Årsrapport 2012

Ruter#

Innhold

1. Ruter As 3
2. Sammendrag med sentrale nøkkeltall 7
3. Årskavalkade 14
4. Kraftfulle fremkommelighetstiltak 17
5. Billettrevolusjonen fortsetter 21
6. Effektivitet og kontraktsstyring 25
7. Målretting av plan- og investeringsprosesser 29
8. Ruter gjennom året 33
    - Marked 34
    - Salg 38
    - Utvikling 40
    - Rutetilbud 44
    - Kundetilfredshet og kvalitet 46
    - Kommunikasjon 50
9. Miljø 53
10. Investeringer i kollektivtrafikken 59
11. Ruters økonomi 63
12. Styrets beretning 67
    - Eierstyring og selskapsledelse 72
    - Regnskap 78
13. Nøkkeltall 97

Rune Pedersen
Økonomidirektør
Hanne Bertnes Norli
Utviklingsdirektør
Ellen Marie Rogde
Salgs- og markeds-
direktør
Tore Kåss
Plandirektør
Anders Finckenhagen
Produksjonsdirektør
Marit Leite
Kvalitetsdirektør
Bernt Reitan Jenssen
Administrerende
direktør

1

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 overordnede samferdselspolitiske målene som Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har satt for kollektivtrafikken. Ruter har dessuten en generell oppgave som kompetanseorgan for kollektivtrafikk.

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. Selskapet har ikke til formål å skaffe eierne økonomisk vinning.

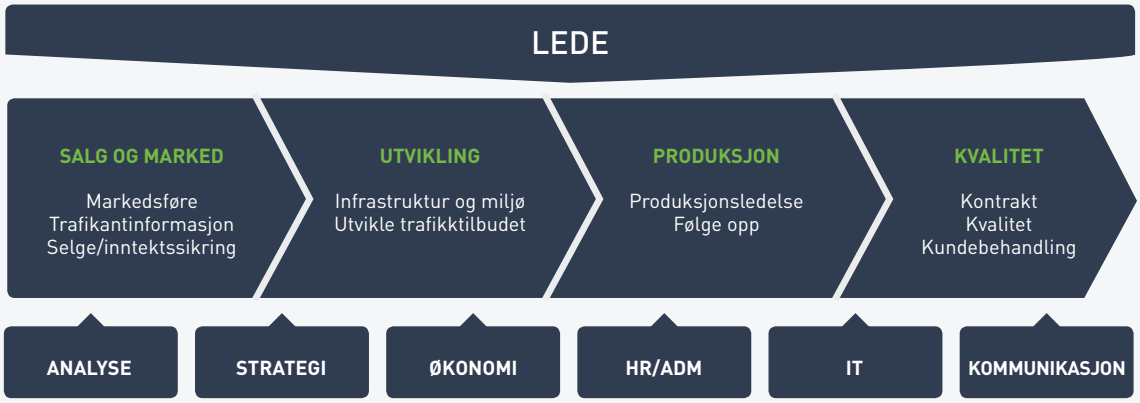
Trafikken utføres av operatørselskaper på kontrakt med Ruter. For buss og båt tildeles kontraktene etter anbudskonkurranser. For T-bane og trikk forhandles årlige kontrakter uten konkurranse med produksjonsselskapene i Kollektivtransportproduksjon AS (KTP) og med Oslo Vognselskap AS, som anskaffer og eier det rullende materiellet.

Selskapets bakgrunn og historie

Ruter As ble dannet i 2007 ved sammenslåing av funksjonene i administrasjonsselskapene AS Oslo Sporveier (Sporveien) og Stor-Oslo Lokaltrafikk a.s (SL) og var operativt fra januar 2008. Sporveien har en historie tilbake til 1875, og hadde operatørroller for flere driftsarter. Fra 1973 hadde Sporveien på vegne av Oslo kommune samtidig en bestiller- og avtalerolle med andre operatører innenfor et felles pris- og billettsystem i Oslo. I 2006 ble Sporveien delt i et rent administrasjonsselskap og et produksjonsselskap, KTP, med datterselskaper for T-bane, trikk og buss og enheter for infrastruktur og verksteddrift.

SL ble etablert i 1975 som et rent administrasjonsselskap. Staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune var eiere. Intensjonen var at selskapet skulle sørge for full samordning av kollektivtrafikken i hovedstadsområdet ved å stå ansvarlig for planlegging, markedsføring, priser og billetter mv. og kjøpe tjenester fra Sporveien, private buss- og båtoperatører og NSB. I praksis ble det etablert en modell hvor SL var bestillerselskap for buss- og båtruter i Akershus og mellom Akershus og Oslo, og etablerte samarbeidsavtaler med Sporveien og NSB om priser og billetter.

Ruter As – organisasjon



Ruter har en prosessorganisasjon, hvor det innenfor de fire hovedprosessene salg og marked, utvikling, produksjon og kvalitet er 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.

Avtaler mellom staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune om SL lå bak de praktiske samarbeidsavtalene om billetter og priser og økonomisk avregning som ble inngått mellom de tre trafikkaktørene SL, Sporveien og NSB. Det var 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 utfordringer.

Etableringen av Ruter som felles administrasjonsselskap for Oslo og Akershus ga muligheter for ett pris- og billettsystem for denne regionen. Dette ble fullt realisert fra 2.10.2011. 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 operatørene og andre leverandører.
Som bidrag til å styrke målretting og samspill ble det i 2011 utarbeidet en felles visjon i samarbeid mellom alle aktørene, og forankringsarbeidet ble videreført i 2012.

Den felles visjonen **Sammen gjør vi kollektivtrafikken til et naturlig førstevalg** er sammen med virksomhetsideen og politiske mål som er satt for kollektivtrafikken i regionen, utgangspunktet for strategiplanen K2012. Gjeldende plan ble lagt frem i 2011. Dette planarbeidet skjer i samsvar med aksjonæravtalen mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune og er et viktig ledd i den regionale planleggingen og styringen av kollektivtrafikken. Planen har også vært et innspill til statlige prosesser som Nasjonal transportplan 2014-2023. Akershus fylkeskommune har innarbeidet relevante deler av K2012 i sin Samferdselsplan, mens Oslo kommune har planen til behandling i mars 2013.

Strategiplanen følges opp og konkretiseres årlig ved et fireårig rullert handlingsprogram med økonomiplan. Handlingsprogrammet ligger til grunn for budsjettprosessen, som er styrende for hvilke aktiviteter som prioriteres. I praksis er det først gjennom de årlige tilskuddsbevilgningene 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 arbeidet med å forbedre virksomhetsstyringen har Ruter i 2012 videreført arbeidet med et målstyringssystem. Verdier, visjon, virksomhetsidé, kundeløfte, posisjonsmål og overordnede mål er fastsatt gjennom en prosess med bred involvering i organisasjonen. Suksessfaktorer og styringsindikatorer vil bli klarlagt i løpet av våren 2013.

De overordnede målene er utdypet nedenfor.

Fornøyde kunder: Ruter skal gjøre kollektivtrafikken til kundenes 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 virksomhet, som verdsetter sine medarbeidere, og som tiltrekker de rette kandidatene til selskapet.

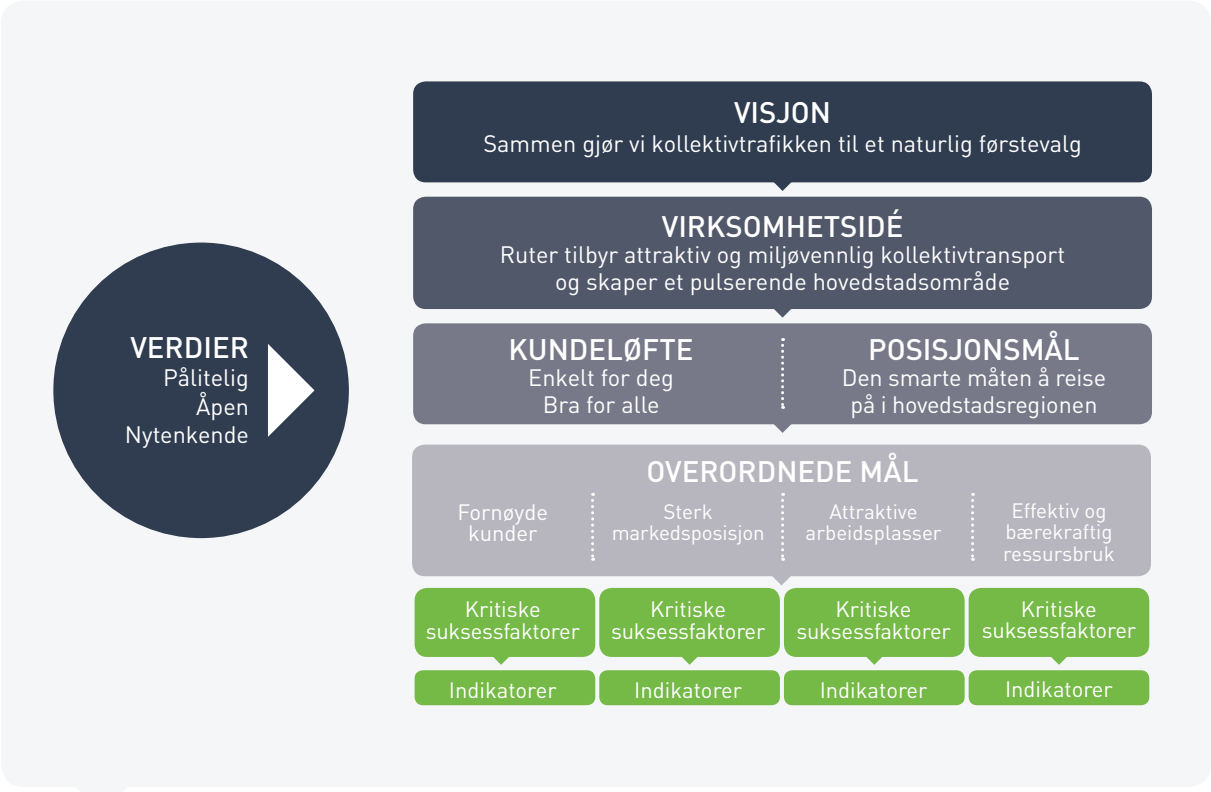
Effektiv og bærekraftig ressursbruk: Ruter skal bidra til oppnåelse av økonomi- og miljømål ved målrettet prioritering av drifts- og investeringsmidlene for kollektivtrafikken.

Kontraktstyring

Den løpende styringen av trafikktilbudet skjer gjennom kontraktene med operatørene. For de ikke konkurranseutsatte operatørene for T-bane og trikk arbeides det med en ny målbasert avtalemodell. Gjennom kontraktene skal transparens sikres, incitamenter etableres og effektiviseringsgevinster tas ut. Ruter har mål om at økonomiske incitamenter, blant annet bonus/malus-elementer, skal utgjøre en økende andel av kontraktsummene, og minimum 8 %. Dette skal stimulere ytterligere til økt kvalitet, flere reiser og høyere markedsandel.

Transparens

I utgangspunktet skal transparens oppnås blant annet ved at alle pengestrømmer knyttet til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus skal gå gjennom Ruters regnskap. Dette er så langt ikke en fullt etablert situasjon for investeringer og terminaldrift. Forholdet er nærmere belyst i kapitlene 7 og 10.



NYE TIDER

I året som har gått har vi gjort mange spennende endringer, som legger til rette for nye tider.

Bernt, Adm. direktør

2

Sammendrag med sentrale nøkkeltall

Trafikktilbud med nye forbedringer, mobilbillettering, god økonomistyring, 301 millioner reiser og fortsatt økt markedsandel.

2012 var preget av en fortsatt gledelig trafikkvekst, som ga økte markedsandeler både i Oslo og i Akershus. Dette har vært mulig ved en videre tilbudsforbedring og et elektronisk billettsystem som er blitt stadig mer pålitelig og som kundene i økende grad har tillit til. Samtidig ser vi store utfordringer ved å håndtere kostnadene ved fortsatt vekst uten nye inntekter.

Etterslep i reinvesteringer i infrastrukturen gir også betydelige finansieringsutfordringer. Både for fornyelser og investeringer i nye tiltak har dessuten bedre langsiktighet og forutsigbarhet stor betydning. Så vel flerårige økonomiske rammeavtaler som prosjektfinansiering kan være nyttige virkemidler.

301 millioner reiser

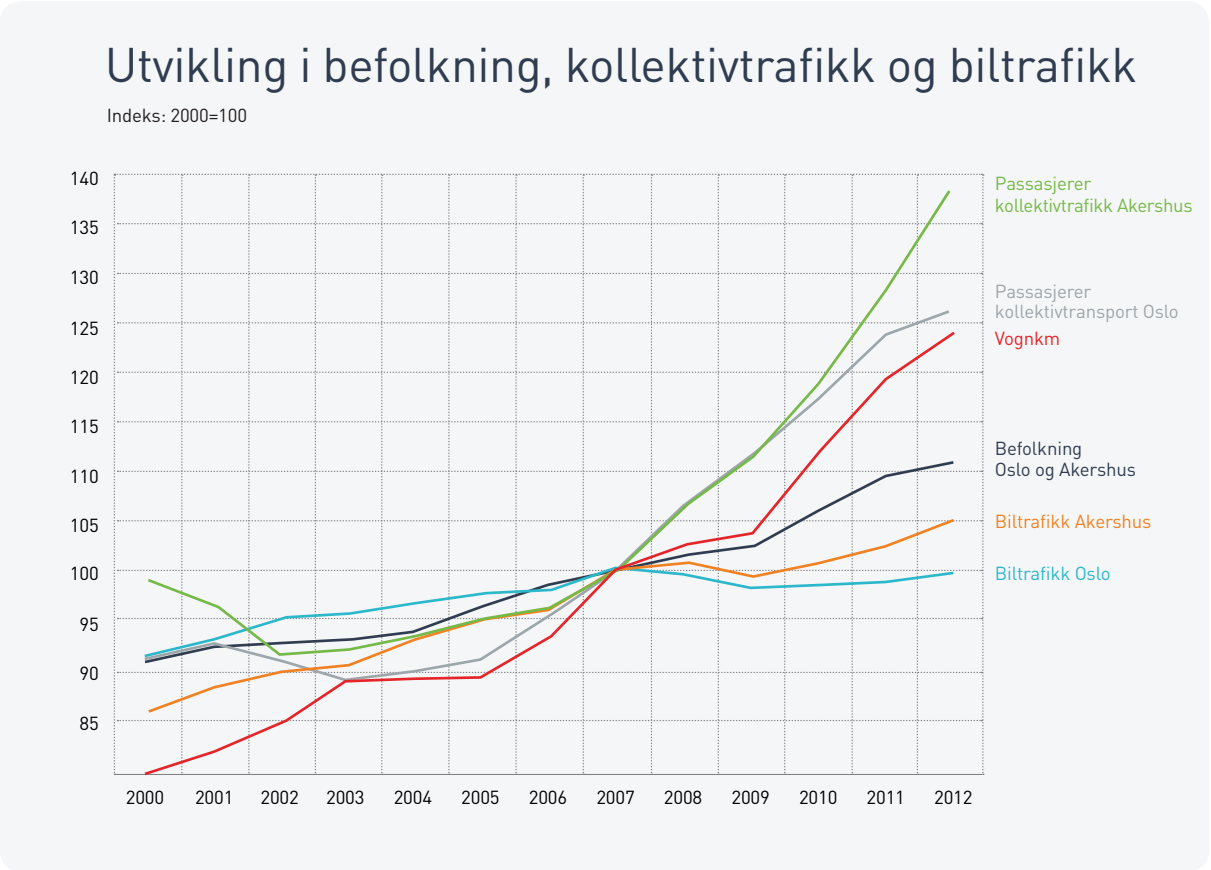
En trafikkvekst på 3,2 % ga i alt 301 millioner påstigninger i Oslo og Akershus i 2012, inkludert Flytogets 6 millioner. Veksten var høyere i Akershus (7,6 %) enn i Oslo (1,9 %). Kollektivtrafikken i Ruters trafikkområde tilsvarer nærmere 60 % av all kollektivtrafikk i Norge. Veksten er nær økningen i tilbudt kapasitet, som målt i vognkilometer var på 4 %, mest på T-bane og regionbuss.

Trafikkøkningen lå i 2012 noe under de ca. 5 % per år som trengs for å nå målet om at kollektivtrafikken skal ta det vesentlige av veksten i motorisert trafikk. Markedsandelen har likevel økt til 33 % for regionen i sum. Oslos 45 % er i en annen størrelsesorden enn i øvrige norske storbyer. For Akershus ligger gjennomsnittet på 21 %, og høyest nær Oslo.

Ruter tilbød 3,7 millioner avganger med en kapasitet på 7336 millioner plasskilometer. Gjennomsnittlig belegg, inkludert ståplasser, var 23,4 %. Trasélengden er i sum 3 300 km, med over 3 000 stasjoner og stoppesteder. Regionbussene hadde størst økning i reiser (påstigninger) i 2012, med +10 % til 47 millioner reiser. Bybussene økte med +3,5 % til 86 millioner, T-banen med +1,8 % til 83 millioner, NSB-tog med + 2,5 % til 28 millioner. Båtene hadde 4,5 millioner reiser (+3,0 %). Trikken fikk færre reiser (-0,5 % til 49 millioner) pga. anleggsarbeider mv og innstilte linjestrekninger. Flytogets ca 6 millioner reiser utgjør 2 %.

Mer tilfredse innbyggere

Kundetilfredsheten, slik den måles ved intervjuer under reisen, er høy, og har de senere årene ligget stabilt på vel 90 % for Ruter samlet. Nivået er litt høyere i akershustrafikken enn i Oslo. Når vi derimot spør befolkningen i regionen gjennom hjemmeintervju, og uavhengig av om og hvor ofte de reiser kollektivt, er tilfredsheten med tilbudet klart høyere i Oslo enn i Akershus. I 2012 var gjennomsnittlig 70 % fornøyd - 80 % i Oslo og 58 %



i Akershus. I 2008 var 57 % fornøyd - 68 % i Oslo og 44,9 % i Akershus isolert. Befolkningen har tydelig registrert at Ruters tilbud stadig er blitt bedre, og aller sterkest har fremgangen relativt sett vært i Akershus, med 32 % flere fornøyde innbyggere. Men også økningen på 18 % i Oslo er et tydelig markedssvar fra et bedre utgangspunkt. Tallene illustrerer også at de fornøyde reiser mest, samtidig som et mer konsentrert, kollektivtrafikkorientert utbyggingsmønster i Oslo enn i Akershus har bidratt til at tilbudet objektivt sett er best i Oslo.

Best i forbedring

Markedssuksessen for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus er stor også i internasjonal sammenheng. Dette gjelder både absolutt trafikkvekst, økte markedsandeler og utvikling i befolkningens tilfredshet med tilbudet. Fortsatt har vi noe igjen før vi når markedsandeler og tilfredshet tilsvarende byregioner som Helsinki, men den relative veksten er svært høy hos oss. Direkte sammenlikninger må alltid tolkes med forsiktighet. Likevel er det en tydelig trend at eksempelvis befolkningens tilfredshet med tilbudet samlet sett har hatt en langt mer positiv utvikling enn i de øvrige nordiske hovedstedene og enkelte andre europeiske byer hvor vi har hatt et benchmarking-samarbeid i mer enn ti år. Osloregionens forbedring er på 40 %.

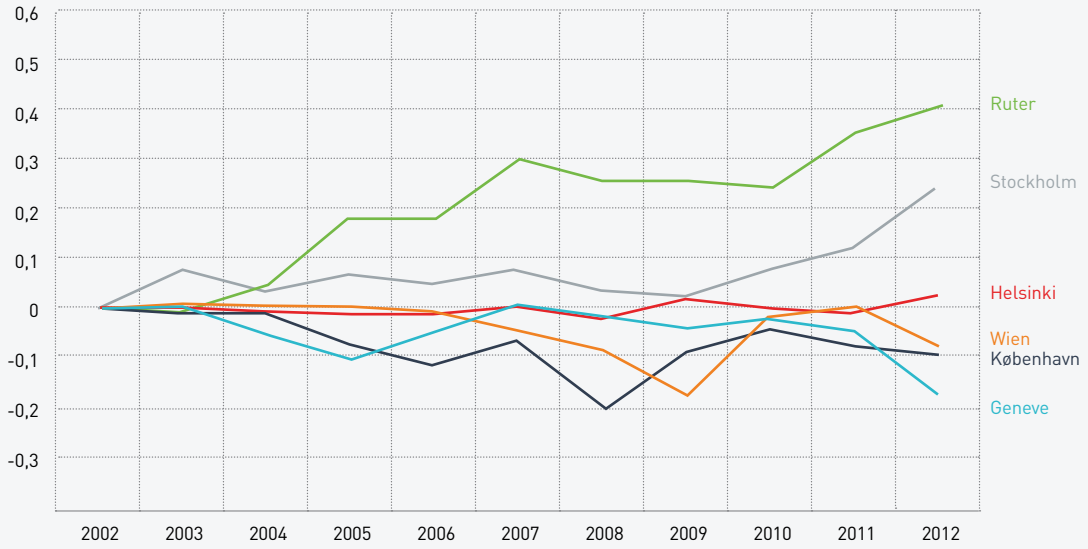
Utjevnet tilfredshet med prisnivået

I nesten fire av Ruters første år måtte vi tilby kundene de billettene og det prisnivået som var etablert i Oslo for tidligere AS Oslo Sporveier og i Akershus og for den grensekryssende trafikken for tidligere Stor-Oslo Lokaltrafikk a.s. En konsekvens av dette har vært lavere prisnivå i Oslo enn i Akershus og at befolkningen og kundene i Akershus jevnt over har vært mindre tilfreds med prisnivået enn det vi har registrert i Oslo.

Etter innføring av ny pris- og sonestruktur 2.10.2011 har 2012 vært det første hele året med et sterkt forenklet og samtidig felles system for kundene i hele regionen. Samordningen ble finansiert ved tilskuddsøkning i Akershus og en realøkning av enkelte priser i Oslo, hvor bysonen ble større, slik at den også omfattet østre Bærum.

Omleggingen gjenspeiles tydelig i befolkningens tilfredshet med prisnivået, med økende tilfredshet i Akershus og noe redusert tilfredshet i Oslo. Ved årsskiftet 2011/2012 var tilfredsheten noenlunde lik for hele regionen, med rundt 40 % fornøyd. Ved årets utgang var bildet snudd, slik at akershusbefolkningen var mer fornøyd (42 %) enn oslofolk (36 %). Evaluering av omleggingen av pris- og sonestrukturen skjer i samarbeid med NSB, og vil bli presentert våren 2013. Det kan imidlertid nevnes nå at

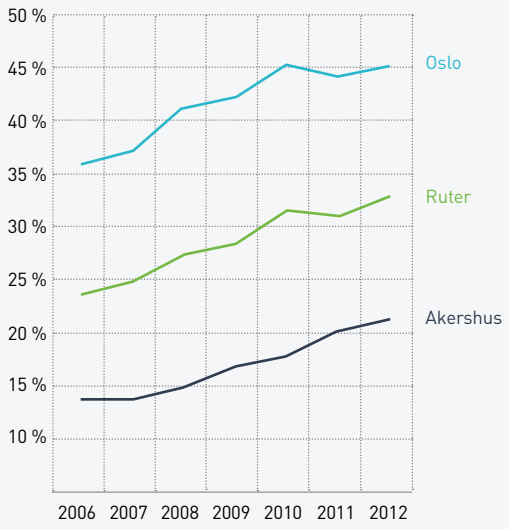
Best i Norden i utviklingen i befolkningens tilfredshet



Ved benchmarking med nordiske hovedsteder og enkelte andre europeiske storbyer får Ruter kunnskap og inspirasjon til kvalitetsutviklingen. Figuren viser relativ utvikling i befolkningens tilfredshet med kollektivtrafikktilbudet, målt ved hjemmeintervju. I Oslo og Akershus er man 40 % mer fornøyd enn for ti års tid siden.

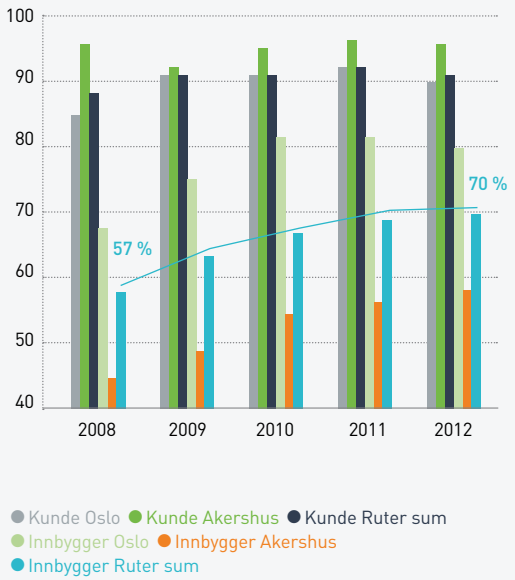
Kollektivtrafikkens markedsandel

Kollektivandel av motorisert trafikk



Kunde- og befolknings-tilfredshet

Kundetilfredshet ved intervjuer under reisen og innbyggernes tilfredshet målt ved hjemmeintervju.



kundene synes å ha oppfattet fordelene ved forenklingen og at problemene i randsonen, ved Akershus' ytre grense, har vært mindre enn fryktet.

Lavere kundetilfredshet i tett bytrafikk

Kundetilfredsheten målt på Nesoddbåtene er stadig klart høyest, med 99 % fornøyd. Regionbussene har også stabile og gode tall, med 95 % i 2012. Selv om tilfredshetsnivået fortsatt er høyt, ser vi utfordringer i bytrafikken, hvor både trikk og bybuss, og nå også T-bane, opplever lavere kundetilfredshet. Alle ligger rundt 90 %, som er 2-5 prosentpoeng ned fra året før. Noe har sammenheng med pris, som nevnt foran, men trengsel og frakjøring på grunn av kapasitetsbrist teller nok også med.

Kvalitetsproblemer

Trikk, bybuss og deler av regionbussnettet har ikke den punktligheten vi ønsker å tilby kundene. Trikken har dessuten alt for mange innstilte avganger. Tekniske problemer med vognparken er hovedårsaken til at bare 98,8 % av de planlagte og kunngjorte avgangene ble kjørt. Dette rammet over 600 000 kunder i 2012.

For øvrig har både trikk og bybuss trengselsutfordringer fordi de økonomiske rammene ikke har tillatt at vi har kunnet øke tilbudet helt i takt med en gledelig etterspørselsvekst. For trikkens del er dessuten for liten vogpark et grunnleggende problem. Oslo kommune ga høsten 2012 Ruter i oppdrag i samarbeid med andre berørte virksomheter å utarbeide en konseptvalgutredning for anskaffelse av nye trikker. Parallelt og i samarbeid med KTP og Ruter skal Bymiljøetaten stå for en utredning om infrastrukturfornyelse.

Omfattende omlegging av trafikktilbudet

Budsjettrammene for 2012 ga grunnlag for en reell styrking av trafikktilbudet for ca. 30 mill. kr, vesentlig via bompenger fra Oslopakke 3. Midlene gikk i hovedsak til frekvens- og kapasitetsøkning for buss til Søndre Nordstrand/Oppegård og Fornebu, frekvensøkning på Røabanen, drift til Gjønnes av Kolsåsbanen etter oppgradering og helårsvirkning av gjenåpningen til Bekkestua i 2011.

Noen av de største forbedringene kom likevel som ledd i omprioriteringer i ressursinnsatsen ved jernbanens markerte tilbudsstyrking i aksen Drammen-Eidsvoll fra 9.12.2012. Økt kapasitet og høyere og jevnere frekvens på toget gjorde det mulig å foreta flere av de prinsipielt ønskede omleggingene med mer mating til tog.

Dette ga færre oslorettede busser parallelt med toget. Frigjorte bussressurser ble satt inn i økt frekvens lokalt, slik at det skal bli attraktivt å reise kollektivt for stadig flere, og også utenom rushtid og for andre formål enn arbeidsreiser.

Forberedelsen av disse omleggingene ble tatt opp med Akershus fylkeskommune og berørte kommuner. Omleggingen var den mest omfattende så langt i Ruters historie, og vurderes teknisk sett som vellykket. Det er for tidlig å evaluere markedsresponsen og se om målet om mer kollektivtrafikk for pengene er oppnådd. Enkelte konkrete forslag

Kolsåsbanen gjenåpnet til Gjønnes 8.10.2012

om justeringer vurderes imidlertid gjennomført så snart det er praktisk mulig. Togtrafikken har hatt regularitetsproblemer som den nye rutemodellen kan være ekstra sårbar for.

Kraftfulle fremkommelighetstiltak

En kollektivtrafikk som er til å stole på – som er pålitelig – krever forutsigbar fremkommelighet. Trikk og buss i kø er dessuten kostbart for både kundene, Ruter og samfunnet, og reduserer attraktiviteten. Urbanet Analyse har beregnet det årlige samfunnsøkonomiske tidstapet ved alle former for forsinkelser i kollektivtrafikken til rundt 3 milliarder kroner. Ut fra tidligere beregninger anslås ekstrakostnadene for Ruter til 300 millioner kroner. Dette tilsvarer mer enn 10 % av de samlede kostnadene for trikke- og bussdriften - eller en tilsvarende andel av det samlede tjenestekjøpet for alle driftsarter.

De målene som i 2001 ble satt for økt reisehastighet for trikk og buss i Oslo, er ikke nådd. Litt forenklet innebærer målene en hastighetsøkning, og dermed en reisetidsreduksjon, på 20 %, slik at en kommer opp i 20 km/h for trikk og hovedlinjer for bybuss.

I enkelte perioder har nye tiltak gitt en viss effekt, men trafikkbildet har utviklet seg slik at en gjennomgang i 2012 viser en gjennomsnittlig reisehastighet som stadig er i området 16-17 km/h. Oslo kommunes bymiljøetat og Ruter samarbeider om et prosjekt som i løpet av høsten 2012 utredet en rekke «kraftfulle fremkommelighetstiltak». Tiltakene baseres på mål om at trikken skal få en reisehastighet som kan sammenlignes med Bybanen i Bergen (24 km/h) og at bussene skal ha en reisehastighet som i de trafikkstille sommerukene (22 km/h).

Ruter forventer at berørte administrative og politiske myndigheter vil ta prinsipiell stilling til de belyste tiltakene i løpet av første halvår 2013. Erfaring tilsier at tett politisk oppfølging kan være nødvendig for å oppnå en reell prioritering av fremkommeligheten for kollektivtrafikken i forhold til andre også viktige hensyn. En prosjektorganisasjon kan vurderes. Ruter har dessuten selv utfordringer knyttet til økt oppholdstid på stoppestedene. Dette skyldes en kombinasjon av økt trafikk og mye trengsel og tid til billettsalg fra fører.

98 % elektronisk billettering

I utviklingen av billettsystemet satser Ruter på aktiv brukermedvirkning. Vi legger stor vekt på sikkerhet og personvern og tar dessuten utgangspunkt i, og legger det praktiske grunnlaget for, en nasjonal standard. Denne standarden skal sikre at vi etter hvert skal kunne få en gjennomgående billettering på tvers av fylkes- og selskapsgrenser. Dette gir åpenbare kundefordeler, men har medført at utviklingsarbeidet i første omgang har tatt noe lengre tid enn om en hadde sett på isolerte selskapsbehov i et kortsiktig perspektiv.

Ruter har sammen med NSB eid selskapet Interoperabilitetstjenester AS, som skal sørge for pålitelig avregning mellom selskapene ved felles bruk av elektroniske billetteringsløsninger. Som ledd i tilrettelegging for nasjonal samordning selger Ruter aksjer til andre fylkeskommuner eller administrasjonsselskap. Ruter vil når målsatt eierstruktur er oppnådd, ha 33,4 % av aksjekapitalen i det som kan bli en felles nasjonal rutebank for trafikantinformasjon og billetteringsavregning mv.

Etterspurt mobilbillett

Den nasjonale standarden som grunnlag gjelder både reisekort og mobilbillettering. Ruter lanserte den første mobilbilletten innenfor denne rammen 17.12.2012 – med enkeltbilletter som en start. Tilbudet ble svært godt mottatt. I mars 2013 hadde mer enn 150 000 lastet ned appen, og daglig ble det da solgt opp mot 10 000 mobilbilletter. Periodebilletter med smarttelefon som billettbærer vil bli lansert tidlig i 2013. Parallelt avvikles kupongkortet og kommisjonærsolgte enkeltbilletter på papir. Ruter regner med å ha en 100 % elektronisk billetteknikk i løpet av første halvår 2013.

Mobilbilletten vil bidra sterkt til at vi kan redusere kontanthåndteringen hos fører ytterligere, og etter hvert avvikle den helt. Dette bedrer sikkerhet og trygghet, samtidig som effektiviteten øker ved at oppholdstiden på stoppestedene reduseres.

Dagens smarttelefoner har normalt ikke avlesningsteknologi (nærfeltskommunikasjon, NFC) som kan kommunisere med billettsystemets avlesere og sperreporter mv. Slik teknologi er på vei, men så langt er vi avhengig av visuell kontroll av mobilbilletter. Ruter vil uavhengig av dette utrede om de sperreportene som var ledd i et konsept som i utgangspunktet ble trukket opp for 25 år siden, fortsatt tjener en hensikt som gir positivt forhold mellom nytte og kostnad.

Målretting av plan- og investeringsprosesser.

Etableringen av Ruter har gitt en regional samordning av kollektivtrafikkens drift og markedsføring, med bedre ivaretakelse av lokaltogtrafikken som et forbedringspotensial. For infrastrukturinvesteringer har vi imidlertid ikke fått tilsvarende mekanismer på plass. Samtidig er planprosessene til dels oppsplittede og uavklarte. Ruter skal planlegge kollektivtrafikk og være Oslo kommunes og Akershus fylkeskommunes kompetanseorgan i kollektivtrafikk, men har i praksis ikke et avklart

planmandat. Dette har i 2012 kommet klarest til uttrykk i arbeidet med å få etablert en ny og større bussterminal, og det synes også å kunne få konsekvenser for fremdriften for Fornebubanen. Kollektivtrafikkens infrastruktur skal gi grunnlag for et driftsopplegg som skal betjene et marked. Norsk samferdselsplanlegging er imidlertid preget og langt på vei styrt av infrastrukturetater som ikke har ansvar for marked og finansiering av trafikkdrift. Selv om samarbeids- og høringsprosessene kan være preget av gode intensjoner, domineres tankemodellene av det avgrensede ansvaret.

I 2012 ble det investert for 1,4 milliarder kroner i kollektivtrafikkens infrastruktur i Oslo og Akershus, utenom jernbanen. Midlene er oppsplittet på 15 ulike kombinasjoner av finansieringskilder og beslutningsprosesser. Gjennom Ruters investeringsråd, hvor de berørte virksomhetene deltar, har vi gradvis fått bedre oversikt og forhåndsdrøfting av prioriteringene. Grunnleggende prioriteringsanalyser er det imidlertid ikke mulig å etablere innen-for de gjeldende organisatoriske rammene, og i enkelte virksomheter er prosessen nokså lukket.

Det er potensial for en mer optimal bruk av investeringsmidlene ved en prosess som er målrettet og samordnet med markedsbetjening som utgangspunkt. Samtidig bør de aktuelle mulighetene for god betjening av kollektivtrafikkundene i regionen ikke være for sterkt bundet til fordelingsnøkler for om tiltakene er plassert i Oslo eller Akershus.

Effektivitet og kontraktstyring

Ruters primære bidrag til effektivitet skjer gjennom en tilbudsutvikling som gir optimale svar på de politiske målene som er satt for kollektivtrafikkens markedsrolle. Overordnede rammer er trukket opp i Ruters strategiplan K2012, konkretisert i ruterrapport om prinsipper for linjenettet og praktisert ved omlegginger i rutetilbudet som i desember 2012, med forbedret samspill mellom tog og buss blant annet. Suksess måles for eksempel ved kapasitetsutnyttelsen - belegget - som har økt med ca. 30 % i løpet av de seneste fem årene.

Effektiv produksjon av et målrettet rutetilbud skjer gjennom gode anbudsprosesser og rett fokus i kontraktoppfølgingen. I 2012 ble det tatt nye skritt i retning av større vekt på funksjonsbeskrivelser i anbudsspesifikasjonene, og senere vil også deler av utformingen av trafikktilbudet i større grad være operatørens initiativ. En materiellstrategi er under arbeid, og vil gå inn på avveininger mellom bussenes alder, miljøstandard og livsløpskostnader mv.

SENTRALE NØKKELTALL	Ruter 2012	Ruter 2011	Ruter 2010	Ruter 2009	Ruter 2008
Reiser (mill) *	295	285	271	256	244
Personkilometer (mill)	1719	1636	1526	1433	1350
Vognkilometer (mill) **	85,3	82,1	78,3	73,8	73,2
Plasskm (mill)	7336	6981	6486	5948	5854
Avganger i 1000	3741	3605	3527	3440	3473
Beleggsprosent (plass)	23 %	23 %	24 %	24 %	23 %
Trafikkinntekter (mill)	2915	2938	2878	2782	2802
Tilskudd (mill)	2724	2585	2417	2282	1930
Kostnader (mill) ***	5787	5612	5388	5156	4812
Driftsresultat (mill)	-16,5	14,1	0,2	-7,3	-23,6
Resultat etter ekstraordinære poster (mill)	1,4	6,3	2,9	1,0	0,2
Gjeldsgrad	84 %	85 %	85 %	80 %	70 %
Soliditet (EK-andel)	16 %	15 %	15 %	20 %	30 %
Likviditetsgrad I	1,26	1,28	1,25	1,23	1,27
Trafikkinntekt/reise (inkl.tog)	9,89	10,29	10,64	10,85	11,49
Kostnader/reise (ekskl. tog)	19,31	19,64	19,57	20,06	19,61

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 mill reiser med Flytoget blir totalen 301 millioner i 2012
** Vognkilometer/vogntimer er i alle tabellene lik rutekilometer/rutetimer
*** Kostnad inkl. vognleie direkte til OVS (401,6 mill i 2012) og inkl. trafikkreklame direkte til KTP (42,5 mill i 2012)

I oppfølgingen av de ikke konkurranseutsatte og kommunalt eide operatørene for T-bane og trikk trengs egne mekanismer. Kollektivtransportproduksjon AS (KTP) og Ruter er blitt enige om å utrede en målbasert kontraktsmodell. Her er spesifikasjonsgraden lav, samtidig som det legges inn en transparent oppfølging av effektiviseringsmål.

Overskudd på 1,4 mill kr er for lavt, men bedre enn budsjettert

Ruter bør gjennomsnittlig ha et resultat på ca. 20 mill. kr av hensyn til egenfinansieringsevne for nødvendige investeringer, f eks i billetteringsteknikk. Rammene for 2012 gjorde det imidlertid bare mulig å budsjettere med et 0-resultat. Samtidig var det stor usikkerhet knyttet til inntektsvirkningen av innføringen ny pris- og sonestruktur fra 2.10.2011, med 2012 som første hele erfaringsår. Samlede inntektsvirkninger for Ruter i 2012 er godt innenfor det som må kunne karakteriseres som blink, med et reelt avvik på minus 14 millioner kroner (0,5 %). Det var imidlertid variasjoner i avvikene i løpet av året, og den usikkerheten som dermed oppstod, ble møtt med en kombinasjon av inntektssikringstiltak og utsettelse av kostnadsposter som ikke var umiddelbart kritiske for opprettholdelse av tilbud og inntekter.

Kombinasjonen av inntektssikring og stram kostnadskontroll bidro til at vi i sum fikk et positivt resultat på 1,4 mill. kr med en omsetning på 5 326 mill kr for Ruter As. Konsernomsetningen inkludert datterselskaper var på 5 408 mill kr. Billettinntektene sto for 53,7 % av inntektene, offentlige tilskudd og bompengeinntekter fra Oslopakke 3 for 43,6 % og andre inntekter som trafikkreklame og prosjektinntekter for 2,7 %.

Ruter brukte 4 056 mill kr til å kjøpe tjenester fra operatørene. Andre store poster er husleie og terminalavgifter for buss (52 mill kr), billettkontroll buss og båt (36 mill kr), salgsprovisjoner (48 mill kr), drift og vedlikehold av billetteringsutstyr og sanntidsinformasjon mv (76 mill kr), tilskudd til Trafikanten og Interoperabilitetstjenester (46 mill kr), lønn og sosiale kostnader i Ruters administrasjon (117 mill kr) og konsulenter (29 mill kr).

Prisavtalen med NSB utgjorde 621 mill kr. I følge foreløpige og usikre beregninger er 534 mill. kr inntekter på Ruterbilletter som knyttes til togreiser, mens 87 mill. kr er vår godgjørelse for differansen mellom Ruters prisnivå og vanlige NSB-priser.

Som en konsekvens av ny pris- og sonestruktur økte denne differansen med ca 58 mill. kr på årsbasis, men endelig avregning vil først kunne skje i 2013, når trafikktall og reisemønster er nærmere analysert.

Statlig og regionalt kollektivtrafikkengasjement

Forståelsen for kollektivtrafikkens positive betydning for trafikkflyt, miljø og samferdselskostnader er økende - og etter hvert på et høyt nivå. Forståelsen gjenspeiles i de rammebetingelsene Ruter er gitt i sine første fem år. Resultatet er oppnåelse av samferdselspolitiske mål for trafikkvekst og markedsandeler som få antakelig hadde trodd var helt realistisk i løpet av så vidt kort tid. Det mulighetsrommet for vekst som ble skapt ved ny driftsfinansiering gjennom Oslopakke 3, trenger imidlertid nå suppleringer dersom videre sterk vekst skal kunne finansieres. I vurderingen av vilje til nødvendige virkemidler må en ta med at alternativene - økt veibyggingsomfang eller økte køkostnader - er langt dyrere.

Ruter har store forventninger til den nasjonale kollektivtrafikkpolitikken som skal utformes gjennom behandlingen av Nasjonal transportplan 2014-23 våren 2013. Mye tyder på at økt innsikt i kollektivtrafikkens høye samfunnsnytte i storbyområdene vil gi seg utslag i handling gjennom økt statlig økonomisk ansvar. Ruter erkjenner og baserer seg på jernbanens viktige rolle så langt den rekker, og har et godt samarbeid med Jernbaneverket, NSB og Flytoget. Det er imidlertid vesentlig at statens kollektivtrafikkengasjement i storbytrafikken ikke begrenses til toget som et statlig eieransvar, men at ressursene settes inn ut fra samordnede planer og der nytten er høyest.

Samtidig som kollektivtrafikken bør ha en lys fremtid, utfordres dagens organisasjonsmodeller. Svak sammenheng mellom markeds- og driftsansvar og planlegging, finansiering og utbygging av infrastruktur er ett poeng. Et annet er at fylkeskommunalt eide administrasjonsselskap etter hvert kan komme i klemme mellom hensyn til markeds- og kundebetjening, også på tvers av fylkesgrenser, og ønsker om tett styring av tilbudsutformingen og prissettingen innenfor fylkesgrensene. Forvaltningsgrenser satt i en annen tid utfordres av nye regionale inndelinger og samarbeidsmodeller.

Innenfor én times reisetid fra Oslo sentrum når vi syv fylker. Ruter ønsker å gå videre med samarbeid som tar hensyn til et reisemønster påvirket av en krymping i tid av geografiske avstander. Sømløs informasjon og billettering er ett virkemiddel. Sømløse ruteopplegg er en kommende utfordring. Et pilotprosjekt er i gang i samarbeid mellom NSB, Østfold fylkeskommune og Ruter.

3

Årskavalkade

Store og små begivenheter gjennom året 2012

MAI
5 hydrogenbusser settes i prøvedrift på linje 81 som ledd i et europeisk forskningsprosjekt fra 30. mai. Eneste utslipp er vann-damp.

FEBRUAR
Større busser gir økt kapasitet på linjene 21 og 54 fra februar. I alt 11 busslinjer betjenes nå normalt med leddbusser.

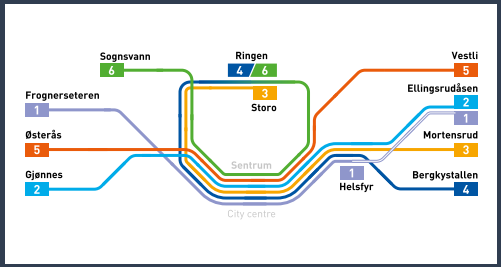
MARS
Trafikanten er blitt en del av Ruter, og to nettsteder blir ett fra 29. mars. Nye ruter.no samler alle informasjonstjenester om kollektivtrafikken på ett sted. Trafikantens service-senter blir Ruters kundesenter.

OKTOBER
Kolsåsbanen forlenges fra Bekkestua til Gjønnes fra 8. oktober. 200 innfartsparkeringsplasser fylles fra første dag.

OKTOBER
51 nye gassbusser settes i drift på linjene 30, 31, 31E og 36E fra 8. oktober. Totalt er nå 87 gassbusser i drift på Ruters linjer.

DESEMBER
Ruter lanserer mobil-app for billettkjøp fra 17. desember.

DESEMBER
Stor samordnet ruteendring for NSB og Ruter 9. desember. Styrking av lokal busstrafikk til knutepunkter med korresponderende tog i Akershus. Nytt ruteopplegg på T-banen, og hyppigere avganger.



FREMOVER

Den tiden jeg tilbringer på bussen, bruker jeg godt.

Sara, litteraturstudent

4

Kraftfulle fremkommelighetstiltak

Målrettet prioritering av fremkommelighet for trikk og buss på tvers av flere myndighetsområder krever en tydelig politisk oppfølging.

Attraktivitet og kostnadseffektivitet

Pålitelighet og reisetid er blant de viktigste kvalitetsaspektene ved en attraktiv kollektivtrafikk. For trikk og buss, som i vesentlig grad deler trasé med biltrafikken, er dermed god og forutsigbar fremkommelighet nokså avgjørende for kollektivtrafikkens konkurranseevne. Buss i bilkø har begrensede kvaliteter sett fra kundenes side, samtidig som det gir ekstra kostnader for operatørene og dermed Ruter og tilskuddsmyndighetene. For trikk er kostnadsbildet i kø enda verre, fordi høye kapitalkostnader gir vesentlig høyere timepris.

Tidstap i kø er urasjonelt og et samfunnsøkonomisk tap for både bilbruk og kollektivtrafikk. Urbanet Analyse har beregnet det samfunnsøkonomiske tidstapet ved alle former for forsinkelser i kollektivtrafikken i hovedstadsområdet til størrelsesorden 3 milliarder kroner i året. Da er det også tatt hensyn til den marginen trafikantene legger inn ved viktige avtaler og korrespondanser for å kompensere erfaringsmessig utilstrekkelig pålitelighet. Ønsker og mål om bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken har hatt oppmerksomhet siden bilismens negative konsekvenser for kø, kostnader og miljø begynte å vise seg på 1960- og 1970-tallet. Det har imidlertid tatt tid før det er blitt en bred erkjennelse av at tiltak som investering i T-bane og bussfelt ikke er tilstrekkelig. Omprioritering av gatebruken er et høyst nødvendig supplement.

Mål og styring, lokalt og statlig

Prioritering av gatebruken krever samarbeid og samordning mellom politiske og administrative myndigheter på tre forvaltningsnivåer. At statens trafikkregulerende myndighet er delt mellom vegvesenet og politiet, gjør det ekstra komplisert. For å få en målrettet utvikling, hvor alle beslutningsmyndigheter går i takt, er det nødvendig med relativt konkrete mål og en tett politisk oppfølging.

I 2001 satte samferdselsministeren mål om 20 % hastighetsøkning for trikk og hovedlinjer for buss i Oslo. Vi skulle dermed nå opp i en gjennomsnittlig reisehastighet på 20 km/h. Vel ti år senere må vi konstatere at dette målet langt fra er nådd, selv om det finnes lyspunkter og enkeltstrekninger med forbedringer. Gjennomsnittlig reisehastighet for trikk og bybuss er stadig i området 16-17 km/h. Mange av bybusstrekningene med dårlig fremkommelighet rammer også regionbusser. Det er dessuten en tendens til økende køforsinkelser for buss i kø og knutepunkter i Akershus, som Asker, Sandvika, Bekkestua, Ski, Ås, Lillestrøm og Jessheim. Her gir ofte krav til pålitelig korrespondanse med tog eller T-bane en ekstra utfordring.

Kraftfulle fremkommelighetstiltak i Oslo

Ruter igangsatte i 2012 et samarbeid med Oslo kommunes bymiljøetat om en ny gjennomgang av mulige fremkommelighetstiltak i Oslo. Tiltakene skulle kunne gjennomføres på kort tid, samtidig som de skulle være «kraftfulle» i den forstand at de skulle ha en tydelig positiv virkning for kollektivtrafikken og oppfyllelse av by- og samferdselspolitiske mål. Merkbare konsekvenser for bilfremkommelighet og parkeringskapasitet skulle ikke gjøre tiltakene uaktuelle allerede i utgangspunktet.

Bymiljøetatens og Ruters felles rapport, inkludert 100 tiltaksforslag, ble ferdigstilt fra utrederne før jul i 2012, og ble overlevert byråden for miljø og samferdsel i Oslo 11.2.2013. I hovedsak er det Ring 3 og gatene innenfor som er studert i denne omgangen.

De reviderte målene som er satt, innebærer at trikken skal få en reisehastighet som kan sammenlignes med Bybanen i Bergen (24 km/h). Bybussene skal ha en reisehastighet som i de trafikkstille sommerukene, når køproblemene er svært få (23 km/h).

Politisk prioritering og oppfølging

Bybanen i Bergen er et eksempel på de positive resultatene en kan få av en konsekvent, målrettet oppfølging fra idé til virkelighet innenfor tilsvarende lover, regler og myndighetsroller som i Oslo. Ruter ser at prioritering av fremkommelighet for trikk og buss kan komme i konflikt med andre viktige hensyn. Likevel bør en på de gatestrekningene som trafikkeres av trikk og i hvert fall hovedlinjer for buss, kunne samles om en modell hvor kollektivtrafikken har en klar forrang.

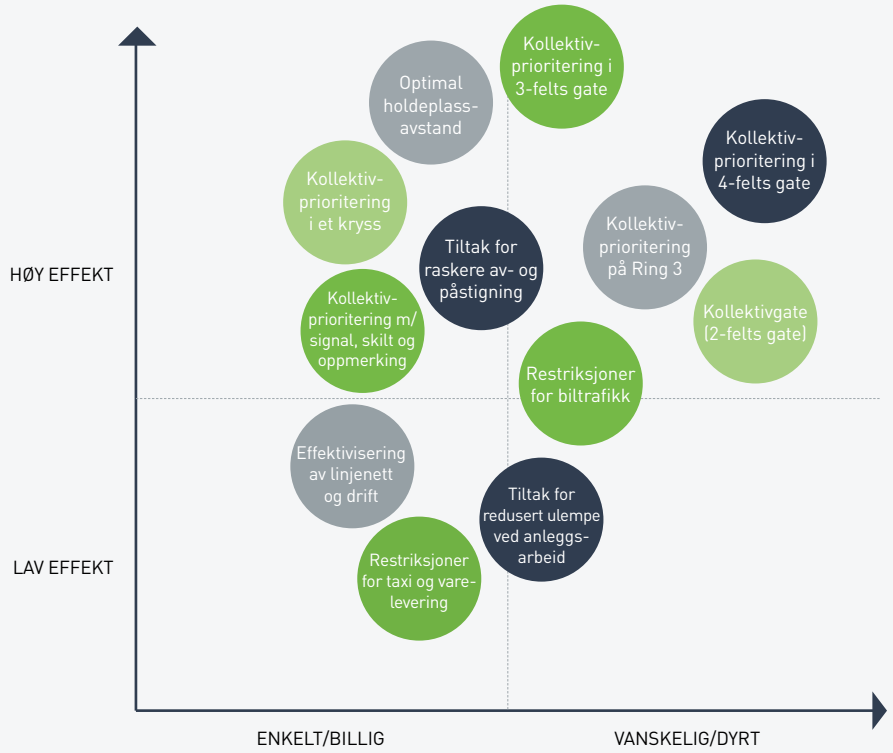
For å håndtere en målrettet oppfølging på tvers av forvaltningsnivåer og myndighetsområder kan det være hensiktsmessig å vurdere en prosjektorganisasjon med relativt tett politisk styring.

Stoppestedsopphold og stoppestedsavstand

Ruter kan selv påvirke og styre enkelte forhold som er av betydning for reisehastigheten. Oppholdstiden på stoppestedene har de senere årene vist en økende tendens, mye på grunn av gledelig trafikkvekst, men også på grunn av billettsalg. Reduksjon og etter hvert fjerning av førersalg er i denne sammenhengen et viktig virkemiddel, og mobilbilletteringen vil nå bidra til økt tempo i en slik omstilling. Ruter har også igangsatt et arbeid med optimalisering av stoppestedsavstanden, som enkelte steder åpenbart er kortere enn kundene i sum er tjent med. Tiltak mot "klumping" ved forsinkelser vil også være et bidrag til økt reisehastighet. For høyfrekvente linjer legges det da større vekt på å holde avstanden mellom avgangene enn å følge tidtabellens avgangstid for den enkelte bussen.

100 tiltak

Ruter og bymiljøetaten har lansert 100 kraftfulle fremkommelighetstiltak.



Figur 6.1 Vurdering av effekt og gjennomførbarhet/kompleksitet for 12 foreslåtte tiltakstyper. Ulike tiltak innenfor hver tiltakstype vil kunne variere i effekt og gjennomførbarhet. Derfor er ikke plasseringen i diagrammet absolutt, men gir en indikasjon på hvordan ulike tiltak forholder seg til hverandre.

BILLETT ER LETT

Jeg glemmer stadig lommeboken, så billett på mobilen er genialt for meg. Den glemmer jeg nemlig aldri!

Julie, distré fjortiss

5

Billettrevolusjonen fortsetter

Betalingsløsningene skal gjøre det enkelt for kundene, trygt for personalet og kostnadseffektivt for Ruter og samfunnet.

100 % elektronisk i 2013

Høsten 2011 kom implementeringen av elektronisk billettering i Ruters trafikkområde i gang for alvor. Ved utgangen av 2012 var vi kommet opp i en andel elektronisk billettering på 98 %. Kupongkort og kommisjonærsolgte enkeltbilletter gjenstod. Disse fases nå ut, slik at vi regner med at elektroniske løsninger vil stå for praktisk talt 100 % av billettomsetningen i løpet av 2013.

Introduksjonen av mobilbilletten fra 17.12.2012 er et viktig bidrag til en helelektronisk billettløsning. Mobilbillett på smarttelefon er en sikker og enkel løsning også for tilfeldig reisende, og ikke minst i områder hvor det er langt til nærmeste automat eller kommisjonær. Antall nedlastede app-er passerte raskt 150 000, med et daglig salg på flere tusen billetter. Periodebilletter på smarttelefon vil bli tilgjengelig første halvår 2013.

Bedre kundeløsninger ved ny teknologi

Nye teknologiske muligheter skal bidra til å sikre gode løsninger for kundene. Det skal bli enklere for kundene å forholde seg til rabattstrukturen. Eventuelt kan det etableres løsninger som avregner rabatten etter at kundenes bruk av tilbudet over en viss periode er registrert.
Billettproduktenes tilgjengelighet bedres ved at det i første omgang etableres flere kjøpsmuligheter gjennom selvbetjente salgskanaler som internett og mobiltelefon mv. Alt billetteringsutstyr må bli online. Dermed unngås forsinkelser fra kjøp på internett til billetten er registrert som gyldig. Både effektiv trafikkavvikling og sikkerhet for personalet tilsier vekt på forhåndskjøp og selvbetjening.

I utgangspunktet var det elektroniske reisekortet den nye billettbæreren. Dette kortet med tilhørende infrastruktur har hatt en mer enn 20 år lang utviklingsperiode. De løsningsvalgene som i sin tid ble tatt, er i noen grad preget av dette tidsperspektivet. Særlig to slike tidligere valg vil være sentralt i den videre utviklingen:

1: Introduksjon av et eget reisekort som billettbærer

2: Redusert snik avgjørende for nytten

Separate reisekort for de enkelte operatørene/administrasjonsselskapene/fylkene har begrensede kundefordeler. Som ledd i utvikling av sømløse reiser med hensyn til korrespondanser, informasjon og billetter/priser/betaling må felles løsninger etterstrebes. I en slik sammenheng må en også se om det er noe poeng for kollektivtrafikken å være i

billettbransjen, og om tradisjonelle billetter har kundefordeler som tilsier videreføring. Mobiltelefonen som billettbærer er en start, og en kan også tenke seg nasjonale og internasjonale kortløsninger som utvikles for sikker og rask betaling også i storbytrafikk. Dessuten vil det dukke opp løsninger som vi i dag ikke ser for oss.

Avlesing for alle gir sømløse reiser og lavere snik

Vektlegging av snikaspektet medførte i sin tid et ønske om sosial kontroll ved obligatorisk avlesing av reisekortene, samtidig som de sentrale T-banestasjonene skulle ha fysiske sperrer, som ble åpnet ved avlesing av reisekortet.

Krav om obligatorisk avlesing krever forståelse i markedet og må dessuten kunne følges av gebyr for eventuell unnlatelse. Verken tilstrekkelig forståelse eller gebyrhjemmel har det så langt vært mulig å oppnå. Sømløse reiser med felles billettbærer og billett for flere selskaper kan imidlertid etter hvert kreve at vi får en form for avlesing av billetter ved hver påstigning. Allerede i dag er mangelen av slik avlesing en ulempe for effektivt økonomisk oppgjør mellom NSB og Ruter. Også for busstrafikken i grenseområdene mot andre fylker er et slikt behov til stede.

For eventuelt krav om obligatorisk avlesing er det foreløpig et hinder at smarttelefonene normalt ikke har avlesningsteknologi (nærfeltskommunikasjon, NFC) som kan kommunisere med billettsystemets avlesere og sperreporter mv. Slik teknologi er imidlertid på vei. Optiske lesere for QR-koder kan dessuten være et supplement.

Betydningen av sosial kontroll og sperreporter ut fra hensyn til redusert snik synes å være svekket. Andel reisende uten gyldig billett er vesentlig lavere nå enn da dagens tekniske løsninger ble valgt. Ruter vil på denne bakgrunn i første omgang vurdere om sperreportene på de sentrale T-banestasjonene fortsatt tjener en hensikt som gir positivt forhold mellom nytte og kostnad, og som i tilfelle tilsier at de tas i bruk som opprinnelig forutsatt. I motsatt fall vil de etter hvert bli fjernet. I regnskapet for 2012 er det gjort ekstra avskrivninger av sperreportene.

Billettkontroll med omfang og opplegg som holder sniken nede på et nivå som vi kan leve med, må videreføres. Videre bør sosial kontroll ved obligatorisk avlesing kunne være aktuelt når alle billettbærere ligger til rette for det, sett i sammenheng med avregningsbehov mellom selskapene og gebyrhjemmel fra Samferdselsdepartementet.

Ruters visjon er billettløsninger som medfører at verken kundene eller selskapet skal måtte ofre billettkjøp særlig oppmerksomhet til daglig. Gode reiseopplevelser tilsier fokus på selve trafikktilbudet.

Mobilbillettering på smarttelefon ble raskt en suksess hos kundene. I mars 2013 passerte vi

150 000

nedlastede RuterBillett-app-er.

Oslos ordfører Fabian Stang og Ruters administrerende direktør Bernt Reitan Jenssen introduserer mobilbilletten 17.12.2012

GOD DAG

Når alt går på skinner,
så skinner jeg litt også.

Camilla, stolt Ruter-ansatt

6

Effektivitet og kontraktstyring

Ruter markedsretter trafikktilbudet og arbeider med nye avtalemodeller og transparent effektivitetsoppfølging.

Et effektivt Ruternett

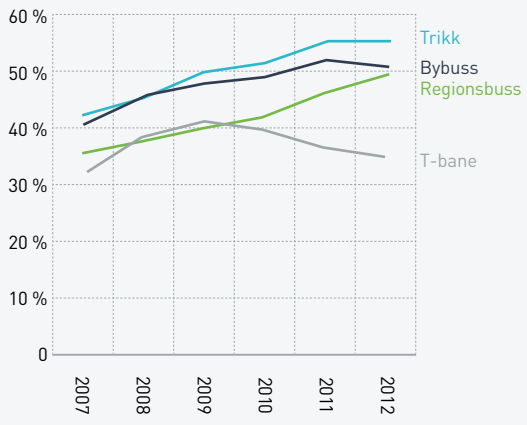
Det vesentligste virkemiddelet for bedre effektivitet er optimal tilpasning av trafikktilbudet til det markedet og de kundene vi ønsker å betjene. Disse rammene er til dels definert av og begrenset ved politiske vedtak, direkte eller indirekte knyttet til det offentlige tjenestekjøpet. I en slik sammenheng kan Ruter spille på blant annet rolledelingen mellom driftsartene, flatedekning, frekvens, kapasitet og prioritering av tidsperioder og geografiske områder.

Prinsipper for Ruternettet er trukket opp i strategiplanen K2012 og i temarapporter som for eksempel Prinsipper for linjenettet (Ruterrapport 2011:17). Omlegging i tråd med disse prinsippene innebærer av og til at enkelte kunder får en endring i reisemønsteret som de ikke er fornøyd med. Ruter prøver å begrense slike virkninger, men må i avveiningene ta mest hensyn til de mange som får et bedre tilbud innenfor en gitt ressurstilgang. Lykkes vi, skal kundene gjennomgående bli mer fornøyde, antall reiser skal øke, markedsandelen skal øke og belegget skal øke.

23-36 % høyere belegg på trikk og buss

Belegg, gjennomsnittlig kapasitetsutnyttelse, er en god indikator på effektiviteten i nettet, og dermed på om Ruter gjør en god jobb på dette området.
På linjer som trafikkerer flere stoppesteder, er det praktisk umulig å nå 100 % belegg for hele linjen. Når Ruter nå ligger på eller over 50 % utnyttelse av setekapasiteten i gjennomsnitt for trikk og buss, må det normalt regnes som svært bra. Når vi da er nær et praktisk tak, har det sammenheng med at vi ønsker den attraktiviteten som noenlunde jevn frekvens gir, og at vi ønsker å tilby sitteplass også i bytrafikken til så mange som mulig, og i hvert fall utenom rushtid.

Utvikling i setebelegg fra 2007, før Ruter ble etablert



Figuren på forrige side viser en markert økning i belegget de senere årene for trikk og buss. For trikk har økningen vært 31 %, for regionbuss 36 % og for bybuss 23 %.

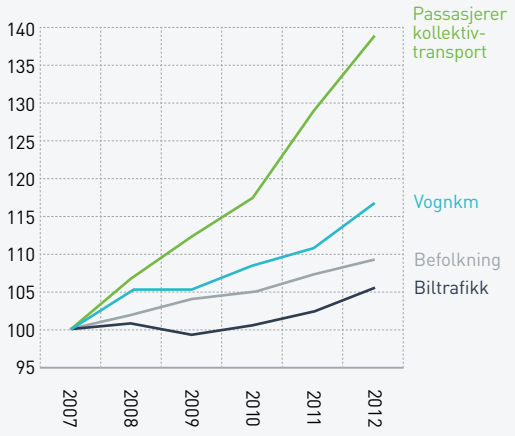
Når utviklingen i Oslo er annerledes for T-banen enn for trikk og buss, skyldes det økningen i vognparken de senere årene, som har gitt flere avganger og lengre tog. T-banen er et stivt system, som i praksis krever litt overkapasitet før kundene fullt utnytter det forbedrede tilbudet.

I bytrafikken med trikk og buss har det økte belegget medført økt trengsel og delvis frakjøring, slik at kunder har måtte vente til neste avgang. På trikken har vi foreløpig ikke flere vogner å sette inn, mens vi for bybuss har kunnet øke kapasiteten noe, dels ved økt frekvens, som særlig på linje 31 mellom Fornebu og Tonsenhagen, og dels ved å sette inn leddbusser, som på linjene 21 Aker brygge - Bislett - Helsfyr og 54 Aker brygge - Jernbanetorget - Kjelsås st.

I regiontrafikken har vi fått det aller tydeligste effektiviseringsmønsteret. Økt tjenestekjøp, ikke minst gjennom bompengeinntekter, har gjort det mulig å øke produksjonen betydelig, og noe mer enn befolkningsveksten. Ny kapasitet er satt inn der kundegrunnlaget er best, samtidig som det er foretatt omdisponeringer fra tynt til tettere trafikkerte linjer. Trafikkveksten på 38 % siden 2007 er ved disse disponeringene blitt mer enn dobbelt så høy som kapasitetsøkningen på 17 %. Vi har følgelig fått en netteffektivisering på ca. 20 %.

Markeds- og produksjonsutvikling Akershus

År 2007 =100



Målbasert avtale for T-bane og trikk

Kontraktsregimet for T-bane og trikk har ennå ikke funnet sin form etter at en i 2006 splittet opp tidligere AS Oslo Sporveier i et administrasjonsselskap - Ruter fra 2008 - og et produksjonsselskap - Kollektivtransportproduksjon AS (KTP). Kontraktsformen tar utgangspunkt i det som har vært etablert for buss, og således inngår infrastrukturen bare i begrenset grad. En vesentlig forskjell er imidlertid at busskontraktene inngås etter anbud, mens vi for trikk og T-bane står overfor en monopolsituasjon. Rammen for forhandlinger om volum, kvalitet og pris er dermed utfordrende, og Ruter har i flere sammenhenger etterlyst en modell som kan gi mer hensiktsmessige mekanismer.

Med utgangspunkt i at konkurranseutsetting for de skinnegående driftsartene ikke er aktuell politikk, har KTP og Ruter samlet seg om å forsøke å komme frem til en målbasert avtalemodell. KTP har gjennomført en strategiprosess, inkludert en effektiviseringsplan. Ruter ser betydelig sammenfall med KTP i mål og ambisjoner. Gjennom Best 2015 har KTP presentert et opplegg for 20 % kostnadseffektivisering innen 2015, og en transparent oppfølging av denne ambisjonen inngår i modellen.

Vi skal komme frem til felles suksessfaktorer og styringsindikatorer, som følges opp systematisk, og infrastrukturen skal være inkludert. Til gjengjeld skal Ruter gi KTP flere frihetsgrader i prioritering og utforming av tilbudet. Ønsket er å kunne benytte en ny avtalemal fra og med budsjettåret 2014. Når dette er på plass, vil vi i større grad også kunne presentere måltall for de resultatene som legges frem i årsrapporten.

Økte incitamenter og mer operatørinitiativ for buss

Ruter har siden opprettelsen gitt uttrykk for ambisjoner om å øke frihetsgrader og incitamentsnivå i busskontraktene. Hensikten er å øke markedseffektiviteten, det vil si å kombinere mål om flere og mer fornøyde kunder med enda mer kostnadseffektiv produksjon.

Bonus-/malus-delen av kontraktsverdien er økt gradvis, og utgjør i dag 2,5-8 %. Her legges det stor vekt på kundeopplevd kvalitet. I 2012 fulgte Ruter opp med en betydelig større grad av funksjonsbeskrivelse for bussmateriellet i anbudsdokumentene. En materiellstrategi som er under arbeid, vil gå videre også med avveininger mellom bussenes alder og miljøstandard mv.

Neste trinn er å la operatører i konkurranse også utforme forslag til trafikktilbud, innenfor rammer for driftsdøgnets lengde, kapasitet, frekvens og viktige korrespondanser. Som tidligere varslet i Trafikkplan Follo og K2012 kan Vestby være et egnet område for forsøk på dette området.

TID SAMMEN

Nå kan jeg endelig ta bussen til barnehagen. Hurra for flere avganger!

Lise, logostikksjef hjemme

7

Målretting av plan- og investeringsprosesser

Marked, kunder og trafikktilbud må være grunnlaget for planlegging og utvikling av infrastrukturen, innenfor et felles målbilde.

Den regionale samordningen er ikke fullført

Planlegging, markedsføring, salg og trafikkdrift er samordnet ved etableringen av Ruter som felles administrasjonsselskap fra 2008. Likevel gjenstår ennå viktige områder før vi har fått en så målrettet og effektiv organisering av kollektivtrafikken som mulig innenfor en ramme med to fylkeskommuner og ansvar fordelt på alle tre forvaltningsnivåer.

Samordningen av regionens kollektivtrafikk har stanset på halvveien, ved at organiseringen, finansieringen og prioriteringen fortsatt er nokså fragmentert for infrastrukturens del. Noe uklarhet finnes også innen planlegging. At det fortsatt gjenstår samordningspotensial, skyldes ikke bare at ansvaret er fordelt på tre forvaltningsnivåer, men også at Oslo kommune og Akershus fylkeskommune så langt har beholdt separate eierskap for terminaler, baneinfrastruktur, bussanlegg og vogner. I prinsippet gjelder tilsvarende utfordringer også for brygger og båter, og dette kommer til syne ved arbeid med nye anbudsrunder og nye avtaler.

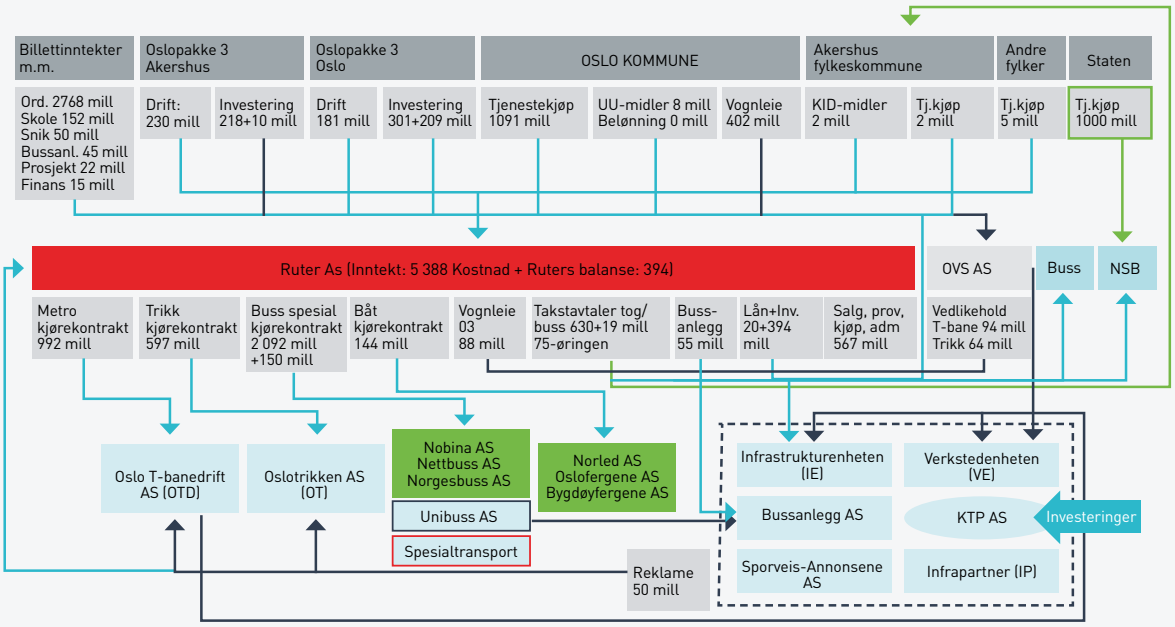
Viktige skritt i retning av mulige forbedringer ble tatt i 2012 ved Oslo kommune og Akershus fylkeskommune igangsatte forberedende arbeider med sikte på et eventuelt felles selskap for infrastruktur for buss og i neste omgang eventuelt båt.

Uoversiktlige pengestrømmer og prioriteringer

Det er i dag 18 offentlig eide selskap og foretak i regionens kollektivtrafikk. En komplisert organisasjon med delvis overlappende oppgaver gir lett et lite oversiktlig økonomisk bilde, transparensen blir lav, og det er vanskeligere enn nødvendig å finne frem til hva pengene går til, hva ting koster og hvem som betaler hva. Dermed svekkes grunnlaget for målrettede økonomiske prioriteringer. Forholdet illustreres ved oversikten over fjorårets pengestrømmer i kollektivtrafikkfamilien gjengitt i figur på neste side.

Sømløse reiser og kundeopplevelser krever reell samordning i alle ledd. Tilsvarende krav stilles for transparens og grunnlag for politisk prioritering og resultatoppfølging. God samordning betinger at det avgis nødvendig grad av myndighet til felles organer og at en ser romslig på felles nytte og felles kostnader, innenfor rammen av en rimelig balanse over noe lengre tidsperioder.

Samtidig er det slik at kvaliteten i utredning, planer, forvaltning og utførelse styrkes når kompetanse samles. Dette gjelder kanskje spesielt i vår sammenheng, tatt i betraktning at så vel banetrafikk som storbytrafikk er marginale fagområder i Norge. Meningsbrytning og motekspertise er et stykke på



Pengestrømmer i regionens kollektivtrafikk i 2012, eksklusiv Jernbaneverket og Oslo kommunes bymiljøetat. Det tas forbehold om mulige unøyaktigheter, som kan skyldes at data til dels er vanskelig tilgjengelig.

vei kvalitetssikrende, men over en viss grense blir oppsplittede kompetansemiljøer kontraproduktivt, når hovedoppgaven, målene og oppdragsgiverne er de samme eller ønsker å samarbeide om gode løsninger.

Det oppsplittede ansvaret illustreres ved de ti virksomhetene som møtes i Ruters investeringsråd. En større grad av kompetansesamling vil generelt være ønskelig, og på de områdene som har felles regional aktualitet og interesse, bør det være naturlig å søke felles løsninger for Oslo og Akershus.

Kompetanseorganets utrednings- og planrolle

Ruter er og skal være Oslo kommunes og Akershus fylkeskommunes felles kompetanseorgan for kollektivtrafikk. Dette betyr at selskapet ved siden av bestilling, markedsføring, salg og oppfølging av kollektivtrafikkdriften som operatørene utfører, skal stå for plan- og utviklingsoppgaver. Planleggingen må omfatte det som Ruter selv finner riktig ut fra det generelle mandatet som eierne har gitt, og de drifts- og investeringsoppgavene som skal gjennomføres på kort og lang sikt, og ikke minst oppgaver som gis av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune ut fra deres myndighetsrolle.

Når det gjelder plan-, utviklings- og utredningsrollen, har Ruter erfart at det i løpet av de fem årene som har gått siden etableringen, ikke er oppnådd en tilstrekkelig grad av felles forståelse mellom partene.

For planspørsmål av overordnet og politisk karakter skal og må konklusjonene trekkes av relevante politiske organer i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Dette gjelder uavhengig av hvem som står for utredningsarbeidet. Det ville være gunstig for den ønskede regionale samordningen at Ruter, og dermed Ruters styrende organer, hadde et tydeligere og mer forutsigbart utredningsmandat. Utredningene legges frem for Oslo kommune og/ eller Akershus fylkeskommune som beslutningsgrunnlag når de foreligger, men oppfølgingen underveis bør skje gjennom den kontroll- og kommunikasjonsfunksjonen som tilligger Ruters styre.

Isolert og oppsplittet infrastrukturorganisasjon

Ved opprettelsen av Ruter ble det valgt en samordningsmodell som ikke inkluderte infrastrukturen. Oslo kommunes forvaltningsoppgaver ivaretas av KTP og Oslo Vognselskap AS (OVS). Akershus fylkeskommune har bussterminaler direkte eid, men forvaltet av Akershus Kollektivterminaler FKF. Vaterland bussterminal AS eies i fellesskap direkte av Akershus fylkeskommune (80 %) og Oslo kommune (20 %).

Akershus fylkeskommune eier i dag ingen egen baneinfrastruktur. De offentlige investeringene som

nå gjøres på Kolsåsbanen i Akershus, skjer på KTPs eiendom, innenfor rammen av særlig avtale. Gjennomføring av nye prosjekter i Akershus, utenfor det som i dag er Oslo kommunes eller KTPs eiendom, vil etter hvert skape behov for en gjennomgang av fremtidig eierskap for baneinfrastruktur i Akershus. Aktuelle eksempler er Fornebubanen og eventuell forlengelse til Ahus.

Det er en viktig oppgave for Ruter å bidra til å ta vare på verdiene i infrastrukturen og samtidig sørge for at vedlikeholdskvaliteten bidrar til pålitelig og komfortabel drift i et strøkent miljø – og dermed målsatt kundetilfredshet og markedsandel.

For reinvesteringsprogrammet har vi samarbeidsprosesser hvor Ruter har påvirkende og til dels avgjørende innflytelse på pengestrømmene. For øvrig er styringen av disse elementene indirekte og uoversiktlig, og kvalitetskrav til infrastrukturen er innenfor rammene av dagens modell ikke inkludert i Ruters styringsrolle.

Terminalorganiseringen har skapt enkelte problemer knyttet til ansvar for planløsninger og kontakt med veimyndigheter mv, samt uenighet om trafikantinformasjons- og designprogram.

Målbilde for samordnet prioritering

Det er marked, kunder og trafikktilbud som må være grunnlaget for infrastrukturprioriteringene. Situasjonen tilsier at det utvikles et samlet målbilde for den videre utviklingen av regionens kollektivtransport. Gjennomføringen kan skje trinnvis, men enkeltbeslutninger tatt ut fra akutte problemstillinger, og uten et slikt målbilde, bør unngås. Grunnlaget for en organisasjonsmodell bør særlig være at den legger til rette for en samlet prioritering og kvalitetsstyring – å sette inn ressursene der de gjør størst nytte, prioritert ut fra mål for kollektivtrafikken og i et langsiktig regionalt perspektiv. Dette gjelder marked og kunder, forhold til arealbruk, samspill mellom driftsartene, transparens, pengestrømmer, regional samordning, effektiviseringsincitamenter osv.

Det anbefales at en går videre ut fra de positive erfaringene med etablert samordningsmodell gjennom Ruter, og søker frem til forbedringer på områder med potensial for bedre målretting av prosesser og pengestrømmer.

I RUTE

Jeg kan leve med både forandringer og forsinkelser så lenge jeg får beskjed!

Anita, fast kunde på linje 5

8

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 omtrent 80 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

Det var fortsatt sterk trafikkvekst i 2012, spesielt i Akershus. Veksten var større enn både befolknings-veksten og veksten i biltrafikken.

301 millioner kollektivreiser

Trafikkveksten fortsatte, både for Ruter-området som helhet og for hvert av de to fylkene som Ruter betjener. Antall påstigende på T-bane, trikk, buss, båt og NSB-tog ble i alt 295 millioner. Medregnet Flytogets 6 millioner passasjerer hadde kollektiv-trafikken i Oslo og Akershus totalt 301 millioner påstigende.

3 av 4 Ruter-reiser er lokale Oslo-reiser. Men den største relative veksten i kollektivtrafikken skjer i Akershus. Vekstraten i Oslo og for regiontrafikken til, fra og i Akershus var henholdsvis 1,9 % og 7,6 % i 2012. Til sammenligning økte biltrafikken med 1,3 % i Oslo og 2,1 % i Akershus.

Buss vokser mest

Bussene har både flest passasjerer og den sterkeste passasjerøkningen, for regionbussene mer enn 10 %. I Oslo er den relative veksten lavere, men også i Oslo har busstrafikken økt mer enn trafikken med de andre transportmidlene.

Vekst på T-bane og båt, stagnasjon på trikk

T-banen hadde 82 millioner påstigende i 2012, en økning på 1,7 % fra året før. Veksten ble dermed noe lavere enn i 2011. Båtene hadde i alt 4,5 millioner ombordstigende, en vekst på 2,6 %. Båtsambandet Oslo – Nesodden hadde en trafikk-vekst på 4,7 %, mens Oslo-båtene med en trafikk-nedgang på 5 % trakk gjennomsnittet ned. En vesentlig del av båttrafikken i Oslo er fritidsreiser til øyene, og er derfor sterkt væravhengig.

For første gang på mange år ble det ingen trafikk-vekst på trikken i 2012, men en nedgang på om lag 100.000 påstigende, eller 0,3 %. Langvarig innstilling av linje 11 mellom Frydenlund og Majorstuen på grunn av anleggsarbeid i Hegdehaugsveien er en av flere årsaker til dette. Et grunnleggende problem er dessuten at trikkens tilgjengelige vognpark er for liten til å møte etterspørselen.

Etter avtale med NSB gjelder Ruters priser og billetter også for togreiser i Oslo og Akershus. Innenfor Ruters trafikkområde ble det foretatt over 27 millioner påstigende på tog, en økning på 2,5 %. Størstedelen av togreisene med Ruter-billett skjer mellom Akershus og Oslo. Medregnet Flytogets drøyt 6 millioner passasjerer, som faller utenfor Ruters prissystem, blir det totale antall togreiser i Oslo og Akershus 33 millioner i 2012

Kundestrategi

Ruter utarbeidet i 2012 en kundestrategi, der hovedmålet er forenkling og forbedring av kunde-opplevelsen. Til grunn for arbeidet lå en omfat-tende kartlegging for bedre innsikt i holdninger, erfaringer, behov og forventninger i ulike kundeseg-menter og hos kollektivtrafikkens ledere og øvrige ansatte. Kundestrategien skal bidra til at Ruter når det overordnede målet om å ta det vesentlige av veksten i den motoriserte trafikken. Kollektiv-trafikken må tiltrekke seg flere og mer fornøyde

kunder, slik at markedsandelen øker. Strategien legger premisser for en kundedrevet organisasjon, som former fremtiden sammen med kundene og baserer sin virksomhet på stadig bedre kunnskap om kundenes behov og preferanser.

Kundestrategien bygger opp under visjonen **Sammen gjør vi kollektivtrafikken til et naturlig førstevalg**, og bidrar til grunnleggende kundefokus i tankesett og arbeidsmåter for Ruter og resten av kollektivtrafikkfamilien.

Markedsutvikling

Oslo og Akershus hadde ved utgangen av 2012 om lag 1,2 millioner innbyggere. Befolkningsveksten i Oslo og Akershus ble i 2012 henholdsvis 1,6 % og 2 %. Markedsandeler er beregnet med utgangspunkt i intervjuer blant befolkningen. Kollektivtrafikkens andel av den motoriserte trafikken i 2012 var for hele Ruters område 33 %, en økning på 2 prosentpoeng sammenlignet med 2011. Gjennomsnittlig markedsandel i Oslo og Akershus var i 2012 henholdsvis 45 % og 21 %.

Ulike reiseformål i Oslo og Akershus

Kollektivtrafikken tjener mange reiseformål, men de ulike formålene har ulik vekt i Oslo og Akershus. I hele Ruter-området er trafikkbelastningen på topp i rushtidene, og nettopp til arbeidsreiser er kollektivandelen spesielt høy, 58 % i Oslo og 35 % i Akershus. Enda høyere, og mer jevnt fordelt på de to fylkene, er kollektivandelen for skolereiser, henholdsvis 89 % og 81 %. Mellom og etter rushtidene er det imidlertid større forskjeller. I Akershus faller trafikken sterkt, mens disse tidsrommene i Oslo i langt større grad fylles med andre reiseformål, som fritidsaktiviteter og rekreasjon, kultur, innkjøp eller lokale tjenestereiser. Eksempelvis er kollektivtrafikkens markedsandel for innkjøpsreiser 35 % i Oslo, men bare 10 % i Akershus. Til fritidsreiser er andelen henholdsvis 54 % og 21 %. Økt utnyttelse av transportkapasiteten utenom rushtidene vil utvilsomt være svært gunstig for kollektivtrafikkens økonomi.

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 utfra kunnskap om Ruters tilbud.

Praktiske råd om bruken av reisekortet og bygging av kunnskap om billettprodukter og abonnementsløsninger har vært gjennomgangstema i flere kampanjer gjennom året. Ruters mobil-app for billettkjøp ble lansert gjennom en større kampanje i desember og inn i 2013.

Ved inngangen til 2012 var Trafikanten blitt en del av Ruter, og i slutten av mars ble to nettsteder slått sammen til ett. Nye ruter.no samler alle informasjonstjenester om kollektivtrafikken på ett sted. Sammenslåingen ble markedsført på nettet i en senere prisbelønt kampanje kalt «Flyttelasset». Samtidig ble Trafikantens servicesenter omprofilert til «Ruters kundesenter». Det underliggende budskapet er at Ruter gir deg alt du trenger å vite om kollektivtrafikken.

Skisse til nytt opplevelsessenter.

Enkle holdningskampanjer om takt og tone i kollektivtrafikken har også siste år fått svært god mottakelse blant publikum. Budskapet har stort sett vært det samme som før, et «Takk» for at du lar andre gå av før du selv går på, viser hensyn når du snakker i mobiltelefon, ikke sitter med bena på setet og gir plass til gravide og andre som har behov for sitteplass.

Ved større ruteendringer har det i tillegg til detaljert ruteinformasjon vært lagt vekt på å skape bevissthet om de overordnede grepene bak endringene. Spesielt ved den store ruteendringen 9. desember ble det fokusert på nettverkseffekten, med et forsterket samspill og en mer effektiv rollefordeling mellom buss og tog i regionen.
I Oslo fikk T-banen økt kapasitet, med nye linjekombinasjoner, hyppigere avganger mellom Vestli og Østerås og flere nye togsett i trafikk. For hele Ruterområdet var budskapet «Ny dag, nye tider».

Trafikantinformasjon

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

I alt ca 200 store og små hendelser utløste en eller annen form for endringsinformasjon i 2012. Det dreide seg om alt fra enkle plakater om mindre omkjøringer eller midlertidig flytting av et stoppested og til omfattende ruteendringer med annonsekampanjer og nye utgaver av rutehefter, kart og skiltsystemer.

Til ruteendringen i desember ble Ruters nyutviklede trafikantinformasjons- og designprogram lagt til grunn for all henvisningsskilting i T-banens sentrumsstasjoner. Samme standard vil heretter bli benyttet ved all ny skilting i T-bane-systemet.

Innhold i og fremføring av automatiske stoppestedsopprop er gjennomgått og forbedret etter kundeundersøkelser og tilbakemeldinger fra en prøveperiode i 2012. Stoppestedsnavnet blir nå introdusert ved et diskret og selvforklarende lydsignal, som forstås av alle reisende, både voksne, barn, turister og andre fremmedspråklige.

Det pågår også et arbeid med forbedring og videreutvikling av sanntidsinformasjonen i alle kanaler, inkludert stoppestedsvisningen på skjermene om bord. Her er det ønskelig å supplere med blant annet forventet ankomsttid til stoppestedene langs linjen og overgangsinformasjon knyttet til sanntid.

Opplevelsessenter

Det er gjennomført et forprosjekt for utvikling av et opplevelsessenter for kollektivtrafikk som kan bli en av Oslos viktigste attraksjoner og en tydelig del av byens identitet, sentralt beliggende i Fjordbyen. Senteret skal være en populær møteplass og en arena som dokumenterer og formidler kollektivtrafikkens historie og betydning, fremmer kollektivtrafikken i dag, og er et utstillingsvindu for fremtidig utvikling av kollektivtilbudet.

Det nåværende sporveismuseets samlinger vil være en ressursbank for senterets skiftende utstillinger, og kjøring med historiske trikker, busser og T-banetog på byens linjenett vil kunne inngå i senterets aktiviteter. Hele regionens befolkning og et stort antall tilreisende har et forhold til kollektivtrafikken i hovedstadsområdet og utgjør et stort potensielt kundegrunnlag for et opplevelsessenter med utstillinger, flerbruksmuligheter og aktiviteter som favner et bredt publikum.

Forprosjektet ble gjennomført i 2012 i et samarbeid mellom Ruter og Lokaltrafikkhistorisk forening, som i dag driver et sporveismuseum på frivillig basis. Det arbeides i 2013 videre med konkretisering av beslutningsgrunnlag for lokalisering, finansiering, mulige samarbeidspartnere og organisering av eierskap og drift.

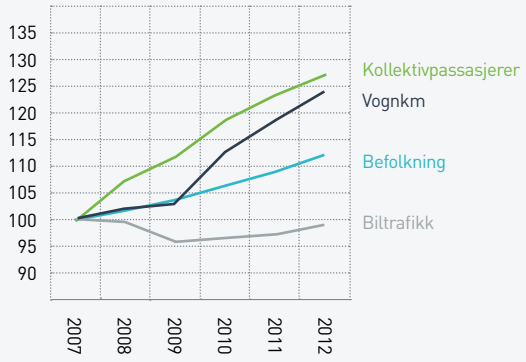
Over

300 mill.

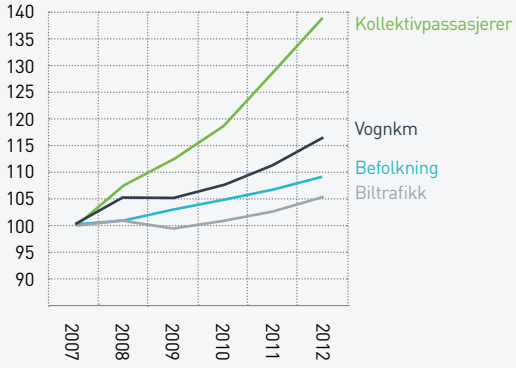
reiser i 2012.

Markeds- og trafikkutvikling

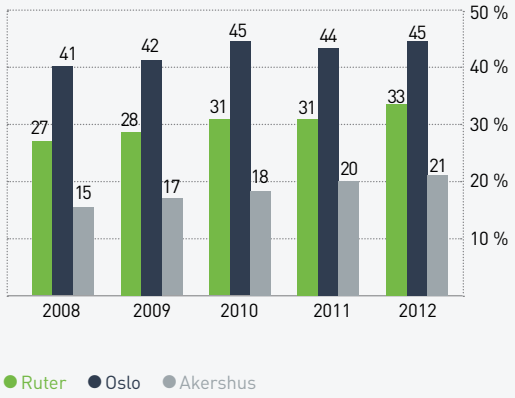
Indeksutvikling Oslo. År 2007=100



Indeksutvikling Oslo. År 2007=100

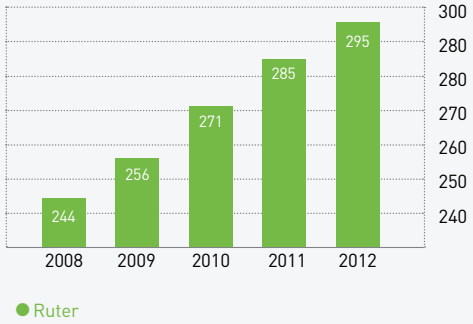


Kollektivreisenes andel av motorisert transport



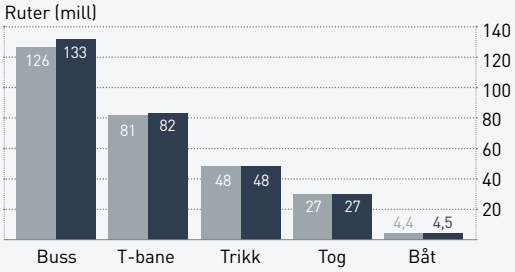
Utvikling antall reiser totalt

Ruter (mill)

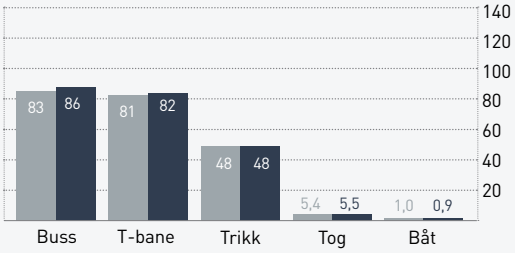


Utvikling antall reiser

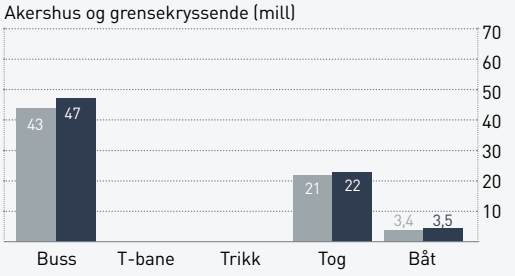
Ruter (mill)



Oslo (mill)



Akershus og grensekryssende (mill)



2011 ● 2012

Salg

Priser og billettprodukter

Siden ny pris- og sonestruktur ble lansert fra 1. oktober 2011, var det ikke aktuelt å foreta store prisendringer i 2012. Ruters priser ble imidlertid justert noe fra 1. februar for å kompensere generell prisstigning. Rammene for prisendringer gis i årsbudsjettene for Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.

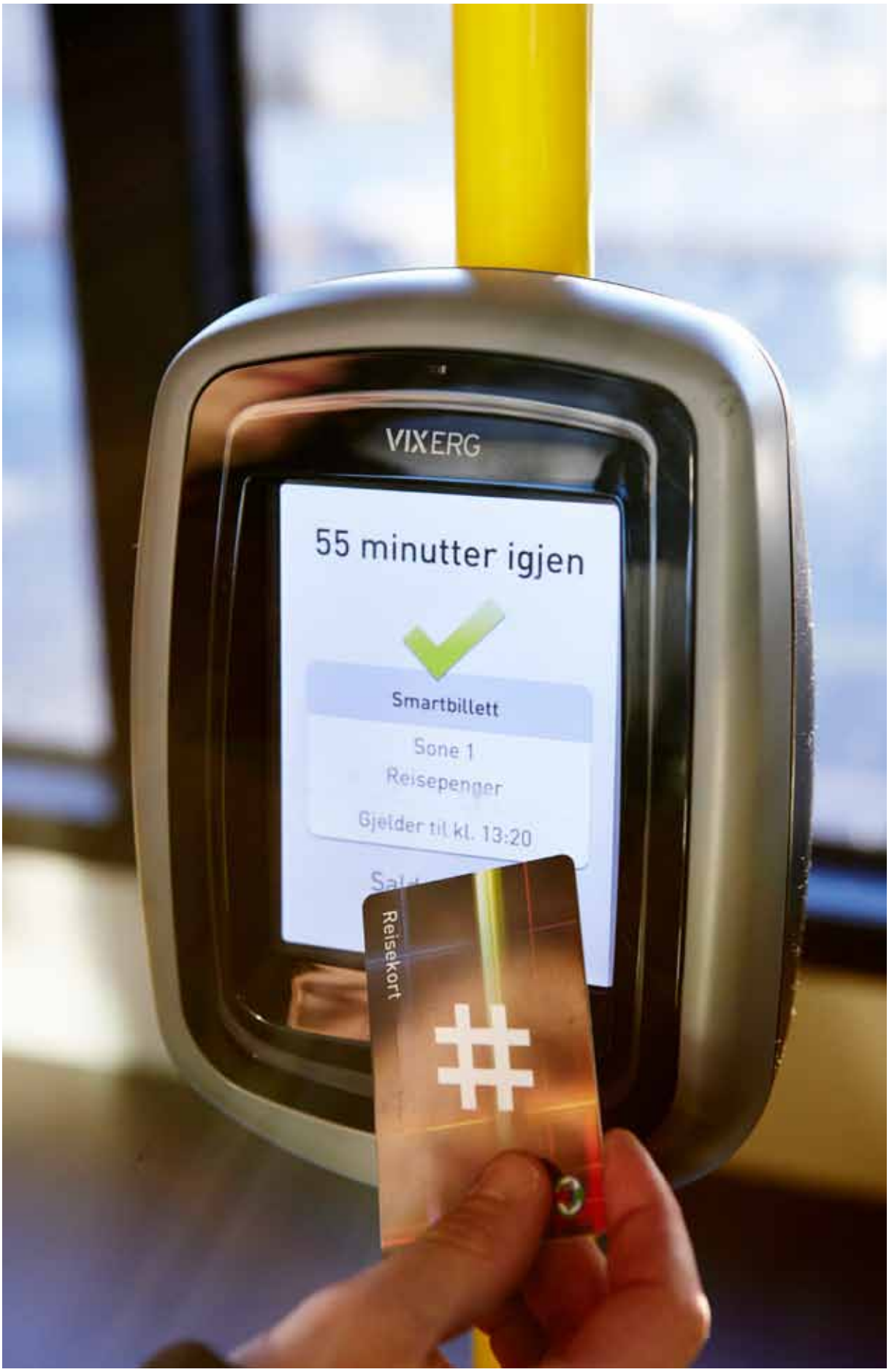
Omlegging til elektroniske billettprodukter er snart fullført. Ved utgangen av 2012 kom om lag 98 % av billettomsetningen fra elektroniske billetter. Det siste relativt store billettproduktet som da gjensto på papir, var kupongkortet. Salg av kupongkort opphørte 1. februar 2013 og tas helt ut av bruk fra 1. mai 2013.

Tilgjengelighet

Når Ruters billettinntekter baserer seg på at 700 000 aktive reisekort og 4 000 utstyrsenheter virker som de skal, sier det seg selv at kravene til teknisk driftsstabilitet er svært høye. Et nytt overvåkningsverktøy for all elektronisk billettering og et supportsystem for registrering og rask utbedring av feil som måtte oppstå, ble implementert i 2012.

Ruters reisekort distribueres i hovedsak gjennom kommisjonærnettet, og kommisjonærene er fortsatt Ruters største salgskanal. Prissystemet stimulerer til forhåndskjøp av billetter, men i regionen kan det være langt mellom salgsstedene. Ruters nye billett-app for smarttelefoner vil imidlertid innebære en betydelig forbedret tilgjengelighet til billettkjøp for svært mange reisende. Ved lansering i desember 2012 tilbød billett-appen kun enkeltbillett. I løpet av første halvår 2013 vil også periodebilletter kunne lastes ned på mobilen.

Det arbeides også med bedre løsninger for internett-kjøp av billetter, noe som hittil ikke fungerer optimalt, siden første generasjons kortlesere om bord på kjøretøyene ikke er online. En ny generasjon billetteringsutstyr, som nå er standard ved nyanskaffelser, er imidlertid tilrettelagt for online-billettering, med mulighet for å håndtere nye billett-produkter innenfor mobil- og nettsalgssegmentet.


VIXERG
55 minutter igjen
Smartbillett
Sone 1
Reisepenger
Gjelder til kl. 13:20
Reisekort

Utvikling

Strategi og handlingsprogram

Gjeldende strategiplan K2012 og tilhørende handlingsprogram H2013 ligger til grunn for Ruters utviklingsarbeid. K2012 peker på strategier for å møte framtidig trafikkvekst i Osloregionen, som er et av Europas raskest voksende storbyområder. Dette gjenspeiles i utviklingsarbeidet, som har et tidsperspektiv som varierer fra 2 år til 50 år fram i tid og omhandler utredning av nye infrastrukturprosjekter, programmer for anskaffelse av vognmateriell, framkommelighetsarbeid, produktutvikling, miljø og utvikling av trafikktilbudet.

Nye sentrumstunneler for T-bane og jernbane

For å kunne avvikle forventet framtidig vekst i kollektivtrafikken er ny sentrumstunnel for T-banen svært viktig. Samferdselsdepartementet ba i 2012 Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter gjennomføre en konseptvalgutredning som både skal se på ny T-banetunnel og ny jernbanetunnel. Utredningen planlegges ferdigstilt i 2014.

Utvikling av Oslo S knutepunkt med bussterminal

Oslo kommune har fremmet en områdeplan for Oslo S der ny bussterminal er integrert i stasjonsanlegget ved plassering over sporområdet i syd, direkte knyttet til publikumsarealene på stasjonen. Ruter har igangsatt forberedende arbeider, som i samarbeid med blant andre Plan- og bygningsetaten, Jernbaneverket, Statens vegvesen og Bymiljøetaten vil bli fulgt opp med grunnlag i bystyrets vedtak og en rimelig tilpasning til Jernbaneverkets rammer. Ruter vil legge fram et formelt planforslag i 2013.

Fornebubanen

De siste årene har en rekke alternativer for banebetjening av Fornebu vært utredet. Planarbeidet er nå tillagt Ruter, som anbefaler en T-bane fra Fornebu via Lysaker og Skøyen som kobles til dagens banenett ved Majorstuen. Arbeidet med å regulere banen har startet opp og har kommet langt i Bærum og noe kortere i Oslo. Banen har en anslått kostnad på 4,6 milliarder kroner. I Oslopakke 3 prioriteres Fornebubanen, men uten at den er fullfinansiert. Det er utarbeidet en rapport om fellesskapsfinansiering, som skisserer muligheter for samarbeid mellom offentlige myndigheter og private aktører for å få fullfinansiert utbyggingen av Fornebubanen og sikre en rask realisering. Planarbeidet videreføres i nært samarbeid med arealmyndighetene i Oslo og Bærum.

Lørenbanen

Lørenbanen er en ny T-banestrekning som vil bidra til økt praktisk kapasitet i hele T-banenettet gjennom bedre balanse i trafikkgrunnlaget øst og vest for fellestunnelen gjennom sentrum. Lørenbanen bygges mellom Sinsen stasjon på Ringbanen og Økern stasjon på Grorudbanen, med stasjon på Løren. På Løren pågår en omfattende byutvikling. Godkjent reguleringsplan foreligger for hele strekningen, og byggearbeidene starter i 2013, med ferdigstillelse og åpning av banen våren 2016.

Kolsåsbanen

Etablering av metrostandard på Kolsåsbanen er det største pågående oppgraderingsprosjektet for baneinfrastrukturen. Reguleringsplaner er godkjent

Skisse til ny bussterminal i knutepunktet Oslo S.

for hele strekningen fram til Kolsås. Etappen fra Bekkestua til Gjønnes åpnet for drift 8. oktober 2012. De neste etappene ventes åpnet som planlagt, til Haslum og Avløs i desember 2013 og til Kolsås høsten 2014. Bekkestua stasjon er tilrettelagt for både trikk og T-bane, men betjenes i første omgang kun av T-bane. Trikken planlegges forlenget fra Jar til Bekkestua i desember 2013.

Avløs base

Større vognpark gjør at T-banen har behov for økt basekapasitet. I forbindelse med oppgradering av Kolsåsbanen bygges en moderne driftsbase nå Bærumsbanens gamle vognhalltomt på Avløs. Det nye anlegget vil få mulighet til parkering av snaut 30 togsett, og vil redusere T-banens sårbarhet ved at det etableres en base vest for sentrum.
Basen planlegges åpnet tidlig 2015. Parkeringskapasiteten for T-banevogner vil være svært anstrengt fram til Avløs åpner.

Ensjø stasjon

Som en del av pågående byutvikling på Ensjø blir også Ensjø T-banestasjon ombygd og oppgradert. Anleggsarbeidene har pågått i hele 2012 og ventes fullført i 2013.

Fjordtrikken

Hensikten med etablering av en fjordtrikk er å gi bedre fremkommelighet og kapasitet for trikkenettet gjennom sentrum, i tillegg til å betjene nye byutviklingsområder langs fjordbyen. Ruter har gjennomført et forprosjekt og varslet oppstart av regulering av traseen. Vedtatt trikketrasé i Dronning Eufemias gate og Bispegata vil bli en del av fjordtrikken. Siden Follobanen planlegges lagt under Bispegata, vil dette anlegget forsinke bygging av trikkelinje gjennom Dronning Eufemias gate og Bispegata. Det forventes nå at denne traseen tidligst kan ferdigstilles våren 2016.

Trikk til Tonsenhagen

Hensikten med dette prosjektet er å få en bedre rollefordeling mellom buss og trikk, økt kapasitet og konkurranseevne for kollektivtrafikken samlet, og bidra til ønsket byutvikling. Planforslaget ligger til behandling i plan- og bygningsetaten og vil bli utlagt til offentlig ettersyn våren 2013. Linje 31 til Tonsenhagen/Grorud er i dag byens mest trafikkerte busslinje med over 8 millioner passasjerer årlig. Det gir et godt grunnlag for etablering av et høyfrekvent og kapasitetssterkt trikketilbud, mer rasjonelt enn parallellkjøring mellom trikk og buss i Trondheimsveien.

Forlengelse av linje 17 til Tonsenhagen, Tonsenhagen Torg.

Oppgradering av trikkestrekninger

Flere delstrekninger på trikkenettet har vært i svært dårlig forfatning. I Hegdehaugsveien, deler av Bogstadveien og i Vogts gate ble oppgradering fullført i 2012. Ved utgangen av året pågikk omfattende fornyelse av sporarrangementene ved Nybrua. Også Ekebergbanen er under oppgradering, og arbeidet ble i 2012 videreført på strekningen mellom Sørli og Bråten. Det prosjekteres dobbeltsporet bru på Sæter og utarbeides forslag til reguleringsplan og KU for forlengelse av banen til Hauketo. Ruter samarbeider med Bymiljøetaten om en løsning for Kongsveien mellom Konows gate og Sjømannsskolen for en utvidelse av veien med sykkelfelt og sporutretting for trikken.

Nytt vognmateriell T-bane og trikk

Etter utløsning av den siste opsjonen i leverandøravtalen er ytterligere 32 togsett under levering. Etter fullført leveranse sommeren 2013 vil vognparken bestå av 115 enhetlige, moderne 3-vognssett. Større vognpark muliggjorde kapasitetsøkninger allerede fra ruteendringen i desember, og fullført leveranse vil også dekke kommende vognbehov for Lørenbanen, Kolsåsbanen helt til Kolsås, økt frekvens på Østensjøbanen, og 6-vognstog på alle avganger unntatt linje 1 Frognerseteren.

De eldste bytrikkene har nå passert forventet levealder på ca 30 år. I Ruters strategidokument for trikken foreslås en total utskifting av dagens vognpark og en oppgradering av dagens til dels nokså nedslitte infrastruktur. En konseptvalgutredning (KVU) vil bli behandlet i Oslo kommune i 2013. Utredningen skal legge grunnlag for endelig konseptvalg for trikk i Oslo.

BY PORTEN

Rutetilbud

Rutetilbudet utvikles gjennom ruteendringer, normalt to per år, som avspeiler overordnet rutestrategi og tilpasses gjeldende økonomiske rammer. Utviklingen av rutetilbudet skal både fange opp økt etterspørsel og legge grunnlag for ny vekst.

Ruteendringer i april

Vårens ruteendring ble gjennomført fra 15. april i Akershus og 29. april i Oslo. I Akershus ga økte tilskudd rom for å forbedre tilbudet med nesten 1300 nye bussavganger per uke. Økningen omfattet tunge markeder, spesielt på Nedre Romerike, men også vestregionen og Follo fikk hyppigere avganger på flere busslinjer. I syd ble Trafikkplan Follo lagt til grunn for flere av tiltakene, herunder lokal bussmating til tog i stedet for egen direkte buss til Oslo sentrum fra Garder – Kroer. Nesoddbåtene fikk utvidet tilbud natt til lørdag og søndag.
For å oppnå et budsjett i balanse ble det i Oslo gjennomført enkelte innskrenkninger i busslinjer med relativt svakt belegg og nærhet til annet kollektivtilbud.

Store grep i ruteendringen i desember

NSBs storsatsing med lansering av nytt og sterkt forbedret ruteopplegg fra 9. desember var utgangspunktet også for Ruters ruteendring fra samme dato, med økt ressursinnsats for ca. 50 millioner kroner til tilbudsforbedringer på buss i Akershus og T-bane i Oslo. NSB og Ruter har samarbeidet med å utvikle et koordinert kollektivtrafikknettverk i Oslo og Akershus, der buss og tog i mindre grad kjører parallelt, men heller utfyller hverandre. De siste årenes investeringer i ny infrastruktur og mye nytt togmateriell gjør det nå mulig å tilby merkbart økt togkapasitet, spesielt til og fra strekningene vest og nordøst for Oslo og gjennom sentrum. Jernbanen tar rollen som kollektivtrafikkens hovedinnfartsårer. Slik frigjøres bussressurser til styrking av lokal mating til regionale knutepunkter med korresponderende tog. Flere omstigninger kan oppleves som en ulempe, men høyere frekvens gir samtidig mange flere reisemuligheter. En viktig forutsetning for suksess er at korrespondansene fungerer smidig, med tilstrekkelig punktlighet og kapasitet på togreisen.

På T-banen ble det fra 9. desember innført en helt ny rutemodell med nye linjekombinasjoner og en jevnere fordeling av avgangene på strekninger som betjenes av flere linjer. Linjene 2, 3, 5 og 6 fikk nye endepunkter i vest, og det ble nye rutetider på alle linjer. Mellom sentrum og Østerås ble antall avganger fordoblet i tidsrommet 7-19. Hensikten med endringene er å legge til rette for et T-banetilbud som kan møte økt etterspørsel og gi kundene mindre ventetid på stasjonene.

To avganger i kvarteret til og fra Østerås har vært en svært etterlengtet forbedring på Røabanen. Dette ble løst ved at linje 5 fra Vestli fikk Østerås som nytt endepunkt i vest, samtidig som mellomavgangene mellom Vestli og Stortinget ble forlenget helt ut til Østerås. Til å begynne ble disse mellomavgangene kjørt med korte tog, men i løpet av første halvår 2013 vil fulle toglengder gradvis bli innført på alle avganger etter hvert som flere fabrikknye tog blir satt i drift. Dette vil innebære

en merkbar kapasitetsøkning, ikke bare til Østerås, men for T-banenettet som helhet.

Leddbusser på flere bylinjer

Passasjervekst kombinert med vanskelig framkommelighet skaper økt trengsel på buss og trikk, spesielt i rushtidene. På et gatenett som nærmer seg grensen for sin avviklingskapasitet er det imidlertid problematisk å øke frekvensen på travle busslinjer som allerede har svært hyppige avganger. Større busser kan da være en bedre løsning enn flere busser. I februar ble leddbusser satt inn på linjene 21 og 54 til erstatning for normalbusser. Tiltaket ga raskt positiv kunderespons og har spesielt på linje 21 vært medvirkende til en markant passasjervekst. I alt 11 busslinjer betjenes nå normalt med leddbusser.

T-bane til Gjønnes

Driften av Kolsåsbanen ble forlenget fra Bekkestua til Gjønnes 8. oktober, og pendler fra 9. desember mot Furusetbanen. Stasjonens innfartsparkering med 200 plasser ble fylt fra første dag. Videre oppgradering av Kolsåsbanen følger fremdriftsplanen. Neste etappe, med stasjonene Haslum og Avløs, åpner i desember 2013.

Driftsavvik ved anleggsarbeid

Anleggsarbeider medfører ikke sjelden omkjøringer og midlertidige ruteendringer. I 2012 ble Hegdehaugsveien helt stengt i perioden april – september, og linje 11 til og fra Kjelsås ble da avkortet til midlertidig endepunkt ved Frydenlund, uten forbindelse til Majorstuen. Omfattende gatearbeider ved Nybrua, inkludert bygging av nytt sporarrangement for trikken, medførte enkeltspor for fire trikkelinjer, og forsinkende omkjøring for en rekke by- og regionbusser i hele andre halvår. En rekke andre sporarbeider i bygatene er gjennomført uten større forsinkelser for trafikkavviklingen.

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 2012 ble det foretatt 6000 telefonintervjuer. Det gjennomføres også personlige intervjuer, i 2012 i alt 29.000, 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?», «Hvor tilfreds er du med denne reisen?» eller «Hvilket generelt inntrykk har du av Ruter?»

Bedre enn sitt rykte

Intervjuer blant kollektivtrafikkens brukere om bord på transportmidlene gir vesentlig høyere tilfredshetstall og mindre forskjeller mellom Oslo og Akershus enn intervjuer med et representativt utvalg av befolkningen.

Blant de reisende er tilfredsheten jevnt høy, i Oslo 91 % og i Akershus hele 96 % i 2012. Variasjonen i tallene har vært relativt liten de siste 5 årene. Befolkningen generelt uttrykker derimot en lavere tilfredshet og vurderer tilbudet i Akershus vesentlig lavere enn i Oslo. Begge viser imidlertid en jevnt sterk stigning fra 2008 til 2012. Befolkningens tilfredshet med kollektivtrafikken har i denne perioden steget fra 44 % til 58 % i Akershus og fra 68 % til 80 % i Oslo.

Det er blant de reisende på båtsambandet Oslo – Nesodden kundetilfredsheten er høyest, med 99 %. Regionbussene ligger også høyt, med 95 %, ett prosentpoeng lavere enn fjoråret, mens trikk og bybuss for første gang siden 2008 får under 90 % kundetilfredshet, sannsynligvis på grunn av økt trengsel og vanskelig fremkommelighet i bygatene.

Utjevnet syn på billettprisen

Telefonintervjuene blant befolkningen i Oslo og Akershus omhandler også en rekke ulike kvalitetsaspekter ved kollektivtilbudet. Den mest slående endringen er tilfredsheten med prisen på reisen, som i Akershus økte 7 prosentpoeng fra året før og i alt 12 prosentpoeng siste to år. I Oslo falt imidlertid tilfredsheten med prisen tilsvarende, med henholdsvis 7 prosentpoeng siste år og 11 prosentpoeng siste to år. Årsaken ligger i den nye pris- og sonestrukturen som ble innført i oktober 2011. Sanering av antall soner og harmonisering av soneprisene i Oslo og Akershus medførte prisreduksjon for svært mange Akershus-reiser og en liten prisøkning for Oslo-reiser.

Omdømme

Ruters omdømme hos Oslos befolkning ble svekket i 2012, med en reduksjon fra 84 % til 77 %. Fallet falt sammen med at Ruter var svært synlig i media høsten 2011 og våren 2012 knyttet til saker som korrupsjon i bussnæringen, trengsel om bord og diverse sider ved billettsystemet. Til gjengjeld har det vært en positiv utvikling i Akershus, slik at vi for første gang i Ruters femårige historie registrerer bedre omdømme (79 %) i Akershus enn i Oslo. Gjennomsnittet for regionen ble 78 %.

BEST Benchmarking

Benchmarking in European Service of public Transport (BEST) er et samarbeid med utgangspunkt i de nordiske hovedstadsselskapene, som også inkluderer enkelte andre europeiske storbyområder. Aktive deltakere i BEST i 2012 var kollektivtrafikkselskapene i Helsingfors, København, Oslo, Stockholm, Wien og Genève. BEST gir Ruter mulighet for å lære av andres erfaringer for å forbedre egne resultater.

Selv om befolkningens tilfredshet ikke er like høy i Oslo og Akershus som i byområdene med best resultat, er det ingen som har hatt en kraftgigere forbedring. Første år, i 2001, var totaltilfredsheten i Oslo-området på 44 %, mens den i 2012 var på 69 %. Vi har på de fleste områdene gått fra å ha de svakeste resultatene til å bli blant de beste byområdene i undersøkelsen. Det er spesielt på områdene personale, trygghet og omdømme (kollektivtrafikkens rolle i samfunnet) at Oslo-området leverer gode resultater.

Kundehenvendelser

I 2012 ble det registrert 33.000 skriftlige henvendelser. Dette er en økning på 6,5 % fra året før. I tillegg betjener Ruter om lag 45.000 kundehenvendelser over telefon og skranke (Ruters kundesenter). Kundehenvendelser dreier seg i hovedsak om trafikkdriften (spesielt buss), samt billetter og billettkontroll. Kundehenvendelser med refusjonskrav i henhold til reisegarantien hadde en nedgang i 2012 sammenlignet med året før på 30 %. Det ble utbetalt i overkant av 6.000 refusjonskrav i 2012.

Regularitet og innstilte avganger

For T-bane, buss og båt blir godt over 99 % av planlagte avganger kjørt, for trikk like under 99 %. Selv om innstilte avganger utgjør få promille, kan likevel konsekvensene for publikum bli store. En regularitet på 99,78 % betyr for T-banen 633 innstilte avganger, noe som i gjennomsnitt vil berøre 560 passasjerer hver dag. Regulariteten i 2012 medførte at i gjennomsnitt 2794 personer hver dag ble berørt av en innstilling. Den tilsynelatende store endringen i båttrafikkens regularitet har sammenheng med varierende isforhold i fjorden, som medførte lengre innstilling av hurtigbåttrafikken i 2011 enn i 2012.

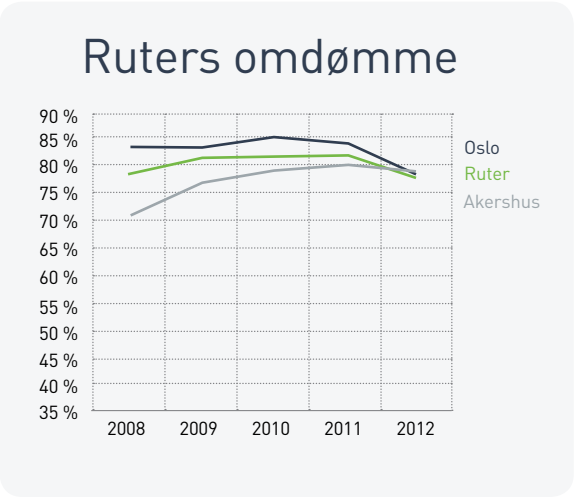
Punktlighet

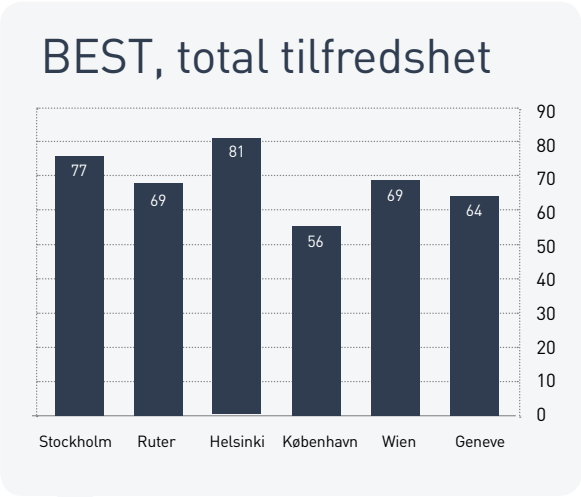
De data for punktlighet som Ruter foreløpig kan operere med, angir andel avganger som er i rute (mindre enn 3 minutter forsinket) ved passering Jernbanetorget i rushtidene. Det gis dermed ingen totaloversikt over punktligheten i kollektivtrafikken, men fokus på det travleste sentrumsområdet i det travleste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

T-banen viser en sterkt forbedret punktlighet. 83 % er det beste resultatet som er registrert siden målingene begynte i 2005, og et resultat av de store fornyelsene og investeringene som er gjort på T-banen de siste årene. Bybussenes 50 % er 3 prosentpoeng nedgang siden 2011, som imidlertid var bussens beste punktlighetsnotering siden 2005. Trikkens punktlighet på 32 % er den dårligste som er målt. I årene 2006 – 2009 hadde trikken en langt bedre punktlighet enn bybussene over Jernbanetorget, i 2008 var trikkens punktlighet oppe i 57 %. Dette er nå snudd. Nedslitt vognpark, vognmangel, innstillinger, overfylte trikker, anleggsarbeid og vanskelig fremkommelighet gjør trafikkavviklingen med trikk svært utfordrende.

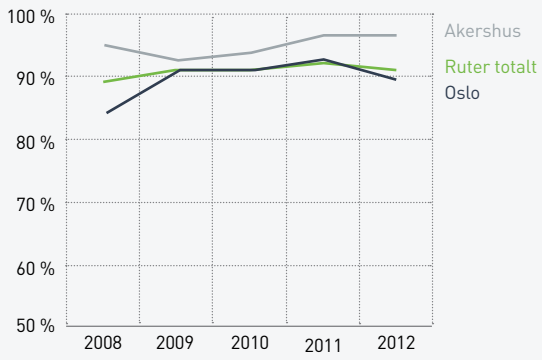
Trafikksikkerhet

Det var én dødsulykke og seks alvorlige personskader knyttet til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus i 2012. Den omkomne ble påkjørt av en trikk. Operatørselskapene arbeider systematisk for å forbygge ulykker i trafikken.

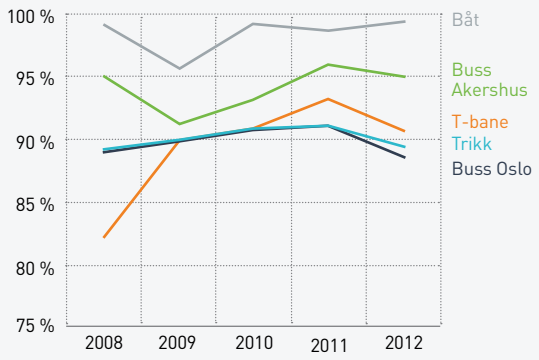




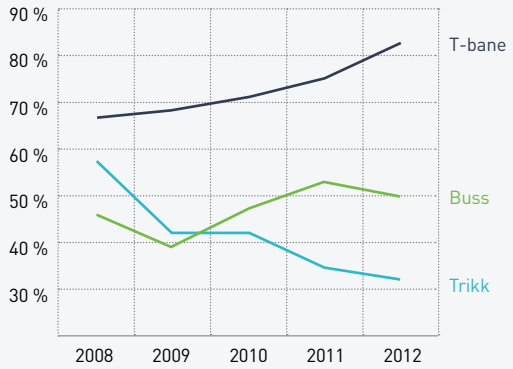
Kundetilfredshet geografisk



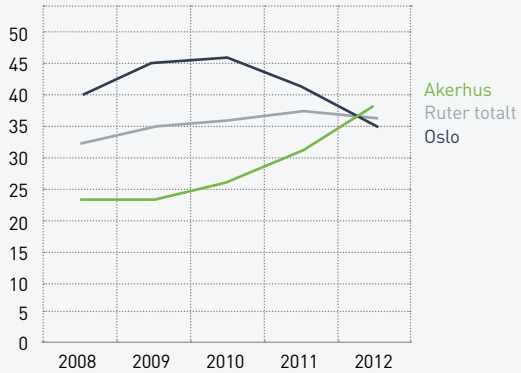
Kundetilfredshet per driftsart



Punktlighet



Kundetilfredshet pris

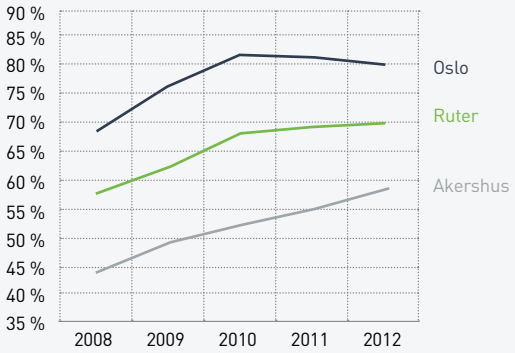


70 %

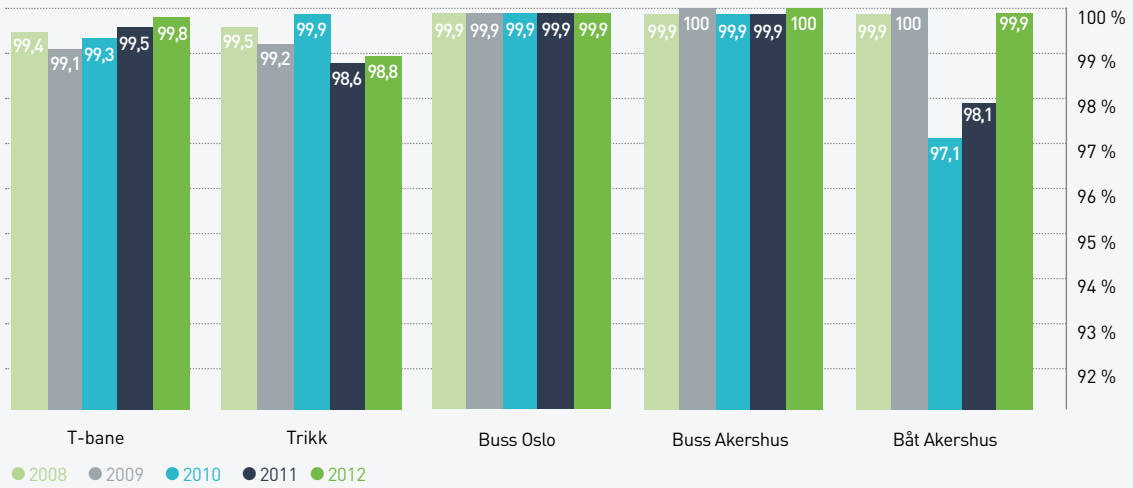
av befolkningen er tilfreds med tilbudet.

Total tilfredshet

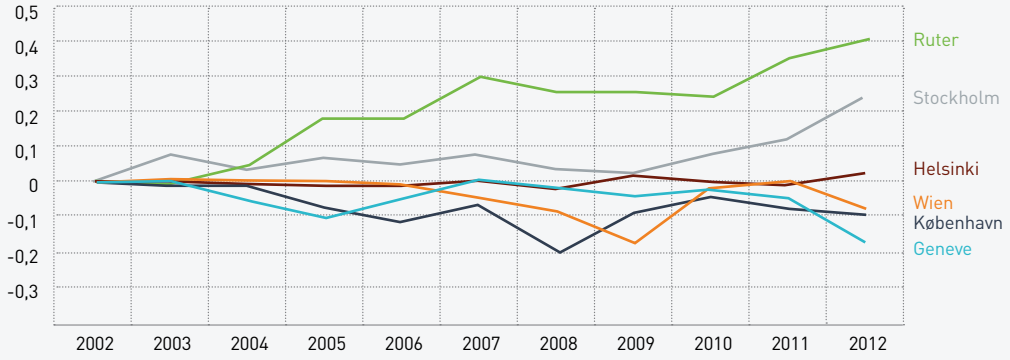
med kollektivtilbudet



Regularitet



Best i Norden i utviklingen i befolkningens tilfredshet



BEST, utvikling i utvalgte kvalitetselementer

Ruter

Kvalitetselementer	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Ventetiden er kort ved bytte	34 %	43 %	34 %	39 %	40 %	40 %	52 %	50%	48 %	50 %	50 %	54 %
Enkelt å få informasjon ved planlegging av en reise	52 %	63 %	59 %	66 %	68 %	66 %	74 %	72 %	72 %	67 %	74 %	77 %
Busser og vogner er moderne	32 %	42 %	38 %	43 %	44 %	40 %	45 %	48 %	50 %	55 %	68 %	65 %
Busser og vogner er rene	30 %	39 %	36 %	42 %	36 %	38 %	40 %	42 %	47 %	50 %	55 %	58 %
Flere vil reise med kollektiv-trafikken i fremtiden	45 %	50 %	41 %	50 %	55 %	56 %	75 %	72 %	75 %	74 %	75 %	82 %
Kollektivtrafikken gir valuta for pengene	27 %	30 %	33 %	34 %	47 %	45 %	47 %	54 %	47 %	47 %	49 %	47 %
Billettprisene er akseptable	14 %	12 %	15 %	16 %	18 %	22 %	22 %	22 %	29 %	27 %	25 %	23 %
Anbefaler kollektivtrafikken til andre	48 %	50 %	48 %	53 %	57 %	53 %	65 %	63 %	61 %	60 %	64 %	68 %
Områdets totale kundetilfredshet	44 %	49 %	47 %	51 %	58 %	58 %	66 %	62 %	62 %	60 %	67 %	69 %

Kommunikasjon

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

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

Ruters presseservice ble vesentlig styrket i 2012, med flere dedikerte talspersoner og etablering av døgnåpen pressevakt.

Ruter ble nevnt i 2500 medieoppslag siste år, en økning på over 60 % fra året før. Ruter ble omtalt i 183 ulike mediekanaler over hele landet, men regionale og lokale medier i Oslo og Akershus sto for 6 av 10 omtaler. 16 % av sakene var initiert av Ruter selv, og mange fikk stor oppmerksomhet, enten det dreide seg fremtidsplaner, miljøteknologi, ruteendringer, billettkontroll eller lansering av mobilbillett. I 52 % av alle mediesaker om Ruter formidles også Ruters stemme i form av en kommentar. Andelen positive, nøytrale og negative saker har omtrent samme fordeling som forrige år. 26 % positiv og 43 % nøytral dekning vurderes som relativt bra i et medieår med en så stor vekst i antall saker. 3 av 10 saker har en negativ vinkling.

Kundesaker skaper særlig mange medieoppslag. Spesielt mot slutten av året var det stor oppmerksomhet knyttet til ruteendringer, og trykket var ekstra stort. Proaktive informasjonstiltak med lokale vinklinger og nettmøter i lokalpressen ble imidlertid godt mottatt.

Sosiale medier blir en stadig viktigere kommunikasjonskanal, som brukes mye av folk på farten og avspeiler kundenes opplevelser med kollektivtrafikken. Hver måned nevnes Ruter i mer enn 1400 ytringer på sosiale medier, et gjennomsnitt på 46 per dag.

Digitale kanaler er blitt en sentral plattform for informasjon, markedsføring, salg og service, og berører nå alle sider ved Ruters virksomhet. Ved utgangen av 2012 ble det igangsatt en tverrfaglig intern organisering av redaksjon og daglig oppfølging av Ruters ulike digitale kanaler med sikte på bedre redaksjonell koordinering og en mer proaktiv kundedialog.

Nå kan du kaste Flexus-kortet

■ NSB kommer Ruter til unnsetning

Fra i dag kan du kjøpe billett på mobilen til kollektivtrafikken i Oslo. Det er NSB, ikke Ruter, som lanserer tilbudet.

ANDREAS SLETTHOLM
andreas.slettholm@aftenposten.no

Både reisende og politikere har drømt om at Ruter skulle ta steget inn i vår mobile tidsalder. For halvannet år siden vedtok bystyret at Ruter skulle innføre mobiltbetaling, til skepsis fra Ruter selv, som da var midt inne i arbeidet for at Flexus-systemet skulle fungere for fullt.

NSB-app kan erstatte kortet

Men etter at NSB lanserte sin betalings-app i februar, har det skjedd ting. 60 000 har registrert seg som mobilbetalere, og nå tar NSB lånsingen ett steg videre:

– I Oslo og Akershus bruker kundene buss, tog, trikk og bane om hverandre. Derfor har vi samarbeidet med Ruter om å utvide tilbudet vårt til også å gjelde Ruters linjer, sier NSBs sjef for mobilhandel, Thang Mahn Tran.

Dermed trenger du ikke lenger Flexus eller Reisekort for å kjøpe Ruters månedskort, eller en enkeltbillett for en trikketur. Appen, som er tilgjengelig for alle smarttelefoner, vil kunne dekke alle kollektivreiser i Oslo og Akershus. Den er tilgjengelig fra i dag.

– Fra et kundeperspektiv handler dette om å gjøre reisen så samsløs som mulig. Selv reiser jeg med både tog og buss for å komme meg på jobb. Da blir det litt unødvendig ikke å kunne kjøpe billett for hele reisen, sier Tran.

Slik ser NSBs mobilløsning ut, som nå også kan brukes på kollektivreiser som ikke involverer tog i Oslo og Akershus.

For å kjøpe periodebilletter, som også mange i dette området bruker, sier Tran.

Ved kontroll viser du billetten, som blir lagret på telefonen.

Ruter lager egen løsning

Hos Ruter har de valgt ikke å reklamere for nyvinningen, fordi de arbeider med en egen app.

– Men vi har hatt et tett samarbeid med NSB om den tilpasset å legge inn betalingsinformasjon på selskapets nettsider for å legge inn betalingsinformasjon, slik man må hos NSB.

– Vi jobber for at dette skal bli enda mer kundevennlig spesielt for Ruters kunder, sier Isberg.

«Dette blir en mellomløsning frem

Vurderer private penger til t-bane på Fornebu

Fornebu. Ruter skal få bistand fra Deloitte AS til å utrede et samarbeid mellom offentlige og private for å finansiere t-bane til Fornebu.

PENGEBEHOV: Ruter ønsker å bygge t-bane fra Fornebu via Lysaker og Skøyen til Majorstuen, men vet ennå ikke hvor pengene skal komme fra.

En foreløpig rapport skal foreligge allerede i løpet av måneden, mens sluttrapporten kommer i april og skal behandles av styret i Ruter samme måned. Dette fremgår av kontrakten mellom Ruter og Deloitte.

– Vi ønsker å få realisert Fornebubanen så raskt som mulig, forklarer utviklingsdirektør Hanne Berntsen Nøvli i Ruter. Selskapet er i gang med å utarbeide et planprogram, forberede reguleringsplan for t-banetraseen og utarbeide kostnadsoverslag.

– Det er et gap mellom summen som sannsynlig vil foreligge til investeringer og det som trengs for å bygge banen. Vi må se på alle muligheter, også ytterligere private bidrag til å få forsert Fornebubanen, sier Nøvli.

Som offentlig instans kan Ruter få lån på bedre betingelser enn private deltagere i et samarbeid mellom offentlige og private (OPS). Men Fornebubanen er ikke fullfinansiert i Oslopakke 3. For tiden er et forhandlingsutvalg med politikere fra Akershus og Oslo i ferd med å foreta en strengere prioriteringer av prosjektene i pakken.

Statoil flytter

– Vi kjenner utfordringene i forbindelse med Oslopakke 3. Fornebubanen er et viktig tiltak for oss og hele regionen som burde ha vært bygd. I og med at Statoil flytter til Fornebu til høsten, haster det å få banen på plass. Vi håper Deloittes utredning vil gi oss et bilde av hva som er mulig gjennom en OPS-løsning, hvilke aktører som kan

(Sp) i Samferdselsdepartementet har ikke vært kjent med at Ruter har bestilt en utredning om OPS-samarbeid om Fornebubanen.

– Det er positivt at man i Akershus og Oslo er oppdatt av å sikre god fremdrift for banen. Jeg ser med forventning frem til å følge arbeidet, sier han.

– Uten å forskutere konklusjoner av pågående prosesser, bør det være rimelig å anta at Oslopakke 3 kan finansiere et offentlig bidrag til spleiselagen om Fornebubanen i størrelsesorden 50 prosent av kostnadene, for eksempel i form av årlige kontantstrømmer til en privat utbygger gjennom et OPS-samarbeid, skriver Ruter i oppdragsbeskrivelsen til Deloitte.

– Fornebubanen vil være et sterkt strukturerende byutviklingselement, og vil føre til økt attraktivitet for de berørte områdene. Grunneiere og utleiere latlys den nye linjen vil åpenbart ha store fordeler ved en etablering, herunder økt utleieverdi

Tidligere byggestart

– Det er kurt å få konkretisert løsninger for å se hvo slags muligheter et OPS-samarbeid om Fornebubanen gir, sier Anette Solli (H).

Hun leder fylkestingets hovedutvalg for samferdsel. Det er fylkestinget og Oslo bystyre som sammen skal avgjøre hvordan byggingen av Fornebubanen skal gjennomføres.

Fylkestinget har tidligere gitt Ruter fullmakt til å utrede OPS-samarbeid for banen. Solli utelukker ikke at et slikt samarbeid kan føre til at den bygges tidligere.

I tillegge til banen, vurderes flere tiltak for å bedre kollektivtilbudet til Fornebu. Et av dem er å bygge kollektivfelt langs Snarøyveien.

Det vurderes også å sette inn 25 meter lange superbusser. Begge tiltakene blir eventuelt finansiert gjennom Oslopakke 3.

Solli sitter i utvalget som forhandler om hvilke prosjekter som skal prioriteres i Oslopakke 3. De øvre deltagerne er fylkesordfører Nils Aage Jegstad (H), gruppeleder Siri

Ruters våte rute-drømmer

FJORDNYTT. Nesoddbåten til Bjørvika og Operaen? Det er historiske grunner til at Nesoddbåten i dag går til Vestbanen. FOTO: INGAR STORFJELL

- ✔ Fornebu, Hvervenbukta, Tjuvholmen, Filipstad og Sørenga kan bli nye stoppesteder for Ruter på sjøen
- ✔ Rutersjefen mener Oslofjorden er underutnyttet
- ✔ Ruter vil tenke nytt i Oslofjord

Kjapp billett med appen

Er det flere som reiser sammen, så er det mulig å kjøpe billett til alle via én telefon.

Dersom folk i Oslo-området bestemmer seg for å la bilen stå og heller kjøre kollektivt, må særlig kapasiteten på T-banen økes dramatisk, ellers kan det ende med sammenbrudd i kollektivnettet, ifølge Urbanet Analyse. FOTO: STIAN LYSBERG SOLLUNTVEIT SCANPIX

Hvis bilistene følger oppfordringen om å sette bilen hjemme og i stedet kjøre kollektivt, vil det oppstå kaos, mens vei- og baneutbyggingen kan gå konkurs.

- Kollektivtilbudet vil bryte sammen

BIL OG BY

JOHN HULTGREN
SVENUNG BERG BENTZRØD

De samme myndighetene som sier du skal sette bilen hjemme, er helt avhengig av at mange nok kjører bil gjennom bompengeringene.

– Det er et paradoks vi er veldig klar over, sier statssekretær Lars Erik Bartnes (Sp) i Samferdselsdepartementet.

Han sitter i den politiske ledelsen for et departement som ønsker at bør har lagt mer og mer bompenger inn i potten som det skal bygges veier og bane for i Norge. I budsjettet for 2013 skal det brukes mer bompenger til å bygge riksveier enn det skal brukes statlige midler.

Som Aftenposten fortalte lørdag, så sliter Regjeringen med sitt mål om å redusere biltrafikken i byene. Fire byområder får i løpet av ett-årsperiode 5,5 milliarder kroner for å få ned bruken av bil og samtidig øke kollektivtransporten. Men i tre av de fire byene er biltrafikken likevel økt.

– Må ekes dramatisk

Hva hadde faktisk skjedd hvis folk satt bilen hjemme?

– Hvis mange skal bytte fra bil til kollektiv i Oslo-området, så må kapasiteten – spesielt for T-banen – ekes dramatisk. Hvis det kommer i mottrafikk rekkefølge, så kan kollektivnettet bryte sammen. Samtidig vil det bli et stort problem

Bakgrunn

Kollektivtransport

- Gjennom belønningsordningen gir Regjeringen 1,5 milliarder kroner til fire byer for å hjelpe dem til å redusere biltrafikk i byen og øke kollektivtransporten.
- Aftenposten skrev lørdag om en evaluering av ordningen, som viser at biltrafikken er økt i tre av de fire byene.

å finansiere utbygging av vei og bane hvis ikke finansieringsordningen endres, sier daglig leder Bård Norheim i Urbanet Analyse, som gjennomførte analysen om biltrafik i byene.

Regjeringen erkjenner at innsteksene kan bli kraftig redusert hvis planen deres faktisk lykkes.

– Vi vet at hvis vi lykkes med våre ambisjoner, så er konsekvensen at det kommer til å bebaste ulike offentlige budsjetter i større grad enn hvis vi ikke når de ambisjonene. Det lever vi svært godt med. Det viktige er at vi lager transportutfordringene i byene. Det er bare en måte å gjøre det på, og det er å tatraffikksektoren kollektiv, syklet og gange, sier Bartnes.

2,5 mrd. pr. år i Oslo

Hvis mange bilister hadde lyntet til rådet om å sette bilen hjemme, så kunne det så absolutt belastet offentlige budsjetter. I Stor-Oslo alene betaler bilistene årlig 2,5 milliarder kroner i bomringene. Ifølge sekretariatet i Oslopakke 3 er statens andel 500 millioner kroner årlig.

– Setter dere for liten pris på den innsatsen som kommer fra bilistene?

– Vi har aldri satt noe svartepersistempel på bilistene, og er overbevist om at folk benytter den transportformen som raskest flytter dem fra A til B. Vi har i stor grad dempet veksten i biltrafikk rundt de store byene, og så har vi opplevd en markant økning i antallet som bruker kollektivtransport, som sykler eller går. Det har i særdeleshet skjedd i Trondheim, men det skjer også for andre store byer.

– Hvis flere parkerer bilen og det kommer inn mindre i bompenger, vil Regjeringen da øke sin innsats tilsvarende?

– Vår ambisjon er at trafikkveksten skal ta med kollektivtrafikk, syklad og gange. Det vil kreve økte offentlige midler. Det er vi innstilt på å stille opp med. Vi kommer til å tenke helt nytt rundt disse problemstillingene når vi presenterer Nasjonal transportplan, sier Bartnes.

Hvor er de ledige plassene?

Så hvordan er egentlig kapasiteten på kollektivtrafikken, som bilistene skal hoppe over til? Når den dier og venter med setet til nye passasjerer?

– Vi kjører med det vi har av materiell, og det er allerede fullt i rushtiden, forteller informasjonssjef Gry Isberg i Ruter.

Den siste store utfordringen, hennes selskap fikk var da tusenvis av nye kontorplasser åpnet på Fornebu, uten at så mye som en stekk er satt på en endelig plan for ny Fornebu-bane. Folk må derfor kjøres med busser. Ruter kjører nå 70 bussavganger mellom Oslo og Fornebu i rushtiden mellom ca. kl. 6.30 – 9om morgenen. Det vil si en avgang hver halvannet minutt.

– Hvis vi setter inn flere busser, så vil det bli en eneste lang buss kø mellom Oslo og Fornebu, sier Isberg.

Fysiske hindere

Hun forteller om hvordan Ruter forsøker å optimere alle sine avgangere i et nytt ruteneett, slik at flest mulig passasjerer skal komme med, mens at det er fysiske hindere mot ytterligere store eksiner. Det gjelder både buss og trikk, som i dag konkurrerer med bilene om fremkommelighet, og det gjelder ny tunnel under Oslo.

– En ny T-banetunnel under Oslo og en baneløsning til Fornebu er sekternt viktig for å kunne møte ytterligere etterspørsel. Vi gjør de grepene vi kan nå, men har ikke nå mange grep igjen å gjøre for å få flere tog gjennom tunnelen, sier Isberg.

john.hultgren@aftenposten.no
svenung.bentzrod@aftenposten.no

Vi har aldri satt noen svartepersistempel på bilistene

Statssekretær Lars Erik Bartnes (Sp)

FOR FREMTIDEN

Det er så mange gode grunner til å reise kollektivt at vi bare måtte la bilen stå.

Silje og Robert, småbarnsforeldre

9

Miljø

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

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

I 2012 har Ruter arbeidet med en revidert miljø-strategi, som vil bli lagt frem første halvår 2013. Her vil vi legge vekt på å få belyst en del av de dilemmaene og avveiningene som er nødvendig for å få en miljø-messig 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.
- Miljøkonsekvenser ved fokus på det globale og karbonnøytralitet kontra det lokale og NOx- og partikkelutslipp.
- Omdømmekonsekvenser ved alternative grader av miljøsatsing.

En del av disse aspektene vil også bli belyst gjen-nom den materiellstrategien som er under arbeid. Her vil Ruters delvis miljøbegrunnede satsing på stort sett nye busser gjennom anbudsrundene bli satt opp mot også andre hensyn og mål.

200 mill kr i årlig reduksjon i samfunnskostnader

De årlige samfunnskostnadene ved persontrafikken i Oslo og Akershus er i størrelsesorden 10 milli-arder 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 samfunnskostnadene.

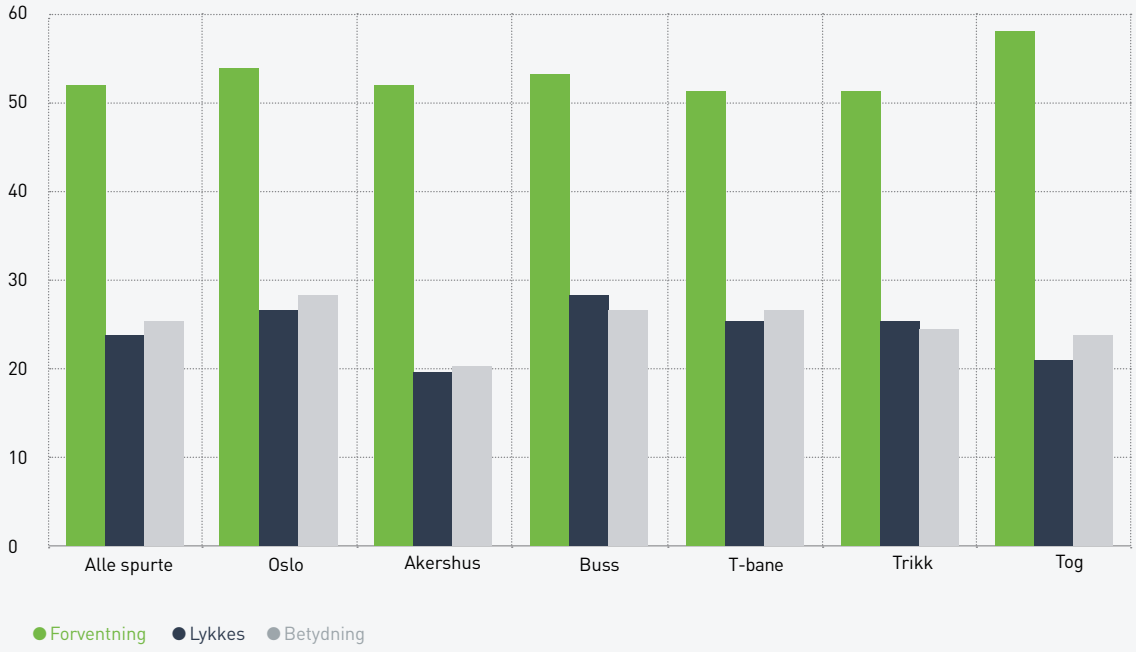
I miljøstrategien vil Ruter presentere overslag som viser at dersom kollektivtrafikken, som målsatt, tar all vekst i motorisert trafikk frem mot 2020, vil samfunnskostnadene ha økt med 180 mill kr per år. Utviklingen dersom kollektivtrafikken skulle stagnere helt, kan derimot bli en økning på ca. 1 700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

Høye miljøambisjoner

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 kollektiv-trafikken skal ta det vesentlige av motorisert trafikkvekst og de er pådrivere i arbeidet med å fase ut bruk av fossil energi. Oslo kommune har også vært pådriver i arbeidet for å få trikk og T-bane til å benytte strøm med opprinnelses-

Miljøets betydning for kundenes valg



Regionens befolkning har store forventninger til Ruters rolle som pådriver for et bedre miljø. Imidlertid er det et betydelig gap mellom forventningen og oppfatningen av i hvilken grad vi har lykkes. Miljøets betydning for kundenes valg av transportløsning er gjennomgående lav.

garanti, for å sikre at det benyttes 100 % fornybar energi.

Oslo kommune vil bedre luftkvaliteten i byen og ønsker derfor at alle bussene skal tilfredsstille Euro 6-krav innen 2020. Ruter har laget en plan som viser hvordan dette kan oppnås. Med oppslutning fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har Ruter tatt et strategisk valg om å bruke biogass som drivstoff, i hvert fall innenfor de rammene som begrenset leveringsmulighet foreløpig gir.

Prøvedrift med hydrogenbusser ble igangsatt fra 30.5.2012, som et uttrykk for Oslo kommunes og Akershus fylkeskommunes felles intensjon om å satse på ny miljøteknologi i kollektivtrafikken.

Høy forventning i befolkningen til miljøsatsing

Fra undersøkelser i regi av Oslopakke 3 vet vi blant annet at bilbrukerne har en positiv holdning til bompengemidler også går til kollektivtrafikktiltak. Videre synes 70 % av befolkningen at det er riktig å innføre tiltak som reduserer forurensningen fra biltrafikken i perioder med dårlig luftkvalitet.
I Ruters markedsinformasjonssystem (MIS) ble det i 2012 lagt til tre spørsmål knyttet til miljø:

- I hvilken grad forventer du at Ruter tar en aktiv rolle for å redusere miljøpåvirkningen i regionen?
- I hvilken grad opplever du at Ruter lykkes i sitt arbeid med å begrense miljøpåvirkningen i regionen?
- I hvilken grad er hensynet til miljøet avgjørende når du velger transportmiddel?

Spørsmålene stilles til et utvalg av befolkningen, uavhengig av om de reiser kollektivt, og hvor ofte. Resultatene så langt viser at forventningene til Ruter som pådriver for et bedre miljø er høye, samtidig oppleves det ikke som om vi lykkes helt. 53 % forventer at Ruter tar en aktiv rolle for å redusere miljøpåvirkningen i regionen. 23% mener vi lykkes, mens 15 % er usikre.

De positive holdningene til kollektivtrafikkens rolle i trafikkbildet og for å kunne oppnå miljøforbedringer er så vidt markerte at de gir utslag i et stort forventningsgap. Deler av gapet bør det være saklig grunnlag for å kunne lukke gjennom målrettet kommunikasjon. Samtidig er et slikt gap en betydelig ressurs, som viser at det vil være oppslutning om forsterket satsing på miljøtiltak i trafikken.

Moderne, miljøgunstig vognpark

Ruters systematiske miljøsatsing har gitt en svært moderne busspark. Samtidig skjer 54 % av regionens kollektivtrafikk med skinnegående driftsmidler på sertifisert fornybar elektrisitet, og tyngden av båttrafikken utføres av gassferger.
Status ved utgangen av 2012 er slik:

- 100 % fornybar strøm til all trikk og T-bane (strøm med opprinnelsesgaranti)
- 87 gassbusser (51 leddbusser på biogass fra sommeren 2013)
- 5 hydrogengassbusser i drift – forskningsprosjekt
- 18 dieselelektriske hybridbusser (redusert drivstoffforbruk og utslipp på ca. 30 %)
- 70 % Euro 5-klasse
- 346 busser på 30-100 % biodiesel i sommerhalvåret
- 21 bioetanolbusser.
- 76 % av bussene har et støynivå på 77 dBA eller lavere
- Fossilt CO_2 er redusert med 36 % per personkilometer fra 2007 til 2012 for buss og 16 % for båt
- NOx-utslipp er redusert med 70 % per personkilometer fra 2007 til 2012 for 58 % for båt
- Alle bussoperatørene, Oslotrikken, Oslo T-banedrift og deler av morselskapet KTP er miljøsertifisert etter ISO 14001.
- Ruter er i gang med arbeidet med miljøsertifisering, og etter revidert fremdrift skal sertifikat foreligge i 2013.

Nye metrovogner har bidratt til en nedgang i energiforbruket på T-banen regnet per personkilometer på 21,5 % fra 2007 frem til 2012. I 2012 ble 12 nye trevogns MX-sett tatt i bruk, og alle gamle vogner er tatt ut av trafikk. I desember 2013 skal alle nye vogner være levert.

Trikkens energiforbruk er redusert med 37 % per personkilometer fra 2007 til 2012. Dette skyldes primært økt kapasitetsutnyttelse (belegg).
Arbeidet med støyreduksjon er videreført ved at det i 2012 er slipt 31 km spor. Anskaffelsesprosjekt for nye trikker er i gang, og fornyelse av vognparken vil, sammen med en oppgradert infrastruktur, etter hvert gi merkbare støyreduksjoner.

2012 brukte de tre gassbåtene 39 % diesel ved siden av naturgass. Hurtigbåtene benytter diesel og har høye utslipp regnet per personkilometer. Energiforbruket for hurtigbåtene er 1,13 kWh/personkilometer.

Prøvedrift med hydrogenbuss

Ruter leder et prøveprosjekt med hydogenbusser 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.

Prøvedriften av anlegget og bussene ble igangsatt ved en markering på Rosenholm 30.5.2012.
Bussene har kjørt som supplering på linje 81 mellom Greverud i Oppegård og Vestbanen. Det må regnes med utfordringer i en oppstartfase, og driftsstabiliteten har ikke vært høy i 2012. Normal prøvedrift planlegges fra våren 2013.

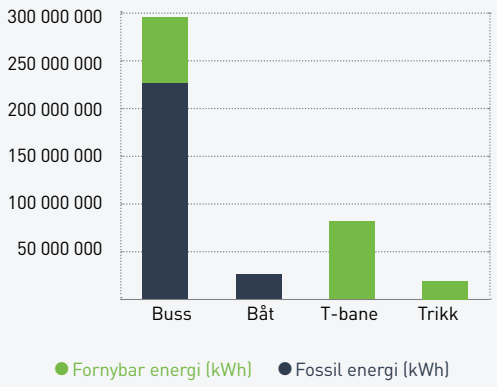
Fremtidig utvikling

Ruter ser for seg en utvikling frem mot 2020 som vil innebære at vi i all hovedsak har busser som benytter biodiesel, biogass og fornybar elektrisitet. Når det gjelder elektrisitet, har vi forventninger til ny ladeteknologi som gjør at vi kan unngå den kostnadskrevende omveien om hydrogen som energibærer.

De årlige kostnadene per buss vil ved en miljørettet satsing antakelig være omtrent 10 % høyere enn vanlige dieselbusser. Økte kostnader ved bruk av fornybar energi gjør at en fullstendig overgang til fornybar energi i 2020 vil bli krevende. Normal utfasing av bussparken gjør det også sannsynlig at vi ikke er helt i mål i 2020.

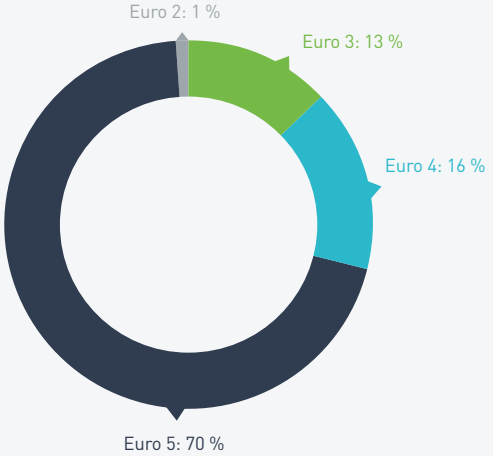
36 % fornybar energi

Energibruk i Ruters kollektivtrafikk, fordelt på fossile og fornybare kilder.



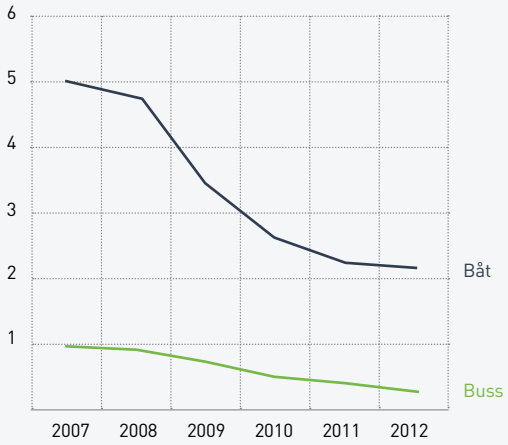
Busser Euro-klasser

ekskl. spesialtransport og minibuss



Utslipp NOx fra buss og båt

NOx g/pkm



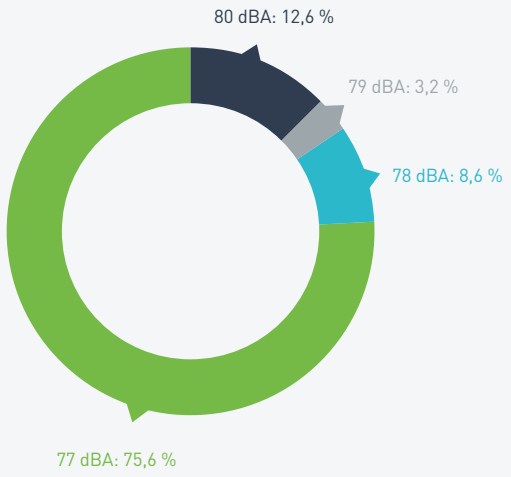
Utslipp fra buss

	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
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
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
CO_2 fossil	2007	68571	1116	90
	2008	67314	1049	86
	2009	68075	1063	80
	2010	67519	1010	73
	2011	63426	941	64
	2012	61761	983	58

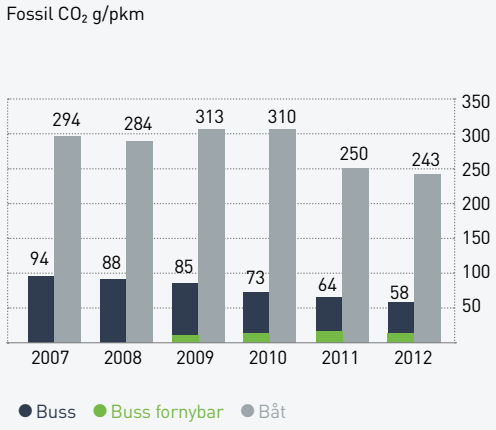
Utslipp fra båt

	År	Tonn	g/vkm	g/pkm
NO_X	2007	102	366	5,0
	2008	116	413	4,7
	2009	80	281	3,5
	2010	59	219	2,6
	2011	54	185	2,2
	2012	53	175	2,1
PM_{10} eksos	2007	1,1	3,90	0,050
	2008	1,1	3,90	0,050
	2009	1,0	3,87	0,048
	2010	1,1	4,20	0,050
	2011	1,0	3,53	0,043
	2012	1,0	3,49	0,042
CO_2 fossil	2007	5962	21484	290
	2008	6006	21457	275
	2009	6424	22700	284
	2010	7104	26149	310
	2011	6076	20720	250
	2012	6141	20168	243

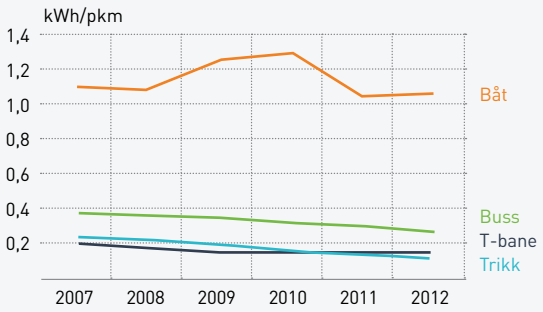
Støynivå fra buss



Utslipp fossil CO_2 fra buss og båt



Energiforbruk for båt, buss, T-bane og trikk



kWh/pkm

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

	kWh totalt	Hvorav fossilt	kWh/pkm	Fossil kWh/pkm	kWh/vkm
Båt	28 618 202	28 618 202	1134	1,13	93,99
Buss	290 603 884	238 518 501	0,271	0,222	4,62
Trikk	22 300 000	0	0,146	0	5,38
T-bane	77 300 000	0	0,157	0	2,43

Fossil/fornybar CO_2 fra buss

BUSS	2007	2008	2009	2010	2011	2012
CO_2 ikke fossilt (ton)	3886	3785	6084	9,952	15,747	14,334
CO_2 Fossilt (ton)	68571	67314	68112	67,507	63,426	61,761
% Ikke-fossilt	5.4	5.3	8.2	13	20	19

70 %

mener det er riktig å innføre tiltak for å redusere forurensing på dager med dårlig luftkvalitet.

ALLTID BEDRE

Vi jobber hver dag for at flere skal kunne komme seg enkelt frem.

Erik, ingeniør

10

Investeringer i kollektivtrafikken

Investeringer i kollektivtrafikken i regionen er fordelt på 13 ulike finansieringskilder, med tilsvarende ulike beslutningsmekanismer.

Årlig kostnadsnivå i regionens kollektivtrafikk er antakelig omtrent 9 milliarder kroner. Full oversikt er vanskelig å få, dels på grunn av avgrensningsproblemer, og dels fordi ikke alle data er åpne. Av totalen står Ruters omsetning for 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 oppsplittet 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 «småinvesteringer» kanalisert gjennom Ruter skal utgjøre minimum 25 % av bompengeinntektene og 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 arbeidet med prioriteringen av midler innenfor Ruters ansvarsområde har vi sammen med aktuelle samarbeidsparter kommet frem til at det kan være praktisk med en samlet oversikt, både som støtte i planleggingen og for å få et overblikk i historisk perspektiv. Fortsatt gjenstår imidlertid mye før vi har samordnede prioriteringer i en transparent budsjettprosess, jevnfør også drøftingen i kapittel 7.

En første oversikt ble presentert i Ruters årsrapport for 2011. På side 61 vises en oversikt for 2012, med sum på 1 383 mill kr. Tilgjengelig ramme for 2013 er for øvrig vesentlig høyere - 2 329 mill kr - før eventuelle midler fra Samferdselsdepartementets belønningsordning. Økningen skyldes en kombinasjon av overførte midler for mer rasjonell/konsentert fremdrift (oppgradering av Lambertseterbanen) og dels igangsetting av arbeidet med den nye Lørenbanen. Som nevnt er jernbanetiltak ikke inkludert, men det kan være en naturlig ambisjon at dette etter hvert kommer med.

Tiltakene i Oslo har en sum på 1 014 mill kr, og i Akershus på 369 mill kr. Fellestiltak hos Ruter (46 mill kr) er da fordelt 60/40.

I alt er det brukt 767 mill kr på oppgradering av T-banen, med Kolsåsbanen i Akershus (210 mill kr) som det største prosjektet. 122 mill kr har gått til trikken, blant annet i Hegdehaugsveien og ved Nybrua. Bymiljøetaten har investert 109 mill kr i ny Ensjø stasjon. Fremkommelighetstiltak for trikk og buss er begrenset til 18 mill kr.

I Akershus er det gjennomført tiltak utenom Kolsåsbanen for i alt ca 140 mill kr. Bussfelt i Slemmestadveien med 24 mill kr, Nesoddtangen terminal med 14 mill kr og undergang og parkering på Årnes stasjon med 12 mill kr er de største postene.

O3 finansierte 956 mill kr, mot 952 mill kr i 2011. Oslo kommune dekket 41 mill kr (ned fra 129) og spesielle statlige ordninger 8 mill kr (ned fra 67). Oslo fikk ikke midler fra Samferdselsdepartementets belønningsordning i 2012, selv om de resultatene som er oppnådd i Oslo-området er svært gode. Ny søknadsprosess er i gang i 2013.

KTPs investeringer (334 mill kr) og Ruters (45 mill kr) finansieres over driften ved driftsoverskudd eller lån/avskrivninger, og har således ikke særskilte bevilgninger. Tiltakene hos KTP gjelder driftsmidler og annet som trengs for å levere bestilte tjenester. Arbeidet med ny base på Avløs er igangsatt og krevde 250 lånefinansierte millioner kroner i 2012.

1 383 mill

ble investert i den lokale kollektivtrafikkens infrastruktur.

956 mill

i investeringsmidler kommer fra Oslopakke 3.

Investeringer i kollektivtrafikken 2012

Investeringer i kollektivtrafikken i Oslo og Akershus i 2012, finansiert gjennom Oslopakke 3, av Oslo kommune, ved statlig belønningsordning og tilgjengelighetsmidler og over driften i KTP og Ruter. Jernbaneinvesteringer kommer i tillegg.

	O3 store prosjekter, Oslo	O3 store prosjekter, Akershus	O3 småinvesteringer, Oslo	O3 småinvesteringer, Akershus	O3 andre investeringer Oslo (BYM)	O3 andre investeringer Akershus	O3 kollektivmidler riksveg, SVRØ	**SUM Oslopakke 3**	Statlige belønningsmidler	Statlige tilgjengelighetsmidler	Oslo kommunes egenfinansierte investeringer	KTPs investeringer	Ruters investeringer	**Sum 2012**
Kolsåsbanen i Akershus		210						**210**						**210**
Fornebubanen, planlegging		8						**8**						**8**
Lørenbanen, detaljprosjektering	80							**80**						**80**
Lambertseterbanen, oppgradering	72							**72**						**72**
Fellesstrekningen, elektrotiltak mv.	25							**25**						**25**
Signalanlegg, prosjektering	10							**10**						**10**
Akutte tiltak T-bane			40					**40**						**40**
Sporvekseltiltak			25					**25**						**25**
Reinvesteringer T-bane			19	10				**29**						**29**
Signalanlegg Majortuen og Sognsvannsbanen			8					**8**						**8**
Tilgjengelighetstiltak T-bane			3					**3**		7				**10**
Avløs base								**-**				250		**250**
Sum investeringer T-bane	187	218	95	10	-	-	-	**510**	-	7	-	250	-	**767**
Hegdehaugsveien/Parkveien			31					**31**						**31**
Akutte tiltak trikk			24					**24**						**24**
Fornyelse veksler			15					**15**						**15**
Nybrua/Trondheimsveien			12					**12**						**12**
Majorstuen/Bogstadveien			11					**11**						**11**
Prinsens gate, fremkommelighetstiltak								**-**			10			**10**
Prosjekteringsmidler, Storo-Diesen mv.			8					**8**						**8**
Elektrotiltak byspor			5					**5**						**5**
Likerettere trikk, ferdigstilling Jomfrubråten mv.			5					**5**						**5**
Tilgjengelighetstiltak trikkeholdeplasser			0					**0**		1				**1**
Sum investeringer trikk	-	-	111	-	-	-	-	**111**	-	1	10	-	-	**122**
Produksjon; InfraPartner og verksted								**-**				34		**34**
KTP IKT								**-**				26		**26**
IE Eiendom								**-**				24		**24**
Sum investeringer KTP	-	-	-	-	-	-	-	**-**	-	-	-	84	-	**84**
Forprosjekt universelt utformet billettsalg								**-**		1			0	**1**
Elektronisk billettering i Ruter (EBIR)								**-**					45	**45**
Sum investeringer Ruter	-	-	-	-	-	-	-	**-**	-	1	-	-	45	**46**
Ensjø T-banestasjon					109			**109**						**109**
Bogstadveien fase 1, gateopprusting								**-**			30			**30**
Sofienberg trikkeholdeplass, ferdigstilling					7			**7**						**7**
Hans Nielsen Hauges gate kollektivfelt, ferdigstilling					4			**4**						**4**
Holdeplassoppgraderinger/UU					6			**6**			1			**6**
Automatisk signalprioritering					3			**3**						**3**
Trafikantinformasjon inkl. SIS og andre tiltak					5			**5**						**5**
Mindre fremkommelighet- og tilgjengelighetstiltak					11			**11**						**11**
Planlegging og prosjektering					4			**4**						**4**
Sum investeringer Oslo kommune, Bymiljøetaten	-	-	-	-	149	-	-	**149**	-	-	1	-	-	**149**
E6 Kollektivfelt Sandstuveien - Ryen (inngående)							20	**20**						**20**
E18 Div prioriteringstiltak Akershus							3	**3**						**3**
Lysaker terminal							3	**3**						**3**
Rundkjøring Filipstad-rampe E18 Kollektivprio.							3	**3**						**3**
Rv 159 Solheim kollektivterminal							4	**4**						**4**
E6/Rv4/ Kollektivfelt Oslo (Sinsen - Bjerke)							5	**5**						**5**
Rv 150 Fremkommelighetstiltak (div. Ring 3)							4	**4**						**4**
Holdeplassoppgradering rv O/A							21	**21**						**21**
Sum kollektivmidler riksveg, SVRØ	-	-	-	-	-	-	63	**63**	-	-	-	-	-	**63**
Fornebubanen, utestående						43		**43**						**43**
Slemmestadveien, kollektivfelt						24		**24**						**24**
Nesoddtangen terminal						14		**14**						**14**
Trafikantinformasjon inkl. SIS						2		**2**						**2**
Holdeplassoppgradering TSO						8		**8**						**8**
Kollektivfelt Åsenhagen - Skedsmokorset						4		**4**						**4**
Dal st, inkl innfartsparkering						4		**4**						**4**
Lysaker stasjon						5		**5**						**5**
Vollen buss/båt						2		**2**						**2**
Årnes stasjon (undergang og parkering)						12		**12**						**12**
Sykkelparkering						1		**1**						**1**
Heggedal knutepunkt						5		**5**						**5**
Sum investeringer Akershus fylkeskommune	-	-	-	-	-	123	-	**123**	-	-	-	-	-	**123**
Sum investeringer 2012	187	218	206	10	149	123	63	**956**	-	8	41	334	45	**1,383**
Sum Oslo	187		206		149		63	**605**	-	8	41	334	27	**1,014**
Sum Akershus		218		10		123		**351**	-				18	**369**

TID ER PENGER

Det handler ikke bare om hva ting koster, men hva man faktisk investerer i.

Fredrik, siviløkonom og god kunde

11

Ruters økonomi

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

Etter en omsetning på MNOK 5 326 ble resultatet i morselskapet MNOK 1,4. Konsernet, som omfatter morselskapet Ruter As og datterselskapene Konsentra AS, Trafikanten-konsernet og Interoperabilitetstjenester AS, Oslo og Akershus Trafikkservice AS, AS Oslo Sporveier og Stor-Oslo Lokaltrafikk a.s, leverte et resultat på MNOK 3,1 etter en omsetning på MNOK 5 408. De to sistnevnte selskapene er sovende selskaper opprettet kun for å ivareta foretaksnavnene, logoer og varemerker.

Av omsetningen i Ruter på MNOK 5 326 utgjorde billettinntektene 53,7 %. Salg av tjenester til Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, sammen med bidrag fra Oslopakke 3 utgjorde 43,6 %. Det offentlige kjøpet av transporttjenester fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune er på et historisk høyt nivå, men det gjenstår fortsatt utfordringer knyttet til det store investeringsetterslepet.

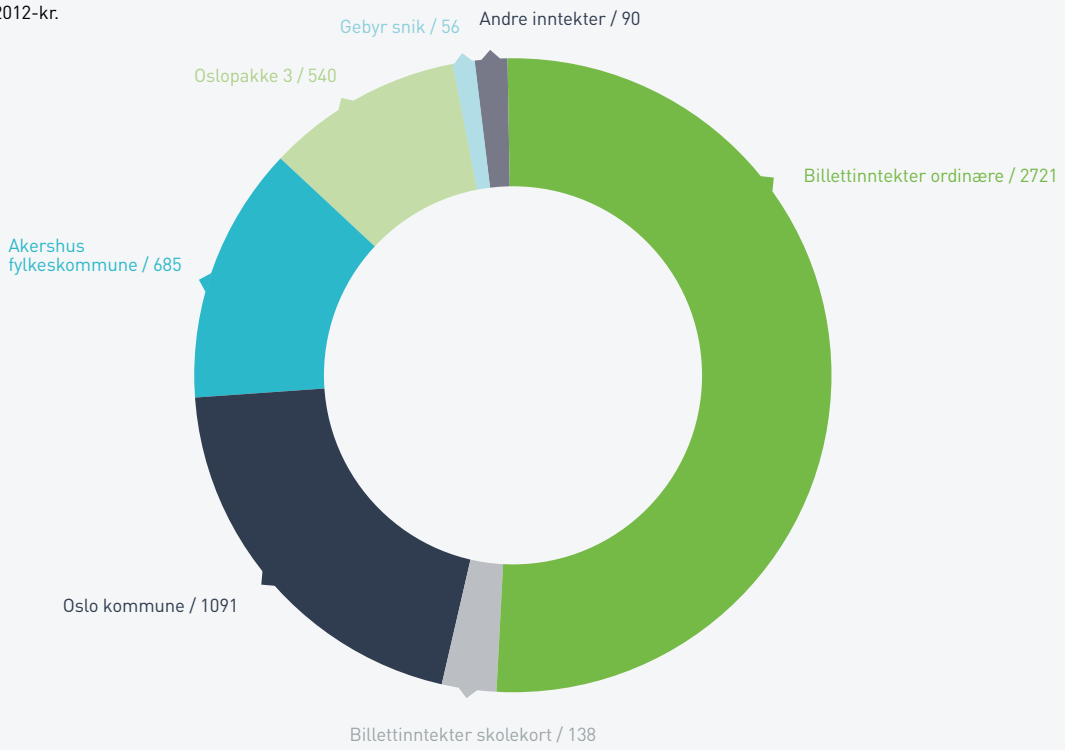
Det vises ellers til nærmere redegjørelse i styrets beretning og regnskap.

5 326 mill

var Ruters omsetning i 2012.

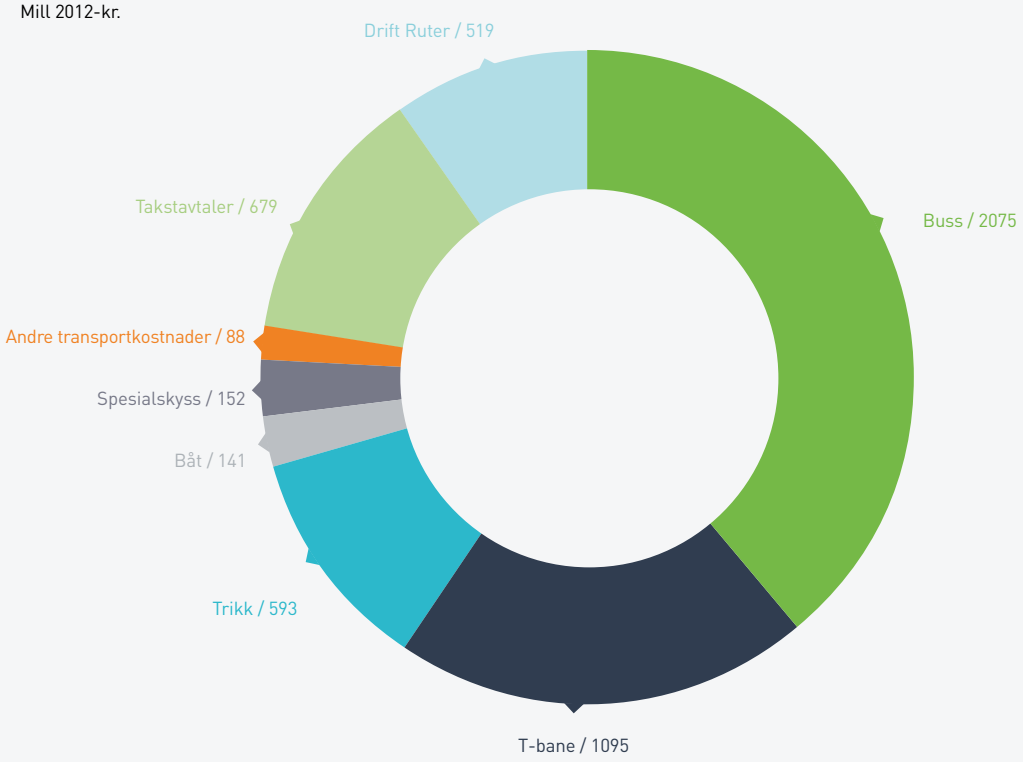
Inntekter

Mill 2012-kr.



Kostnader

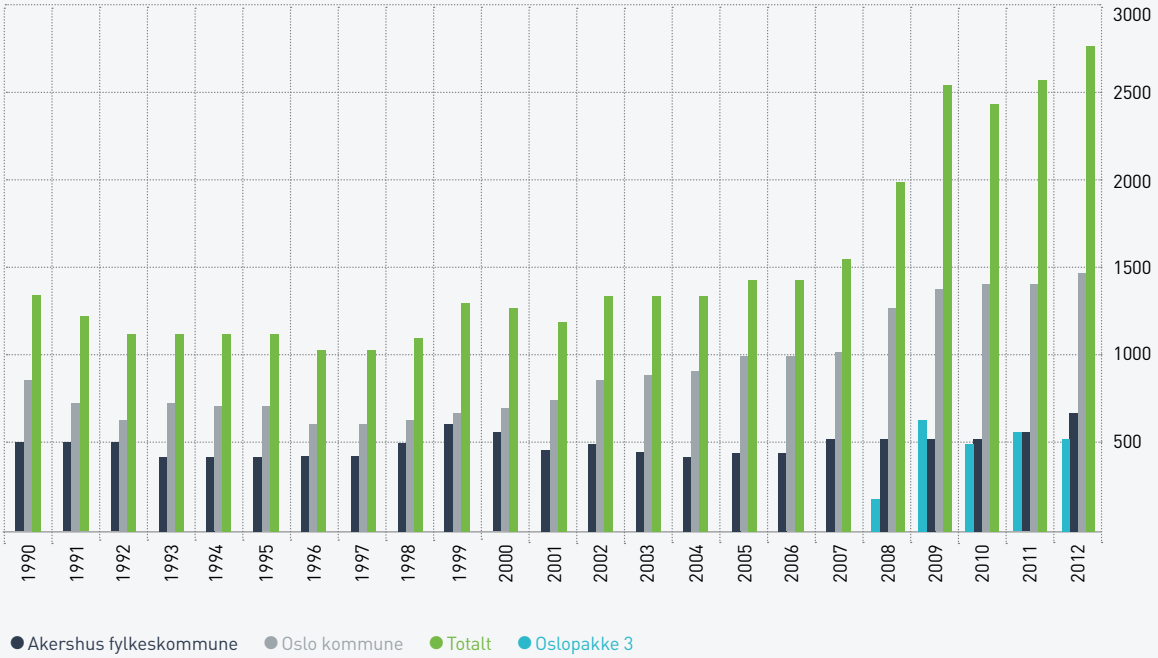
Mill 2012-kr.



Tilskuddsutvikling

Mill 2012-kr.

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.



Bernt Stilluf Karlsen
Styreleder
Svein Horrisland
Styremedlem
Anita Orlund
Styremedlem
Carl Sandstad
Styremedlem
Ane Rongen Breivega
Styremedlem
Jeannette Abell
Styremedlem
Tone Skogen
Styrets nestleder

12

Styrets beretning og regnskap

Markedssuksess, bedre miljø og økt effektivitet.

Virksomheten

Ruter As er 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. Etter fire driftsår ble samarbeidet bekreftet ved ny aksjonæravtale mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, gjeldende 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) og Interoperabilitetstjenester AS (selskap med hovedformål å innsamle og viderefordele transaksjoner og andre data fra elektroniske billettsystemer i Norge). Trafikanten-konsernet inngår fra 2012 etter oppkjøp i 2011. 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 driver virksomheten gjennom operatører for buss, trikk, T-bane og båt basert på anbud og fremforhandlede kontrakter. Operatørene for trikk og T-bane er ikke utsatt for anbudskonkurranse, og er eid av Oslo kommune gjennom konsernet Kollektivtransportproduksjon AS (KTP). Ruters ansvar omfatter også investeringer, og pengestrømmene i 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 setter pris på den innsatsen som hele kollektivtrafikkfamilien har bidratt med også i 2012, både i den strategiske utviklingen av samspillet gjennom den

felles visjonsprosessen, i det løpende arbeidet med kundeservice og tilbudsutvikling og i krafttak som ved den store ruteomleggingen i desember.

Markedsresultat

Den gledelige trafikkveksten fortsatte også i 2012, med 295 millioner reiser hos Ruter, etter en vekst på 3,2 %. Motorisert markedsandel i regionen samlet kom opp i 33 %. I løpet av Ruters fem første år har antall reiser økt med 67 millioner, eller nær 30 %. Mens hver fjerde motoriserte reise var kollektiv i 2007, gjaldt det hver tredje i 2012.

Den målrettede veksten har vært mulig ved en løpende tilbudsforbedring, vesentlig finansiert ved Oslopakke 3. Styret har samtidig lagt vekt på å gjøre omdisponeringer fra trafikksvake til trafikksterke områder, med bedre effektivitet gjennom økt kapasitetsutnyttelse som resultat. De omfattende omleggingene i 2012 ble søkt gjennomført i en prosess hvor kommunene i Akershus er trukket inn i prosessen i større grad enn det som tidligere har vært praktisk mulig. Styret ser at dette samarbeidet bærer frukter, til glede for kundene og med markedsresultater som trukket opp i de målene våre oppdragsgivere har satt.

I bytrafikken er muligheten for omdisponeringer begrenset. Vi er på eller nær fullt utnyttet kapasitet deler av driftsdøgnet. Trikken har behov for ny og større vognpark, og økt busskapasitet er også kostnadskrevende. For både trikk og buss ville kapasitetspotensialet være bedre utnyttet ved bedre fremkommelighet. Trikker og busser i kø er kostbart for kundene og for samfunnet. Styret har tatt initiativ til samarbeid med Oslo kommune om et prosjekt for kraftfulle fremkommelighetstiltak, og har forventning om merkbare resultater de nærmeste årene.

Selv om det har skjedd og vil skje en betydelig effektivisering, ser styret store utfordringer ved fortsatt fornyelse og vekst uten nye inntekter. Den effektiviseringsgevinsten som utgjøres av bedre kapasitetsutnyttelse, illustreres ved at gjennomsnittlig setebelegg i løpet av Ruters fem første år er økt med 23-36 % for trikk og buss. For regionbuss har økningen vært 36 %, for trikk 31 % og for bybuss 23 %. Vi har dermed nådd et nivå på eller over 50 %, som må karakteriseres som svært bra, tatt i betraktning at vi også ønsker å gi et tilbud på tider og i områder hvor trafikkgrunnlaget er svakt.

For T-banen er bildet noe annerledes, fordi vi på kort tid har fått en ny vognpark og øker kapasiteten betydelig.

Midler til å gi økt kapasitet for å tilfredsstille målsatt trafikkvekst kan komme fra offentlig tjenestekjøp og bompenger (Oslopakke 3) eller

tilsvarende. Styret vil ha forståelse for om bevilgende myndigheter finner det nødvendig at en begrenset realøkning i billettprisene inngår i finansieringen av et styrket trafikktilbud. Dette må også sees i sammenheng med at etterslep i reinvesteringer i infrastrukturen fortsatt gir finansieringsutfordringer, og ikke minst behov for langsiktighet og forutsigbarhet. Både flerårige økonomiske rammeavtaler og prosjektfinansiering kan være gode virkemidler.

Ruters kunder er jevnt over godt fornøyd med tilbudet. Mer enn 90 % uttrykker tilfredshet. Befolkningens tilfredshet med kollektivtrafikken har i løpet av Ruters fem første år økt fra 57 % til 70 % fornøyde. Styret ser imidlertid utfordringer ved så vel dårlig punktlighet som for mange innstilte avganger i deler av nettet. Fulle vogner kan også gi frakjøring og økt stoppestedsopphold og dermed forsinkelser og lengre reisetid.

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 2012 på MNOK 5 326 i morselskapet ga et resultat på MNOK 1,4. Resultatet i konsernet er på MNOK 3,1, hvorav Konsentra står for MNOK 1.6, Trafikanten-konsernet MNOK 0,3 og Interoperabilitetstjenester MNOK 1,3. Avskriving av Goodwill i konsernet utgjør MNOK 1,5.

Billettinntekter, tilskuddene fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune samt diverse andre inntekter gir samlede driftsinntekter for Ruter på MNOK 5 326, ned fra MNOK 5 552 i 2011. Reduksjonen skyldes at vognleien, som skal dekke kapitalkostnader ved kjøp av T-banevogner og trikker, nå delvis går direkte til Oslo Vognselskap AS. Endringen gjelder den delen som dekkes av Oslo kommune, og utgjorde i 2012 MNOK 402. Andelen finansiert av Oslopakke 3-midler, MNOK 88, går fortsatt gjennom Ruter.

Billettinntektene var på MNOK 2 859. Salg av tjenester til Oslo kommune utgjorde MNOK 1 091 og til Akershus fylkeskommune MNOK 685. Driftsdelen av Oslopakke 3, fra bompengeinntekter, bidro med inntekter på MNOK 545.

Salg av tjenester til Oslo kommune og Akershus fylkeskommune finansierte 33,3 % av kollektivtrafikken i regionen i 2012. Inklusive driftsdelen av Oslopakke 3 ble 43,6 % av kollektivtrafikken i regionen finansiert gjennom tilskudd.

Innføringen av en ny og enklere pris- og sonestruktur fra oktober 2011 ga lavere priser for lange reiser og trekker dermed ned billettinntektsnivået. Beregnet reduksjon i gjennomsnittsprisen for kundene kompenseres imidlertid ved økt budsjettert tilskudd. Virkningen av en slik betydelig omlegging er vanskelig å beregne med stor sikkerhet, slik at det var knyttet en viss økonomisk risiko til denne forenklingen for kundene. Evaluering vil som planlagt bli foretatt i 2013.

Ny pris- og sonestruktur bidro til at styret fulgte billettinntektsutviklingen med ekstra oppmerksomhet i 2012. Resultatet ble et reelt negativt avvik på MNOK 14, korrigert for endring i metodikk for periodisering av reisepenger (MNOK 33,5) og avvik for skolebilletter (MNOK 3,8). Avviket tilsvarer 0,5 % av billettomsetningen, noe styret vil karakterisere som minimalt, tatt i betraktning at det ikke var lagt inn marginer i tilskuddsberegningene. Billettinntektene ble for øvrig i sum redusert med 0,2 % fra 2011.

De samlede driftskostnadene for morselskapet var på MNOK 5 343 og for konsernet MNOK 5 423. Av dette utgjør MNOK 4 822 kostnader til tjenestekjøp og rutedrift. Ruter betalte MNOK 2 076 for bussdriften, MNOK 1 095 for T-bane, MNOK 593 for trikk og MNOK 141 for båt. Pris- og billettavtalen med NSB om togtrafikken hadde en omsetning på MNOK 621.

Likviditet og kontantstrøm

Likviditetsbeholdningen i morselskapet var på MNOK 889 pr 31.12.2012. Samlet netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter i selskapet var på MNOK 129. Årets resultat var på MNOK 1,4. Reduserte fordringer og økt leverandørgjeld har bidratt mest til å frigjøre likvide midler. I tillegg har et positivt resultat justert for avskrivninger og periodiseringer tilført likviditet gjennom året. Selskapet har ikke tatt opp langsiktige lån i 2012. Det ble innbetalt MNOK 21 på lån i Kommunalbanken og Nordea.

Balansen

Totalkapitalen i morselskapet var ved utgangen av året på MNOK 1 405. Egenkapitalandelen utgjorde 15,7 % i 2012 mot 14,9 % i 2011. Den kortsiktige gjelden var på MNOK 889. Totalkapitalen i konsernet var på MNOK 1 499.

Verdien av sperreportene på T-banen ble nedskrevet til null med MNOK 10, ut fra en vurdering om at det er lite sannsynlig at de vil bli tatt i bruk som opprinnelig tenkt ved anskaffelsen. Utredning om fremtidig system for billettavlesing og -kontroll på T-banen skal foreligge i 2013.

Finansiell risiko og insentiver

Ruter har etablert insentivavtaler med operatører i kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. To av avtalene er årlig forhandlede avtaler med Oslo T-bane-

drift AS og Oslotrikken AS. De andre avtalene er ledd i anbudskontrakter på buss. Målet er at minimum 8 % av kontraktsummen skal være knyttet til insentiver. Hensikten med insitamentsordningen er å øke tilfredsheten blant de reisende og derigjennom å øke antall reiser. Det arbeides med sikte på insitamenter også i effektivitetsfremmende retning for de ikke konkurranseutsatte kontraktene for T-bane og trikk. I kjørekontraktene med bussoperatørene ligger det også finansiell risiko knyttet til endringer i indekser for lønn, ulike indikatorer, rente og diesel. Ruter er kontraktsforpliktet 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

Ruter har fra 1.1.2012 endret prinsipp for bokføring av pensjonsforpliktelser og kostnader i tråd med NRS 6A om å anvende IAS 19 Ytelser til ansatte i stedet for NRS 6 Pensjonskostnader. Sammenlignet med 2011 har prinsippendringen medført en netto redusert pensjonskostnad på MNOK 4,3.

Disponering av overskudd i Ruter As

Styret foreslår at overskuddet for 2012 på NOK 1 431 450,88 behandles som følger:
Økning av annen egenkapital NOK 1 431 450,88.

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 og Trening (tidligere Hjelp24) om kartlegging av arbeidsmiljøet, gjennomføring av arbeidsplassundersøkelser og vurdering av risiko for helsefare. Det er i 2012 avholdt allmøter, gjennomført førstehjelpskurs, vernerunder og avviklet 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 personskader i Ruter i 2012. Sykefraværet har en synkende tendens. Gjennomsnittlig fravær siste år var 5,37 %. Av dette var 2,37 % korttidsfravær.

Personale og likestilling

Ved utgangen av året hadde Ruter 133 ansatte, totalt 129,5 årsverk fordelt på 64 kvinner og 69 menn. Kvinneandelen var 48,1 %. Ledergruppen besto av 4 menn og 3 kvinner. Medregnet 114 i datterselskaper, som arbeider med trafikantinformasjon, kundekontakt og bestillingstransport mv, hadde konsernet i alt 247 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 lederhåndbok.

Arbeidstakere over 60 år tilbys seniortiltak ved redusert arbeidstid. Det var i 2012 ni 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 kø, kork og kaos. Ruter arbeider også med å redusere kollektivtransportens miljøbelastning. Omlag 60 % av kollektivreisene skjer med elektrisk drevne T-baner, trikker og lokaltog, med svært lav miljøpåvirkning. Fra 2012 benyttet all skinnegående kollektivtransport i hovedstadsregionen fornybar elektrisk energi med opprinnelsesgaranti. 18 % av bussenes energiforbruk kom fra fornybare kilder. Siden 2007 er bussenes utslipp av fossilt CO_2 redusert med 36 % per personkilometer. For NO_x er tilsvarende reduksjon 70 %.

Fremtidsutsikter

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. For å kunne tilby tilstrekkelig kapasitet og kvalitet det nødvendig med nye tiltak for å sikre mer effektiv bruk av ressursene.

Styret har klare forventninger til Ruters systematiske arbeid for bedre kundeopplevelser, hvor involvering av kundene i produktutvikling står sentralt, og hvor den svært gode mottakelsen for mobilbillettløsningen er ett eksempel. Videre har styret begrunnet håp om at det fortsatte arbeidet med bedre samspill mellom aktørene innen kollektivtrafikkfamilien vil gi resultater. Vi har alle felles mål og erkjenner at økt kundeoppslutning og markedssuksess best oppnås når vi spiller sammen. Det er utfordrende, men fullt mulig, å kombinere godt samspill med sunn konkurranse.

Som et tredje moment vil styret trekke frem det potensialet som ligger i bedre planleggings- og prioriteringsprosesser for utvikling og vedlikehold av infrastrukturen, inkludert en målrettet organisering og transparente pengestrømmer.
De samordningsgevinstene som er oppnådd på driftssiden ved etableringen av Ruter As som felles regionalt administrasjonsselskap, bør videreføres på hensiktsmessig måte for infrastrukturen og andre strategiske ressurser. Dagens beslutningsprosesser er oppsplittede og finansieringen er for kortsiktig. Noen viktige skritt på veien videre er tatt ved igangsatt utredning i regi av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune om et mulig felles regionalt infrastrukturselskap for buss. Dette kan senere videreføres til bryggeanlegg og annen infrastruktur, inkludert innfartsparkering.

Det bør tas nye grep for bedre sammenheng i prioriteringsprosessene og mer målrettet styring av pengestrømmene. Nye løsninger bør reflektere de målene som er satt for kollektivtrafikken, og legge opp til at det er markeds- og kundevurderinger, og dermed det optimale trafikktilbudet, som må være utgangspunktet for hvordan infrastrukturen utvikles. Ruter bør ha en tydelig rolle i styringen av de samlede pengestrømmene til kollektivtrafikken, og dermed også i prioriteringen av fornyelse og utvikling av de strategiske ressursene.

Takk for målrettet innsats

Styret ønsker å takke administrasjonen for målrettet og resultatgivende samarbeid i 2012. 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

Svein Horrisland
Styremedlem

Ane Rongen Breivega
Styremedlem

Anita Orlund
Styremedlem

Jeannette Abell
Styremedlem

Carl Sandstad
Styremedlem

Bernt Reitan Jenssen
Adm. direktør

Eierskap og selskapsledelse

Ruter har, sammen med selskapene i kollektivtrafikkfamilien i Oslo og Akershus, utarbeidet en felles visjon; «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.

Ruters verdier er definert som pålitelig, åpen og nytenkende. Disse skal være med på 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.

Norsk utvalg for eierstyring og selskapsledelse (NUES) har utarbeidet den norske anbefalingen om eierstyring og selskapsledelse. Formålet med anbefalingen er at selskaper skal ha eierstyring og selskapsledelse som klargjør rolledelingen mellom aksjeeiere, ansatte og andre interessenter. Anbefalingen er i utgangspunktet laget for selskaper som er notert på regulerte markeder i Norge. Styret i Ruter besluttet 23. mars 2012 at selskapet skulle følge prinsippene i NUES' anbefaling så langt det er mulig ut fra Ruters virksomhet og eierskap. Ruter har kun to eiere, Oslo kommune med 60 % av aksjene og Akershus fylkeskommune med 40 %. 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. Det er i tillegg noen deler av anbefalingen der det er nødvendig med tilpasninger, f.eks likebehandling av aksjeeiere og transaksjoner med nærstående.

Eierne stiller 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.

Ruter er i ferd med å revidere sitt målhierarki, og nye overordnede mål ble vedtatt av styret 18. desember 2012. Kritiske suksessfaktorer med tilhørende indikatorer vil besluttes, og implementeres i organisasjonen i løpet av første halvår 2013. Ruters etiske regler ble revidert 23. mars 2012, og omhandler habilitet, forretningsetiske regler, varslingsrutiner samt informasjonshåndtering og fortrolighet. De etiske reglene gjelder alle Ruters ansatte, samt styrets medlemmer.

Ansatte i Ruter skal arbeide for fellesskapets beste i tråd med lover, regler og politiske føringer. Ruters ansatte skal utføre sine oppgaver og opptre på en måte som ikke skader Ruters eller operatørenes omdømme og tillit i befolkningen.

Virksomhet

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. Selskapets administrasjon holder til i Dronningens gate 40 i Oslo sentrum.

Konsernet omfatter morselskapet Ruter og datterselskapene Konsentra AS, Trafikanten AS, Interoperabilitetstjenester AS, Oslo og Akershus Trafikkservice AS, AS Oslo Sporveier og Stor-Oslo Lokaltrafikk as. De to sistnevnte selskapene er sovende selskaper, opprettet kun for å ivareta foretaksnavnene, logoer og varemerker.
I Ruters vedtekter § 3 er selskapets virksomhet beskrevet slik:

"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 hovedstatsområde". Dette innebærer blant annet at Ruters arbeid med miljøspørsmål skal skje systematisk og dekke hele verdikjeden. Ruters miljøarbeid skal derfor skje ihht. miljøstandarden ISO14001 og dekke miljøpåvirkning operasjonelt, internt og i samfunnet.

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 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 personalhåndbok. Det er også satt ned et

arbeidsmiljøutvalg, som er et frittstående, beslutte-nde og rådgivende organ som har som sin hoved-oppgave i å medvirke til et fullt forsvarlig arbeids-miljø 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.

Selskapskapital og utbytte

Ruters egenkapital består av en aksjekapital på kr. 120 000,- (1200 aksjer á kr. 100,-) og et overkurs-fond. Total egenkapital pr. 31.12.2012 var 220, 156 millioner kroner, mens den markedsrelaterte delen av inntektene, totale billettinntekter var 2 859, 135 millioner kroner. Egenkapitalen utgjør dermed 7,7 % av billettinntektene.Dette viser at selv en forholdsvis liten prosentmessig kundesvikt kan gi store utslag på egenkapitalen i selskapet.
Ruter skal drives innenfor økonomiske gitte rammer, og i utgangspunktet med et nullresultat, men slik at realverdien av egenkapitalen opprettholdes. Selska-pet har ikke til formål å skaffe Partene økonomisk vinning, men skal bidra til at Oslo kommune og Akershus fylkeskommune når sine mål for samferd-selspolitikken. I henhold til vedtektene § 3 skal det ikke gis ut utbytte.

Likebehandling av aksjeeiere og transaksjoner med nærstående

Ruter har kun to aksjonærer; Akershus fylkeskom-mune og Oslo kommune, det etterstrebes å like-behandle disse i alle sammenhenger. I henhold til 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.

Fri omsettelighet

NUES punkt om fri omsettelighet er ikke relevant, jfr punkt 2.4.

Generalforsamling

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 for møtet. Styret skal utarbeide forslag til dagsorden i samsvar med det som er bestemt i loven og vedtektene.

Følgende saker skal alltid legges frem for general-forsamlingen:

- Saker som fremkommer av Aksjelovens § 5-5
- Vesentlige endringer i Ruters driftsforutseninger, 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 for-plikter styret i dets videre arbeid.

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

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.

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 aksjeeiere 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

Ruter har mindre enn 200 ansatte og er dermed ikke omfattet av aksjelovens krav om bedriftsforsamling.

Ruters styre skal, i følge punkt 3.3 i aksjonæravtalen, bestå av fem medlemmer. 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 (2) år. Selskapets styremedlemmer skal ha bred samfunnsmessig og forretningsmessig erfaring, og sammensetningen av medlemmene skal kjennetegnes 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. Vedtatt styreinstruks for Ruter 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.

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 gitt retningslinjer for:

- Budsjettering, planlegging og strategi
- Økonomisk styring og kontroll
- Rapportering til styret og generalforsamling
- Finansiering og kapitalanvendelse
- 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 tre typer fullmakter:
- Overordnede fullmakter
- Økonomiske fullmakter
- Personalfullmakter

Fullmaktene knyttes til hvilket nivå man befinner seg på i organisasjonen.

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 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 skal arbeide 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 besluttet å innføre en forbedret og forsterket metodikk for risikostyring og internkontroll i selskapet. Risikostyringen skal knyttes tett opp mot virksomhetsstyringen, og det nye målhierarkiet som er i ferd med å implementeres.

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 kundefokusert 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.

Godtgjørelse til styret

Valgkomiteen avgir forslag til generalforsamlingen om fastsettelse av styrets godtgjørelse. Generalforsamlingen fastsetter godtgjørelsen til styret. Styrets leder og nestleder godtgjøres særskilt. Oversikt over godtgjørelse til styret, administrerende direktør og revisor fremgår av note 3 i årsregnskapet for 2012.

Godtgjørelse til ledende ansatte

Styret har etablert et kompensasjonsutvalg som består av tre styremedlemmer; to aksjonærvalgte og en ansattvalgt. HR- og administrasjonssjef er sekretær for utvalget. Sammensetningen 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 bistå styret med å utarbeide vederlagsordning for administrerende direktør. Beslutninger fattes av det samlede styret.

Administrerende direktør har fullmakt til å fastsette lønn og annen kompensasjon for Ruters øverste ledelse. Styret skal i etterkant orienteres om lønnsfastsettelsen.

Informasjon og kommunikasjon

Ruter er omfattet av Offentleglova og skal dermed føre en journal etter reglene i arkivlovgivningen. 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 kundehenvendelser) 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 eiernes styring av Ruter skal gjennomføres, slik at det tas hensyn til både strategiske føringer og løpende kontakt.

Ruter har flere faste arenaer der man møter eierne, dels i eierfunksjonen, men primært i funksjon av samferdselsmyndighet og tjenestekjøper:

- Generalforsamling
- Politiske kontaktmøter/eiermøter
- Administrative kontaktmøter

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

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, nedfelt i eget dokument. 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 kan ikke bli overtatt av andre eiere gjennom oppkjøp. Akershus fylkeskommune og Oslo kommune kan ved enighet invitere ytterligere eiere inn gjennom emisjon eller aksjesalg. For øvrig har eierne ikke adgang til å overdra sine aksjer i Ruter (jfr. Aksjonæravtalen pkt. 3.1).

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 2012

RUTER KONSERN				RUTER AS	
2011	**2012**	Tall i 1 000 kr.	Noter	**2012**	**2011**
		DRIFTSINNTEKTER OG DRIFTSKOSTNADER			
		Driftsinntekter			
5,594,678	5,407,508	Billett- og andre inntekter	1	5,326,336	5,552,107
5,594,678	**5,407,508**	**Sum driftsinntekter**		**5,326,336**	**5,552,107**
		Driftskostnader			
5,027,214	4,844,832	Tjenestekjøp og rutedrift	2	4,822,360	5,009,796
134,096	188,998	Lønn og godtgjørelse	3	116,933	113,101
52,113	58,904	Avskrivninger	4	51,591	45,685
7,456	2,504	Nedskrivninger	4	2,504	7,456
358,557	327,812	Annen driftskostnad	5	349,438	360,575
5,579,436	**5,423,050**	**Sum driftskostnader**		**5,342,826**	**5,536,613**
15,242	**-15,542**	**Driftsresultat**		**-16,490**	**15,494**
		FINANSINNTEKTER OG FINANSKOSTNADER			
		Finansinntekter			
20,805	26,410	Renteinntekter		25,127	19,560
805	1,015	Annen finansinntekt		650	748
21,610	**27,425**	**Sum finansinntekter**		**25,777**	**20,308**
		Finanskostnader			
18,915	0	Nedskrivning av finansielle eiendeler		0	18,915
8,735	7,520	Rentekostnader		7,518	8,733
1,926	499	Annen finanskostnad		337	1,900
29,575	**8,019**	**Sum finanskostnader**		**7,855**	**29,547**
-7,965	**19,406**	**Netto finansposter**		**17,922**	**-9,239**
7,276	**3,863**	**Ordinært resultat før skatt**		**1,431**	**6,255**
749	760	Skatt på ordinært resultat	13	0	0
6,527	**3,103**	**Årsresultat**		**1,431**	**6,255**
91	612	Minoritetens andel av resultatet			
	28	Majoritetsandel av resultatet			
		OVERFØRINGER			
		Overføringer til annen egenkapital		1,431	6,255
		Sum overføringer		**1,431**	**6,255**

Balanse 2012

RUTER KONSERN				RUTER AS	
31/12/11	31/12/12	Tall i 1 000 kr.	Noter	31/12/12	31/12/11
		EIENDELER			
		Anleggsmidler			
4,118	9,189	Utsatt skattefordel	13		
1,547	0	Goodwill	4		
115,136	113,825	Andre immaterielle eiendeler	4	98,417	96,558
120,801	**123,014**	**Sum immaterielle eiendeler**		**98,417**	**96,558**
171,253	167,937	Driftsløsøre, inventar, kontorutstyr	4	161,319	164,480
171,253	**167,937**	**Sum varige driftsmidler**		**161,319**	**164,480**
257	396	Finansielle anleggsmidler			
10	10	Investeringer i aksjer i datterselskap og tilknyttet selskap	6	21,680	20,547
267	**406**	**Sum finansielle anleggsmidler**		**21,680**	**20,547**
292,321	**291,357**	**Sum anleggsmidler**		**281,416**	**281,585**
		Omløpsmidler			
	75	Lager av varer og annen beholdning			
147,427	98,705	Kundefordringer	12	97,791	147,021
150,483	146,985	Andre fordringer	7	136,648	146,235
297,911	**245,765**	**Sum fordringer**		**234,439**	**293,256**
877,799	961,649	Bankinnskudd, kontanter og lignende	8	889,066	832,580
877,799	**961,649**	**Sum bankinnskudd, kontanter og lignende**		**889,066**	**832,580**
1,175,710	**1,207,414**	**Sum omløpsmidler**		**1,123,505**	**1,125,836**
1,468,031	**1,498,770**	**SUM EIENDELER**		**1,404,921**	**1,407,422**

Balanse 2012

RUTER KONSERN				RUTER AS	
31/12/11	31/12/12	Tall i 1 000 kr.	Noter	31/12/12	31/12/11
		EGENKAPITAL OG GJELD			
		Egenkapital			
120	120	Aksjekapital	9	120	120
199,339	199,338	Overkursfond	9	199,338	199,338
199,459	**199,458**	**Sum innskutt egenkapital**		**199,458**	**199,458**
33,069	47,092	Annen egenkapital	9	20,699	10,660
33,069	**47,092**	**Sum opptjent egenkapital**		**20,699**	**10,660**
2,897	3,342	Minoritet	9		
235,425	**249,893**	**Sum egenkapital**		**220,156**	**210,118**
		Gjeld			
69,080	83,413	Pensjonsforpliktelser	10	56,752	61,625
279,065	256,343	Langsiktig gjeld	15	239,279	259,188
348,145	**339,756**	**Sum langsiktig gjeld og forpliktelser**		**296,030**	**320,813**
279,103	329,068	Leverandørgjeld		335,581	276,837
1,041	858	Betalbar skatt		0	0
8,165	16,193	Skyldige offentlige avgifter		8,513	7,044
596,152	563,000	Annen kortsiktig gjeld	11	544,640	592,609
884,461	**909,120**	**Sum kortsiktig gjeld**		**888,735**	**876,491**
1,468,031	**1,498,770**	**SUM EGENKAPITAL OG GJELD**		**1,404,921**	**1,407,422**

Oslo, 21. mars 2013

Bernt Stilluf Karlsen
Styreleder

Tone Skogen
Styrets nestleder

Svein Horrisland
Styremedlem

Ane Rongen Breivega
Styremedlem

Anita Orlund
Styremedlem

Jeannette Abell
Styremedlem

Carl Sandstad
Styremedlem

Bernt Reitan Jenssen
Adm. direktør

Kontantstrømoppstilling 2012

RUTER KONSERN				RUTER AS	
31/12/11	31/12/12	Tall i 1 000 kr.	Noter	31/12/12	31/12/11
		Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter			
7,273	3,864	Resultat før skattekostnad		1,431	6,255
-1,041	-1,081	Periodens betalte skatt		0	0
36	4	Tap/gevinst ved salg av anleggsmidler		4	36
52,112	58,904	Ordinære avskrivninger	4	51,591	45,685
7,456	9,960	Nedskrivning av anleggsmidler	4.19	9,960	7,456
	-7,456	Reversering av tidligere nedskrivning	4.19	-7,456	
-45,568	53,895	Endring i kundefordringer	20	49,230	-43,395
-64,927	5,639	Endring i leverandørgjeld	21	18,103	-65,597
15,811	5,381	Endring i pensjonsavsetninger		3,733	14,069
268,967	1,019	Endring i andre tidsavgrensningsposter		2,583	277,512
240,119	**130,130**	**Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter**		**129,179**	**242,020**
		Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter			
-19,546	-52,993	Utbetalinger ved kjøp av andre investeringer	4.22	-52,790	-18,996
			4		
18,915	0	Nedskrivning av aksjer i Trafikanten	4		18,915
	2,022	Vederlag ved avgang av datterselskap		2,022	
-34	-42	EK-innskudd		0	0
	-1,274	Investering i datterselskap		-1,274	
-665	**-52,287**	**Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter**		**-52,042**	**-81**
		Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter			
20	612	Endring i prosjekt- / tilskuddsmidler		612	20
0	0	Innbetalinger ved opptak av ny langsiktig gjeld		0	0
-24,077	-22,722	Utbetalinger ved nedbetaling av langsiktig gjeld		-21,263	-21,263
-24,056	**-22,110**	**Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter**		**-20,651**	**-21,243**
215,397	**55,733**	**Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter**		**56,486**	**220,696**
	28,116	Likviditet fra oppkjøp			
662,402	**877,799**	**Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter 01.01**		**832,580**	**611,884**
877,799	**961,648**	**Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter 31.12**		**889,066**	**832,580**

Noter 2012

Regnskapsprinsipper

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

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

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

Ordinære billettinntekter

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

Billettinntektene kommer i hovedsak inn gjennom tre hovedstrømmer; kommisjonærer (inkl. abonnementsalg), automater og operatører. Periodebilletter inntektsføres iht. kundens forventede bruk mens øvrige billettinntekter inntektsføres iht. bruk.

Andre inntekter

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

Prosjektinntekter og øremerkede tilskudd er inntekter vesentlig knyttet til Oslopakke 3 og inntektsføres når kostnadene påløper.

Andre inntekter består i hovedsak av gebyrer, reklameinntekter og leieinntekter. Det vises til note 1.

Kjøp av transporttjenester

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

Valuta

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

Hovedregel for vurdering og klassifisering av eiendeler og gjeld

Eiendeler bestemt til varig eie eller bruk er klassifisert som anleggsmidler. Andre eiendeler er klassifisert som omløpsmidler. Fordringer som skal tilbakebetales innen ett år er klassifisert som omløpsmidler, mens øvrige eiendeler er klassifisert som anleggsmidler. Ved klassifisering av kortsiktig og langsiktig gjeld er tilsvarende kriterier lagt til grunn.

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

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

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

Aksjer i datterselskap

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

Andre aksjer

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

Fordringer

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

Bankinnskudd, kontanter o.l.

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

Prosjektmidler

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

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

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

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

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

Ruter har i 2012 endret 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 er ikke sammenligningstallene 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 kollektivilbudet i Oslo og Akershus er kjernevirksomheten til selskapet.

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

Skattekostnaden i konsernets resultatregnskap omfatter både periodens betalbare skatt og endring i utsatt skatt. Utsatt skatt er beregnet med 28 % på grunnlag av de midlertidige forskjeller som eksisterer mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier, samt skattemessig underskudd til fremføring ved utgangen av regnskapsåret. Skatteøkende og skattereduserende midlertidige forskjeller som reverserer eller kan reverseres i samme periode er utlignet. Netto utsatt skattefordel balanseføres i den grad det er sannsynlig at denne kan bli nyttegjort.

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

Konsolideringsprinsipper
Konsernregnskapet omfatter morselskapet Ruter As og datterselskapene Konsentra AS, Trafikanten AS, AS Oslo Sporveier, Stor-Oslo Lokaltrafikk as og Interoperabilitetstjenester AS. Ruter har i 2012 kjøpt seg opp fra 47 % til 100 % av aksjene i T rafikanten AS, og Trafikanten AS med datterselskap er fra og med 2012 bruttokonsolidert i Ruters konsernregnskap. Sammenligningstallene for 2011 er ikke endret som følge av oppkjøpet.

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	Tall i 1 000 kr.	2012	2011
623,932	569,863	Enkeltbilletter	569,863	623,932
502,160	458,270	Enkeltbilletter betalt med reisepenger, kupongkort	458,270	502,160
42,371	50,900	24-timersbilletter	50,900	42,371
96,399	82,053	7-dagersbillett	82,053	96,399
1,419,056	1,514,514	30-dagersbillett (alle typer)	1,514,514	1,419,056
20,795	46,522	Andre billettslag	46,522	20,795
12,177	10,455	Andre billettinntekter	10,455	12,177
-15,970	-11,582	Refusjon av billetter, innbytte	-11,582	-15,970
2,700,919	**2,720,995**	**Sum ordinære billettinntekter**	**2,720,995**	**2,700,919**
70,390	66,397	Skolekort grunnskolen	66,397	70,390
94,668	72,095	Skolekort videregående skole	72,095	94,668
49	-352	Andre billettinntekter	-352	49
165,107	**138,140**	**Sum andre billettinntekter**	**138,140**	**165,107**
1,416,610	1,091,040	Tilskudd Oslo kommune *	1,091,040	1,416,610
574,031	685,426	Tilskudd Akershus fylkeskommune	685,426	574,031
4,678	4,737	Tilskudd andre	4,737	4,678
405,000	313,500	Tilskudd Oslopakke 3 - Oslo	313,500	405,000
164,000	226,000	Tilskudd Oslopakke 3 - Akershus	226,000	164,000
2,564,319	**2,320,703**	**Sum tilskudd og prosjektinntekter**	**2,320,703**	**2,564,319**
48,608	55,930	Gebyrinntekter snik	55,930	48,608
674	0	Inntekter særavtaler	0	674
115,051	171,737	Andre driftsrelaterte inntekter	90,565	72,480
164,333	**227,668**	**Andre inntekter**	**146,496**	**121,762**
5,594,678	**5,407,508**	**Billett- og andre inntekter**	**5,326,336**	**5,552,107**

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

Innkreving 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 til reinvestering av infrastrukturen, og avsettes i eget fond opprettet av Akershus fylkeskommune. For 2012 utgjør dette kr. 33 845 232.

2. Tjenestekjøp og rutedrift

RUTER KONSERN			RUTER AS	
2011	2012	Tall i 1 000 kr.	2012	2011
1,956,024	2,074,611	Tjenestekjøp buss	2,074,611	1,956,024
1,337,693	1,094,503	Tjenestekjøp T-bane	1,094,503	1,337,693
761,301	593,275	Tjenestekjøp sporvogn	593,275	761,301
128,970	141,360	Tjenestekjøp båt	141,360	128,970
142,027	151,901	Tjenestekjøp spesialskyss skole	151,901	142,027
17,419	18,808	Oppdragskjøring	0	0
4,343,434	**4,074,459**	**Kjøp av transporttjenester**	**4,055,651**	**4,326,015**
523,628	620,880	Takstavtaler tog	620,880	523,628
17,306	24,250	Takstavtaler buss	24,250	17,306
51,076	33,845	Brukerbetaling Oslopakker	33,845	51,076
592,010	**678,975**	**Takstavtaler inkl. Oslopakker**	**678,975**	**592,010**
91,771	**91,399**	**Andre kostnader rutedrift**	**87,735**	**91,771**

For operasjonelle leieavtaler er det i form av vognleie for T-banevogner kostnadsført Tkr 86 080. (Oslopakke-3)
Tilsvarende tall for 2011 er T.kr. 342 876. Pengestrømmene knyttet til vognleie for trikker og T-banevogner til Oslo Vognselskap AS er endret fra 2012. Andelen som dekkes av Oslopakke-3 midler betales fra Ruter, mens resterende vognleie (T-bane T.kr. 266 038 og Trikk T.kr. 135 584) betales direkte fra Oslo kommune.

3. Lønn og godtgjørelse

RUTER KONSERN			RUTER AS	
2011	**2012**	Tall i 1 000 kr.	**2012**	**2011**
85,582	129,998	Lønn	78,821	71,548
29,293	29,919	Pensjonskostnader ekskl. AGA	20,117	25,233
14,343	22,644	Arbeidsgiveravgift	14,044	11,978
4,878	6,437	Øvrige lønns- og personalkostnader	3,951	4,343
134,096	**188,998**	**Sum lønn og godtgjørelse**	**116,933**	**113,101**
		Bortsett fra vanlige lønnsforskudd er det ikke gitt lån til ansatte		
154	240	Gjennomsnittlig antall årsverk	130	125
Godtgjørelse til styret, administrerende direktør og revisor, tall i hele kr.				
807,500	1,106,204	Utbetalt styrehonorar	866,204	734,500
456,570	701,457	Avtalt honorar lovpålagt revisjon eks. mva	304,820	292,800
239,300	208,369	Honorar for utvidet finansiell revisjon eks. mva	183,020	177,340
94,547	107,541	Honorar for avtalte kontrollhandlinger eks. mva	107,541	67,506
109,917	289,247	Honorar for skatterådgivning eks. mva	257,247	99,917
103,536	820,733	Honorar for andre tjenester utenfor revisjonen eks. mva *	768,420	88,536

* Andre tjenester inkluderer blant annet internkontrollgjennomgang med fokus på anskaffelser

	Lønn	Pensjonskostn.**	Annen godtgjørelse
Lønn adm. direktør	kr. 1 677 032	kr. 323 648	kr. 14 370

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).

** Årets pensjonsopptjening

4. Varige driftsmidler og immatrielle eiendeler

VARIGE DRIFTSMIDLER

RUTER AS

Beløp i 1 000 kr.	Bygninger og eiendommer	Maskiner og anlegg	Driftsløsøre, inventar og kontormaskiner	Hydrogen - busser	Sum
Anskaffelseskost per 01.01.2012	4,079	7,188	245,297		256,564
Tilgang kjøpte driftsmidler	0	0	23,187	13,086	36,273
Avgang solgte driftsmidler			239		239
Anskaffelsekost 31.12.2012	4,079	7,188	268,245	13,086	292,598
Akkumulerte avskrivninger 31.12.2012	1,667	4,096	114,026	1,527	121,316
Akkumulerte nedskrivninger			9,960		9,960
Balanseført verdi 31.12.2012	2,412	3,092	144,259	11,559	161,322
Årets avskrivninger	**408**	**719**	**26,821**	**1,527**	**29,475**
Årets nedskrivninger			**9,960**		**9,960**

RUTER KONSERN

Beløp i 1 000 kr.	Bygninger og eiendommer	Maskiner og anlegg	Driftsløsøre, inventar og kontormaskiner	Hydrogen - busser	Sum
Anskaffelseskost per 01.01.2012	4,080	7,188	251,796	0	263,064
Tilgang fra oppkjøp Trafikanten	23,011		24,666		47,677
Tilgang kjøpte driftsmidler	0	0	23,298	13,086	36,384
Avgang solgte driftsmidler	0	0	239		239
Anskaffelsekost 31.12.2012	27,091	7,188	299,521	13,086	346,886
Akkumulerte avskrivninger 31.12.2012	22,939	4,096	140,423	1,527	168,985
Akkumulerte nedskrivninger			9,960		9,960
Balanseført verdi 31.12.2012	4,152	3,092	149,138	11,559	167,941
Årets avskrivninger	1,277	719	28,453	1,527	31,976
Årets nedskrivninger			9,960		9,960

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

Beløp i 1 000 kr.	Elektronisk billettsystem	Andre immaterielle eiendeler	Sum
Anskaffelseskost per 01.01.2012	120,200	53,999	174,199
Tilgang kjøpte immaterielle eiendeler	0	16,517	16,517
Reversering tidligere års nedskrivning		-7,456	-7,456
Anskaffelsekost 31.12.2012	120,200	77,972	198,172
Akkumulerte avskrivninger 31.12.2012	48,080	51,675	99,755
Balanseført verdi 31.12.2012	**72,120**	**26,297**	**98,417**
Årets avskrivninger	12,020	10,095	22,115
Årets nedskrivninger		-7,456	-7,456

RUTER KONSERN

Beløp i 1 000 kr.	**Goodwill**	**Elektronisk billettsystem**	**Andre immateriell eiendeler**	**Sum**
Anskaffelseskost per 01.01.2012	7,743	120,200	89,990	217,933
Tilgang fra oppkjøp Trafikanten				
Tilgang kjøpte immaterielle eiendeler	0	0	16,609	16,609
Reversering tidligere års nedskrivning			-7,456	-7,456
Anskaffelsekost 31.12.2012	7,743	120,200	114,055	241,998
Akkumulerte avskrivninger 31.12.2012	7,743	48,080	72,350	128,173
Balanseført verdi 31.12.2012	0	72,120	41,705	113,825
Årets avskrivninger	**1,549**	**12,020**	**13,357**	**26,926**
Årets nedskrivninger			**-7,456**	**-7,456**

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.

5. Annen driftskostnad

RUTER KONSERN			RUTER AS	
2011	2012	Tall i 1 000 kr.	2012	2011
50,621	45,381	Provisjoner for billettsalg	48,017	50,621
7,802	6,711	Rutetabeller, trafikkinformasjon og kart	6,711	7,802
94,742	55,398	Salgstiltak og reklame	91,449	102,252
19,233	19,373	Kostnader lokaler	16,480	16,437
26,484	24,188	Konsulentbistand prosjektering, utredninger	24,335	26,484
23,736	54,305	Konsulentbistand org. utvikling, elektronisk billettering, juridisk m.v	28,800	26,526
1,117	3,174	Tap på krav	3,174	1,117
70,919	76,428	Drift og vedlikehold	76,428	70,919
63,902	42,852	Diverse kostnader	54,043	58,416
358,557	**327,812**	**Sum annen driftskostnad**	**349,438**	**360,575**

6. Investeringer i aksjer i datterselskap og tilknyttet selskap

	Forretningskontor	Eierandel	Pålydende	Antall eiet av Ruter	Bokf. verdi
Datterselskap					
Trafikanten AS	Oslo	100,00%	100	742,200	5,967
Konsentra AS	Oslo	100,00%	5,000	1,000	15,000
Interoperabilitetstjenester AS	Oslo	51,00%	1,000	459	463
Stor-Oslo Lokaltrafikk AS	Oslo	100,00%	100	1,000	120
AS Oslo Sporveier	Oslo	100,00%	100	1,000	120
Andre selskap					
Visit Oslo AS		0.50%	10,000	1	10
Sum aksjer i andre selskaper					**21,680**

Fra og med 2012 er Trafikanten AS kjøpt opp av Ruter til en eierandel på 100 %.
Nedskrivningen innbefatter også kostpris for aksjene som først blir utbetalt i 2012.
Tidligere datterselskap av Ruter, Oslo og Akershus Trafikkservice AS, er i sin helhet overdratt fra Ruter til Trafikanten i 2012.

Oppgjør for dette er mottatt i form av aksjer i Trafikanten til en bokført verdi på kr. 5 966 991.

7. Andre fordringer

RUTER KONSERN			RUTER As	
2011	2012	Tall i 1 000 kr.	2012	2011
60,482	59,860	Periodiserte billettinntekter	59,860	60,482
3,150	1,376	Forskuddsbet.kostnad/påløpt inntekt o.l Oslo	1,376	3,150
11,042	1,716	Forskuddsbet.kostnad/påløpt inntekt o.l Akershus	1,716	11,042
5,350	11,895	Forsk.bet. kostnader/påløpt inntekt o.l Skoleskyss	11,895	5,350
9,827	19,637	Diverse periodiseringer	9,301	5,579
60,633	52,499	Tilgode offentlige avgifter	52,499	60,633
150,483	**146,985**	**Sum andre fordringer**	**136,648**	**146,235**

8. Bankinnskudd, kontanter og lignende

RUTER KONSERN			RUTER AS	
2011	**2012**	Tall i 1 000 kr.	**2012**	**2011**
744,579	744,270	Driftskonto	674,079	702,826
105,412	184,335	Billettautomatkonto	184,335	105,412
10,131	15,646	Andre bankinnskudd	15,646	10,131
11,189	10,704	Bundne skattetrekksmidler	8,313	7,724
6,022	6,200	Husleiedepositum	6,200	6,022
466	493	Myntbeholdning i automater	493	466
877,799	**961,649**	**Sum**	**889,066**	**832,580**

Ruter har stilt en garanti på kr. 8 250 000 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 kr. 35 409 000. 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

	AK	**Overkursfond**	**Annen EK**	**Sum**
Egenkapital pr. 01.01.2012	120	199,338	10,660	210,118
Prinsippendring EK 2012			-46,119	-46,119
Estimatavvik ført mot EK 2012			54,726	54,726
Resultat 2012	0	0	1,431	1,431
Egenkapital per 31.12.2012	**120**	**199,338**	**20,698**	**220,156**

RUTER KONSERN

	AK	**Overkursfond**	**Annen EK**	**Minorit.andel**	**Sum**
Egenkapital pr. 01.01.2012	120	199,338	33,069	2,897	235,425
Prinsippendring pensjoner 2012			-61,084		-61,084
Estimatavvik ført mot EK 2012			71,274		71,274
Andre EK justeringer			1,175		1,175
Resultat 2012	0	0	2,658	445	3,103
Egenkapital per 31.12.2012	**120**	**199,338**	**47,092**	**3,342**	**249,893**

10. Pensjonsforpliktelser

Morselskapet har pensjonsordninger som omfatter i alt 137 personer. Ordningene gir rett til definerte fremtidige ytelser. Disse er i hovedsak avhengig av antall opptjeningsår, lønnsnivå ved oppnådd pensjonsalder og størrelsen på ytelsene fra folketrygden. Forpliktelsene er dekket gjennom KLP (Kommunal Landspensjonskasse) og innbefatter AFP (Avtalefestet pensjon). Tallene innbefatter sikrede og usikrede forpliktelser. Ruter As har gått over til KLP for alle ansatte. Selskapet er pliktig å ha tjenestepensjonsordning iht lov om obligatorisk tjenestepensjon. Selskapet oppfyller kravene iht nevnte lov.

RUTER KONSERN			RUTER AS	
31/12/11	31/12/12	Beløp i kroner	31/12/12	31/12/11
		Netto pensjonskostnad		
14,503,323	26,761,645	Nåverdi av årets pensjonsopptjening	17,833,347	11,891,009
7,942,242	8,376,961	Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	5,797,491	7,062,135
22,445,565	**35,138,606**	**Brutto pensjonskostnad**	**23,630,838**	**18,953,144**
6,364,744	7,036,032	Forventet avkastning	4,857,163	5,678,209
579,886	912,560	Administrasjonskostnader	544,447	472,517
11,978,488	0	Resultaførte estimatendringer	0	10,694,953
28,639,195	**29,015,134**	**Netto pensjonskostnader før arbeidsgiveravgift**	**19,318,122**	**24,442,405**
2,349,145	4,090,395	Arbeidsgiveravgift	2,723,856	1,938,390
30,988,340	**33,105,529**	**Netto pensjonskostnader etter arbeidsgiveravgift**	**22,041,978**	**26,380,795**
186,759,395	260,854,626	Opptjente pensjonsforpliktelser 31.12. (inkl. beregnet effekt av fremtidig lønnsregulering)	178,909,479	166,541,177
186,759,395	**260,854,626**	**Beregnet pensjonsforpliktelse 31.12.**	**178,909,479**	**166,541,177**
126,215,212	187,749,754	Pensjonsmidler (til markedsverdi) 31.12.	129,171,060	112,531,364
8,536,729	10,307,787	Arbeidsgiveravgift	7,013,117	7,615,383
69,080,912	**83,412,659**	**Netto pensjonsforpliktelse**	**56,751,536**	**61,625,196**
		Økonomiske forutsetninger		
3.80%	3.90%	Diskonteringsrente	**3.90%**	3.80%
4.10%	3.90%	Forventet avkastning på pensjonsmidler	**3.90%**	4.10%
3.50%	3.50%	Forventet lønnsvekst	**3.50%**	3.50%
3.25%	3.25%	Forventet G-regulering	**3.25%**	3.25%
2.48%	2.48%	Forventet regulering av pensjoner under utbetaling	**2.48%**	2.48%
		Verdijustert avkastning for 2012 er 6,6 %		
		Kollektivporteføljen til KLP har følgende aktivasammensetning		
		Aksjer	**16.1 %**	14.2 %
		Eiendom	**11.1 %**	11.7 %
		Utlån	**11.1 %**	10.4 %
		Likviditet/pengemarked	**8.5 %**	8.6 %
		Omløpsobligasjoner	**22.4 %**	
		Anleggs / HTF-obligasjoner	**30.8 %**	55.4 %

De aktuarmessige forutsetningene er basert på vanlige benyttede forutsetninger innen forsikring når det gjelder demografiske faktorer. Ruter har valgt å endre diskonteringsrente fra statsobligasjoner til OMF-rente (Obligasjoner med fortrinnsrett) i samsvar med Regnskapsstiftelsens anbefalinger pr. 31.12.2012.

Som følge av at Ruter As har endret regnskapsprinsipp til NRS 6 A og IAS 19 har dette gitt følgende effekter i 2012:

Prinsippendring ført mot EK 01.01.2012	-46,119
Estimatavvik ført mot EK 31.12.2012	54 276

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 2012 vises det til eget oppsett i årsrapporten.

Finansieringskildene fremgår av tabellen under.

Tall i 1 000 kr.	Ubenyttet pr 31.12.12	Ubenyttet pr 31.12.11
Oslopakke-3 midler	76,372	66,273
Finansieringsmidler Hynor	22,356	44,368
Tilgjengelighetsmidler	-810	6,000
Belønningsmidler	15,072	51,162
Finansieringsmidler fra Oslo kommune	10,000	47,500
KID-midler (Kollektivtrafikk i distriktene)	235	0
Totalt tilskudd til øremerkede oppgaver ført over balansen	**123,225**	**215,303**
Skyldige inndrevne Oslopakke-2 midler til Akershus fylkeskommune	8,461	7,849
Skyldig opptjente feriepenger	8,989	8,169
Forhåndsbetalte billetter	102,491	70,157
Påløpte produksjonskostnader Oslo	106,595	117,453
Påløpte produksjonskostnader Akershus	164,371	133,678
Diverse kortsiktig gjeld	30,507	40,000
Sum annen kortsiktig gjeld	**544,640**	**592,610**

12. Konsernmellomværende

	RUTER AS		RUTER AS	
Tall i 1 000 kr.	2012	2011	2012	2011
	Salg av tjenester		**Kundefordr. mot datterselskap**	
Konsentra AS			2,082	1,875
Trafikanten AS *	2,636	3,353	2,798	1,232
Interoperabilitetstjenester AS			735	32
Totalt	**2,636**	**3,353**	**5,615**	**3,139**
	Salg av tjenester avsatt		**Andre fordr. mot datterselskap**	
Konsentra AS				1,231
Trafikanten AS				
Interoperabilitetstjenester AS				
Totalt	**0**	**0**	**0**	**1,231**
	Kjøp av tjenester		**Gjeld til datterselskap**	
Konsentra AS	16,730	15,700		
Trafikanten AS *	48,631	48,231	5,684	311
Interoperabilitetstjenester AS	5,502	8,478	786	91
Totalt	**70,863**	**72,409**	**6,470**	**402**
	Kjøp av tjenester avsatt		**Annen gjeld til datterselskap**	
Konsentra AS	200	360	200	360
Trafikanten AS *	750		750	
Interoperabilitetstjenester AS				
Totalt	**950**	**360**	**950**	**360**

* I 2011 var Trafikanten AS tilknyttet selskap
Transaksjoner mellom nærstående parter er gjort i henhold til Ruters prinsipper om armlengdes avstand.
Majoritetene av transaksjoner mellom de nærstående parter relateres til administrasjonstjenester.

13. Skatter

Tall i 1 000 kr.	RUTER KONSERN 2012	2011
Årets skattekostnad fordeler seg på:		
Betalbar skatt	1,292	1,041
Endring i utsatt skatt	-130	-292
Endring i utsatt skatt ført mot EK	-401	0
Sum skattekostnad	**760**	**749**
Beregning av årets skattegrunnlag:		
Konsernets resultat før skatt	0	0
Resultat fra skattepliktig virksomhet	3,982	2,594
Permanente forskjeller	3,020	82
Endring i midlertidige forskjeller	-789	1,041
Bruk av underskudd til fremføring	-3,151	
Grunnlag betalbar skatt	**3,062**	**3,718**
Midlertidige forskjeller		
Oversikt over midlertidige forskjeller:		
Underskudd til fremføring	1,176	0
Fordringer	-80	
Anleggsmidler	-1,271	-6,753
Andre forpliktelser	-6,850	-498
Pensjoner	-26,661	-7,456
Ikke balanseført utsatt skattefordel	869	
Sum midlertidige forskjeller	**-32,817**	**-14,707**
Utsatt skattefordel i balansen	-9,189	-4,118

Betalbar skatt i balansen	
Årets betalbare skatt	1,292
Avgitt konsernbidrag	-435
Betalbar skatt i balansen 31.12	**857**

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

14. Nærstående parter

Oslo kommune
Oslo kommune eier 60 % av aksjene i Ruter As. Ruter As har i 2012 gjennomført salg av transporttjenester til Oslo kommune for kr. 1.091.039.791. 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 går imidlertid gjennom Ruter As som tidligere.

Akershus fylkeskommune
Akershus fylkeskommune eier 40 % av aksjene i Ruter As.
Ruter har i 2012 gjennomført salg av transporttjenester til Akershus fylkeskommune for kr. 685.426.000. Dette utgjør driftstilskudd og tilskudd til øremerkede oppgaver som tas over driften. Driftstilskuddet gjøres opp med 1/12 hver måned og inntektsføres når det mottas mens tilskuddet til øremerkede oppgaver inntektsføres med like andeler iht når de er mottatt i året.

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

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

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

Trafikanten AS
Trafikanten AS er et 100 % eiet datterselskap av Ruter. Trafikanten AS står for ruteopplysninger og reiseinformasjon. I tillegg selger Trafikanten billetter for Ruter Interoperabilitetstjenester AS. Interoperabilitetstjenester AS er 51 % 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 tjenestytere 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 kr. 7. mill. til kr. 0. Formell overføring skulle skje i 2012. Utstyret er besluttet ikke overført og nedskrivningen ble derfor reversert i 2012 med kr. 7. mill.

15. Langsiktig gjeld

Langsiktig gjeld med forfall senere enn 5 år

RUTER KONSERN			RUTER AS	
2011	**2012**	**Tall i 1 000 kr.**	**2012**	**2011**
152,871	**131,608**	Gjeld til kredittinstitusjoner	**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.

	RUTER As		RUTER KONSERN	
Tall i 1 000 kr.	2012	2013-2026	2012	2013-2027
Kontormaskiner	608	478	665	478
Fast eiendom *	71,069	690,157	73,143	701,991
Bil	90	281	90	281
Sum	**71,767**	**690,916**	**73,898**	**702,750**

* 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	71,069	73,199
1 til 5 år	273,925	282,375
Etter 5 år	345,354	348,734
Sum	**690,348**	**704,308**

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, kredittrisiko 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 kjørekontrakt med bussoperatørene. Inntektsfordeling og prisavtale med NSB basert på telling av reisemønster blant kundene kan få store beløpsmessige konsekvenser.

Kredittrisiko
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. Særlig store, i denne sammenhengen, er Reitangruppen. Kredittrisikoen anses som lav i forhold til statlige og kommunale kundeforhold. 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. Oppkjøp av Trafikanten

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 er ikke endret som følge av oppkjøpet.

Tall i 1 000 kr.	2012	2011
Konsernets inntekter fra Trafikantenkonsernet er	**33,345**	**43,680**

19. Nedskrivning av anleggsmidler

RUTER KONSERN 2011	RUTER KONSERN 2012	Tall i 1 000 kr.	RUTER AS 2012	RUTER AS 2011
7,456		Nedskrivning av Sanntidsinformasjonsutstyr planlagt overført til produksjonsselskap		7,456
	9,960	Nedskrivning av sperreporter	9,960	
7,456	**9,960**	**Sum**	**9,960**	**7,456**
	-7,456	Reversert nedskr. av Sanntidsinf. utstyr planlagt overført til prod. selskap	-7,456	
0	**-7,456**	**Sum**	**-7,456**	**0**

20. Endring i kundefordringer

RUTER KONSERN 2011	RUTER KONSERN 2012	Tall i 1 000 kr.	RUTER AS 2012	RUTER AS 2011
-22,699	15,186	Billettsalg	15,186	-22,699
-9,619	12,081	Skoleskyss	12,081	-9,619
-668	2,753	Snikgebyr	2,753	-668
-12,581	23,876	Andre	19,211	-10,408
-45,568	**53,895**	**Sum**	**49,230**	**-43,395**

21. Endring i leverandørgjeld

RUTER KONSERN 2011	RUTER KONSERN 2012	Tall i 1 000 kr.	RUTER AS 2012	RUTER AS 2011
-74,746	7,106	Produksjonsselskap	7,106	-74,746
9,819	-1,467	Andre	10,997	9,149
-64,927	**5,639**	**Sum**	**18,103**	**-65,597**

22. Utbetalinger ved kjøp av andre investeringer

RUTER KONSERN 2011	RUTER KONSERN 2012	Tall i 1 000 kr.	RUTER AS 2012	RUTER AS 2011
-18,164	-35,445	Utvikling IT, lisenser, programvare og andre immaterielle eiendeler	-35,242	-17,636
	-13,086	Hydrogenbusser	-13,086	
-29	-3,000	Kontormaskiner	-3,000	-29
-879	-1,462	Inventar	-1,462	-857
-474	0	Eiendom, bygninger		-474
-19,546	**-52,993**	**Sum**	**-52,790**	**-18,996**

Statsautoriserte revisorer
Ernst & Young AS

Dronning Eufemias gate 6, NO-0191 Oslo
Oslo Atrium, P.O.Box 20, NO-0051 Oslo

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

Medlemmer av Den norske Revisorforening

Til generalforsamlingen i Ruter AS

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 2012, resultatregnskap og kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og en beskrivelse av vesentlige anvendte regnskapsprinsipper og andre noteopplysninger.

Styrets og administrerende direktørs ansvar for årsregnskapet

Styret og administrerende direktør er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettvisende 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 rettvisende 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.

A member firm of Ernst & Young Global Limited

ERNST & YOUNG

Konklusjon

Etter vår mening er årsregnskapet for Ruter AS avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettvisende bilde av selskapets og konsernets finansielle stilling per 31. desember 2012 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 bokføringsskikk i Norge.

Oslo, 8. april 2012
ERNST & YOUNG AS

Jan Wellum Svensen
statsautorisert revisor

VOFF VOFF

Nøkkeltall, nøkkelost, mat, nammmm.

Eddwin, fast kunde

13

Nøkkeltall

Både pris per reise og kostnad per reise går ned.

Gjennomsnittskunden betaler stadig mindre per reise

Ny pris og sonestruktur (NYPS), som hadde første hele virkningsår i 2012, bidro til at de totale trafikkinntektene ble redusert med 23 millioner kroner, og endte på 2,91 milliarder i 2012. Trafikkinntektene per reise (den billettprisen kundene betaler) gikk ned til kr 9,89 i 2012, en nedgang på 3,9 % fra kr 10,29 i 2011.

10 millioner flere reiser enn i 2011 har ikke ført til en økning i de totale inntektene. Urbanet Analyse anslår at de årlige billettinntektene som følge av NYPS ble redusert med ca 3%, tilsvarende ca 82 millioner kroner. Ved NYPS ble særlig prisene på de lengre reisene redusert, og dermed særlig i, til og fra Akershus.

Fra 2011 til 2012 er inntekt per reise for regionbussene redusert med 13%, mens kostnadene kun er redusert med 4%. Siden 2004 er inntekten per reise halvert. Økt produksjon i form av flere avganger har sammen med prisreduksjonen bidratt til et attraktivt tilbud, som har gitt et økt tilskuddsbehov, som planlagt og budsjettert, finansiert ved midler fra Akershus fylkeskommune, bompengeinntekter gjennom Oslopakke 3 og en realøkning i prisene på korte reiser uten periodebillett. Noe mer mating til tog vil også bidra til at prisen per reise, regnet som påstigning, fremstår som redusert.

Vridningen mot kjøp av periodebilletter (der inntekten per reise er lavere enn for enkeltbillett) fortsetter for øvrig i hele regionen, noe som gir en lavere gjennomsnittlig inntekt per reise (enn tilsvarende for enkeltbilletter).

Annen prisutvikling på korte enn på lange reiser medførte i 2012 økt inntekt per reise for T-bane og trikk, for første gang siden 2009, men endringen er marginal. Samtidig fikk vi en markant nedgang (13%) for regionbussene.

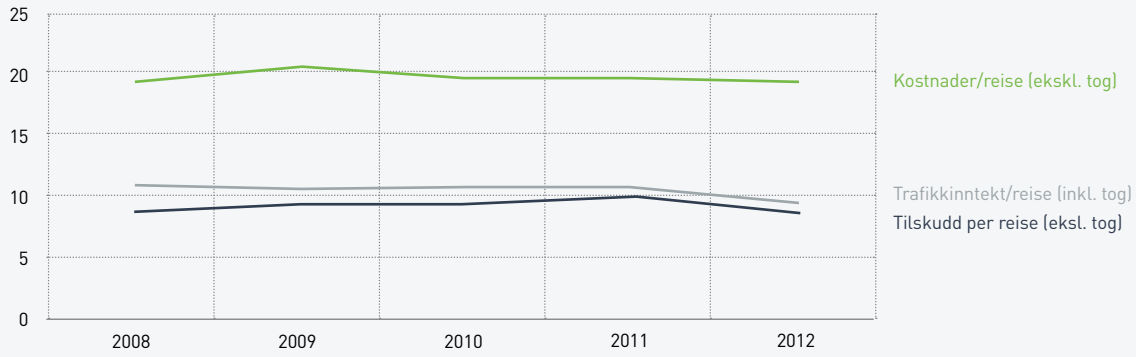
Kostnadene per reise redusert med 2,5 %

De totale kostnadene økte med 2,4 % i 2012, til 5,7 milliarder. Offentlig tjenestekjøp (tilskudd) dekket i sum 47 % av kostnadene, en økning på 1 prosentpoeng sammenlignet med 2011. Da er ikke statlige kjøp av lokalttogtjenester fra NSB medregnet.

Gjennomsnittlig kostnad per reise uavhengig av driftsart var kr 19,15, en ytterligere reduksjon i forhold til nivået i 2011 (19,64).

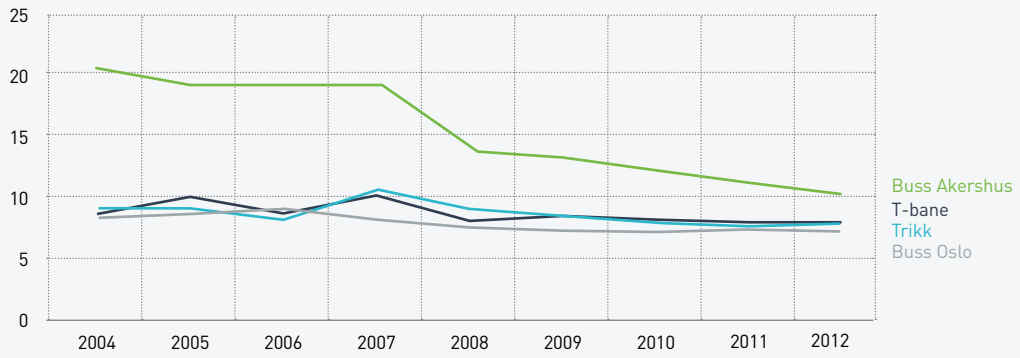
Både T-bane og regionbuss reduserte kostnadene per reise i 2012, mens trikken fikk en økning på 1 %. Den viktigste effektivitetsdriveren er flere reisende om bord, som gjør at kostnadene kan fordeles på flere. Trikken nærmer seg kapasitetstaket med nåværende vognparken, og har dessuten hatt flere innstilte strekninger deler av året på

Inntekter og kostnader per reise



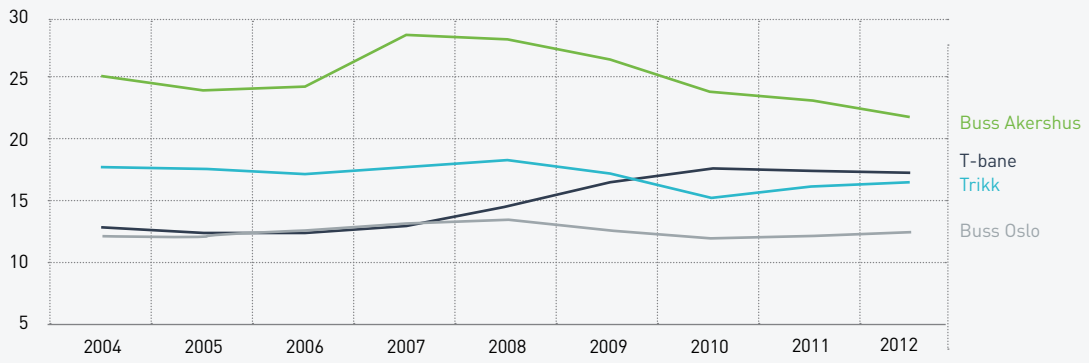
Utvikling i inntekt, tilskudd og kostnad per reise siden 2008. Siden 2008 har inntekten per reise blitt redusert med 14%, mens kostnaden har gått ned med ca 3%. Differansen er dekket av tilskudd som ledd i en bevisst politikk.

Inntekt/reise



Inntekten per reise tilsvarer den gjennomsnittprisen kundene betaler per påstigning. Prisen har vært svakt fallende i Oslo etter at Ruter ble etablert. For regiontrafikken har vi imidlertid gjennom flere i trinn i sum fått en halvering.

Kostnad/reise



Økt trafikk og bedre kapasitetsutnyttelse (belegg) er den viktigste årsaken til redusert kostnad per reise etter at Ruter ble etablert. Kostnadsreduksjon er størst for regionbuss, hvor den fortsatte også i 2012. For T-bane og trikk har utviklingen vært mer stabil de seneste par årene.

grunn av anleggsarbeider. Det har dermed ikke blitt trafikkvekst i 2012.

Produksjonsøkning på 4 % i 2012

Produksjonen i 2012 målt i antall avganger økte med 3,8 % sammenlignet med 2011. Økningen var desidert størst på regionbussene med 4,6 %. Produksjon målt i vognkilometer økte med 4 % i 2012 sammenlignet med 2011.

Trikken skiller seg fra de andre driftsartene ved å oppnå høyere trafikkinntekter per kilometer produsert, samtidig som de også har de høyeste kostnadene. Trikken har høyere belegg og utnytter den tilgjengelige kapasiteten bedre enn de andre driftsartene, dersom en måler inntekten opp mot personkilometer (inntekt fordelt på gjennomsnittlig reisedistanse) og plasskilometer (inntekt fordelt på produksjonsvolum uttrykt ved sum sitte- og ståplasser om bord). Trikkereiser er dessuten i gjennomsnitt kortere enn for de andre driftsartene.

Trikken har til gjengjeld kvalitetskostnader knyttet til så vel vognpark som infrastruktur.

T-banen har de laveste driftskostnadene per plasskilometer. Bildet blir nokså annerledes når kapitalkostnader til infrastruktur inkluderes, men kostnadsstrukturen innebærer at det er økonomisk rasjonelt å utnytte T-banenettet godt når det er etablert. Ny og større vognpark har de senere årene gitt betydelig kapasitetsøkning på T-banen, og det ble tilbudt 54 % flere plasskilometer i 2012 enn i 2007. Kostnadene per plasskilometer er uendret, men utnyttelsen har ennå ikke fulgt opp i samme tempo som kapasitetsøkningen, og dette har gitt 25 % høyere kostnad per passasjerkilometer siden 2007.

Om nøkkeltallene

Nøkkeltallene for 2012 er sammenlignet med nøkkeltall for 2012-2008, samt nøkkeltall som ble utarbeidet samlet for SL og Sporveien for 2007. For 2006 og tidligere vises det til årsrapporter for henholdsvis SL og Sporveien (www.ruter.no/rapporter).

Nøkkeltallene er vist i tabeller på de følgende sidene.

Nøkkeltallene for T-bane og trikk er sammenstilt med data for årene 2004-2012 etter tilsvarende opplegg som tidligere i Sporveiens historie. For buss sammenlignes tallene for 2012 med årene 2007-2011. Busstrafikken er inndelt etter områdene buss totalt, bybuss og regionbuss.

Økonomiske data er inflasjonskorrigert til 2012-nivå. Med unntak for vognleie og trafikkreklame, som er inkludert, reflekterer de økonomiske dataene bare de formelle regnskapene i Ruter, og vil derfor ikke nødvendigvis gjenspeile driftsartenes totale kostnadsbilde. Dette innebærer at store kapitalkostnader for infrastrukturen ikke er inkludert. Særlig for T-banen er dette betydelig.

Lavere billettinntekt per reise som følge av at flere velger periodebilletter og prisreduksjon som ledd i ny pris- og sonestruktur fortsetter i 2012.

4 %

produksjonsøkning.

RUTERS TRAFIKKOMRÅDE	Ruter 2012	Ruter 2011	Ruter 2010	Ruter 2009	Ruter 2008
Operasjonelle nøkkeltall					
Reiser (mill) *	295	285	271	256	244
Personkilometer (mill)	1719	1636	1526	1433	1350
Vognkilometer (mill) **	85.3	82.1	78.3	73.8	73.2
Plasskm (mill)	7336	6981	6486	5948	5854
Avganger i 1000	3741	3605	3527	3440	3473
Beleggsprosent	23%	23%	24%	24%	23%
Økonomiske nøkkeltall					
Trafikkinntekter (mill)	2915	2938	2878	2782	2802
Tilskudd (mill)	2724	2585	2417	2282	1930
Kostnader (mill) ***	5787	5612	5388	5156	4812
Driftsresultat (mill)	-16.5	14.1	0.2	-7.3	-23.6
Resultat etter ekstraordinære poster (mill)	1.4	6.3	3.0	1.0	0.2
Gjeldsgrad	84%	85%	85%	80%	70%
Soliditet (EK-andel)	16%	15%	15%	20%	30%
Likviditetsgrad I	1.26	1.28	1.25	1.23	1.27
Trafikkinntekt/reise (inkl. tog)	9.89	10.29	10.64	10.85	11.49
Kostnader/reise (ekskl. tog)	19.31	19.64	19.57	20.06	19.61

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 mill reiser med Flytoget blir totalen 301 millioner i 2012
**) Vognkilometer/vogntimer er i alle tabellene lik rutekilometer/rutetimer
***) Kostnad inkl. vognleie direkte til OVS (401,6 mill i 2012) og inkl. trafikkreklame direkte til KTP (42,5 mill i 2012)

T-BANE	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004
Operasjonelle nøkkeltall									
Reiser (mill)	82	81	76	74	73	67	65	64	59
Personkm (mill)	492	484	456	446	437	399	387	406	362
Vognkm (mill)	30.2	28.9	25.1	21.9	21.5	20.7	19.8	20.2	18.4
Togkm (mill)	6.1	6.1	5.7	5.7	5.9	5.7	5.5	5.6	4.9
Plasskm (mill)	4022	3842	3341	2871	2769	2610	2436	2502	2282
Beleggsprosent	12%	13%	14%	16%	16%	15%	16%	16%	16%
Avganger (i 1000)	289	287	257	269	263	256	255	254	219
Togtimer (i 1000)	260	246	222	219	234	228	226	229	206
Reisehastighetkm/h	31.2	31.3	32.1	31.2	31.7	31	31	31	31
Trasélengde km	86	80	78	71	76	74	74	83	83
Energiforbruk pr personkm	0,16	0,16	0,16	0,16	0,18	0,20	0,20	0,18	0,19
Økonomiske nøkkeltall									
Trafikkinntekter (mill)	644	625	636	655	631	706	617	640	562
Tilskudd (mill)	679	695	642	506	427	215	246	152	194
Kostnader (mill) *	1361	1345	1301	1184	1084	883	832	819	787
Intern effektivitet:									
Kostnad/avgang	4708	4681	5058	4400	4116	3456	3267	3224	3592
Kostnad/plasskm	0.34	0.35	0.39	0.41	0.39	0.34	0.34	0.33	0.35
Ekstern effektivitet:									
Trafikkinntekt/reise	7.85	7.75	8.38	8.81	8.66	10.62	9.57	10.08	9.47
Trafikkinntekt/personkm	1.31	1.29	1.40	1.47	1.44	1.77	1.59	1.58	1.55
Trafikkinntekt/plasskm	0.16	0.16	0.19	0.23	0.23	0.27	0.25	0.26	0.25
Kostnad/reise	16.58	16.68	17.13	15.93	14.89	13.28	12.90	12.90	13.26
Kostnad/personkm	2.76	2.78	2.86	2.66	2.48	2.21	2.15	2.02	2.17

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 (266,0 mill i 2012) og inkl. trafikkreklame direkte til KTP (37,1 mill i 2012)

TRIKK	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004
Operasjonelle nøkkeltall									
Reiser (mill)	48	48	45	43	40	37	37	33	30
Personkm (mill)	153	153	145	137	127	118	117	107	91
Vognkm (mill)	4.1	4.0	4.0	3.9	4.0	4.0	3.9	3.4	2.9
Plasskm (mill)	593	571	577	568	585	581	560	492	425
Beleggsprosent	26%	27%	25%	24%	22%	20%	21%	22%	21%
Avganger (i 1000)	363	360	366	367	355	388	349	312	282
Vogntimer (i 1000)	304	294	294	285	287	283	274	241	230
Reisehastighetkm/h	19.0	19.0	18.3	17.8	18.0	18.0	17.9	17.9	17.5
Trasélengde km	41	41	41	39	41	42	40	40	40
Energiforbruk pr personkm	0.15	0.14	0.16	0.19	0.22	0.23	0.22	0.23	0.20
Økonomiske nøkkeltall									
Trafikkinntekter (mill)	373	352	362	353	363	378	311	288	267
Tilskudd (mill)	351	369	313	323	338	292	301	261	261
Kostnader (mill) *	729	728	680	682	706	649	595	560	537
Intern effektivitet:									
Kostnad/avgang	2007	2022	1861	1858	1989	1675	1704	1793	1907
Kostnad/plasskm	1.23	1.28	1.18	1.20	1.21	1.12	1.06	1.14	1.26
Ekstern effektivitet:									
Trafikkinntekt/reise	7.80	7.36	8.00	8.25	9.14	10.22	8.51	8.86	8.77
Trafikkinntekt/personkm	2.44	2.30	2.50	2.58	2.86	3.19	2.66	2.68	2.92
Trafikkinntekt/plasskm	0.63	0.62	0.63	0.62	0.62	0.65	0.55	0.59	0.63
Kostnad/reise	15.26	15.20	15.05	15.93	17.78	17.55	16.31	17.22	17.66
Kostnad/personkm	4.77	4.75	4.70	4.98	5.56	5.48	5.10	5.22	5.89

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 (135,6 mill i 2012) og inkl. trafikkreklame direkte til KTP (5,4 mill i 2012)

BUSS totalt	2012	2011	2010	2009	2008
Operasjonelle nøkkeltall					
Reiser (mill)	133	126	119	109	101
Personkm (mill)	1074	999	926	851	786
Vognkm (mill)	51.0	49.2	49.2	48.1	47.7
Plasskm (mill)	2721	2568	2567	2509	2500
Beleggsprosent	39%	39%	36%	34%	31%
Avganger (i 1000)	3089	2958	2904	2804	2855
Busstimer (i 1000)	2189	2137	2134	2085	2049
Energiforbruk pr personkm	0.27	0.30	0.31	0.33	0.35
Utslipp av CO_2 kg/pr personkm	0.06	0.06	0.07	0.08	0.09
Utslipp av NO_X g/pr personkm	0.29	0.46	0.57	0.69	0.88
Utslipp av PM10 g/pr personkm	0.02	0.02	0.02	0.03	0.03
Økonomiske nøkkeltall					
Trafikkinntekter (mill)	1165	1162	1056	1003	1044
Tilskudd (mill)	901	798	787	821	749
Kostnader (mill)	2076	1971	1854	1834	1805
Intern effektivitet:					
Kostnad/avgang	672	666	638	654	632
Kostnad/plasskm	0.76	0.77	0.72	0.73	0.72
Ekstern effektivitet:					
Trafikkinntekt/reise	8.74	9.22	8.86	9.16	10.31
Trafikkinntekt/personkm	1.08	1.16	1.14	1.18	1.33
Trafikkinntekt/plasskm	0.43	0.45	0.41	0.40	0.42
Kostnad/reise	15.58	15.65	15.55	16.75	17.83
Kostnad/personkm	1.93	1.97	2.00	2.16	2.30

Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.

BYBUSS	2012	2011	2010	2009	2008
Operasjonelle nøkkeltall					
Reiser (mill)	86	83	81	74	69
Personkm (mill)	413	399	387	356	330
Vognkm (mill)	21.0	20.5	21.4	20.9	20.5
Plasskm (mill)	1371	1278	1318	1286	1277
Beleggsprosent	30%	31%	29%	28%	26%
Avganger (i 1000)	1716	1754	1785	1722	1703
Busstimer (i 1000)	1254	1251	1283	1246	1223
Reisehastighetkm/h	25.2	25.3	24.6	25.0	25.0
Energiforbruk pr personkm	0.34	0.32	0.35	0.37	0.37
Utslipp av CO_2 kg/pr personkm	0.08	0.07	0.08	0.09	0.09
Utslipp av NO_X g/pr personkm	0.37	0.58	0.76	0.80	0.95
Utslipp av PM10 g/pr personkm	0.02	0.02	0.02	0.02	0.03
Økonomiske nøkkeltall					
Trafikkinntekter (mill)	663	644	579	533	587
Tilskudd (mill)	348	319	335	376	320
Kostnader (mill)	1017	972	921	915	913
Intern effektivitet:					
Kostnad/avgang	593	554	516	531	536
Kostnad/plasskm	0.74	0.76	0.70	0.71	0.72
Ekstern effektivitet:					
Trafikkinntekt/reise	7.71	7.75	7.18	7.18	8.54
Trafikkinntekt/personkm	1.61	1.62	1.49	1.50	1.78
Trafikkinntekt/plasskm	0.48	0.50	0.44	0.41	0.46
Kostnad/reise	11.83	11.69	11.41	12.33	13.30
Kostnad/personkm	2.46	2.44	2.38	2.57	2.77

Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.

REGIONBUSS	2012	2011	2010	2009	2008
Operasjonelle nøkkeltall					
Reiser (mill)	47	43	38	35	33
Personkm (mill)	661	600	539	495	456
Vognkm (mill)	30.0	28.7	27.8	27.2	27.2
Plasskm (mill)	1350	1290	1249	1223	1223
Beleggsprosent	49%	46%	43%	40%	37%
Avganger (i 1000)	1373	1204	1119	1082	1151
Busstimer (i 1000)	936	885	851	838	826
Reisehastighetkm/h	32.1	32.4	32.6	32.4	32.9
Energiforbruk pr personkm	0.23	0.28	0.28	0.30	0.33
Utslipp av CO_2 kg/pr personkm	0.06	0.06	0.07	0.07	0.08
Utslipp av NO_X g/pr personkm	0.24	0.39	0.43	0.61	0.82
Utslipp av PM10 g/pr personkm	0.02	0.02	0.02	0.03	0.04
Økonomiske nøkkeltall					
Trafikkinntekter (mill)	502	517	477	470	457
Tilskudd (mill)	553	478	452	445	429
Kostnader (mill)	1059	999	933	919	892
Intern effektivitet:					
Kostnad/avgang	771	830	833	849	774
Kostnad/plasskm	0.78	0.77	0.75	0.75	0.73
Ekstern effektivitet:					
Trafikkinntekt/reise	10.63	12.07	12.40	13.31	14.04
Trafikkinntekt/personkm	0.76	0.86	0.89	0.95	1.00
Trafikkinntekt/plasskm	0.37	0.40	0.38	0.38	0.37
Kostnad/reise	22.43	23.32	24.25	26.02	27.37
Kostnad/personkm	1.60	1.67	1.73	1.86	1.96

Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.

BÅT totalt	2012	2011	2010	2009	2008
Operasjonelle nøkkeltall					
Reiser (mill)	4.5	4.4	4.2	4.1	4.0
Personkm (mill)	25.2	24	22.9	22.6	21.8
Båtkm (mill)	0.30	0.28	0.29	0.29	0.30
Plasskm (mill)	114	110	112	103	113
Beleggsprosent	22%	22%	20%	22%	19%
Energiforbruk pr personkm	1.13	1.03	1.30	1.14	1.05
Utslipp av CO_2 kg/pr personkm	0.24	0.25	0.31	0.28	0.28
Utslipp av NO_X g/pr personkm	2.11	2.24	2.59	3.53	4.70
Utslipp av PM10 g/pr personkm	0.04	0.04	0.05	0.05	0.05
Økonomiske nøkkeltall					
Trafikkinntekter (mill)	45	52	60	62	57
Tilskudd (mill)	97	78	75	62	53
Kostnader (mill)	141	130	135	124	110
Intern effektivitet:					
Kostnad/plasskm	1.24	1.19	1.20	1.20	0.97
Ekstern effektivitet:					
Trafikkinntekt/reise	10.03	11.83	14.40	15.08	14.19
Trafikkinntekt/personkm	1.78	2.12	2.64	2.75	2.61
Trafikkinntekt/plasskm	0.39	0.47	0.54	0.60	0.50
Kostnad/reise	31.65	29.85	32.23	30.05	27.33
Kostnad/personkm	5.60	5.35	5.90	5.48	5.03

Økonomiske tall er justert etter komsumprisindeksen.

BÅT Akershus	2012	2011	2010	2009	2008
Operasjonelle nøkkeltall					
Reiser (mill)	3.5	3.4	3.2	3.1	3.0
Personkm (mill)	23.3	22.3	20.7	20.5	19.7
Båtkm (mill)	0.21	0.20	0.20	0.20	0.21
Plasskm (mill)	96	93	96	86	95
Beleggsprosent	24%	24%	22%	24%	21%
Avganger (i 1000)	28.4	27.2	27.2	27.4	27.0
Båttimer (i 1000)	10.6	11.6	10.2	14.6	12.9
Energiforbruk pr personkm	1.13	1.02	1.32	1.15	1.05
Utslipp av CO_2 kg/pr personkm	0.24	0.25	0.31	0.29	0.28
Utslipp av NO_X g/pr personkm	1.83	1.97	2.33	3.38	4.67
Utslipp av PM10 g/pr personkm	0.04	0.04	0.05	0.05	0.05
Økonomiske nøkkeltall					
Trafikkinntekter (mill)	38	43	46	48	42
Tilskudd (mill)	79	62	65	53	46
Kostnader (mill)	117	105	111	100	88
Intern effektivitet:					
Kostnad/avgang	4119	3852	4082	3671	3272
Kostnad/plasskm	1.22	1.13	1.16	1.17	0.93
Ekstern effektivitet:					
Trafikkinntekt/reise	10.65	12.78	14.50	15.29	14.07
Trafikkinntekt/personkm	1.62	1.94	2.21	2.33	2.14
Trafikkinntekt/plasskm	0.39	0.47	0.48	0.56	0.44
Kostnad/reise	33.03	30.99	35.10	32.22	29.53
Kostnad/personkm	5.03	4.72	5.34	4.90	4.49

Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.

BÅT Oslo	2012	2011	2010	2009	2008
Operasjonelle nøkkeltall					
Reiser (mill)	0.9	1.0	1.0	1.0	1.0
Personkm (mill)	1.9	2.0	2.2	2.1	2.1
Båtkm (mill)	0.09	0.08	0.08	0.08	0.09
Plasskm (mill)	18	17	17	17	18
Beleggsprosent	11%	12%	13%	12%	12%
Energiforbruk pr personkm	1.15	1.10	1.07	1.05	1.05
Utslipp av CO_2 kg/pr personkm	0.30	0.29	0.28	0.28	0.27
Utslipp av NO_X g/pr personkm	5.41	5.19	5.05	4.96	4.94
Utslipp av PM10 g/pr personkm	0.07	0.06	0.06	0.06	0.06
Økonomiske nøkkeltall					
Trafikkinntekter (mill)	7	8	15	14	15
Tilskudd (mill)	17	17	10	9	6
Kostnader (mill)	24	25	24	23	21
Intern effektivitet:					
Kostnad/plasskm	1.36	1.48	1.46	1.35	1.17
Ekstern effektivitet:					
Trafikkinntekt/reise	7.63	8.51	14.11	14.41	14.52
Trafikkinntekt/personkm	3.63	4.05	6.72	6.86	6.91
Trafikkinntekt/plasskm	0.39	0.49	0.88	0.84	0.81
Kostnad/reise	26.31	25.85	23.53	23.28	20.86
Kostnad/personkm	12.53	12.31	11.20	11.09	9.93

Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.

TOG	Ruter 2012			Ruter 2011			Ruter 2010		
	Totalt	Akershus/ grense-kryssende	Oslo	Totalt	Akershus/ grense-kryssende	Oslo	Totalt	Akershus/ grense-kryssende	Oslo
Reiser med tog (mill) *)	27,2	21,7	5,5	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

*) Når vi i tillegg inkluderer 6 mill. reiser med Flytoget, blir totalen 33,2 mill. i 2012

Design
LOS&CO / losco.no

Papir
Soporset Premium
Innmat 135 g, omslag 250 g

Foto
CatchLight Fotostudio As
Fotograf Birdy – Birgitte Heneide

Illustrasjon
MAD (s. 41)
Placebo Effects (s. 42)

Typesnitt
DIN

Trykk
Ressurs