivtrafikken til et naturlig førstevalg." En slik visjon forutsetter god eierstyring og selskapsledelse. Visjonen inneholder formuleringen «sammen» som et viktig signal om samspill, i denne sammenheng mellom eierne, styret og ledelsen, og videre med de ansatte og selskapets interessenter.

Nytt målstyringssystem. Ruter videreførte i 2013 arbeidet med et nytt målstyringssystem, som en del av arbeidet med å forbedre virksomhetsstyringen i selskapet. Visjon, verdier, virksomhetsidé, kundeløfte, posisjonsmål og overordnede mål er fastsatt gjennom en prosess med bred involvering av organisasjonen. For hvert av de overordnede målene er det videre spesifisert et sett kritiske suksessfaktorer, med tilhørende styringsindikatorer.



Eierstrategi

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune vedtok i 2013 en eierstrategi for Ruter, som formelt skal overleveres Ruter på generalforsamlingen i 2014. Eierstrategien uttrykker de overordnede mål og prioriteringer som Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har satt overfor selskapet for å sikre at selskapet ivaretar eiernes hovedmålsettinger. Dette innebærer blant annet krav om effektiv drift, å vise samfunnsansvar og at driften skal skje etter bedriftsøkonomiske prinsipper. De skal videre sette resultatmål for selskapet som styret har ansvaret for å realisere. Det skal rapporteres om Ruters måloppnåelse i halvårs- og årsrapporter, og gjennom årsregnskap.

Etisk regelverk Ruters etiske regelverk omhandler regler om bl.a. habilitet, forretningsetiske forhold, gaver og andre fordeler og varslingsrutiner. De etiske reglene gjelder alle Ruters ansatte, samt styrets medlemmer. Retningslinjene er i ferd med å bli revidert. Det er også utarbeidet handlingsregler for Ruters leverandører som gir klare signaler om hvilke forventninger Ruter har til leverandørenes verdier og deres opptreden overfor Ruter og selskapets ansatte.

Virksomhet

Selskapet Ruter AS ble etablert som felles administrasjonsselskap for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus 1.1.2008. 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 omfattet i 2013 morselskapet Ruter og datterselskapene Konsentra AS, Oslo Sporveier AS og Stor-Oslo Lokaltrafikk as. De to sistnevnte selskapene er sovende selskaper opprettet kun for å ivareta foretaksnavnene, logoer og varemerker. Trafikanten AS, som tidligere var et datterselskap, er fusjonert inn i Ruter med virkning fra 1.1.2014.

Selskapets virksomhet I Ruters vedtekter § 3 er selskapets virksomhet beskrevet som følger: *"Selskapets virksomhet er å legge grunnlaget for et helhetlig, rasjonelt og markedstilpasset kollektivtransportsystem for hele Oslo- og Akershusregionen. Selskapet skal planlegge, administrere, kjøpe og markedsføre transporttilbudet i Oslo kommune og Akershus fylke og kjøpe kollektive transporttjenester med grunnlag i bevilgninger fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Selskapet kan også*



drive ruteopplysningstjenester og markedsføring, informasjon og produktutvikling knyttet til slike tjenester. Selskapet kan i tillegg drive virksomhet som er tilknyttet eller støtter kjernevirksomheten.”

Ruters virksomhetsidé er ”Ruter tilbyr attraktiv og miljøvennlig kollektivtransport og skaper et pulserende hovedstadsområde”. Dette innebærer blant annet at Ruters arbeid med miljøspørsmål skal skje systematisk og dekke hele verdikjeden. Ruter ble miljøsertifisert i henhold til ISO 14001 i 2013.

System for målstyring. Kollektivtrafikkfamiliens visjon, samt de overordnede målene, skal angi retning for Ruters strategier, handlingsplaner og aktiviteter, og skal samtidig være gjenkjennbart for den enkelte medarbeider gjennom mål, oppgaver og tiltak i rolleprofil og medarbeider-samtaler.

Som en del av Ruters system for målstyring er følgende overordnede mål vedtatt:

- fornøye kunder
- sterk markedsposisjon
- attraktive arbeidsplasser
- effektiv og bærekraftig ressursbruk

De overordnede målene, sammen med tilhørende kritiske suksessfaktorer og styringsindikatorer,

skal benyttes til å sette resultatmål, og følge opp måloppnåelse for selskapet.

Årlige leveranseavtaler Ruters eiere, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, har flere roller overfor selskapet, henholdsvis som eiere og tilskuddsytere.

Som tilskuddsytere inngår Oslo kommune og Akershus fylkeskommune årlig hver sin leveranseavtale med Ruter som regulerer samarbeidsformen mellom partene. Avtalene angir overordnede mål og prinsipper for kjøp av tjenester og tilskudd til persontransport. De beskriver partenes gjensidige forpliktelser og rettigheter vedrørende leveranser og årlige godtgjøring. Leveranseavtalen gir dermed føringer for hvilke utredninger, prosjekter og andre leveranser Ruter skal prioritere.

Arbeidsmiljø

Ruter skal sikre et godt og trygt arbeidsmiljø for sine ansatte. Ansvar for helse, miljø og sikkerhet på alle nivå i organisasjonen er derfor beskrevet i Ruters personhåndbok. Det er også satt ned et arbeidsmiljøutvalg, som er et frittstående, beslutende og rådgivende organ som har som hovedoppgave å medvirke til et fullt forsvarlig arbeidsmiljø i virksomheten. Som en del av arbeidsgivers ansvar ligger blant annet utarbeidelse av rutiner og

retningslinjer for å sikre egen drift, egne ansatte og eget nærmiljø mot ulykker.

Som arbeidsgiver er Ruter opptatt av likestilling av de ansatte og mulige fremtidige kandidater innenfor aktiviteter som rekruttering, lønns- og arbeidsvilkår, forfremmelse, utviklingsmuligheter og beskyttelse mot trakassering (jfr. Diskrimineringsloven). Disse elementene fremheves også i lederhåndboken i selskapet.

Ruter er en IA-bedrift. Avtalen forplikter blant annet til å drive forebyggende HMS-arbeid og tilrettelegge for at færre ansatte får sykefravær. Avtalen skal også sikre at sykmeldte raskere kommer tilbake i arbeid.

Selskapskapital og utbytte

Egenkapitalen i morselskapet består av en aksjekapital på kr. 120 000,- (1200 aksjer á kr. 100,-) og et overkursfond. Total egenkapital pr. 31.12.2013 var 187,6 millioner kroner, mens den markedsrelaterte delen av inntektene, totale billettinntekter var 3 040,7 millioner kroner. Egenkapitalen utgjør dermed 6,2 % av billettinntektene. Dette viser at selv en forholdsvis liten prosentmessig kundesvikt kan gi store utslag på egenkapitalen i selskapet.

Utbytte

I henhold til Ruters vedtekter § 3, skal det ikke gis utbytte. Selskapet har ikke til formål å skaffe eierne økonomisk vinning, men skal bidra til at Oslo kommune og Akershus fylkeskommune når sine mål for samferdselspolitikken. Ruter skal drives innenfor økonomiske gitte rammer, og i utgangspunktet med et nullresultat, men slik at realverdien av egenkapitalen opprettholdes. Det årlige overskuddet overføres derfor til den frie egenkapitalen for å sikre at egenkapitalen over tid opprettholdes.

Som følge av Ruters virksomhet og offentlige eierskap vurderes NUES' anbefaling om utbyttepolitikk og kapitalforhøyelse ikke relevant for Ruter.

Likebehandling av aksjeeiere og transaksjoner med nærstående

Likebehandling av aksjeeiere. Ruter har to aksjonærer; Akershus fylkeskommune og Oslo kommune. Det etterstrebtes å likebehandle disse i alle sammenhenger.

Det avholdes jevnlig møter mellom Ruter og eierne Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Møtene har ikke vedtaksmyndighet, men skal sikre god dialog mellom selskapet og aksjonærene om drift og utvikling av Ruter.

NUES anbefaling omkring ulike aksjeklasser og

emisjon ansees ikke å være relevant for Ruter, siden aksjene ikke er omsettbare.

Transaksjoner med nærstående. I henhold til punkt 3.1 i aksjonæravtalen har eierne mulighet, dersom de er enige om det, til å invitere ytterligere eiere inn i Ruter gjennom emisjon eller aksjesalg. For øvrig har Oslo kommune og Akershus fylkeskommune ikke adgang til å overdra sine aksjer i Ruter.

Ruter har foretatt transaksjoner med nærstående parter som en del av ordinær drift. De vesentligste transaksjonene er salg av transporttjenester til eierne, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. For mer informasjon om nærstående partner, se note 14 i regnskapet.

Fri omsettelighet

På grunn av det offentlige eierskapet ansees NUES punkt om fri omsettelighet ikke å være relevante for Ruter.

Generalforsamling

Eierbeslutninger gjøres i eierforumet som er generalforsamlingen. Dette gjelder også forventninger som eierne har til Ruter, og som de vil skal være bindende for selskapet.

Generalforsamlingen består av Ruters to eiere, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Ordinær generalforsamling avholdes årlig innen utgangen av april. Innkallingen til generalforsamlingen skjer skriftlig og sendes senest en uke før møtet avholdes. Med innkallingen angis tid og sted, samt dagsorden og møtetidspunkt. Styret skal utarbeide forslag til dagsorden i samsvar med det som er bestemt i loven og vedtektene.

- Budsjettering, planlegging og strategi
- Økonomisk styring og kontroll
- Rapportering til styret og generalforsamling
- Finansiering og kapitalanvendelse
- Styrets oppgaver overfor generalforsamling
- Styrets forhold til datterselskapene
- Styrets saksbehandling

Følgende saker skal alltid legges frem for generalforsamlingen:

- Saker som fremkommer av Aksjelovens § 5-5
- Vesentlige endringer i Ruters driftsforutsetninger, herunder vesentlig endringer i etablerte vilkår for Oslo kommune og Akershus fylkeskommunes overføring av midler, med mindre den ene eieren har påtatt seg å dekke kostnadene ved endringen (jf. punkt 4.1 i aksjonæravtalen)
- Vesentlige endringer i styringsmekanismen mellom eierne og selskapet (jf. aksjonæravtalen punkt 3.6)

Generalforsamlingens vedtak er bindende og forplikter styret i dets videre arbeid.

Deltakelse på generalforsamlingens møter

Styreleder og daglig leder plikter å møte i generalforsamlingen hvor de har talerett. Ved gyldig forfall skal det utpekes en stedfortreder. Andre styremedlemmer kan være til stede på generalforsamlingen.

Ekstraordinær generalforsamling Styret kan bestemme at det skal innkalles til ekstraordinær generalforsamling. Styret skal innkalle til ekstraordinær generalforsamling når revisor som reviderer selskapets årsregnskap, eller en av aksjeeierne skriftlig krever det for å få behandlet et bestemt angitt emne. Styret skal sørge for at generalforsamlingen holdes innen en måned etter at kravet er fremsatt.

Valgkomité

Ruter har vedtektsfestet at det skal være en valgkomité. I vedtektenes § 8 er valgkomitéens sammensetning og oppgaver definert som følger:

“Generalforsamlingen skal velge en valgkomité bestående av fire medlemmer hvorav en leder som også velges av generalforsamlingen. Medlemmene skal være aksjeeiere eller representanter for aksjeeiere. Tjenestetiden er to år. Tjenestetiden for to medlemmer utløper hvert år. Ved stemmelikhet har lederen dobbeltstemme. Valgkomiteen avgir innstilling til generalforsamlingen om valg av styrets aksjonærvalgte medlemmer og fastsettelse av styrets godtgjørelse. Styrets leder og administrerende direktør skal, uten å ha stemmerett, innkalles til minst et møte i valgkomiteen før valgkomiteen avgir endelig innstilling. Generalforsamlingen skal vedta retningslinjer for valgkomiteens arbeid. Generalforsamlingen fastsetter valgkomiteens godtgjørelser basert på styrets innstilling.

Bedriftsforsamling og styre, sammensetning og uavhengighet

Bedriftsforsamling. Per 31.12.13 hadde Ruter mindre enn 200 ansatte, og var dermed ikke omfattet av aksjelovens krav om bedriftsforsamling. NUES anbefaling var derfor ikke aktuell for Ruter.

Styre. Ruters styre skal, i henhold til punkt 3.3 i aksjonæravtalen, bestå av fem medlemmer oppnevnt av eierne. Av disse skal Oslo kommune utpeke tre medlemmer og Akershus fylkeskommune utpeke to medlemmer. Dersom en eller begge eierne ønsker det, kan det oppnevnes et personlig varamedlem for hvert av styremedlemmene. Det skal i tillegg velges to styremedlemmer av og blant de ansatte.

Med mindre partene blir enige om noe annet, skal funksjonstiden for styrets medlemmer, samt for styrets leder og nestleder, være to år.

Selskapets styremedlemmer skal ha bred samfunnsmessig og forretningsmessig erfaring, og sammensetningen av medlemmene skal kjenne-tegnes av kompetanse, kapasitet og mangfold.

Styrets arbeid

Styrets ansvar er å virkeliggjøre eiers mål med selskapet ved å forvalte og organisere selskapets ressurser på en optimal måte, og føre tilsyn med daglig ledelse og drift.

Det er vedtatt en styreinstruks for Ruter. Styreinstruksen gir en oversikt over styrets funksjon, oppgaver og ansvar, og angir regler for innkalling og møtebehandling innenfor rammen av aksjeloven og selskapets vedtekter.

Instruksen fastsetter at styret, basert på de til enhver tid overordnede mål og strategier for Ruter, årlig skal utarbeide en plan for styrets arbeid. Ved utarbeidelse av ny langtidsplan evaluerer styret samtidig sitt arbeid i det foregående året. Styret avholdt 10 møter i 2013.

Styrets oppgaver. Styret har det overordnede ansvaret for forvaltningen av selskapet og skal sørge for en forsvarlig organisering av virksomheten (jf. Aksjeloven § 6-12) inklusiv ansettelse og oppsigelse av daglig leder, og utarbeidelse av instruks for denne.

De viktigste oppgavene til styret er definert i styreinstruksen, der det også er angitt retningslinjer for:

- budsjettering, planlegging og strategi
- økonomisk styring og kontroll
- styrets oppgaver overfor generalforsamlingen
- styrets forhold til datterselskapene
- styrets saksbehandling

Fullmakter. I henhold til styreinstruksen representerer styret Ruter utad. Selskapets firma tegnes av styreleder alene, eller av to styremedlemmer i fellesskap. Styret kan gi styremedlem, daglig leder eller bestemt betegnede ansatte, rett til å tegne selskapets firma. Styret kan meddele prokura. Styret har vedtatt et eget dokument som gjengir de fullmaktene som til enhver tid gjelder i Ruter. Dokumentet skiller mellom tre typer fullmakter:

- overordnede fullmakter
 - økonomiske fullmakter
 - personalfullmakter
- Fullmaktene knyttes til hvilket nivå man befinner seg på i organisasjonen.



Kompensasjonsutvalg. Ruters styre har etablert et kompensasjonsutvalg som skal bistå styret i å utarbeide vederlagsordninger for administrerende direktør.

Daglig leder. Daglig leder skal lede Ruter slik at det legges et godt grunnlag for et helhetlig, rasjonelt og markedstilpasset kollektivtransportsystem for hele Oslo- og Akershusregionen. Han/hun skal:

- rapportere til styret og generalforsamling
 - finansiering og kapitalanvendelse
- sikre økonomisk balanse og trygghet for virksomhetens medarbeidere.

Nærmeste overordnede til daglig leder er selskapets styre. Utenom styremøtene rapporterer daglig leder til styrets leder.

Det er utarbeidet en egen instruks for daglig leder. Denne er tatt inn som vedlegg til styreinstruksen.

Risikostyring og intern kontroll

Det er styret og daglig leder som er ansvarlig for at virksomheten, regnskapet og forvaltningen er under betryggende kontroll. Styret skal også ivareta en uavhengig kontrollfunksjon overfor administrasjonen på vegne av selskapets eiere.

Ruter arbeider aktivt for å hindre misligheter og

korrupsjon, og som en del av dette iverksette tiltak, rutiner og systemer som sikrer en forsvarlig økonomistyring og god intern kontroll i selskapet. Som innkjøpsorganisasjon skal Ruter bidra til økt verdiskapning ved å gjennomføre gode prosesser ved anskaffelser, basert på forretningsmessighet og likebehandling, og i henhold til lov om offentlige anskaffelser.

Ruter har innført en forbedret og forsterket metodikk for risikostyring og internkontroll i selskapet.

Denne skal videreutvikles og knyttes tettere opp mot virksomhetsstyringen, og det nye målhierarkiet som nå er implementert.

I forkant av hvert styremøte oversender administrasjonen økonomi- og kvalitetsrapporter til styret. Økonomirapporten inneholder en gjennomgang av inntekter, kostnader og budsjett, samt en risikovurdering av de viktigste inntekts- og kostnadselementene. Kvalitetsrapporten har en mer kundefokustert profil, der antall reisende og deres tilfredshet med de viktigste kvalitetsaspektene analyseres. For å sikre kontinuerlig oppfølging av kvalitetsområdet, spesielt dersom negative tendenser forefinnes, knyttes det handlinger og tiltak til alle de prioriterte kvalitetsaspektene. Disse skal følges opp frem mot neste styremøte.

Varsling. Den enkelte ansatte oppfordres til å varsle om eventuelle kritikkverdige forhold, fordi det kan bidra til å utvikle Ruter positivt. Det er opprettet varslingsprosedyrer som angir hvordan varsler skal behandles. Ruter har inngått avtale med en uavhengig tredjepart som bl.a. gir mulighet for anonym varsling.

Godtgjørelse til styret

Valgkomiteen avgir forslag til generalforsamlingen om fastsettelse av styrets godtgjørelse. Generalforsamlingen fastsetter godtgjørelsen til styret. Styrets leder og nestleder godtgjøres særskilt. Godtgjørelsen er ikke resultatavhengig.

For en oversikt over godtgjørelse til styret, administrerende direktør og revisor henvises det til note 3 i årsregnskapet for 2013.

Godtgjørelse til ledende ansatte

Godtgjørelse til administrerende direktør.

Styret har etablert et kompensasjonsutvalg for fastsettelse av lønn og annen kompensasjon for administrerende direktør. Utvalget bistår styret i forberedelsen av saker, men beslutninger fattes av det samlede styret.

Kompensasjonsutvalgets sammensetting og oppgaver.

Kompensasjonsutvalget består av tre styremedlemmer, to aksjonærvalgte og en ansattvalgt. I tillegg er administrasjonssjef sekretær for utvalget. Sammensettingen er med på å sikre en grundig og uavhengig behandling av godtgjørelse til administrerende direktør.

Utvalgets oppgave er å holde seg orientert om vederlagsordninger for ledende ansatte, herunder pensjonsordninger, og å bistå styret i å utarbeide vederlagsordning for administrerende direktør.

Ledende ansatte Administrerende direktør har fullmakt til å fastsette lønn og annen kompensasjon for Ruters øverste ledelse.

Informasjon og kommunikasjon

Ruter er omfattet av offentlighetsloven og skal dermed føre en journal etter reglene i arkivlov-givningen. Selskapets offentlige journal ligger på www.Ruter.no og består av tre deler: Ruter generelt, kundesenterpost og skoleskysspost. Journalen tas ut i begynnelsen/midten av hver uke for foregående uke. Den generelle journalen legges ut på denne siden. De andre journalene (skoleskyss- og kundeforhold) utleveres på forespørsel.

Kontakt med eierne. Det er utarbeidet egne retningslinjer for Ruters kontakt med eierne.

Dokumentet beskriver hvordan kommunikasjonen mellom eiere og Ruter bør være for å gi hensiktsmessige resultater for alle parter. Det blir også gjengitt hvordan eierne styring av Ruter skal gjennomføres. Dette på en slik måte at både strategiske føringer og løpende kontakt hensyntas.

Deltakere, nivå og innhold for møteplassene er beskrevet i bl.a. aksjonæravtalen og de årlige ramme- og leveranseavtalene. Ruters eiere har flere roller overfor selskapet, henholdsvis som eiere og tilskuddsyttere, og deltakere og innhold i de forskjellige møtene skal gjenspeile og ivareta de ulike rollene på en hensiktsmessig måte.

Mediesaker. Når det gjelder mediesaker, samt politiske saker som behandles og vedtas i de respektive politiske organer, er det etablert faste rutiner for gjensidig varsling mellom Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og Ruter. Rutinene er beskrevet i dokumentet "Interne rutiner for varsling av mediesaker mellom Oslo kommune (MOS), Akershus fylkeskommune (AFK) og Ruter".

Annen informasjon. Ruter utarbeider års- og halvårsrapporter med grunnlag i aksjelovens og regnskapslovens krav. Rapportene legges ut på Ruters hjemmeside www.Ruter.no. Her legges også strategidokumenter, samt øvrige rapporter om planer, utbyggingsprosjekter og andre saker som Ruter utreder.

Selskapsovertakelse

Ruter skal eies av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, og kan ikke bli overtatt av andre eiere gjennom oppkjøp. Ruter avviker dermed fra NUES' anbefaling på dette punktet (se også punkt 2.4).

Dersom aksjonæravtalen sies opp, skal eierne sørge for at Ruter blir oppløst med virkning fra det tidspunkt avtalen ikke lenger gjelder. Ved oppløsningen skal eierne i størst mulig utstrekning tilordnes de eiendeler og de rettigheter vedkommende eier tilførte Ruter ved opprettelsen av selskapet, samt tilordnes de forpliktelser som naturlig kan sies å tilhøre vedkommende.

Revisor

Ruter har en ekstern, uavhengig revisor som er valgt etter en anskaffelsesprosess med grunnlag i lov om offentlige anskaffelser. Revisor deltar på styremøtet der årsregnskapet blir godkjent. Da gjennomføres det også et møte med styret uten administrasjonen til stede.



Resultatregnskap 2013

RUTER KONSERN			RUTER AS				
2011	2012	2013	Tall i 1 000 kr.	Noter	2013	2012	2011
DRIFTSINNEKTER OG DRIFTSKOSTNADER							
Driftsinntekter							
5 594 678	5 407 508	5 809 632	Billett- og andre inntekter	1	5 767 540	5 326 336	5 552 107
5 594 678	5 407 508	5 809 632	Sum driftsinntekter		5 767 540	5 326 336	5 552 107
Driftskostnader							
5 077 837	4 890 213	5 310 769	Tjenestekjøp og rutedrift	2	5 371 846	4 951 169	5 138 742
134 096	188 998	190 902	Lønn og godtgjørelse	3	124 339	116 933	113 101
52 113	58 904	55 082	Avskrivninger	4	52 369	51 591	45 685
7 456	2 504	12 354	Nedskrivninger	4	12 354	2 504	7 456
307 934	282 430	252 009	Annen driftskostnad	5	220 137	220 629	231 630
5 579 436	5 423 050	5 821 116	Sum driftskostnader		5 781 045	5 342 826	5 536 614
15 243	-15 542	-11 484	Driftsresultat		-13 505	-16 490	15 494
FINANSINNEKTER OG FINANSKOSTNADER							
Finansinntekter							
20 805	26 410	27 886	Renteinntekter		26 742	25 127	19 560
805	1 015	3 240	Annen finansinntekt		2 959	650	748
21 610	27 425	31 126	Sum finansinntekter		29 701	25 777	20 308
Finanskostnader							
18 915	0	0	Nedskrivning av finansielle eiendeler		5 967	0	18 915
8 735	7 520	6 296	Rentekostnader		6 296	7 518	8 733
1 926	499	1 398	Annen finanskostnad		956	337	1 900
29 575	8 019	7 694	Sum finanskostnader		13 219	7 855	29 547
-7 965	19 406	23 432	Netto finansposter		16 482	17 922	-9 239
7 276	3 863	11 949	Ordinært resultat før skatt		2 978	1 431	6 254
749	760	10 256	Skatt på ordinært resultat	13	0	0	0
6 527	3 103	1 693	Årsresultat		2 978	1 431	6 254
91	612	26	Minoritetens andel av resultatet				
OVERFØRINGER							
			Overføringer til annen egenkapital		2 978	1 431	6 255
			Disponering av overkurs / udekket tap		11 854	0	0
			Sum overføringer		14 832	1 431	6 255

Balanse 2013


RUTER KONSERN			RUTER AS				
31/12/11	31/12/12	31/12/13	Tall i 1 000 kr.	Noter	31/12/13	31/12/12	31/12/11
			EIENDELER				
			Anleggsmidler				
4 118	9 189	5 541	Utsatt skattefordel	13			
1 547	0	0	Goodwill	4			
115 136	113 825	107 451	Andre immaterielle eiendeler	4	107 137	98 417	96 558
120 801	123 014	112 992	Sum immaterielle eiendeler		107 137	98 417	96 558
171 253	167 937	143 123	Driftsløsøre, inventar, kontorutstyr	4	136 815	161 319	164 480
171 253	167 937	143 123	Sum varige driftsmidler		136 815	161 319	164 480
257	396	551	Finansielle anleggsmidler				
10	10	1 276	Investeringer i aksjer i datterselskap og tilknyttet selskap	6	15 681	21 680	20 547
267	406	1 827	Sum finansielle anleggsmidler		15 681	21 680	20 547
292 321	291 357	257 942	Sum anleggsmidler		259 632	281 416	281 585
			Omløpsmidler				
0	75	544	Lager av varer og annen beholdning		443	0	0
147 427	98 705	120 708	Kundefordringer	12	111 430	97 791	147 021
150 483	146 985	61 649	Andre fordringer	7	64 359	136 648	146 235
297 911	245 765	182 901	Sum fordringer		176 232	234 439	293 256
877 799	961 649	1 308 312	Bankinnskudd, kontanter og lignende	8	1 237 435	889 066	832 580
877 799	961 649	1 308 312	Sum bankinnskudd, kontanter og lignende		1 237 435	889 066	832 580
1 175 710	1 207 414	1 491 212	Sum omløpsmidler		1 413 666	1 123 505	1 125 836
1 468 031	1 498 770	1 749 154	Sum eiendeler		1 673 299	1 404 921	1 407 422

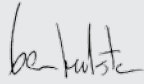
Balanse 2013


RUTER KONSERN			RUTER AS				
31/12/11	31/12/12	31/12/13	Tall i 1 000 kr.	Noter	31/12/13	31/12/12	31/12/11
EGENKAPITAL OG GJELD							
Egenkapital							
120	120	120	Aksjekapital	9	120	120	120
199 339	199 338	187 484	Overkursfond	9	187 484	199 338	199 338
199 459	199 458	187 604	Sum innskutt egenkapital		187 604	199 458	199 458
33 069	47 092	13 661	Annen egenkapital	9	0	20 699	10 660
33 069	47 092	13 661	Sum opptjent egenkapital			20 699	10 660
2 897	3 342	2 046	Minoritet	9	0		
235 425	249 893	203 311	Sum egenkapital		187 604	220 157	210 118
Gjeld							
69 080	83 413	141 636	Pensjonsforpliktelser	10	96 648	56 752	61 625
279 065	256 343	217 151	Langsiktig gjeld	15	218 425	239 279	259 188
348 145	339 756	358 788	Sum langsiktig gjeld og forpliktelser		315 074	296 029	320 813
279 103	329 068	294 475	Leverandørgjeld		293 681	335 581	276 837
1 041	858	1 243	Betalbar skatt		0	0	0
8 165	16 193	15 673	Skyldige offentlige avgifter		8 996	8 513	7 044
596 152	563 000	875 663	Annen kortsiktig gjeld	11	867 944	544 640	592 609
884 461	909 120	1 187 054	Sum kortsiktig gjeld		1 170 621	888 735	876 491
1 468 031	1 498 770	1 749 154	SUM EGENKAPITAL OG GJELD		1 673 299	1 404 921	1 407 422

Oslo, 25. mars 2014



Bernt Stilluf Karlsen
Styreleder

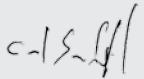

Tone Skogen
Styrets nestleder


Geir Ledsten
Styremedlem


Anita Orlund
Styremedlem


Ane Rongen Breivega
Styremedlem


Jeannette Abell
Styremedlem


Carl Sandstad
Styremedlem


Bernt Reitan Jenssen
Adm. direktør

Kontantstrømoppstilling 2013

RUTER KONSERN			RUTER AS				
31/12/11	31/12/12	31/12/13	Tall i 1 000 kr.	Noter	31/12/13	31/12/12	31/12/11
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter							
7 273	3 864	11 949	Resultat før skattekostnad		2 978	1 431	6 255
-1 041	-1 081	-349	Periodens betalte skatt		0	0	0
36	4	1 875	Tap/gevinst ved salg av anleggsmidler og aksjer		-975	4	36
52 112	58 904	55 082	Ordinære avskrivninger	4	52 369	51 591	45 685
7 456	9 960	12 354	Nedskrivning av anleggsmidler	4.19	12 354	9 960	7 456
	-7 456	0	Reversering av tidligere nedskrivning	4.19	0	-7 456	0
-45 568	53 895	-23 460	Endring i kundefordringer	20	-13 632	49 230	-43 395
-64 927	5 639	-32 791	Endring i leverandørgjeld	21	-41 900	18 103	-65 597
15 811	5 381	5 515	Endring i pensjonsavsetninger		4 367	3 733	14 069
268 967	1 019	402 247	Endring i andre tidsavgrensingsposter		403 649	2 583	277 512
240 119	130 130	432 423	Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		419 210	129 179	242 020
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter							
-19 546	-52 993	-58 411	Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler og immaterielle eiendeler	4.22	-56 100	-52 790	-18 996
18 915	0	0	Nedskrivning av aksjer i Trafikanten	6	5 967	0	18 915
	2 022	462	Vederlag ved avgang av datterselskap		462	2 022	0
-34	-42	-47	EK-innskudd		0	0	0
	-1 274	0	Investering i datterselskap		0	-1 274	0
-665	-52 287	-57 996	Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		-49 671	-52 042	-81
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter							
20	612	93	Endring i prosjekt- / tilskuddsmidler		93	612	20
0	0	0	Innbetalinger ved opptak av ny langsiktig gjeld		0	0	0
-24 077	-22 722	-21 263	Utbetalinger ved nedbetaling av langsiktig gjeld		-21 263	-21 263	-21 263
-24 056	-22 110	-21 170	Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter		-21 170	-20 651	-21 243
215 397	55 733	353 257	Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter		348 369	56 486	220 696
	28 115	-6 592	Likviditet fra oppkjøp/nedsalg				
662 402	877 799	961 647	Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter 01.01		889 066	832 580	611 884
877 799	961 647	1 308 312	Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter 31.12		1 237 435	889 066	832 580



Innhold noter 2013

0. Regnskapsprinsipper

Notenummer:

1. Billett- og andre inntekter
2. Tjenestekjøp og rutedrift
3. Lønn og godtgjørelse
4. Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler
5. Annen driftskostnad
6. Investeringer i aksjer i datterselskap og tilknyttet selskap
7. Andre fordringer
8. Bankinnskudd, kontanter og lignende
9. Egenkapital
10. Pensjonsforpliktelser
11. Annen kortsiktig gjeld
12. Konsernmellomværende
13. Skatter
14. Nærstående parter
15. Langsiktige gjeld
16. Operasjonelle leieavtaler
17. Styring av finansiell risiko
18. Endringer i konsernstruktur
19. Endring i kundefordringer (underlag til kontantstrøm)
20. Endring i leverandørgjeld (underlag til kontantstrøm)

Noter 2013

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 regnskapskikk.

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

Ordinære billettinntekter

Ordinære billettinntekter består av enkeltbilletter, enkeltbilletter betalt med reise penger, kupongkort, 24-timersbilletter, 7-dagers billetter, 30-dagersbilletter (alle typer), andre billettslag samt refusjoner. Det vises til note 1.

Billettinntektene kommer i hovedsak inn gjennom fem hovedstrømmer; kommisjonærer (inkl. abonnementsalg), automater, mobil app., internett og operatører. Periodebilletter inntektsføres iht. kundens forventede bruk mens øvrige billettinntekter inntektsføres iht. faktisk 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 datterselskap

Aksjer i datterselskaper er vurdert etter kostmetoden. Aksjene blir nedskrevet til virkelig verdi dersom verdifallet ikke er forbigående.

Andre aksjer

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

Fordringer

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

Bankinnskudd, kontanter o.l.

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

Prosjektmidler

De tilskudd Ruter mottar til dekning av kostnader ved spesielle prosjekter eller investeringer, blir

det året tilskuddet mottas ført som ubenyttet tilskudd og gjeld i balansen. Pådratte kostnader knyttet til mottatte tilskudd motregnes fortløpende mot gjeldsforpliktelsen i balansen.

Varige driftsmidler

Varige driftsmidler er vurdert til anskaffelseskost etter fradrag for avskrivninger. Driftsmidlene avskrives lineært over 3-10 år.

Pensjon

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

Ruter endret i 2012 regnskapsprinsipp og fører nå estimatavviket direkte mot egenkapitalen i tråd med IAS 19 i stedet for å inkludere dette i pensjonskostnaden. I tråd med valg i NRS 6 A ble ikke sammenligningstillene for 2011 omarbeidet.

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 kollektivbudet i Oslo og Akershus er kjernevirksomheten til selskapet.

Øvrige konsernselskap er skattepliktige.

Skattekostnaden i konsernets resultatregnskap omfatter både periodens betalbare skatt og endring i utsatt skatt. Utsatt skatt er beregnet med 27/28 % 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, Trafikanten AS, AS Oslo Sporveier og Stor-Oslo Lokaltrafikk as. Ruter har i 2013 solgt seg ned fra 51 % til 47 % av aksjene i Interoperabilitetstjenester AS, og Interoperabilitetstjenester er fra og med 2013 regnskapsmessig behandlet som et tilknyttet selskap. Sammenligningstillene for 2011 og 2012 er ikke endret som følge av nedsalget. Trafikantens datterselskap Norsk Reiseinformasjon AS og Oslo og Akershus Trafikkservice AS er konsolidert direkte inn i Ruters regnskap.

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

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

1. BILLETT- OG ANDRE INNTEKTER

RUTER KONSERN				RUTER AS		
2011	2012	2013	Tall i 1 000 kr.	2013	2012	2011
980 032	902 346	1 072 860	Enkeltbilletter	1 072 860	902 346	980 032
146 060	125 787	9 416	Kupongkort **	9 416	125 787	146 060
42 371	50 900	66 801	24-timersbilletter	66 801	50 900	42 371
96 399	82 053	94 901	7-dagersbillett	94 901	82 053	96 399
1 419 056	1 514 514	1 596 751	30-dagersbillett (alle typer)	1 596 751	1 514 514	1 419 056
20 795	46 522	49 856	Andre billettslag	49 856	46 522	20 795
12 177	10 455	6 543	Andre billettinntekter	6 543	10 455	12 177
-15 970	-11 582	-10 884	Refusjon av billetter, innbytte	-10 884	-11 582	-15 970
2 700 919	2 720 995	2 886 244	Sum ordinære billettinntekter	2 886 244	2 720 995	2 700 919
70 390	66 397	88 022	Skolekort grunnskolen	88 022	66 397	70 390
94 668	72 095	56 015	Skolekort videregående skole	56 015	72 095	94 668
49	-352	10 423	Skolekort Oslo	10 423	-352	49
165 107	138 140	154 460	Sum andre billettinntekter	154 460	138 140	165 107
1 416 610	1 091 040	1 152 655	Tilskudd Oslo kommune *	1 152 655	1 091 040	1 416 610
574 031	685 426	719 000	Tilskudd Akershus fylkeskommune	719 000	685 426	574 031
4 678	4 737	6 677	Tilskudd andre	6 677	4 737	4 678
405 000	313 500	379 572	Tilskudd Oslopakke 3 - Oslo	379 572	313 500	405 000
164 000	226 000	268 000	Tilskudd Oslopakke 3 - Akershus	268 000	226 000	164 000
		3 500	Tilskudd belønningsordningen Oslo	3 500		
2 564 319	2 320 703	2 529 404	Sum tilskudd og prosjektinntekter	2 529 404	2 320 703	2 564 319
48 608	55 930	66 012	Gebyrinntekter snik	66 012	55 930	48 608
674	0	6 726	Inntekter særavtaler	6 726	0	674
115 051	171 737	166 786	Leieinntekter anlegg, prosjekttilskudd, reklameinntekter, annet	124 694	90 565	72 480
164 333	227 668	239 524	Andre inntekter	197 432	146 496	121 762
5 594 678	5 407 508	5 809 631	Billett- og andre inntekter	5 767 540	5 326 336	5 552 107

* Pengestrømmene knyttet til vognleie for trikker og T-banevogner til Oslo Vognselskap AS er endret fra 2012.

** Kupongkort ble borte fra februar 2013

Innkrevning av Oslopakke-2 midler Fra 1. november 2011 utgikk Oslopakke-2, men påslaget i billettprisen ble beholdt. I Oslo behandles ikke lenger dette påslaget særskilt i regnskapet, men forutsettes å dekke vognleie for MX3000. I Akershus er påslaget i billettprisen øremerket reinvestering i infrastrukturen, og avsettes i eget fond opprettet av Akershus fylkeskommune. For 2013 utgjør dette TNOK 34 218.

2. TJENESTEKJØP OG RUTEDRIFT

RUTER KONSERN				RUTER AS		
2011	2012	2013	Tall i 1 000 kr.	2013	2012	2011
1 956 024	2 074 611	2 172 647	Tjenestekjøp buss	2 172 647	2 074 611	1 956 024
1 337 693	1 094 503	1 207 812	Tjenestekjøp T-bane	1 207 812	1 094 503	1 337 693
761 301	593 275	624 436	Tjenestekjøp sporvogn	624 436	593 275	761 301
128 970	141 360	146 480	Tjenestekjøp båt	146 480	141 360	128 970
142 027	151 901	157 201	Tjenestekjøp spesialskyss skole	157 748	151 901	142 027
17 419	18 808	10 934	Oppdragskjøring	2 675	0	0
4 343 434	4 074 459	4 319 511	Kjøp av transporttjenester	4 311 799	4 055 651	4 326 015
523 628	620 880	730 320	Takstvtaler tog	730 320	620 880	523 628
17 306	24 250	23 810	Takstvtaler buss	23 810	24 250	17 306
51 076	33 845	34 218	Brukerbetaling Oslopakker	34 218	33 845	51 076
592 010	678 975	788 348	Takstvtaler inkl. Oslopakker	788 348	678 975	592 010
91 771	91 399	147 656	Driftstilskudd, husleie anlegg, billettkontroll og annet	214 156	168 527	170 095
50 621	45 381	55 254	Provisjoner til kommisjonærer	57 543	48 017	50 621
5 077 837	4 890 213	5 310 769	Tjenestekjøp og rutedrift	5 371 846	4 951 169	5 138 742

Provisjoner til kommisjonærer er for 2011 og 2012 flyttet fra note 5 Annen driftskostnad til denne noten. Driftstilskudd, husleie anlegg, billettkontroll og annet er endret for 2011 og 2012 med overførte beløp fra Note 5.

Operasjonelle leieavtaler	2013	2012	2011
Finansiert fra Ruter vha Oslopakke-3 midler	162 135	86 080	83 325
Finansiert av Oslo kommune			259 551
Total vognleie T-banegogner betalt fra Ruter As til Oslo Vognselskap AS	162 135	86 080	342 876

Endring fra 2012 til 2013 er innfasing av opsjon 3 MX 3000 (Nye T-banegogner). Pengestrømmen knyttet til vognleie for Trikk og T-banegogner til Oslo Vognselskap er endret fra 2012. Oslopakke-3 midler betales direkte fra Ruter mens resterende vognleie betales direkte fra Oslo kommune.

3. LØNN OG GODTGJØRELSE

RUTER KONSERN				RUTER AS		
2011	2012	2013	Tall i 1 000 kr.	2013	2012	2011
85 582	129 998	134 659	Lønn	86 103	78 821	71 548
29 293	29 919	27 340	Pensjonskostnader ekskl. AGA	18 503	20 117	25 233
14 343	22 644	22 765	Arbeidsgiveravgift	14 903	14 044	11 978
4 878	6 437	6 136	Øvrige lønns- og personalkostnader	4 830	3 951	4 343
134 096	188 998	190 900	Sum lønn og godtgjørelse	124 339	116 933	113 101
154	240	232	Bortsett fra vanlige lønnsforskudd er det ikke gitt lån til ansatte	133	130	125

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

807 500	1 106 204	929 384	Utbetalt styrehonorar	784 984	866 204	734 500
456 570	701 457	768 740	Avtalt honorar lovpålagt revisjon eks. mva	244 820	304 820	292 800
239 300	208 369	305 698	Honorar for utvidet finansiell revisjon eks. mva	221 750	183 020	177 340
94 547	107 541	106 775	Honorar for avtalte kontrollhandlinger eks. mva	106 775	107 541	67 506
109 917	289 247	46 465	Honorar for skatterådgivning eks. mva	34 105	257 247	99 917
103 536	820 733	0	Honorar for andre tjenester utenfor revisjonen eks. mva*	0	768 420	88 536

* Andre tjenester inkluderer blant annet internkontrollgjennomgang med fokus på anskaffelser

	Lønn	Pensjonskostnad**	Annen godtgjørelse
Lønn adm. direktør	kr. 1 883 548	kr. 247 178	kr. 19 161

** Årets pensjonsopptjening

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 i Ruter As (ref. note 10).

4. VARIGE DRIFTSMIDLER OG IMMATERIELLE EIENDELER

VARIGE DRIFTSMIDLER

RUTER AS

Tall i 1 000 kr.	Bygninger og eiendommer	Maskiner og anlegg	Driftsløsøre, inventar og kontormaskiner	Hydrogen - busser	Sum
Anskaffelseskost per 01.01.2013	4 079	7 188	268 245	13 086	292 598
Tilgang kjøpte driftsmidler	0	0	19 177	0	19 177
Avgang solgte driftsmidler	2 800		668		3 468
Anskaffelseskost 31.12.2013	1 279	7 188	286 754	13 086	308 307
Akkumulerte avskrivninger 31.12.2013	419	4 815	139 799	4 143	149 176
Akkumulerte nedskrivninger		1 315	20 999		22 314
Balanseført verdi 31.12.2013	860	1 058	125 956	8 943	136 815
Årets avskrivninger	268	719	20 561	2 617	24 165
Årets nedskrivninger		1 315	11 040		12 355

RUTER KONSERN

Tall i 1 000 kr.	Bygninger og eiendommer	Maskiner og anlegg	Driftsløsøre, inventar og kontormaskiner	Hydrogen - busser	Sum
Anskaffelseskost per 01.01.2013	27 091	7 188	299 521	13 086	346 886
Tilgang kjøpte driftsmidler	0	0	21 219	0	21 219
Avgang solgte driftsmidler	2 800	0	668		3 468
Avgang utrangerte anleggsmidler	0	0	-10 981		-10 981
Anskaffelseskost 31.12.2013	24 291	7 188	309 091	13 086	353 656
Akkumulerte avskrivninger 31.12.2013	22 560	4 815	156 698	4 143	188 216
Akkumulerte nedskrivninger		1 315	20 999		22 314
Balanseført verdi 31.12.2013	1 731	1 058	131 394	8 943	143 123
Årets avskrivninger	1 137	719	22 044	2 617	26 517
Årets nedskrivninger		1 315	11 040		12 355

Både morselskapet og konsernet benytter lineære avskrivninger for alle varige driftsmidler.

Den økonomiske levetiden for driftsmidlene er beregnet til:

Bygninger og annen fast eiendom 10-30 år

Maskiner og inventar 3-10 år

IMMATERIELLE EIENDELER

RUTER AS

Tall i 1 000 kr.	Elektronisk billettsystem	Andre immaterielle eiendeler	Sum
Anskaffelseskost per 01.01.2013	120 200	77 972	198 172
Tilgang kjøpte immaterielle eiendeler	0	36 923	36 923
Avgang solgte driftsmidler	0	549	549
Anskaffelseskost 31.12.2013	120 200	114 346	234 546
Akkumulerte avskrivninger 31.12.2013	60 100	67 310	127 410
Balanseført verdi 31.12.2013	60 100	47 036	107 137
Årets avskrivninger	12 020	16 183	28 203
Årets nedskrivninger		0	0

RUTER KONSERN

Tall i 1 000 kr.	Goodwill	Elektronisk billettsystem	Andre immaterielle eiendeler	Sum
Anskaffelseskost per 01.01.2013	7 743	120 200	114 055	241 998
Avgang fra nedslag Interoperabilitetstjenester			-28 127	-28 127
Tilgang kjøpte immaterielle eiendeler	0	0	37 192	37 192
Avgang solgte driftsmidler			549	549
Anskaffelseskost 31.12.2013	7 743	120 200	122 571	250 514
Akkumulerte avskrivninger 31.12.2013	7 743	60 100	75 221	143 064
Balanseført verdi 31.12.2013	0	60 100	47 350	107 451
Årets avskrivninger	0	12 020	16 545	28 565
Årets nedskrivninger			0	0

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

NEDSKRIVNING AV ANLEGGSMIDLER

RUTER KONSERN				RUTER AS		
2011	2012	2013	Tall i 1 000 kr.	2013	2012	2011
		12 354	Nedskrivning av utstyr til billettsystem	12 354		
	9 960	0	Nedskrivning av sperreporter		9 960	
7 456		0	Nedskrivning av Sanntidsinformasjonsutstyr planlagt overført til produksjonsselskap			7 456
7 456	9 960	12 354	Sum	12 354	9 960	7 456
	-7 456	0	Reversert nedskrivning av Sanntidsinformasjonsutstyr planl. overført til produksjonsselskap		-7 456	
0	-7 456	0	Sum	0	-7 456	0

UTBETALINGER VED KJØP AV ANDRE INVESTERINGER

RUTER KONSERN				RUTER AS		
2011	2012	2013	Tall i 1 000 kr.	2013	2012	2011
-10 599	-18 725	-14 183	Utstyr billettsystem	-14 183	-18 725	-10 599
-29	-3 000	-2 790	Kontormaskiner	-778	-3 000	-29
-879	-1 462	-4 246	Inventar	-4 216	-1 462	-857
-474	0	0	Eiendom, bygninger			-474
	-13 086	0	Hydrogenbusser	0	-13 086	
-11 981	-36 273	-21 219	Sum Driftsløsøre, inventar og kontormaskiner	-19 177	-36 273	-11 959
-7 565	-16 720	-37 192	Utvikling IT, lisenser, programvare og andre immaterielle eiendeler	-36 923	-16 517	-7 037
-7 565	-16 720	-37 192	Sum andre immaterielle eiendeler	-36 923	-16 517	-7 037
-19 546	-52 993	-58 411	Sum	-56 100	-52 790	-18 996

5. ANNEN DRIFTSKOSTNAD

RUTER KONSERN				RUTER AS		
2011	2012	2013	Tall i 1 000 kr.	2013	2012	2011
7 802	6 711	8 379	Rutetabeller, trafikkinformasjon og kart	8 379	6 711	7 802
94 742	55 398	37 136	Salgstiltak og reklame	36 752	37 440	48 883
19 233	19 373	19 221	Kostnader lokaler	13 311	16 480	16 437
26 484	24 188	50 871	Konsulentbistand prosjektering, utredninger	37 027	24 335	26 484
23 736	54 305	29 218	Konsulentbistand org. utvikling, elektronisk billettering, juridisk m.v	28 282	28 800	26 526
1 117	3 174	1 711	Tap ved avhending anleggsmidler og kundefordringer	945	3 174	1 117
70 919	76 428	69 319	Drift og vedlikehold	64 198	74 689	70 501
63 902	42 852	36 153	Diverse kostnader	31 242	29 002	33 881
307 934	282 430	252 009	Sum annen driftskostnad	220 137	220 629	231 630

Provisjoner til kommisjonærer som tidligere lå i denne noten er flyttet til Note 2 Tjenestekjøp og rutedrift.

I postene salgstiltak og reklame, drift og vedlikehold samt diverse kostnader er tall for 2011 og 2012 endret og flyttet til note 2.

6. INVESTERINGER I AKSJER I DATTERSELSKAP OG TILKNYTTET SELSKAP

Tall i 1 000 kr.	Forretningskontor	Eierandel	Pålydende	Antall eiet av Ruter	Resultat	Bokf. verdi
Datterselskap						
Trafikanten AS	Oslo	100,00%	100	742 200	-12 135	0
Konsentra AS	Oslo	100,00%	5 000	1 000	5 016	15 000
Stor-Oslo Lokaltrafikk a s	Oslo	100,00%	100	1 000	-13	120
AS Oslo Sporveier	Oslo	100,00%	100	1 000	-13	120
Andre selskap						
Interoperabilitetstjenester AS	Oslo	47,00%	1 000	427		431
Visit Oslo AS		0,50 %	10 000	1		10
Sum aksjer i andre selskaper						15 681
Datterselskap Trafikanten						
Norsk Reiseinformasjon AS	Oslo	100,00%	50 000	30	90	0
Oslo og Akershus Trafikkservice AS	Oslo	71,40%	100	9 187	344	5 967
Sum investeringer i datterselskap av Trafikanten						5 967

Styret i Ruter og Trafikanten vedtok i desember 2013 å fusjonere de to selskapene. Fusjonen gjennomføres i 2014. Aksjene er nedskrevet til null i Ruter As. I Trafikanten AS ligger også datterselskapene Norsk Reiseinformasjon AS (eierandel 100 %) samt Oslo og Akershus Trafikkservice AS (eierandel 71,4 %). Interoperabilitetstjenester AS er solgt ned fra en eierandel på 51 % i 2012 til 47 % i 2013, og er ikke lenger bruttokonsolidert i regnskapet.

7. ANDRE FORDRINGER

RUTER KONSERN				RUTER AS		
2011	2012	2013	Tall i 1 000 kr.	2013	2012	2011
60 482	59 860	0	Periodiserte billettinntekter *	0	59 860	60 482
3 150	1 376	14 963	Forskuddsbetalte kostnader/påløpt inntekt o.l Oslo	14 963	1 376	3 150
11 042	1 716	6 141	Forskuddsbet. kostnader/påløpt inntekt o.l Akershus	6 141	1 716	11 042
5 350	11 895	0	Forskuddsbet. kost./påløpt inntekt o.l Skoleskyss **	0	11 895	5 350
9 827	19 637	7 028	Diverse periodiseringer	9 739	9 301	5 579
60 633	52 499	33 515	Tilgode offentlige avgifter	33 515	52 499	60 633
150 483	146 985	61 649	Sum andre fordringer	64 359	136 648	146 235

* Selskapet har endret faktureringsrutiner. Fakturering til kundene skjer nå i regnskapsmåneden og det er ikke lenger behov for avsetninger.

** For skoleskyss er behovet for avsetninger falt bort ettersom fakturering skjer fortløpende. Dette har redusert den aktuelle fordringen.

8. BANKINNSKUDD, KONTANTER OG LIGNEDE

RUTER KONSERN				RUTER AS		
2011	2012	2013	Tall i 1 000 kroner	2013	2012	2011
744 579	744 270	912 683	Driftskonto	843 932	674 079	702 826
105 412	184 335	90 845	Billettautamatkonto	90 845	184 335	105 412
10 131	15 646	286 014	Andre bankinnskudd	286 014	15 646	10 131
11 189	10 704	11 040	Bundne skattetrekkmidler	8 914	8 313	7 724
6 022	6 200	7 396	Husleiedeposium	7 396	6 200	6 022
466	493	334	Myntbeholdning i automater	334	493	466
877 799	961 649	1 308 312	Sum bankinnskudd, kontanter og lignende	1 237 435	889 066	832 580

Ruter har stilt en garanti på TNOK 8 250 til Nordea. Garantien gjelder Unibuss AS' leasing av 5 stk leddbusser fra 2010. I tillegg er det stilt en garanti overfor Skandinaviska Enskilda Banken AB på TNOK 35 409. Garantien gjelder Unibuss leasing av 30 stk. leddbusser fra 2012.

9. EGENKAPITAL

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

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

RUTER AS

	Aksjekapital	Overkurs	Annen egenkapital	Sum
Egenkapital pr. 01.01.2013	120	199 338	20 698	220 156
Estimatavvik knyttet til pensjoner			-35 530	-35 530
Disponering av overkurs til annen egenkapital		-11 854	11 854	0
Resultat 2013	0	0	2 978	2 978
Egenkapital per 31.12. 2013	120	187 484	0	187 604

RUTER KONSERN

	Aksjekapital	Overkurs	Annen egenkapital	Minorit.andel	Sum
Egenkapital pr. 01.01.2013	120	199 338	47 092	3 342	249 893
Nedsalg av Interoperabilitetstjenester AS			463	-1 322	-859
Mottatt konsernbidrag			866		866
Estimatavvik knyttet til pensjoner		0	-48 283		-48 283
Disponering av overkurs til annen egenkapital		-11 854	11 854		0
Resultat 2013	0		1 669	26	1 695
Egenkapital per 31.12.2013	120	187 484	13 661	2 046	203 311

10. PENSJONSFORPLIKTELSER

Morselskapet har pensjonsordninger som omfatter 141 ansatte. For konsernet er tilsvarende tall 240. Forpliktelsene er dekket gjennom pensjonsordning i Kommunal Landspensjonsordning (KLP). Ordningen gir rett til definerte fremtidige ytelser i henhold til tariffavtalen i kommunal sektor. Fordi det foretas en fordeling av den aktuariemessige risiko mellom alle foretakene, kommunene og fylkeskommunene som deltar i ordningen, tilfredsstiller den kriteriene for det som betegnes som en "Multiemployerplan". I tråd med internasjonal praksis for "Multiemployerplan" vises dette som en netto forpliktelse på samme måte som en ytelsesordning. Netto pensjonsforpliktelse inkluderer AFP (Avtalefestet pensjon). Selskapet er pliktig til å ha tjenestepensjonsordning i henhold til lov om obligatorisk tjenestepensjon, og de nevnte ordninger oppfyller krav i denne lov.

RUTER KONSERN				RUTER AS		
31/12/11	31/12/12	31/12/13	Tall i 1 000 kr.	31/12/132	31/12/12	31/12/11
Netto pensjonskostnad						
14 503	26 762	21 938	Nåverdi av årets pensjonsopptjening	14 684	17 833	11 891
7 942	8 377	10 895	Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	7 460	5 797	7 062
22 446	35 139	32 834	Brutto pensjonskostnad	22 144	23 631	18 953
6 365	7 036	7 589	Forventet avkastning	5 203	4 857	5 678
580	913	1 007	Administrasjonskostnader	645	544	473
11 978	0	0	Resultaførte estimatendringer	0	0	10 695
28 639	29 015	26 252	Netto pensjonskostnader før arbeidsgiveravgift	17 586	19 318	24 442
2 349	4 090	3 636	Arbeidsgiveravgift	2 480	2 724	1 938
30 988	33 106	29 888	Netto pensjonskostnader etter arbeidsgiveravgift	20 066	22 042	26 381
186 759	260 855	339 282	Pensjonsforpliktelser 31.12. (inkl. beregnet effekt av fremtidig lønnsregulering)	233 949	178 909	166 541
186 759	260 855	339 282	Beregnet pensjonsforpliktelse 31.12.	233 949	178 909	166 541
126 215	187 750	215 148	Pensjonsmidler (til markedsverdi) 31.12.	149 244	129 171	112 531
8 537	10 308	17 503	Arbeidsgiveravgift	11 943	7 013	7 615
69 080	83 413	141 636	Netto pensjonsforpliktelse	96 648	56 752	61 625
Økonomiske forutsetninger						
3,80 %	3,90 %	4,00 %	Diskonteringsrente	4,00 %	3,90 %	3,80 %
4,10 %	3,90 %	4,00 %	Forventet avkastning på pensjonsmidler	4,00 %	3,90 %	4,10 %
3,50 %	3,50 %	3,75 %	Forventet lønnsvekst	3,75 %	3,50 %	3,50 %
3,25 %	3,25 %	3,50 %	Forventet G-regulering	3,50 %	3,25 %	3,25 %
2,48 %	2,48 %	2,72 %	Forventet regulering av pensjoner under utbetaling	2,72 %	2,48 %	2,48 %
K2005	K2005	K2013	Dødelighetstabell	K2013	K2005	K2005

Nye dødelighetsforutsetninger K2013BE tatt i bruk og erstatter K2005 styrket.

Andel som tar ut AFP (Uttak fra 62 år)

Normalt uttak innenfor KLP-området ved 70 års aldersgrense er iht fellesordningen 45 %

Kollektivporteføljen til KLP har følgende aktivasammensetning

Aksjer	16,9 %	16,1 %	14,2 %
Eiendom	12,3 %	11,1 %	11,7 %
Utlån	10,9 %	11,1 %	10,4 %
Likviditet/pengemarked	10,2 %	8,5 %	8,6 %
Omløpsobligasjoner	20,9 %	22,4 %	
Anleggs- / HTF-obligasjoner	28,8 %	30,8 %	55,4 %
Verdijustert avkastning for 2013 er 6,7 %			

De aktuariemessige forutsetningene er basert på vanlige benyttede forutsetninger innen forsikring når det gjelder demografiske faktorer. Ruter As har ført hele estimatavviket for 2013 mot egenkapitalen med TNOK 35 530. I konsernet er dette TNOK 48 283.

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 gjennomstrømning. Når det gjelder en total oversikt over alle investeringer i kollektivtrafikken i 2013 vises det til eget oppsett i årsrapporten.

Finansieringskildene fremgår av tabellen under.

Tall i 1 000 kr.	Ubenyttet pr 31.12.13	Ubenyttet pr 31.12.12	Ubenyttet pr 31.12.11
Oslopakke-3 midler	63 077	76 372	66 273
Finansieringsmidler Hynor	20 622	22 356	44 368
Tilgjengelighetsmidler	-639	-810	6 000
Belønningsmidler	163 918	15 072	51 162
Finansieringsmidler fra Oslo kommune	10 000	10 000	47 500
KID-midler (Kollektivtrafikk i distriktene)	-1 233	235	0
Ubenyttet tilskudd til øremerkede oppgaver per 31.12.	255 745	123 225	215 303
Skyldige inndrevne Oslopakke-2 midler til Akershus fylkeskommune	8 555	8 461	7 849
Skyldig opptjente feriepenger	9 710	8 989	8 169
Forhåndsbetalte billetter	135 334	102 491	70 157
Påløpte produksjonskostnader Oslo	99 151	106 595	117 453
Påløpte produksjonskostnader Akershus	329 396	164 371	133 678
Diverse kortsiktig gjeld	30 053	30 507	40 000
Sum annen kortsiktig gjeld	867 944	544 640	592 609

12. KONSERNMELLOMVÆRENDE

Tall i 1 000 kr.	RUTER AS			RUTER AS		
	2013	2012	2011	2013	2012	2011
	Salg av tjenester			Kundefordr. mot datterselskap		
Konsentra AS					2 082	1 875
Trafikanten AS *	2 508	2 636	3 353	434	2 798	1 232
Interoperabilitetstjenester AS					735	32
Totalt	2 508	2 636	3 353	434	5 615	3 139
				Andre fordr. mot datterselskap		
Konsentra AS						1 231
Trafikanten AS*				70		
Interoperabilitetstjenester AS						
Totalt		0	0	70	0	1 231
	Kjøp av tjenester			Gjeld til datterselskap		
Konsentra AS	26 637	16 930	16 060	292	0	0
Trafikanten AS *	47 821	49 381	48 231	1 151	5 684	311
Interoperabilitetstjenester AS		5 502	8 478		786	91
Totalt	74 458	71 813	72 769	1 443	6 470	402
				Annen gjeld til datterselskap		
Konsentra AS					200	360
Trafikanten AS *				5 268	750	
Interoperabilitetstjenester AS						
Totalt	0	0	0	5 268	950	360

* I 2011 var Trafikanten AS et tilknyttet selskap.

Transaksjoner mellom nærstående parter er gjort i henhold til Ruters prinsipper om armlengdes avstand. Majoriteten av transaksjoner mellom nærstående parter relateres til administrasjonstjenester.

13. SKATTER

RUTER KONSERN

Tall i 1 000 kr.	2013	2012	2011
Årets skattekostnad fordeler seg på:			
Betalbar skatt	2 110	1 292	1 041
Årets skatteeffekt av endret skattesats	273	0	0
Endring i utsatt skatt	3 376	-130	-292
Endring i utsatt skatt ført direkte mot egenkapitalen	4 498	-401	0
Sum skattekostnad	10 256	760	749
Beregning av årets skattegrunnlag:			
Resultat fra skattepliktig virksomhet	3 545	3 982	2 594
Permanente forskjeller	56	3 020	82
Estimatavik pensjoner	-17 252		
Endring i midlertidige forskjeller	19 323	-789	1 041
Bruk av underskudd til fremføring	-1 233	-3 151	
Grunnlag betalbar skatt	4 439	3 062	3 718
Midlertidige forskjeller			
Underskudd til fremføring	0	1 176	0
Fordringer	-70	-80	
Anleggsmidler	-9 126	-1 271	-6 753
Andre forpliktelses	0	-6 850	-498
Pensjoner	-44 989	-26 661	-7 456
Ikke balanseført utsatt skattefordel	0	869	
Sum midlertidige forskjeller	-54 185	-32 817	-14 707
Forskjeller som ikke inngår i utsatt skatt/ -skattefordel	-33 665		
Utsatt skattefordel i balansen *	-5 541	-9 189	-4 118
Betalbar skatt i balansen			
Årets betalbare skatt	2 110		
Avgitt konsernbidrag	-867		
Betalbar skatt i balansen 31.12	1 243		

* Gjelder Konsentra AS og Oslo og Akershus Trafikkservice AS. Øvrige datterselskap (Trafikanten AS, Norsk Reiseinformasjon AS, Stor Oslo Lokaltrafikk AS og AS Oslo Sporveier har ingen balanseført utsatt skattefordel).

Konsernets skattekostnad utgjør ikke 27 % av resultat før skatt som en følge av at resultatet i morselskapet Ruter AS er skattefritt. Konsernets skattekostnad utgjør således skattekostnaden i datterselskapene. Som følge av at Trafikanten AS er besluttet fusjonert inn i Ruter AS som ikke er skattepliktig, er utsatt skattefordel i selskapet kostnadsført i 2013.

14. NÆRSTÅENDE PARTER

Oslo kommune

Oslo kommune eier 60 % av aksjene i Ruter As. Ruter As har i 2013 gjennomført salg av transporttjenester til Oslo kommune for TNOK 1 152 655. 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. Oslo kommune dekker nå vognleien til Oslo Vognselskap AS i stedet for at den går via Ruter. Vognleien som finansieres av Oslopakke 3 - midler går imidlertid gjennom Ruter As som tidligere.

Akershus fylkeskommune

Akershus fylkeskommune eier 40 % av aksjene i Ruter As. Ruter har i 2013 gjennomført salg av transporttjenester til Akershus fylkeskommune for TNOK 719 000. 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.

Sporveien Oslo AS

Sporveien Oslo AS er 100 % eiet av Oslo kommune og står for den utførende delen av kollektivtilbudet for trikk, t-bane og buss. Ruter As har kjøpekontrakter med Sporveien trikken AS, Sporveien t-banen 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 AS er 100 % eiet av Oslo kommune AS. 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.

Konsentra AS

Konsentra AS er et 100 % eiet datterselskap av Ruter As. Konsentra AS selger, administrerer og planlegger persontransport for mennesker som ikke kan benytte det ordinære kollektivtilbudet. Ruter As er en av flere oppdragsgivere til Konsentra AS.

Trafikanten AS

Trafikanten AS er et 100 % eiet datterselskap av Ruter As. Trafikanten AS står for ruteopplysninger og reiseinformasjon. I tillegg selger Trafikanten billetter for Ruter. Trafikanten AS blir fusjonert inn i Ruter As med regnskapsmessig virkning fra 01.01.2014.

Interoperabilitetstjenester AS

Interoperabilitetstjenester AS er 47 % eiet av Ruter As. Selskapet forestår innsamling og viderefordeling av transaksjoner og andre elektroniske data fra elektroniske billettsystemer i Norge. I dette ligger også å utarbeide grunnlag for inntektsavregning mellom operatører som benytter slike systemer for persontransport.

Samarbeidende tjenesteytere på rutedrift

I 2011 var det planlagt overført sanntidsinformasjonsutstyr (SIS) ifb med anbudsutlysning av rutedrift til kr. 0. fra Ruter As. Utstyret ble før overføring nedskrevet med TNOK 7 456 til 0. Formell overføring skulle skje i 2012. Utstyret er besluttet ikke overført og nedskrivningen ble derfor reversert i 2012 med TNOK 7 456. Som døtre av Trafikanten AS leier Oslo og Akershus Trafikkservice AS ut lokaler til Trafikanten AS mens Norsk reiseinformasjon AS bidrar med reiseinformasjon.

15. LANGSIKTIG GJELD

Langsiktig gjeld

RUTER KONSERN				RUTER AS		
2011	2012	2013	Tall i 1 000 kr.	2013	2012	2011
Langsiktig gjeld						
279 065	254 989	216 662	Langsiktig gjeld	216 662	237 925	259 188
0	1 354	490	Langsiktige forpliktelser	1 763	1 354	0
279 065	256 343	217 151	Sum	218 425	239 279	259 188
Langsiktig gjeld med forfall senere enn 5 år						
152 871	131 608	110 345	Gjeld til kredittinstitusjoner	110 345	131 608	152 871

16. OPERASJONELLE LEIEAVTALER

Konsernet har inngått flere forskjellige operasjonelle leieavtaler av maskiner, kontorer og andre fasiliteter. De fleste leieavtalene har en opsjon for forlengelse.

Tall i 1 000 kr.	RUTER AS		RUTER KONSERN	
	2013	2014-2027	2013	2014-2028
Kontormaskiner	2 718	1 264	2 849	1 880
Fast eiendom *	29 750	630 034	34 197	1 435 516
Bil	52	46	52	46
Sum	32 520	631 344	37 098	1 437 442

* På noen av disse anleggene er det avtale om fremleie

Fremtidig minimumsleie knyttet til ikke kansellerbare leieavtaler forfaller som følger:

Tall i 1 000 kr.	RUTER AS	RUTER KONSERN
Innen 1 år	71 203	75 781
1 til 5 år	257 373	281 556
Etter 5 år	303 353	309 719
Sum	631 929	667 056

17. STYRING AV FINANSIELL RISIKO

Fiansiell risiko

Rutiner for risikostyring følges opp av administrasjonen. De viktigste finansielle risikoer konsernet er utsatt for er knyttet til renterisiko, kreditt risiko og til en viss grad valutarisiko gjennom innkjøp. I tillegg ligger det en finansiell risiko knyttet til endringer i indekser for lønn, rente, diesel samt andre indikatorer i forhold til kjøpekontrakt med bussoperatørene. Inntektsfordeling og prisavtale med NSB, basert på telling av reisemønster blant kundene, kan få store beløpsmessige konsekvenser.

Kreditt risiko

Ruter handler kun med godkjente kredittverdige motparter. Alle kommersielle private motparter, som får kreditt hos konsernet, skal kredittvurderes og godkjennes. Dette gjelder spesielt kommisjonærer ved salg av billetter for Ruter. I enkelte tilfeller må det stilles garanti. Reitan-gruppen er den største kommisjonæren. Kreditt risikoen anses som lav i forhold til statlige og kommunale kunde-forhold. Risikoen med hensyn til størrelsen på beløp er også lav i forhold til salg til enkeltkunder ettersom billetten kan sperres for videre bruk ved manglende betaling. Motpart for pensjonsmidler er KLP og for likvider DNB, og risikoen knyttet til disse anses som lav. Konsernet anser sin maksimale risikoeksponering å være balanseført verdi av kundefordringer samt kortsiktige og langsiktige fordringer.

18. ENDRINGER I KONSERNSTRUKTUR

Ruter har i 2012 kjøpt seg opp fra 47 % til 100 % av aksjene i Trafikanten AS, og Trafikanten AS med datterselskap er fra og med 2012 bruttokonsolidert i Ruters konsernregnskap. Sammenligningstallene for 2011 ble ikke endret som følge av oppkjøpet. Styret i Ruter og Trafikanten vedtok i desember 2013 å fusjonere de to selskapene. Fusjonen gjennomføres i 2014. Interoperabilitetstjenester AS er solgt ned fra en eierandel på 51 % i 2012 til 47 % i 2013. Interoperabilitetstjenester AS inngår ikke lenger i Ruters konsernregnskap. Selskapet behandles nå som et tilknyttet selskap.

Tall i 1 000 kr.	2013	2012	2011
Konsernets inntekter fra Trafikantenkonsernet er	30 726	33 345	43 680

19. ENDRING I KUNDEFORDRINGER (UNDERLAG TIL KONTANTSTRØM)

RUTER KONSERN				RUTER AS		
2011	2012	2013	Tall i 1 000 kr.	2013	2012	2011
-22 699	15 186	6 122	Billettsalg	6 122	15 186	-22 699
-9 619	12 081	-29 419	Skoleskys	-29 419	12 081	-9 619
-668	2 753	8 159	Snikgebyr	8 159	2 753	-668
-12 581	23 876	-8 322	Andre	1 506	19 211	-10 408
-45 568	53 895	-23 460	Sum	-13 632	49 230	-43 395

Endringen skyldes vesentlig forskyvning i betalingsdato slik at innbetaling til Ruter skjer senere.

20. ENDRING I LEVERANDØRGJELD (UNDERLAG TIL KONTANTSTRØM)

RUTER KONSERN				RUTER AS		
2011	2012	2013	Tall i 1 000 kr.	2013	2012	2011
-74 746	7 106	4 847	Produksjonsselskap	4 847	7 106	-74 746
9 819	-1 467	-37 638	Andre	-46 747	10 997	9 149
-64 927	5 639	-32 791	Sum	-41 900	18 103	-65 597

Endringen i leverandørgjeld skyldes vesentlig ny metodikk for føring av oppgjør på enkelte produksjonsfakturaer til regnskapsåret.

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 2013, resultatregnskap og kontantstrømpstilling 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 utforme 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 2013 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 oversiktlig registrering og dokumentasjon av selskapets regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god bokføringskikk i Norge.

Oslo, 28. mars 2014
ERNST & YOUNG AS



Jan Wellum Svensen
statsautorisert revisor



Ruter AS
Dronningens gate 40
Postboks 1030 Sentrum
NO-0104 Oslo
Telefon (+47) 400 06 700
www.ruter.no