

Notat

OSLO KOMMUNE		
BYSTYRETS SEKRETERIAT		
22 JAN. 2008 Kl.		
SAKSNR.	200800161-1	
AVD.	SAKSB.	ARKIVR.
	BYS	ARB
		67
KOPI		

TIL: **Eierne av Ruter AS**

Miljø- og samferdselskomiteen i Oslo ved Rune Gerhardsen

Hovedutvalget for Samferdsel og miljø i Akershus Fylkeskommune ved Lars Salvesen

Oslo Kommune ved Byråd Peter N Myhre

Akershus Fylkeskommune ved Fylkesordfører Nils Aage Jegstad

KOPI: Samferdselssjef Ivar Sørli, Oslo Kommune

Fylkesrådmann Harald Horne, Akershus Fylkeskommune

FRA: **Styreleder i Ruter AS, Bernt Stilluf Karlsen**

DATO: 21. januar 2008

Økonomisk styring og rolleavklaringer i kollektivtrafikken i Oslo og Akershus.

Bakgrunn.

Kollektivtrafikken i Oslo og Akershus er viktig for regionen. Den blir imidlertid også viktig i et nasjonalt perspektiv. Dette har sammenheng med at:

- 1) Regionens kollektivtrafikk er av nasjonal betydning i forhold til effektivitet og produktivitet. Kjør på veiene, forsinkelser for passasjerer og ufremkommelighet for varetransporten medfører betydelige samfunnsøkonomiske kostnader. Disse samfunnsmessige kostnadene er på et nivå som ikke burde aksepteres.
- 2) Klimapolitikken vil sette helt andre krav til effektiviteten i kollektivtrafikk enn det vi har sett til nå. I tillegg må også volumet (antall passasjer/km) vokse raskere enn det som ligger i trendmessige fremskrivninger. Dette kan kreve vilje til å gjennomføre tiltak som ligger utenfor det som i dag blir betraktet som mulig/akseptabelt.
- 3) Finansieringen av regionens kollektivtrafikk blir, i det minste formelt, i noe større grad et statelig anliggende i og med den betydelige tilføringen av midler til regionens kollektivtrafikk som vil komme via Oslo Pakke 3 og nye nivåer for belønningsmidler med mer. Det at staten med større tyngde kommer inn som en finansieringskilde vil sette økte krav til økonomisk orden, styring og kontroll. Det vil bare være gjennom å kunne vise til rasjonell og fornuftig pengebruk og praktiske resultater at staten over tid vil tillate en styringsmodell for kollektivtransporten som fullt ut håndteres av Oslo og Akershus.

Oslo og Akershus har som region nå valgt å samordne sine kompetanse- og kunnskapsmiljøer innen kollektivtrafikk i Ruter AS. Det vil være dette selskapet som skal utarbeide de forslag til planer og

tiltak som skal gjøre det mulig å realisere de mål og ambisjoner som det politiske miljø vil sette for kollektivtrafikken i regionen. Deretter vil det være et behov for et konstruktivt samspill mellom det politiske miljø, Ruter og de operative selskapene for å realisere disse målene.

I denne sammenheng skal Ruter styre de økonomiske midler som tilføres kollektivtrafikken og følge opp pengebruken i forhold til de konkrete mål, effektivitet og produktivitet.

Dette notatet tar bare for seg noen av de **styringsutfordringer** jeg i dag ser. Uten at disse løses raskt og konstruktivt vil ikke Ruters organisasjon få tid og krefter til de viktige oppgavene som er knyttet til kunder og marked, samt løsninger og tiltak som skal gjøre regionens kollektivtrafikk til en suksess. På samme måte må de operative selskapene og miljøene (Buss/Trikk/T-Bane/Infrastruktur) få tid og ressurser til å løse sine oppgaver, ikke stadig bli part i uavklarte økonomiske og administrative prosesser.

A) Vesentlige utestående punkter etter prosessen med å etablere Ruter.

Den framtidige finansiering av kollektivtrafikken må få et klart definert startpunkt 1.1. 2008. Det må være full åpenhet om de områder der det foreligger betydelig underfinansiering mm, slik at ikke denne historiske underfinansiering er med å «bruke opp» de framtidige inntekter og tilskudd til kollektivtrafikken. Jeg vil peke på 4 områder som etter min vurdering må håndteres i full åpenhet.

1) Underfinansiering av pensjoner i «Kollektivtransport Produksjon AS» (KTP).

En vurdering som ble gjort i forbindelse med Ruters etablering viste at det kan foreligge en underfinansiering av pensjonsforpliktelsene i KTP på NOK 1.400 mill. I tillegg er det antatt at de årlige behov for innbetalinger til dekning av framtidige pensjoner kan ligge NOK 100-200 mill høyere i årene fremover enn det som har vært tilfelle til nå.

Jeg regner med at de korrekte tallene vil komme frem i forbindelse med utarbeidelsen av årsregnskapet for 2007 for KTP. Hovedutfordringen blir hvordan et slikt underskudd og løpende økt tilskuddsnivå skal dekkes opp.

Dersom pengene skal tas fra dagens tilskudd til kollektivtrafikken eller fra trafikantbetalingen vil det medføre et redusert tilbud til brukerne. Det er samtidig liten grunn til å tro at Staten vil være særlig interessert i at friske penger, som nå kommer i forbindelse med Oslo Pakke 3, skal brukes til denne type formål,

2) Likviditetsunderskudd i KTP.

Tiltak knyttet til infrastrukturen i kollektivtrafikken mm, utbetales som forskudd fra Statens Vegvesen, Samferdselsetaten, Ruter og dermed også indirekte fra Staten via Oslo Pakke 2, belønningsmidler mm.

En rask gjennomgang som ble gjort ved etableringen av Ruter viste at det for 2007 kan ha blitt betalt ut forskudd i størrelsesorden NOK 250 mill. Det er antatt at prosjektene ved årsskifte skulle ha en fremdrift tilsvarende er forbruk på ca NOK 150 mill. Det var ikke mulig å finne at det lå en

«reserve»-likviditet i kollektivsystemet på NOK 100 mill. Dersom det ikke er tilfelle vil det innebære at denne likviditeten er brukt til løpende drift.

Det er meget mulig at det finnes andre måter å dekke opp likviditetsunderskuddet på enn overføringer fra Ruter (f.eks. salg av eiendom som finansieringskilde). Det er imidlertid også mulig at det finnes ytterligere bevilgninger/overskudd i datterselskaper e.l. som er blitt brukt til å dekke opp noe som i realiteten er en underfinansiering av KTP med tilhørende selskaper.

Det er klare indikasjoner på at «kollektivsystemet» som sådan, etter reorganiseringen, er underfinansiert og skulle vært inndeckt ved kapitalinnskudd.

Jeg regner med at de korrekte tallene vil komme frem i forbindelse med utarbeidelsen av årsregnskapet for 2007 for KTP. Hovedutfordringen er igjen hvordan et slikt likviditetsunderskudd/underfinansiering skal dekkes opp.

På tilsvarende måte som for underdekning av pensjoner regner jeg ikke med at Staten ser for seg at Oslo Pakke 3 midler skal brukes for å kompensere for en historisk for tynn kapitalisering av kollektivtrafikken. Dersom Ruter skal dekke opp dette vil det medføre reduserte leveranser av kollektivtjenester til publikum.

3) Prosjekt bevilgninger, prosjektstyring og usikker prosjekt oppfølging.

Gjennomgangen av tilskudd og bruk av prosjektmidler syntes å indikere at prosjekter som det var blitt bevilget penger til ikke bare var kommet kortere (enn det pengebruken skulle tilsi), men at det også finnes prosjekter som på langt nær er gjennomført i samsvar med det pengene faktisk var bevilget til.

Det blir også på prosjektområdet viktig å etablere et referansepunkt pr. 1.1 2008, hvor alle bevilgninger gjennomgås, samme med pengebruk i forhold til forskudd og faktisk prosjektutførelse i forhold til opprinnelige forutsetninger for bevilgningene.

4) Økonomiske tap på nytt billett og betalingssystem.

Det ble besluttet at det nye billett og betalingssystemet (NBB) ikke skulle overføres til Ruter pr. 1.1.2008. Dette medfører imidlertid ikke at en kan unngå å ta stilling til verdien av systemet slik det i dag foreligger i forhold til de kostnader som er påløpt.

Pr. 31.12. 2006 var det aktivert NOK 184 mill knyttet til NBB. Det var forventet at samlede kostnader ved årsskiftet 2007/2008 ville utgjøre ca NOK 270-280 mill. Ved forrige årsskifte var NOK 154 mill av kostnadene finansiert ved opptak av lån. Det er vanskelig å se at det finnes økonomiske «reserver» eller avsetninger i kollektivsystemet som kan bidra til at disse lånene erstattes med tilskudd.

Dersom kostnadene for NBB skal dekkes inn ved årlige tilskudd, burde disse kostnadene motsvares av økte inntekter eller tilsvarende reduserte kostnader andre steder i systemet. Det er i dag vanskelig å se at NBB vil medføre økte inntekter eller reduserte kostnader i et slikt omfang at en verdi på NOK 275 mill kan forsvares. Dette kan medføre at det allerede ved årsskiftet 2007/2008 bør foretas vesentlige nedskrivninger av verdiene. Slike nedskrivninger vil ytterligere synliggjøre underfinansieringen av KTP.

De ovennevnte punkter må håndteres på en ryddig måte og i god tid før Ruter blir tilført midler fra Oslo Pakke 3 til løpende driftsoppgaver. Uten et etterprøvbart startpunkt for de pengene som i praksis Stortinget og Riksrevisjonen skal følge opp, vil en risikere kritikk fordi penger som skulle gå til å styrke kollektivtrafikken i realiteten er blitt brukt til å rydde opp i økonomiske forhold som kan henføres til årene før 2008.

Oppsummering av punkt A:

- 1. Det må etableres en oversikt over hvilke pensjonsforpliktelser som er knyttet til alle som har arbeidet eller arbeider med kollektivtrafikk i Oslo, inkl. de forventede framtidige årlige utbetalinger. Deretter må det lages en plan for hvordan forpliktelsene skal finansieres.*
- 2. Det må klarlegges om det er en foreliggende underfinansiering av KTP. Dersom dette er tilfelle må KTP's balanse (inkl. balansen til datterselskapene Trikk og T-Bane) "nullstilles" slik at denne underfinansieringen ikke fortsetter å påvirke de løpende driftsbudsjettene på en uoversiktlig måte.*
- 3. Alle investeringsprosjekter som har mottatt støtte/forskuddsbetalinger må revideres for å sikre at mottatt støtte, minus utført arbeid, tilsvarer den likviditet som gjenstår ubrukt for prosjektene, samt at prosjektansvarlige kan gå god for det arbeidet som faktisk er utført.*
- 4. NBB må gjennomgås i detalj, både for å skaffe oversikt over prosjektets status og fremtid, som grunnlag for evt. nedskrivninger av verdien.*

B) U hensiktsmessige måter å samarbeide på

Ruter er nå operativt som felles administrasjonsselskapet for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus med ambisjoner om å bidra til resultater i form av et i bedre trafikktilbud, flere kollektivtrafikanter, høyere kollektivandeler, bedre miljø og mer effektiv trafikkavvikling.

En vesentlig forutsetning for suksess i samsvar med Oslo kommunes og Akershus fylkeskommunes forventninger om bedre samordning er at Ruter og de øvrige partene i kollektivtrafikken driver et konstruktivt samspill mot felles mål. Jeg er langt fra sikker på at dette er tilfelle i dag.

Samspillet med de statlige virksomhetene Statens Vegvesen/NSB oppfatter jeg som rimelig bra. Forholdet til de konkurranseutsatte operatørene (Buss-selskapene) reguleres gjennom kontrakter etter anbud, med de ryddige spillereglene det medfører og med få konflikter så langt jeg er kjent med.

Forholdet til operatørene på T-bane og Trikk, som sitter i monopolstillinger, er rimeligvis mer utfordrende, men likevel slik at utfordringene mer inspirerer til økt kreativitet og i sum bedre løsninger. Gitt at årets kontraktsforhandlinger medfører en helt nødvendig økonomisk transparens, ligger det til rette for en rimelig effektivitetsutvikling også der konkurranse mangler.

Hovedproblemet ligger i forholdet mellom Ruter og KTP og mellom de operative selskapene (buss/trikk/t-bane) og KTP, hvor uenigheten om og forståelsen av roller er av en karakter som ikke er konstruktiv.

Jeg skal i dette notatet bare holde meg til forholdet mellom Ruter og KTP, hvor hovedutfordringen er at KTP mener å ha oppgaver som langt på vei er sammenfallende med Ruters. Dette medfører at kollektivtrafikken i regionen organiseres på en måte som sløser med økonomiske og menneskelige ressurser og er forvirrende og posisjonssvekkende.

Nedenfor har jeg tatt opp noen av erfaringene fra den senere tid.

a) Manglende avklaringsrunder mellom MOS, KTP og Sporveien/Ruter

Vinteren/våren 2007 var det møter og notatutveksling mellom byrådsavdelingen for miljø og samferdsel (MOS), KTP og Sporveien (nå Ruter) om rolleforståelse, spesielt knyttet til investeringsprosjekter. KTP ville gjerne ha en selvstendig rolle i planlegging og finansiering av infrastrukturprosjekter, med tilhørende direkte kontakt med finansieringskilder og politiske organer mv. Sporveien/Ruter påpekte den direkte sammenhengen mellom kundegrunnlag, inntekter, driftsopplegg og infrastruktur, som tilsier at infrastruktur må planlegges og finansieres i direkte sammenheng med driftsforutsetningene.

Finansieringsmodellen som er trukket opp for Sporveien (nå Ruter) er at alle pengestrømmene skal gå gjennom administrasjonsselskapet. Dette innebærer igjen at de politiske budsjettprioriteringene skjer gjennom behandlingen av administrasjonsselskapets (nå Ruters) budsjett og planer (jfr. K-2008 og de krav som nå stilles i aksjonæravtalen mellom Oslo og Akershus).

Ruter oppfatter det i dag slik at disse prinsipielle føringene skal legges til grunn for arbeidet i det felles regionale administrasjonsselskapet, også nå som det geografiske området er utvidet.

Arbeidet som ble gjort i forbindelse med utarbeidelsen av K-2008 viser at det er mulig å lage prosesser for å komme frem til prioritering av investeringer mm, som alle involverte parter er med på. Målsettingen med arbeidet var nettopp å komme frem til prioriteringer. Dersom det i etterkant skal legges opp til at «alle» kan fremme sine forslag vil prosesser som skal bidra til at ulike syn avveies mot hverandre ikke få tilstrekkelig autoritet og dermed heller ikke tilstrekkelig oppmerksomhet.

b) Doble prioriteringer i handlingsprogrammer for infrastruktur

Fra høsten 2007 har KTP deltatt i koordineringsgruppen for Oslo Pakke 2, ved siden av blant andre Sporveien og SL, nå Ruter.

Dobbelt- og parallellarbeidet ble tydelig illustrert ved behandlingen av en i utgangspunktet nokså uformell høring om bruttoliste som grunnlag for videre arbeid med forslag til handlingsprogram i Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2010-13. (Dette administrative arbeidet vil lede frem til forslag som senere legges frem til politisk uttalelse i blant annet Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.)

Sporveien/Ruter har lagt mye arbeid i å få etablert samarbeidsfora innen kollektivtrafikken i regionen, blant annet for å få drøfting av og om mulig felles holdninger til strategispørsmål og investeringsprioriteringer. Gjennom samarbeidet med KTP-konsernet og operatøren Norgesbuss i

strategi- og investeringsforum inviterte Sporveien/Ruter i november 2007 til et bredt samarbeid om NTP-prosessen.

KTP hevdet å ha en rolle som tilsa at man sendte en egen uttalelse om NTP-prioriteringene, uavhengig av om man kom frem til enighet om et felles standpunkt. Den vesentligste kommentaren fra KTP i denne NTP runden var man var prinsipielt uenig i en modell hvor driftsmidlene i Oslo Pakke 3 skulle gå direkte til Ruter. Dette er som kjent en modell som Oslo bystyre og Akershus fylkesting nylig har vedtatt å anbefale. I følge KTP burde midlene gå direkte til KTP som infrastruktureier.

Resultatet ble at det ble sendt to uttalelser (en fra Ruter og en fra KTP), begge på vegne av Oslo kommune. Uten at jeg kjenner KTPs endelige brev synes det som om Ruter og KTP sender ulike signaler til Statens vegvesen på enkelte punkter i handlingsprogrammet.

Resultatet av denne måten å arbeide på blir en suboptimalisering, det blir lettere for Statens vegvesen å gå videre på eget grunnlag og ut fra egne prioriteringer og det er en helt umulig arbeidsform når nå også Akershus sine interesser skal omfattes av de samlede prioriteringer.

c) Infrastrukturfinansiering

For å sikre sammenheng med og oppfølging av de prioriteringene som det tilligger Sporveien/Ruter var det lagt opp til at også pengestrømmer til eksternt finansierte investeringer skulle gå gjennom Sporveien/Ruter og videre til KTP-konsernet. Dette er i praksis den eneste måten som sikrer kontroll, og som gjør det mulig for Sporveien/Ruter å foreta ønsket rapportering mv. De midlene det gjelder, er i dag særlig tilskudd til kollektivtrafikkinvesteringer fra Statens vegvesen som ledd i Oslo Pakke 2 og midler fra Samferdselsdepartementets belønningsordning.

MOS samtykket våren 2007 i at KTP kunne fakturerer Statens vegvesen direkte. Sporveien ble ikke konsultert. Samtidig fortsetter Statens vegvesen å be om at Sporveien/Ruter rapporterer status mv, samordnet med konkrete søknader om nye prosjekter, basert på endelig vedtatt riksveibudsjett, som Oslo kommune og Akershus fylkeskommune tidligere har uttalt seg til.

Spesielt fordi bistand til samordning og prioritering er en sentral oppgave for Ruter, er det uheldig at grunnlaget for å gjøre en god jobb på dette området svekkes, uten at en synes å oppnå andre fordeler.

Denne situasjonen må sees i sammenheng med punktet ovenfor (A-2) om underfinansiering av KTP og mulig bruk av investeringsmidler til løpende driftsoppgaver.

Med det ekstremt stramme entreprenørmarkedet i 2007 har det til dels vært helt nødvendig å utsette gjennomføringen av enkelte prosjekter. I sum har dette medført en betydelig likviditetstilførsel til KTP. Samtidig oppstår en slags gjeld i KTP, ved at man skylder eksterne finansieringskilder gjennomføring av tiltak som en allerede har fått betaling for. Det er bare pengegjennomstøpping via Ruter og full økonomisk transparans mellom alle parter som på dette område kan motvirke at partene kommer inn i situasjoner som er uønsket. Pengestrømsmodellen som MOS har godkjent er i denne sammenheng ikke hensiktsmessig.

Ruter oppfatter at morselskapet i KTP arbeider systematisk for å skille planlegging og finansiering av infrastruktur ut fra Ruters ansvarsområde. Det vil svekke den tilsiktede målrettede samordningen av kollektivtrafikken i regionen. I konsernsjefens forslag til konsernstyringsdokument fra desember 2007 sies det direkte at når det blir et felles administrasjonsselskap for Oslo og Akershus, fremstår det som

hensiktsmessig, blant annet på bakgrunn av at Akershus har et svært begrenset omfang av denne type forpliktelser knyttet til kollektivtrafikken, at midler til verdibevarende vedlikehold og reinvestering fremkommer ved at Oslo kommune kjøper tjenestene direkte fra KTP, og ikke gjennom Ruter.

Det skal i denne sammenheng bemerkes at også Akershus fylkeskommune snart vil sitte med et betydelig ansvar for baneinfrastruktur, først på Kolsåsbanen, og senere etter alt å dømme på Fornebubanen og baneforlengelse til Ahus. At en oppgave skulle trekkes ut av Ruter omtrent samtidig med at den virkelig blir av regional karakter, virker ikke godt begrunnet.

d) Konsernstyring i KTP

Som nevnt er den avtalefestede samarbeidsmodellen mellom KTP-konsernet og Ruter basert på kontakter med operatørene, blant annet ut fra deres sikkerhetsansvar og direkte markedskontakt. KTP synes nå å legge opp til en vesentlig strammere konsernstyring, slik at viktige kontakter mellom Ruter og monopoloperatørene skal koordineres gjennom konsernsjefen. Tilsvarende skal gjelde for andre eksterne kontakter.

En omlegging i retning av en vesentlig mer sentralisert konsernstyringsmodell nå er åpenbart i direkte strid med bystyrets verbalvedtak ved budsjettbehandlingen for 2008. Her bes det om et skille mellom KTP som infrastruktur- og verkstedeier og et nytt holdingselskap som ny eier for operatørselskapene for T-bane, trikk og buss. Dette er for øvrig i samsvar med modellen i byrådssak 132/05, som lå til grunn for utskillelsen av administrasjonsselskapsfunksjonene fra det tidligere integrerte selskapet.

Det legges til grunn at Akershus har gått inn i Ruter på basis av de dokumenter som finnes knyttet til etableringen av administrasjonsselskapet Oslo Sporveier. Dersom Oslo kommune som eier av KTP, direkte eller indirekte, skulle «reetablere» det gamle Oslo Sporveier, som en form for «særskilt kompetanseorgan» eksklusivt for Oslo, kan mye av grunnlaget for den positive holdning i Akershus og hos Staten knyttet til Ruter, falle bort.

e) Eksempler på enkeltsaker

Det kan være nyttig å nevne enkelte hverdagsseksempler på uheldige utslag av feil rolleoppfatning eller uklar rolledeling. Listen kunne forlenges. Det er åpenbart at den arbeidsmåte som jeg har valgt å illustrere nedenfor gir samordningsutfordringer og kommunikasjonsvansker med kunder, publikum og eiere - og ikke så mye og så bra kollektivtrafikk for pengene som en kunne fått ved ryddigere modeller og opptreden.

e-1) Innfartsparkering

Det er nylig blitt kjent gjennom media at KTP har valgt å avgiftsbelegge parkeringsplasser ved T-banestasjoner på sin eiendom. Det er ingen rabatter eller andre fordeler for kollektivtrafikanter. Den spesielt omstridte avgiften på Skøyenåsen ble etter få dager avviklet.

Slik Ruter oppfatter det, har KTP valgt å gjøre dette som eiendomsbesitter, stikk i strid med det som samfunnsøkonomisk er fornuftig sett fra kollektivtrafikkens side.

Ruter er ikke forespurt om avgiftsbeleggingen. Strategi og operativt opplegg for innfartsparkering tilligger åpenbart Ruter for kollektivtrafikkens del, og det arbeides nå med en omfattende utredning til utfylling av de prinsippene som er trukket opp i K2008. Arbeidet skjer i samarbeid med blant andre Trafikketaten i Oslo. Det vises også til utredningsoppdrag fra bystyret, formidlet til Ruter fra MOS.

Ruters foreløpige vurdering er at innfartsparkering skal være tilnærmet gratis og i alle fall tilrettelegges slik, selv i de sentrale områder, slik at en avgift kobles til kollektivtrafikkens kort og billetter på en måte som i sum gir et konkurransedyktig tilbud.

Når det gjelder inntektene fra parkering på KTPs grunn, bør disse i samsvar med normale finansieringsprinsipper, men på en transparent måte, inngå i det samlede finansieringsgrunnlaget for kollektivtrafikken i Oslo.

e-2) Kolsåsbanen

Ruter deltar i samarbeidet om planleggingen og prosjekteringen av oppgraderingen av Kolsåsbanen i Akershus/Bærum i regi av Akershus fylkeskommune, men får ikke delta eller innsyn i tilsvarende prosess i Oslo i regi av KTP. Eksempelvis er reguleringsforslag for ny Bjørnsletta stasjon sendt plan- og bygningsetaten uten forhåndsdrøfting med Sporveien/Ruter. Fullt innsyn har først vært mulig ved offentlig ettersyn, dvs. gjennom PBE.

Når Ruter nå sannsynligvis vil ha innvendinger mot planforslaget, illustreres det uheldige i en prosess som ikke nødvendigvis er helt lukket, men som i hvert fall utelukker Ruter.

Ruter har en rolle med hensyn til finansiering gjennom statlige og kommunale budsjettforslag mv, inkludert finansiering av overskridelser av rammene. Manglende medvirkning og innsyn gjør det imidlertid praktisk umulig å innta en proaktiv holdning når kostnadsrammene viser seg å være trange.

e-3) Majorstuen stasjon / knutepunkt

På oppdrag fra byutviklingsbyråden gjennom PBE utreder Ruter mulig ny underjordisk Majorstuen stasjon. Hensikten er blant annet å knytte stasjonen bedre til viktige målpunkter, inkludert handlestrøket i Bogstadveien, og gi raskere og sikrere omstigning mellom T-bane, trikk og buss på oslofolks nest viktigste knutepunkt.

Som ledd i forberedelsen av arbeidet ba Sporveien (også skriftlig) KTP om å få tilsendt det reguleringsforslaget for Majorstuen stasjon og majorstutomten som var innsendt til PBE. Forespørselen ble avslått. Konklusjonen ble, etter en lang og kostbar utsettelse, at materialet ble mottatt (gratis) fra PBE.

KTP deltar i Ruters arbeid med utredningen. Ruter er, til tross for forespørsler og løfter, ennå ikke invitert til å delta i KTPs arbeid med videreutvikling av KTPs alternativ for utvikling av Majorstuen stasjon og stasjonsområde. Det er for øvrig betegnende for situasjonen at arbeidet må drives i to parallelle prosesser.

e-4) Planinitiativ

Sporveien og nå Ruter deltar i en prosess for planinitiativ i regi av PBE. Ordningen innebærer at i plansammenheng sentrale offentlige virksomheter tidlig varsles om planinitiativ, slik at tiltakshavere raskt kan få kunnskap om mulige utfordringer, samtidig som PBE kan få hjelp til å få oversikt over sakens kompleksitet og legge løpet deretter.

KTP mener at man som grunneier må inn blant de offentlige virksomhetene som er inkludert i varslingen om planinitiativ. Grunneierargumentet er en misforståelse med hensyn til grunnlaget for denne prosessen. Kontakter med PBE har gjennom en serie misforståelser medført at man byttet ut Sporveien/Ruter med KTP blant dem som ble varslet om planinitiativ. Dessverre tok det lang tid før feilen ble oppdaget og rettet. I mellomtiden ble Sporveien ikke varslet om plansaker som kan ha hatt betydning for kollektivtrafikken.

For ordens skyld nevnes at Ruter systematisk varsler/konsulterer KTP når KTPs eiendom er berørt av reguleringssaker Ruter får kunnskap om.

e-5) Lørensvingen

Sporveien tok i 2007 opp arbeidet med planlegging av Lørensvingen, et nøkkelprosjekt i videreutviklingen av T-banenettet, som også er inkludert i Oslo Pakke 3. Da de innledende forberedelsene var foretatt og invitasjon til et første samarbeidsmøte gikk ut, viste det seg at KTP (som selvsagt var invitert) allerede hadde gjennomført et forprosjekt i samarbeid de fleste relevante parter, unntatt Sporveien/Ruter.

Oppsummering av punkt B:

- 1. Det er ikke konstruktivt med flere virksomheter med sterkt overlappende (oppfatning av) roller. Resultatet blir lett at målet kommer ut av fokus. Det blir uklare ansvarsforhold og verken effektiv planlegging og styring eller effektiv produksjon.*
- 2. Dublering av funksjoner gir helt unødvendig økning av administrative kostnader.*
- 3. Sentralisert styring i KTP-konsernet, hvor operatørenes virksomhet koordineres sterkt av morselskapet, er i strid med bystyrevedtak om videre utvikling av organisasjonsmodellen.*
- 4. Den tilsiktede regionale samordning av kollektivtrafikken svekkes betydelig dersom det tillates en utvikling hvor infrastruktur gradvis trekkes ut og underlegges en separat styringsmodell.*
- 5. Ruter skal være kompetanseorgan i kollektivtrafikk for og med tillit hos begge eierne. Dersom slik tillit ikke foreligger svekkes grunnlaget for et slikt regionalt selskap.*

c) Kommentarer til Notat fra KTP: ”Retningslinjer og prinsipper for samhandling og styring”

Notatet er slik jeg forstår det, presentert til styre og ledelse i KTP konsernet, inkl styre og ledelse i datterselskaper (Buss/Trikk/T-Bane) og ledelsen i virksomhetsområdene (på et seminar med Kielfergen).

Dersom Oslo kommune velger å videreføre de tankene som ligger i notatet faller i stor grad behovet for administrasjonsselskapet (Ruter) bort da det ikke vil ha noen operativ funksjon og bare tilføre mer-administrasjon og dublering av funksjoner til frustrasjon både for de operative selskapene og de ansatte i Ruter.

Generell vurdering av notatet

Notatet legger opp til at KTP konsernet skal samles/konsolideres og at de ulike selskapene ikke får anledning til å etablere egne eksterne grensesnitt. Dermed avskjæres en av de viktigste kontaktlinjene i utviklingen av kollektivtrafikken, nemlig den mellom planleggingsorganet (Ruter) og den operative virksomheten (Trikk/T-Bane/Buss).

KTP ønsker å befestе sin rolle som "Kompetanseorgan innen produksjon av kollektivtrafikkjenester" Denne kompetansen er ikke definert og grensene mot administrasjonsselskapets kompetanse synes å være flyttet. Denne kompetansen skal etter min vurdering være hos operatørene knyttet til deres driftsart og deretter hos Ruter. KTP vil ha direkte kompetanse knyttet til bestemte infrastrukturoppgaver.

En samlet oversikt over pengestrømmer til kollektivtrafikken i Oslo/Akershusregionen og en reduksjon av antall finansieringskilder til de ulike aktørene fremstår som det største forbedringspotensialet når det gjelder økonomisk styring. Av notatet fremgår det at det i realiteten legges opp til en splitting av pengestrømmene igjen.

Det legges videre opp til at KTP skal være direkte part i kontraktsforhandlingene med Ruter. Da vil mulighetene for å bruke konkurransemotivasjon mellom driftsartene så godt som forsvinne da Ruter vil møte en samlet koordinert motpart.

Fremfor å bruke ansvaret for infrastrukturen som argument for kontraktskoordinering i KTP er det etter min vurdering tvert i mot hensiktsmessig at operatørene har et større ansvar for infrastrukturen. Det er de som er ansvarlig for leveransen og sikkerheten. At eierskapsrollen over infrastruktur settes over dette kan ikke være annet en misforståelse av oppgaven. Oslo kommune hovedoppgave er ikke å eie infrastruktur, men å sørge for at innbyggere har et godt kollektivtrafikktilbud

Notatet legger videre opp til at kundene skal ha et distansert forhold til bestillerselskapet (punkt 8.2 side 18). Det må være helt uhensiktsmessig. Kundene ønsker seg et kontaktpunkt for forhold som gjelder det helhetlige tilbudet. Dette kan ikke KTP levere. Det er i dag Ruter som delvis selv og gjennom trafikkanten står for dette. Det er av avgjørende betydning at Ruter beholder et nært forhold til markedet om vi skal være i stand til å utvikle et konkurransedyktig tilbud. Å gi KTP denne rollen umuliggjør regionaliseringen og vanskeliggjør inntreden for nye aktører.

Ovennevnte står ikke i motstrid til at operatørene har og utvikler kundeorientering. Dette ivaretas allerede og vil kunne utvikles ytterligere i kjøreavtalene.

Nedenfor følger et fåtall spesielle punkter i notatet som jeg vil kommentere:

1) Økt byråkrati med ny konsernledelse i KTP

Hele den nye lederstrukturen i KTP er en stor oppbygging av en byråkratisk konsernstruktur, etter min vurdering til fortregning for gode ledelsesmiljøer i de operative selskapene, eller som frustrerende dublering av disse miljøene.

Ledelsesmodellen må ha til hensikt å skape et konsolideringsnivå som jeg ikke kan se er etterspurt i noe offisielt dokument eller av andre. Min opplevelse er snarere tvert i mot. Oppbyggingen av Ruter har som forutsetning en slank organisasjon på "toppen" hvor synergieffekter mellom SL og OS skal hentes ut knyttet til de administrative funksjoner som utføres i dag.

På den annen side bør personalfunksjonen bidra til å sikre et ”felles arbeidsmarked” i kollektivtrafikken og et strukturert og fornuftig forhold til fagforeningene.

2) Doble strategiske planprosesser

Det synes som om KTP legger opp til å utarbeide egne strategiske planer. Etter min mening bør dette behovet kunne dekkes av en utvidelse av K-2008 på investerings- og vedlikeholdssiden. Vi brukte mye tid på materialet vi fikk i den forrige prosessen og forbedringer her kan en samarbeide om. Dersom KTP's initiativ gjennomføres kan dette i verste fall bli en konkurrerende plan også i det offentlige rom. Arbeidet burde heller settes inn på å samarbeide om (som sist) å utvikle et felles dokument.

3) Forholdet til eier

Dersom KTP etableres som en organisasjon med bred kontaktflatet til eiere og politikere, med egne planer og ambisjoner, betyr dette at Oslo kommune har etablert to organ med nesten samme oppgaver. Det vil være svært vanskelig å skille oppgaver og ansvar i praksis med den modellen som KTP legger opp til. Polarisering og interessemotsetninger blir aksentuert. I det hele tatt vil hverdagen fortsette som før der Oslo har valgt en organiseringsform som medfører at ledelsen benytter 80 % av energien på diverse interne forhold, grenseoppganger og maktkamper og langt mindre tid og engasjement enn mulig på å gi borgerne et kollektivnettverk i verdensklasse.

KTP ber sin eier om å uttrykke noe jeg mener er direkte mistillit til sitt eget administrasjonsselskap gjennom å opprette en ny rolle som ivaretar de samme oppgavene i konkurranse med Ruter. At KTP også uttrykker misstillit til Ruters andre eier fordi de ikke har samme kompetanse er skuffende da jeg ikke er i tvil om at eierne vil sørge for at selskapet samlet sett har den kompetanse som skal til for å løse oppgaven. Om dette er Oslos holdning har Akershus grunn til å føle seg ført bak lyset og er i samme selskap som de knapt hundre ansatte og tillitsvalgte som det siste året har jobbet hardt for å materialisere det selskap som begge fylkeskommuner så godt som enstemmig har besluttet opprettet.

Oppsummering av punkt C:

- 1. Dersom de tanker som ligger i styringsnotatet fra KTP gjennomføres av Oslo kommune bør en på nytt vurdere hensiktsmessigheten av Ruter.*

Ruter As

Oslo kommune, Byråd for miljø og samferdsel
Akershus fylkeskommune ved konst. ass. fylkesdirektør Thomas Tvedt
AS Oslo Sporveier

Deres ref:
Vår ref: U/10/05052/leh
Dato: 14.01.2008

Innkalling til ekstraordinær generalforsamling i Ruter As

Det innkalles til ekstraordinær generalforsamling i Ruter As.

Mandag 21. januar 2008 kl 12.00

I Oslo Rådhus, møterom D, 2. etasje, vestre tårn.

Dagsorden:

1. Åpning av møtet.
2. Valg av møteleder og protokollunderskrivere.
3. Godkjenning av innkalling og agenda.
4. Vedtektsendringer.
5. Valg av styre.

Med vennlig hilsen
Ruter As

Bernt Stilluf Karlsen
Styreleder

Vedlegg: Utkast til nye vedtekter

Kopi: Styret og administrasjon i Ruter, revisor

Ruter As

Dronningensgt 40
Postboks 1030 Sentrum
0104 Oslo

Telefon: 400 06 700
Faks: 400 06 701

Bankgiro:
6005.06.39560
Foretaksregisteret:
No. 991 609 407

VEDTEKTER

FOR

Ruter AS

vedtatt av selskapets generalforsamling 21. januar 2008

- § 1** Selskapets foretaksnavn er Ruter AS.
- § 2** Selskapets forretningskontor er i Oslo kommune.
- § 3** 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.

Selskapet har ikke til formål å skaffe Partene økonomisk vinning, men skal bidra til at Oslo kommune og Akershus fylkeskommune når sine mål for samferdselspolitikken. Selskapet deler ikke ut utbytte. Ved et eventuelt opphør av selskapet skal nettoformuen tilfalle Oslo kommune og Akershus fylkeskommune som øremerkede midler, dvs. at midlene bare kan benyttes til formål som tilsvarer eller er beslektet med det som er angitt i disse vedtektene.

- § 1** Aksjekapitalen er kr 120.000, fordelt på 1.200 aksjer, hver pålydende kr 100.
- § 5** Selskapets styre består av fem til ni styremedlemmer etter generalforsamlingens nærmere beslutning. Generalforsamlingen utpeker styrets leder.

Selskapets firma tegnes av styrets leder alene eller av to styremedlemmer i fellesskap. Styret kan gi styremedlem, administrerende direktør eller bestemt betegnede ansatt rett til å tegne selskapets firma. Styret kan meddele prokura

- § 6** Generalforsamlingen innkalles av styret. Den ordinære generalforsamling skal behandle:
- 1 Godkjenning av årsregnskapet og årsberetningen.
 - 2 Valg av styre og styrets leder.
 - 3 Andre saker som etter loven eller vedtektene hører under generalforsamlingen.
- § 7** Enhver beslutning av generalforsamlingen krever tilslutning fra minst to tredeler så vel av de avgitte stemmer som av den aksjekapital som er representert på generalforsamlingen.
- § 8** 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.
- § 9** For øvrig henvises til den til enhver tid gjeldende aksjelovgivning.