



Foto: Ruter As / Nucleus AS, Daniel Jacobsen

## Styrets årsberetning

### Den negative utviklingen har snudd

#### Kollektivtrafikken sto foran et år med stort omstillingsbehov

Etter en siste runde med restriksjoner og nedstengning, kunne Ruter i februar endelig åpne opp dørene for alle som ville reise kollektivt igjen. 80 % av de som reiste med Ruter i 2019 kom tilbake. Gjennom 2022 klarte selskapet å snu den negative utviklingen og i løpet av året opplevde Ruter flere løft i passasjertallene, før de stabiliserte seg på rundt 93 % av 2019-nivå. Dette nivået

har befestet seg som den «nye normalen». Nivået er 10-15 % foran andre nordiske byer som Helsingfors og Stockholm, og er et godt utgangspunkt for å lykkes videre med realiseringen av Viken og Oslos samferdselspolitiske mål.

Grønne mobilitetsformer har styrket seg i 2022. Bilens andeler økte mye under pandemien, men noe av denne veksten gikk tilbake i året som gikk. Ved utgangen av 2022 var Ruters markedsandel 24,1 %. Dette er et stort løft fra nivået i 2020 på 19 % og i 2021 på 17 %.

Samarbeid har sikret at Ruter gjennom 2022 har klart å omstille selskapet i takt med nye utfordringer og muligheter. Styret gir stor honnør til alle som jobber utrettelig for at kollektivtransporten skal lykkes med sitt samfunnsoppdrag.

### **Sammen med eierne sikret selskapet rammebetingelser og måloppnåelse i en omstillingsfase**

Ruters oppgave er å bidra til at Oslo kommune og Viken fylkeskommune når sine mål for samferdselspolitikken, og å utvikle en attraktiv og bærekraftig byregion som tilbyr kollektivtrafikk for alle. 2022 har vært året hvor en har kombinert beredskap og samfunnssikkerhet med tilpassing av rutetilbud og utviklingsløp. Operatørene har gjort sitt ytterste for å levere et trygt og forutsigbart kollektivtilbud gjennom en tid med mye usikkerhet.

I løpet av 2022 tok Ruter konsekvensene av redusert etterspørsel, og gjorde justeringer i frekvens og ruter på enkelte linjer. Justeringene bidro til innsparing av 60 mill. kroner i årlige driftsutgifter, og tiltakene ble valgt på bakgrunn av en grundig vurdering av konsekvenser for kundene.

Et år preget av nedstengning og tilpasning til ny normal, har gitt et stort bortfall i billettinntekter. Staten har trådt inn som kjøper av transport, og har sammen med Oslo kommune og Viken fylkeskommune garantert for driften av selskapet. Dette har vært avgjørende for at Ruter har kunnet opprettholde tilbudet og klart å vinne tilbake kunder og rekruttert nye. Styret opplever at høy tillit og vilje til finansiering bekrefter felles ambisjoner og mål, og takker eierne som med tydelighet har fremført budskapet om behov for finansiering til staten, og stått sammen med Ruter i en krevende tid.

### **Kundene vendte tilbake med nye behov og økte forventninger**

I løpet av 2022 gjenoppstod mange av reisevanene i samfunnet før pandemien, men ikke i samme omfang. Muligheten til å arbeide hjemmefra har gitt mange en mer fleksibel arbeidshverdag. I byene der hjemmekontorandelen er høy, er tilbakekomsten til kollektivtrafikken lavere. Slik er det også i Ruters region. Det er

ikke et mål i seg selv at befolkningen skal reise mest mulig. For samfunnet er det bra om den totale reiseaktiviteten reduseres. Det er nå passende å snakke om en ny normal – trafikktallene har stabilisert seg og befolkningen har innarbeidet nye vaner.

Under pandemien økte bilens andeler mye, med et rekordhøyt nybilsalg i 2021. Selv om noe av denne veksten gikk tilbake i 2022, står fortsatt bilen sterkere som mobilitetsform i 2022 enn den var før pandemien. Veien tilbake til kollektivtransport vil være lang for mange. Det offentlige mobilitetstilbudet kan foreløpig ikke tilby tilsvarende følelse av bevegelsesfrihet som en opplever med bil, og for enkelte vil elbil ofte være det billigste alternativet. Samtidig kan det på sikt fort bli den dyreste og dårligste løsningen for samfunnet om bilbruken fortsetter. Resultatet er at mobiliteten i byområdene begrenses kraftig av dårlig framkommelighet i rushtiden og at knappe arealressurser beslaglegges.

Ruter arbeider for å snu denne utviklingen og i 2022 har selskapet utviklet løsninger for nye tjenester og prisprodukter. Tiltak som skal bidra til vekst for grønne mobilitetsformer, slik at en kan nå det nasjonale klimamålet om nullvekst i persontransport med bil i storbyområdene.



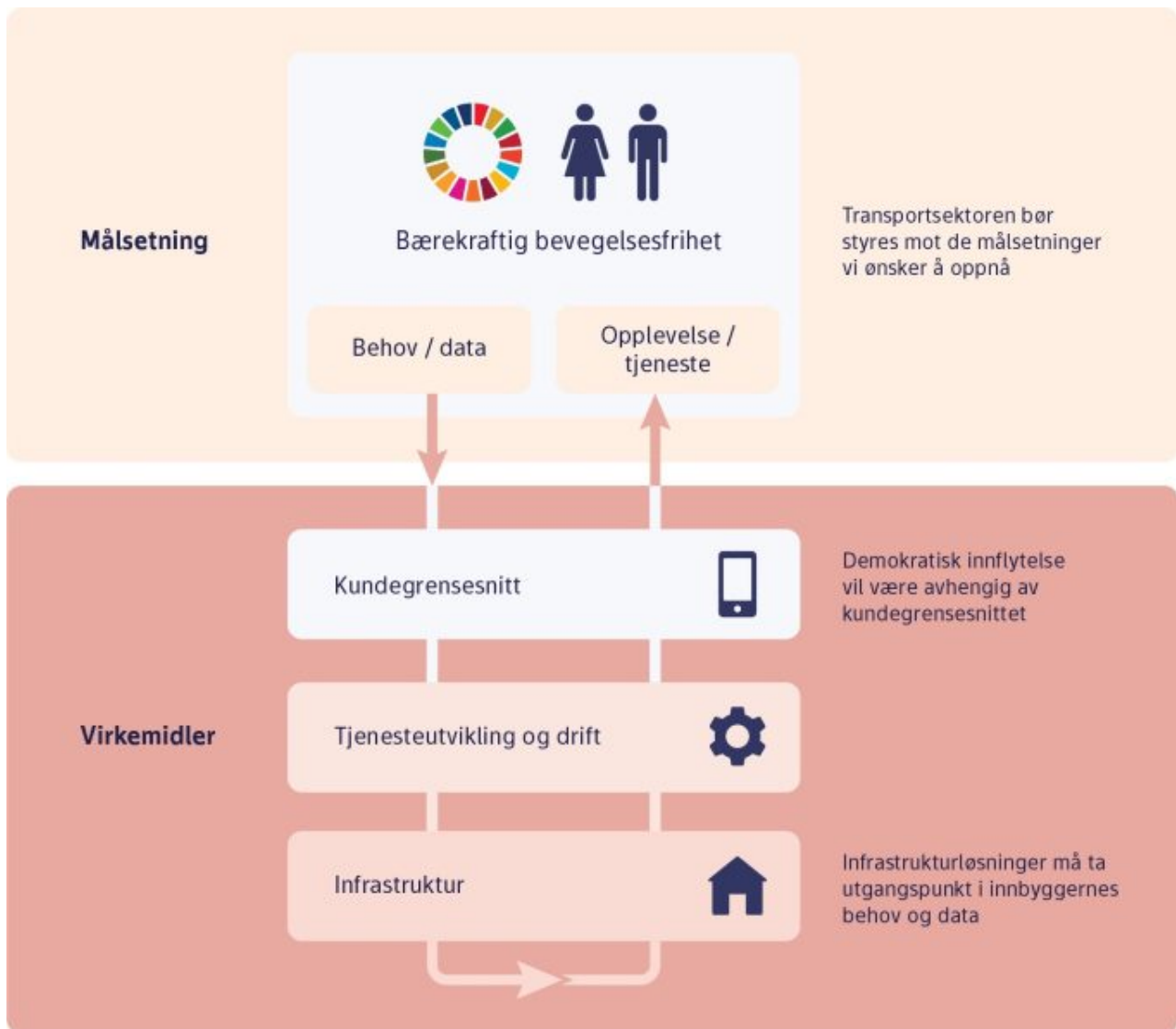
Foto: Ruter As / HyperRedink, Per Christian Lind

## **Grunnlaget for fremtidens kollektivtransport**

Som samfunn har vi gjennom pandemien opplevd en akselerasjon av teknologiske trender. Mer av gårsdagens løsninger vil ikke løse morgendagens utfordringer. Ruter må sørge for å levere bevegelsesfrihet mer bærekraftig, kostnadseffektivt og attraktivt enn det selskapet gjør i dag. Nye løsninger må kombineres med god kvalitet i det som allerede gjøres. I 2022 har Ruter jobbet med å omstille selskapet til en ny normal, stimulert til reiselyst på bekostning av bilen, bygget opp kundeinnsikt og satt fart på datadrevet tjenesteutvikling. Med dette håper en at grunnlaget er lagt for å opprettholde og løfte Ruters relevans og en realisering av bærekraftig bevegelsesfrihet for alle.

Å realisere samferdsels- og klimapolitiske mål der de grønne transportformene tar markedsander fra privatbilen, kan ikke gjøres ved å få de som allerede reiser kollektivt til å reise mer. Omfanget av privatbilbasert og arealkrevende transport må reduseres. For å klare det må en finne gode løsninger som er tettere på løsningene kundene bruker i dag.

I 2022 har Ruter utviklet en smartere og mer personlig tjeneste med nye produkter og prismodeller. Ruter har en ambisjon om at selvkjørende kjøretøy kan konkurrere med privatbilene i Europa innen 2030 og jobber med utvikling av selvkjørende kjøretøy til bruk innenfor kollektivtransporten. I 2022 avsluttet Ruter en pilot i Ski, og i 2023 starter selskapet opp en ny pilot i Groruddalen – i samarbeid med en rekke aktører og med økonomisk støtte fra Enova og EUs Horizon Europe-program.



Figur 1: Samfunnsendringer vil kreve helt nye løsninger i transportsystemet

## Nå er grunnlaget lagt for at Oslo kan bli verdens første hovedstad med utslippsfri kollektivtrafikk

Med en nullutslippsstrategi og mål om at all kollektivtrafikk skal være utslippsfri innen 2028, har Ruter satt innovasjon ut på anbud. Et utslippsfritt kollektivtilbud er viktig for både lokale og nasjonale utslipp, og er et synlig eksempel på hvordan Ruter, som offentlig innkjøper, kan bidra til rask og bærekraftig omstilling.

I begynnelsen av 2022 startet ny kontrakt for Oslo Sør opp med 109 elektriske busser. Dette var et stort skritt på vei mot målet om utslippsfri kollektivtrafikk. I desember 2021 ble nye kontrakter for Indre by signert med driftsstart i april 2023. Og i juni 2022 ble nye kontrakter for Oslo øst signert med driftsstart i desember 2023. Samlet sikrer disse kontraktene at all rutesatt kollektivtrafikk i Oslo (med unntak av to linjer med begrensninger på vekt og høyde) blir utslippsfri i 2023, fem år før den målsatte fristen.

## **Tilrettelagt transport (TT) – Dyrekjøpt erfaring, nyttig læring**

Ruter overtok ansvaret for TT-tjenesten i 2021. Dette ble gjort fordi individtilpasset bestillingstransport i fremtiden vil bli en viktig del av den totale mobiliteten i regionen. Gjennom 2022 gjorde Ruter store endringer i driften av tjenesten, med tilbakeføring av oppgaver satt ut til et eksternt selskap og rulling av alle operatørkontraktene. Selv om tjenesten utad var den samme, ble høsten krevende for mange kunder, med utfordringer som spesielt har truffet den mest sårbare kundegruppen, de som reiser med spesialbil. Den største kundegruppen, de som kjører fritidsreiser med taxi, er i liten grad blitt påvirket.

Store deler av Ruters organisasjon har vært mobilisert for å bedre driften av tjenesten. Spesielt sikkerhet, riktig tilrettelegging for særlig sårbare kundegrupper og tiltak for å bedre kundeopplevelsen, har vært viktige fokusområder. Den brede involveringen har gitt et betydelig kompetanseløft i organisasjonen, som har vært nødvendig for at Ruter på sikt skal evne å utvikle tilbudet av personalisert transport og tilby bærekraftig mobilitet til alle. Det vil nå også bli gjennomført en ekstern kartlegging og læringsbasert evaluering av overtagelsen av TT som tjeneste.

Styret har tatt problemene med denne tjenesten på det største alvor, og vet at Ruter har jobbet hardt for å ta tak i utfordringene denne høsten. Men vi ser at det fortsatt er problemer med tjenesten, spesielt knyttet til de mest sårbare brukerne. Slik skal det ikke være, og Ruter skal følge denne gruppens behov tett framover. Styret ønsker å beklage overfor de av kundene som gjennom året har blitt rammet av manglende kvalitet i denne tjenesten.

## **Nullvisjon for alvorlige ulykker**

Det er viktig for Ruters kunder, befolkning og sjåfører at de opplever mobilitetstilbudet som trygt. Ruter har en visjon om at ingen skal bli drept eller hardt skadd når de reiser med oss. Selskapet samarbeider med alle operatørene på T-bane, trikk, buss og båt for å oppnå visjonen. I 2022 har heldigvis ingen mistet livet, men fire personer er meldt hardt skadd i ulykker der Ruter var involvert (gjelder skader og ulykker tilknyttet T-bane, trikk, buss og båt). Dette er fire for mange og det jobbes målrettet i hele produksjonskjeden med å bedre trafiksikkerheten for reisende, sjåfører og andre trafikanter.

Ruter påvirker trafiksikkerheten ved å stille krav i kontraktene. Fysisk kollisjonssikring for fører er innført som minimumskrav i nye kontrakter, og vil være på plass når nye kontrakter for busstransport i Oslo øst settes i trafikk i 2023. I 2022 har Ruter innført krav til operatører om sertifisering etter

trafikksikkerhetsstandarden ISO 39001. Hensikten er å få på plass et styringssystem for trafikksikkerhet som bidrar til å forebygge alvorlige hendelser i trafikken. Løpende videreutvikling av systemer for registrering og fremstilling av hendelser, gir bedre grunnlag for preventivt trafikksikkerhetsarbeid.



Foto: Ruter As / Redink, Hampus Lundgren

### **God styring ved hjelp av «Rutermodellen»**

«Rutermodellen» sikrer demokratisk styring og politisk kontroll over kollektivtrafikken. Et bestillerselskap og offentlige anbud har vært et godt verktøy for å oppnå innovasjon og bærekraftige løsninger. For samfunnet bidrar modellen til å utvikle en attraktiv og bærekraftig byregion. For tilbudet sikrer Ruter god utnyttelse av markedet kombinert med gode anbudsprosesser. For selskapet sikres kostnadseffektivitet. Resultatet er bedre politisk måloppnåelse, økt effektivitet og mer kollektivtrafikk for pengene.

Driften av mobilitetstilbudet og administrasjonen effektiviseres blant annet gjennom samordning av tjenester, rulling av administrative anbud, digital omstilling og aktivitetsbaserte arbeidsplasser. Ruter/Styret kan vise til en rekke eksempler på positive effekter for kunder, miljø og økonomi som følge av gode anbudsprosesser og samordning av tjenester:

- Bussanbud Oslo sør – årlig besparelse sammenlignet med tidligere kontrakter er på ca. 30 mill. kroner, effektivisering på ca. 10 %, og over 95 % av bussene

er utslippsfrie og av høy kvalitet. Trafikksikkerhet på materiell er svært høyt både for førere, passasjerer og myke trafikanter.

- Bussanbud Vestregion – årlig besparelser på ca. 40 mill. kroner, effektivisering på ca. 3 % i forhold til tidligere kontrakt. Miljøanbud med kun fossilfritt materiell. 15 % nullutslipp fra oppstart og 60 % fra 2025. Nye høykvalitetsbusser som også er mer trafikksikre.
- Bussanbud Indre by – årlig besparelse på 60 mill. kroner, effektivisering på ca. 7,5 % som inkluderer infrastruktur for nullutslipp. Selve driften har en reduksjon på om lag 68 mill. kroner. 100 % av bussene er utslippsfrie. Kvalitet og trafikksikkerhet er svært høy.
- Bussanbud Oslo øst – årlig besparelse på 16 mill. kroner, 100 % av bussflåten elektriske leddbusser med et avansert og robust ladesystem.
- Båtanbud Øybåtene – årlige besparelse på 1 mill. kroner, men inkluderer ca. 10 % produksjonsvekst, over 45 % økt kapasitet og nye båter med nullutslipp og universell utforming.
- Billettkontrollanbudet – årlige besparelser på ca. 35 mill. kroner. Prisene ble redusert med 40 % i forhold til tidligere kontrakt.
- Fusjon med Konsentra – årlig besparelse på ca. 20 mill. kroner. Gir synergier i videre arbeid med dynamisk transport.
- Digital omstilling – årlig besparelse på ca. 20 mill. kroner samt kvalitetsforbedringer. Utfasing av billettautomatene og gammel teknologi som binder utviklingsressurser.

## Virksomheten i 2022

Ruter As er et administrasjonsselskap for kollektivtrafikken i Oslo og Ruters ansvarsområde i Viken, etablert 1.1.2008. Oslo kommune eier 60 % og Viken fylkeskommune 40 % av aksjene i selskapet. Ruter As er lokalisert i Dronningens gate 40 i Oslo sentrum. Selskapet planlegger, kjøper og markedsfører transporttilbudet i Oslo og Ruters ansvarsområde i Viken, basert på leveranseavtaler som er inngått med Oslo kommune og Viken fylkeskommune.

Konsernet omfatter:

- **Ruter As (morselskap)** – administrasjonsselskap for kollektivtrafikken i Oslo og Ruters ansvarsområde i Viken. Tilnærmet alle inntekter og kostnader i konsernet er knyttet til morselskapet. 1.1.2022 ble Konsentra AS, tidligere datterselskap, fusjonert inn i Ruter.
- **Persveien Eiendom 1 AS og Persveien 23 AS** – selskap med hovedformål å investere i og leie ut fast eiendom, med tanke på bussanlegg.
- Mindre selskaper uten vesentlig aktivitet



## Redegjørelse for årsregnskapet

### Økonomisk resultat

Omsetningen i morselskapet Ruter As var på 11 036 mill. kroner i 2022. Det regnskapsmessige resultatet etter netto finansposter ble minus 85 mill. kroner mot et budsjettert resultat lik minus 247 mill. kroner. Det positive avviket skyldes i hovedsak en forbedret forhandling med Vy knyttet til togtjenester (120 mill. kroner) og lavere kostnader for gjennomføring av billettkontroll (56 mill. kroner). Grunnet koronapandemien ble det gjennomført færre kontroller enn planlagt tidlig i året.

Bortfallet av billettinntekter lik 872 mill. kroner ble dekket opp av statlige kompensasjonsmidler, noe som har muliggjort at Ruter i stort kunne opprettholde kollektivtilbudet i 2022. I 2022 skapte også høye strømkostnader for drift av trikk og T-bane hos Sporveien et ekstraordinært finansieringsbehov. Det er etter avtale med Oslo kommune inntektsført 206,8 mill. kroner i kompensasjon.

Konsernet hadde et resultat etter skattekostnad og minoritetens andel av resultatet på minus 82 mill. kroner.

### Inntekter

Morselskapets samlede driftsinntekter i 2022 var på 11 036 mill. kroner, opp 6,6 % fra 10 352 mill. kroner i 2021. Tabellen under viser utviklingen av morselskapets driftsinntekter fra 2021 til 2022 på hovedpostnivå.

### Inntekter

Fordeling driftsinntekter	2022	2021	Endring i % 21-22
Billettinntekter, inkl. skolebilletter	4 564	3 001	52,1%
Statlige kompensasjonsmidler for bortfall av billettinntekter	776	2 257	-65,6%
Tjenestesalg Oslo kommune	2 806	2 432	15,4%
Tjenestesalg Viken fylkeskommune	980	956	2,2%
Oslopakke 3/Belønningsordningen	1 176	1 018	15,5%
Andre inntekter inkl. bussanlegg og gebyr snik	735	686	7,2%
<b>Totalt</b>	<b>11 036</b>	<b>10 352</b>	<b>6,6%</b>

Billettinntektene, eksklusiv skolebilletter, utgjorde 4 319 mill. kroner. Før pandemien sto billettinntektene for om lag 50 % av inntektene til selskapet, men utgjorde for 2022 i overkant av 39 %. Billettinntektene økte med 56 % sammenlignet med 2021.

Tjenestesalg til Oslo kommune og Viken fylkeskommune sto i sum for 34 % av finansieringen av kollektivtrafikken i regionen i 2022. Legger en til den statlige kompensasjonen for bortfall av billettinntekter på 7 %, driftsdelen av Oslopakke 3 og den statlige belønningsordningen, ble ca. 52 % av kollektivtrafikken i regionen finansiert gjennom tjenestekjøp og tilskudd. Tilsvarende tall for 2021 var 64 %. Grunnen til nedgangen er at flere av kundene er kommet tilbake til kollektivtrafikken slik at staten kunne redusere kompensasjonen for bortfall av billettinntekter. I tillegg til 776 mill. kroner i statlige kompensasjonsmidler, ble det brukt 100 mill. kroner fra belønningsordningen for å finansiere tapte billettinntekter i 2022.

Konsernets samlede driftsinntekter var på 11 046 mill. kroner i 2022.

## Kostnader

De samlede driftskostnadene for morselskapet var på 11 169 mill. kroner, tilsvarende en vekst på 8,4 % fra 2021. Fordeling av driftskostnadene, og utviklingen fra 2021, er oppsummert i tabellen under.

Fordeling driftskostnader	2022	2021	Endring i % 21-22
Sum transporttjenester	8 143	7 504	9%
Andre transportkostnader inkl billettkontroll og bussanlegg	490	484	1%
Drift av mobilitetstilbudet	1 037	935	11%
Privatavtaler tog og buss	1 212	1 125	8%
Brukerbetaling Oslopakker	136	129	5%
Administrasjonskostnader Ruter	152	124	23%
<b>Totalt</b>	<b>11 169</b>	<b>10 302</b>	<b>8,4%</b>

Hos morselskapet utgjorde kostnader til kjøp av transporttjenester 8 143 mill. kroner i 2022. Dette er en økning på 9 % fra 2021 og utgjør en andel på 73 % av de totale driftskostnadene til selskapet. Av disse kostnadene stod busstjenester for 4 192 mill. kroner, 1 964 mill. kroner for T-bane, 1 146 mill. kroner for trikk, 220 mill. kroner for båt og 621 mill. kroner for spesialskyss og TT-tjenesten.

Drift av mobilitetstilbudet er kostnader for å utvikle, planlegge, analysere, samordne, kjøpe og markedsføre kollektivtransporttilbudet, samt ansvar for utvikling og drift av IT-systemer knyttet til bl. annet billettsalg, rutedrift og kunderettet informasjon og kommunikasjon. Disse kostnadene har økt med 11 % i 2022, tilsvarende økningen i transporttjenester.

Ruters administrasjonskostnader utgjør kun 1,4 % av den totale kostnadsbasen.

Konsernets samlede driftskostnader var på 11 169 mill. kroner i 2022.

## **Effektivitet**

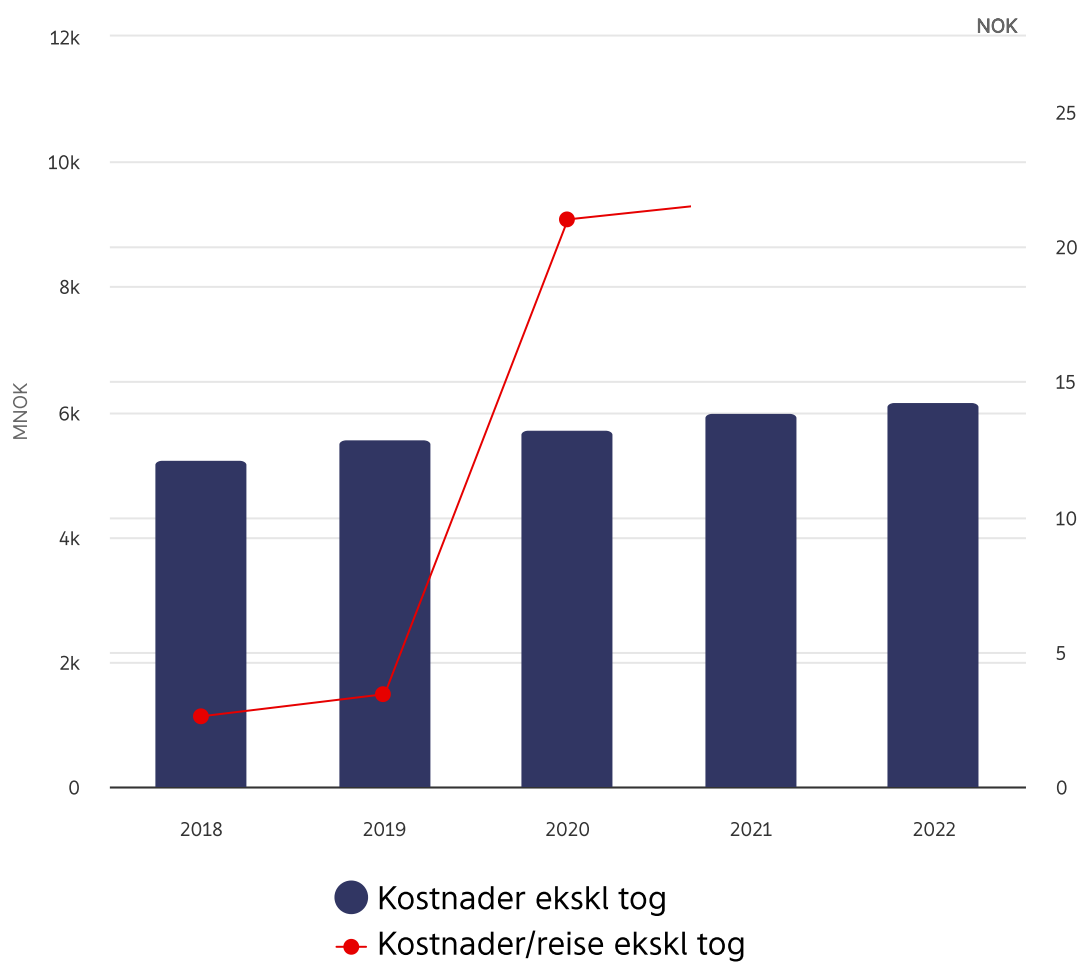
Figuren under viser utviklingen i selskapets totale kostnader og kostnad per reise i perioden 2018 til 2022. Tallene vises eksklusive tog, da produksjonskostnaden knyttet til tog ikke ligger inne i Ruters kostnadsbase.

## Kostnadsutvikling 2018-2022

Kostnader per reise forholder seg til høyre akse

Kostnader forholder seg til venstre akse

Alle beløp i 2022 kroner



Kostnadsutviklingen per reise har de siste årene vært sterkt påvirket av pandemien. Så også i 2022, men i mindre grad. Det har vært viktig å opprettholde produksjonen gjennom pandemien for å sikre attraktiviteten i tilbudet og for å vinne tilbake kunder.

Fremover vil det jobbes kontinuerlig med å tilpasse Ruters tilbud mot en ny normal med nye vaner, samtidig som en ønsker å redusere bilreisene. I tillegg vil samfunnsendringer kreve helt nye løsninger i transportsystemet. Kanskje er tiden inne for å måle effekten av at innbyggerne velger andre transportformer enn kollektivtransport og bil, eller avstår fra å reise i det hele tatt, hvis behovet kan dekkes med andre løsninger.

## Likviditet og kontantstrøm

Likviditetsbeholdningen i morselskapet var på 1 540 millioner kroner per 31.12.2022, og består i hovedsak av midler i bank. Samlet netto kontantstrøm var på minus 457 millioner kroner.

Konsernets likviditetsbeholdning var på 1 554 millioner kroner ved utgangen av 2022.

## Balansen

Totalkapitalen til selskapet var ved utgangen av året på 2 802 millioner kroner i morselskapet og 2 821 millioner kroner i konsernet.

En oppsummering av eiendelssiden av balansen, og endringer fra 2021, kommer frem av tabellen under. Det er mindre endringer i postene fra 2021, se Ruters årsregnskap med noter for mer detaljer.

Balanse	Mor			Konsern		
	2022	2021	Endring i %	2022	2021	Endring i %
Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler	294	281	5%	448	456	-2%
Finansielle anleggsmidler	150	170	-12%	-	-	-
Sum anleggsmidler	443	451	-2%	448	456	-2%
Omløpsmidler	2 358	2 431	-3%	2 374	2 465	-4%
Sum eiendeler	2 802	2 882	-3%	2 823	2 920	-3%

En oppsummering av egenkapitalen og gjelden i balansen, og endringer fra 2021, er presentert under.

Balanse	Mor			Konsern		
	2022	2021	Endring i %	2022	2021	Endring i %
Egenkapital	688	787	-13%	704	811	-13%
Langsiktig gjeld	54	140	-62%	56	148	-62%
Kortsiktig gjeld	2 060	1 955	5%	2 061	1 962	5%
EK og gjeld	2 802	2 882	-3%	2 821	2 921	-3%
EK-andel %	25%	27%	-10%	25%	28%	-10%
EK-andel % (eks. gjennomstrømningsposter)	26,5%	32,6%	-19%	26,9%	33,0%	-19%

Den langsiktige gjelden i morselskapet er redusert fra 140 mill. kroner i 2021 til 54 mill. kroner i 2022. I hovedsak skyldes reduksjonen et låneforfall i 2023, og som en konsekvens av det en omgruppering til kortsiktig gjeld. I tillegg er det nedbetalt 6 mill. kroner i lån, mens pensjonsforpliktelsene har gått motsatt vei med en økning på 15 mill. kroner.

Den kortsiktige gjelden består i hovedsak av ikke forfalt leverandørgjeld til operatørene (1 028 mill. kroner), avsetninger (494 mill. kroner) og foreløpig ubenyttede tilskudd til øremerkede oppgaver (289 mill. kroner). I hovedsak gjelder dette midler knyttet til Oslopakke 3 og belønningsordningen, som i hovedsak går til større prosjekter i skinnegående infrastruktur.

Styret har vurdert at egenkapitalandelen i selskapet, eksklusive gjennomstrømningspostene som inneholder midler tilknyttet Oslopakke 3 og belønningsordningen, over tid bør ligge i området 20 %. Egenkapitalandelen skal være solid nok til å sikre en forsvarlig fremtidig drift og vekst, men samtidig bør nivået ikke være så høyt at man kapitaliserer selskapet på bekostning av tilbudet til kundene. Ved utgangen av året ligger egenkapitalandelen eksklusive gjennomstrømningsposter på 27 %. Styret har etablert en plan for satsing, med en ambisjon om at Ruter på sikt skal være i stand til å drive markedet og vinne kundegrensesnittet. Satsingen vil redusere Ruters egenkapital til, eller noe under, målsatt nivå.

## Finansiell risiko og insentiver

Ruter har etablert incentivavtaler med operatørene. Hensikten er å bedre kvaliteten på tilbudet, og dermed kundetilfredsheten, og ved dette bidra til trafikkøkning. Incentivavtalene er ledd i anbudskontrakter for buss og båt. I kjørekontraktene med bussoperatørene ligger det også finansiell risiko knyttet til endringer i indekser for lønn, rente, diesel, strøm og andre indikatorer. Ruter er kontraktforpliktet til å justere godtgjørelsen i henhold til endringer i disse indikatorene.

Det er etablert samarbeidsavtaler mellom Ruter og Vy for at kundene skal få et sømløst pris- og billettsystem. Avtalestrukturen med Vy representerer normalt en økonomisk usikkerhet for Ruter, fordi det endelige oppgjøret mellom partene normalt ikke er klart før om lag seks måneder etter årsavslutningen. Staten har kompensert for bortfall av billettinntekter i 2022, og avtalt oppgjør mellom Ruter og Vy er lik en andel av Ruters budsjett for billettinntekter, på samme måte som oppgjøret for 2021 og 2020. Med bakgrunn i dette er den finansielle risikoen i avtalen for 2022 tilnærmet lik null. Komponentene i Vy-avtalene er beskrevet i note 2 i regnskapet.

Regnskapsførte kostnader knyttet til avtalen var 1 119 mill. kroner i 2021 og 1 204 mill. kroner i 2022.

Ruter har noe rentebærende gjeld, men samtidig en stor kontantbeholdning. Risikoeksponeringen for endringer i rentenivået ansees derfor som lav.

## **Kredittrisiko**

Ruter handler kun med godkjente kredittverdige motparter. Alle kommersielle private motparter, som får kreditt hos konsernet, kredittvurderes og godkjennes. Dette gjelder spesielt forhandlere ved salg av billetter for Ruter. Risikoen ansees for relativt lav.

## **Pensjonsforpliktelse**

Justering i estimatavvik for 2022 øker pensjonsforpliktelsen med 25,5 mill. kroner og er ført direkte mot egenkapitalen pr 31.12.2022.

## **Inndekking av underskudd**

Årets resultat i Ruter As på minus 85 mill. kroner foreslås disponert mot annen egenkapital.

## **Forutsetning om fortsatt drift**

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

Ruter As økonomiske stilling pr. 31.12.2022 er sterkt påvirket av ettervirkninger av koronapandemien og kostnadsvekst knyttet spesielt til strøm, men statlige og fylkeskommunale midler har kompensert for bortfall av billettinntekter og oppståtte merkostnader knyttet til strøm.

Budsjettet for 2023 gjenspeiler Ruters forventninger til en ny normal, uten restriksjoner og statlig kompensasjon for bortfall av billettinntekter.

Attraktiviteten i kollektivtilbudet opprettholdes i stort på 2022-nivå, i henhold til Oslo kommune og Viken fylkeskommunes ønsker. Innenfor rammen vil tilbudet utvikles videre ut fra etterspørselen i markedet for å sikre at flest mulig kunder kommer tilbake til kollektivtrafikken etter flere år med pandemi. Styret legger til grunn at forutsetning for videre drift foreligger.

## **Miljø, klima og bærekraft**

FNs bærekraftsmål dreier seg om klima og miljø, sosiale forhold og økonomisk utvikling. Målene er grunnlaget for Ruters bærekraftstrategi – bærekraftig bevegelsesfrihet. Den handler om å tilrettelegge for et godt liv, sosial rettferdighet og en god by- og regionutvikling innenfor jordens tålegrenser.

Ruters forretningsidé er svært godt tilpasset sirkulær-økonomiens prinsipper; en økonomi som utnytter ressursene bedre, mer effektivt og lengre. Som mobilitetsaktør er det Ruters oppgave å tilby delte løsninger for persontransport som utnytter både areal, energi og materiell på en bedre måte enn privatbilisme. Ruters viktigste klima- og miljøbidrag realiseres når en bidrar til å redusere biltrafikken.

Ruter bidrar også til et lavere klima- og miljøfotavtrykk fra persontransporten ved å tilby utslippsfrie transportmidler og forhandle frem kontrakter med et lavt klima- og miljøfotavtrykk. Lokalt betyr reduserte utslipp bedre luftkvalitet og mindre støy. Sterkt reduserte CO<sub>2</sub>-utslipp fra veitrafikken er nødvendig for at Ruters eiere skal nå sine klimamål.

Ruters viktigste tiltak for videre reduksjon av lokale utslipp er elektrifiseringen av tilbudet. Innen 2028 skal alle kjøretøy som kjører for Ruter være utslippsfrie, og allerede i 2023 vil tilbudet i Oslo by være elektrifisert (med unntak av to linjer med begrensninger på vekt og høyde). I 2022 ble de fem nye elektriske øybåtene satt i trafikk og hurtigbåtene blir utslippsfrie sommeren 2024.

Et grunnleggende prinsipp i selskapers bærekraftarbeid er at selskaper skal prioritere de temaene som er vesentlige for selskapet. Et vesentlig tema er et tema hvor selskapet har signifikant påvirkning på økonomi, miljø og mennesker



og hvor selskapet har mulighet til å styre denne påvirkningen. Ruter har i 2022 gjennomført en vesentlighetsvurdering som har identifisert 13 vesentlige temaer. Disse vil fungere som utgangspunkt for selskapets videre bærekraftarbeid og selskapets bærekraftrapportering.

Kollektivtrafikken er til for alle, og Ruter skal sørge for at funksjonshemmede ikke velger bort kollektivtransport fordi de møter for mange hindre. Dette er Ruters ansvar, og derfor må endringer nødvendigvis. Ruter skal tilby bærekraftig bevegelsesfrihet til alle, og fra 2021 har økt bevegelsesfrihet for funksjonshemmede vært ett av selskapets viktigste strategiske mål. Ruter er avhengige av å jobbe sammen med sine interessenter for å finne gode, bærekraftige løsninger.

Åpenhetsloven trådte i kraft 1. juli 2022 og gjelder for Ruter. Loven forplikter Ruter til å påse at selskapet selv og selskapets leverandører sikrer anstendig arbeid og respekt for menneskerettigheter. Dette er en forpliktelse Ruter har og skal ha fokus på både i egen virksomhet, i anbudsprosesser og i oppfølging av kontraktene med leverandørene. Rapporteringen på åpenhetsloven vil gjøres innen fristen 30.06.23. Se nærmere Ruters hjemmeside: [åpenhetsloven](#).



Foto: Ruter As / Redink, Thomas Haugersveen

Gjennomsnittlig antall årsverk i 2022 var 348. Ved utgangen av 2022 var det 369 ansatte i selskapet. Økningen i antall ansatte skyldes i hovedsak fusjonen med Konsentra hvor 29 ansatte ble overført til Ruter As fra 1.1.2022.

Ruter har videreført tiltakene som tidligere lå i IA-avtalen, herunder å drive forebyggende HMS-arbeid og tilrettelegging for at færre ansatte får sykefravær. Formålet er å sikre at sykmeldte lettere og raskere kommer tilbake i arbeid.

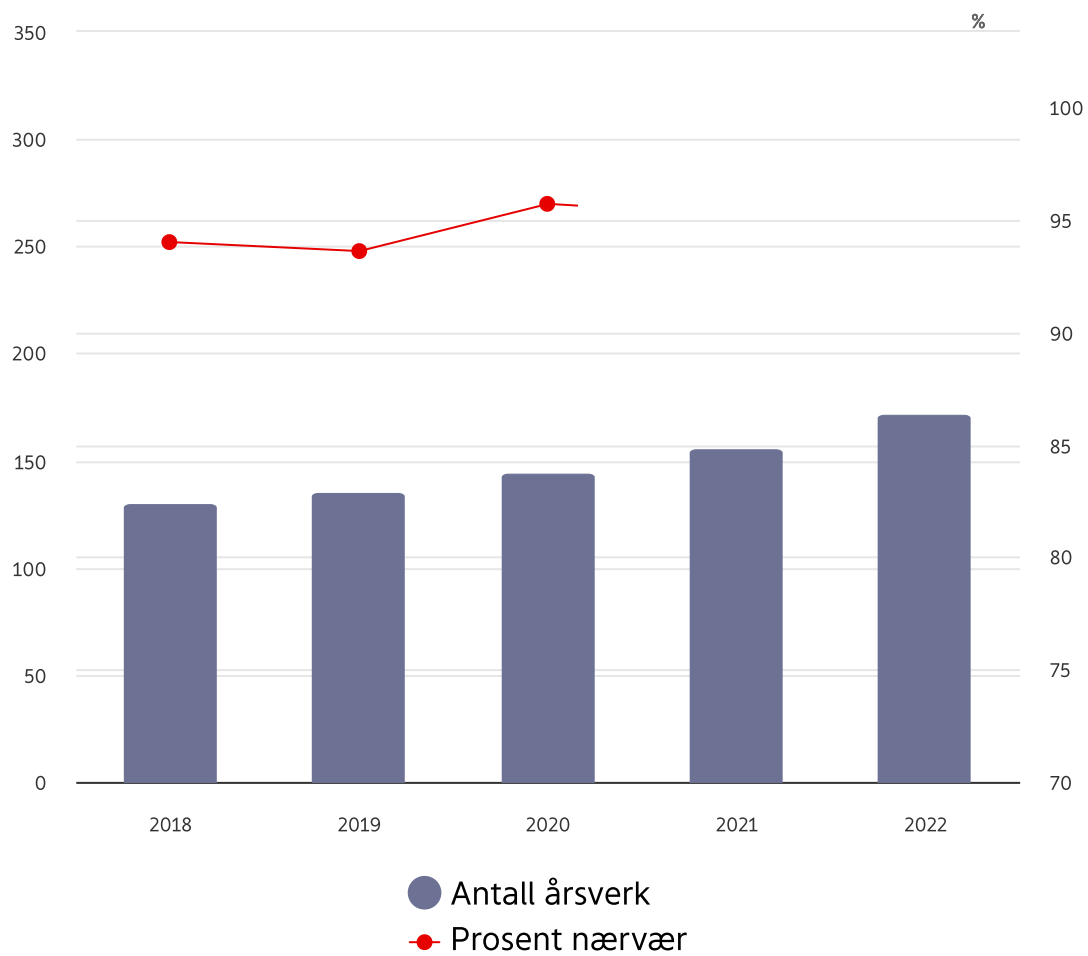
Ingen ulykker eller skader i Ruter, og få sykdomstilfeller, var arbeidsrelatert i 2022. Gjennomsnittlig nærvær for året lå på 93,1 %, noe som tilsvarer 6,9 % fravær. Dette er en nedgang i nærvær på 2,1 % fra fjoråret, og innebærer at fraværet er høyere enn en mener det skal være. Ruters mål for nærvær er 95,5 %, og selskapet vil fortsette arbeidet med å øke nærværet i organisasjonen fremover. Det er blant annet innført ny rutine for sykefraværsoppfølging.

For ansatte i roller der det er hensiktsmessig, er avtalen om fast ordning for delvis hjemmekontor fortsatt gjeldende policy. Avtalen innebærer en hjemmekontorpakke med ekstra skjerm, mus og tastatur, samt en godtgjørelse som ansatte kan bruke på å tilrettelegge hjemmet som arbeidsplass. Avtalen omfatter ansatte, som også etter pandemien, har en rolle der det er praktisk mulig å ha delvis hjemmekontor på permanent basis.

## Utvikling årsverk og nærvær 2018-2022

Nærvær forholder seg til høyre akse

Årsverk forholder seg til venstre akse



Ruters bedriftshelsetjeneste "AktiMed" tilbyr tett oppfølging av arbeidsmiljøet, gjennomføring av arbeidsplassundersøkelser og vurdering av risiko for helsefare. Ruter har også en helseforsikring som sikrer at de ansatte raskt får hjelp ved behov, hvilket bidrar til en raskere tilbakeføring til arbeid etter sykefravær. Forsikringen kan også bidra til å hindre sykefravær.

Det ble også gjennomført en medarbeiderundersøkelse i 2022.

Det er ikke tegnet forsikring for styrets medlemmer og daglig leder for deres mulige ansvar overfor foretaket og tredjepersoner.

## **Likestilling og diskriminering**

Mindre ulikhet er et av de viktigste effektmålene i Ruters bærekraftstrategi. Dette innebærer at det også arbeides aktivt for mindre ulikhet i egen organisasjon. Arbeidet skjer både gjennom formelle retningslinjer, men også gjennom kommunikasjon, verdier og kulturfremmende arbeid.

Ruters retningslinjer for rekruttering, internt avansement, kompensasjon og arbeidsvilkår sikrer like muligheter og rettigheter uavhengig av kjønn, alder, etnisitet, nasjonal opprinnelse, politisk syn, religion, seksuell orientering og funksjons-hemming. Arbeidstakere over 60 år tilbys seniortiltak basert på individuelle behov.

Kvinneandelen i selskapet er på 46,9 %. Av ansatte i lederstillinger er 26 kvinner og 21 menn, og 40 % av medlemmene i toppledelsen er kvinner. Snittalderen i selskapet er 43,5 år.

Ruter dokumenterer og følger opp aktivitets- og redegjørelsesplikten i Likestilling- og diskrimineringslovens § 26. Her vises det til Rapport i henhold til aktivitets- og redegjørelsesplikten i Ruter As på [ruter.no](https://www.ruter.no).

## **Fremtidsutsikter**

Siden Ruter ble etablert i 2008, har kollektivtilbudet hatt en positiv utvikling med flere reiser, nye ruter, flere avganger, mer miljøvennlige kjøretøy og et stadig bedre kundegrensesnitt. Veksten er oppnådd gjennom en kraftig satsing på mobilitet fra Ruters eiere, og et tett samarbeid mellom Ruter, Sporveien, operatører og andre samarbeidspartnere. De siste års koronapandemi har utfordret denne veksten.

Samfunnsendringer og teknologisk utvikling har akselerert som en konsekvens av koronapandemien. Den høye endringstakten gir behov for en tydelig strategisk retning. Ruter er til for fellesskapet, og selskapets strategiske målsettinger følger direkte av hva innbyggerne forventer av Ruter. I utviklingen

av eksisterende mobilitetstilbud og nye tjenester må kundens behov være det styrende. Gjennom å tilby flere former for mobilitet samlet, skal Ruter dekke nye behov og gi alle innbyggere økt valgfrihet og fleksibilitet. Samtidig skal en fortsette å styrke det eksisterende kollektivtilbudet; T-bane, buss og trikk vil fortsatt være grunnstammen i fremtidens kollektivtransport. Ruters mobilitetstilbud må balanseres med etterspørselen i den nye normalen, for å sikre et bærekraftig tilbud over tid.

Styret roser selskapet for gode leveranser gjennom 2022 og evnen til å omstille selskapet i takt med nye utfordringer og muligheter. Det har gitt selskapet et godt utgangspunkt for å lykkes med å videreutvikle en attraktiv og bærekraftig byregion i årene fremover.

## **Finansiering – samfunn og etterspørsel i endring**

Det at mange kunder har valgt å endre arbeidsvanene slik at de ikke reiser så mye, må en fortsette å heie på. For Ruter innebærer en etterspørsel i endring med lavere reiseaktivitet, at også billettinntektene har stabilisert seg på et litt lavere nivå. I praksis innebærer det behov for en høyere tilskuddsandel for at kollektivtilbudet skal være tilsvarende det en hadde før pandemien.

I utviklingen av eksisterende mobilitetstilbud og nye tjenester må kundens behov være det styrende. Ruter må forstå kundenes nye reisevaner, og bruke teknologi og informasjonen som er tilgjengelig til å gjøre tilbudet mer relevant for den enkelte. Selskapet må balansere tilbudet med etterspørsel for å sikre et bærekraftig tilbud over tid.

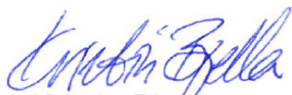
I 2022 har statlige og kommunale kompensasjonsmidler dekket opp for et bortfall av billettinntekter i størrelsen 7 %. Oslo kommune og Viken fylkeskommune har gitt signaler om at de ønsker at attraktiviteten i tilbudet opprettholdes også i 2023, og viser vilje til å videreføre en noe økt finansiering. Dette skal sikre videre realisering av en attraktiv og bærekraftig byregion.

## **Styret takker for innsats og støtte under pandemien**

Innsatsen som ble lagt ned i omstillingsåret 2022 har sikret et godt utgangspunkt for å realisere visjonen bærekraftig bevegelsesfrihet for alle. Samarbeid har vært avgjørende for at vi har klart å kombinere beredskap og samfunnssikkerhet med tilpasning av rutetilbud og utviklingsløp. Det vil også være avgjørende for den videre utviklingen av kollektivtrafikken. Styret er trygg på at erfaringene fra 2022 vil danne et godt grunnlag for å levere attraktive og bærekraftige transporttjenester til befolkningen i Viken og Oslo også framover.

Styret ønsker å takke operatørene, infrastruktureiere, eierne og alle andre som yter sitt beste for mobilitetstilbudet og samfunnet. En særlig takk rettes til alle ansatte i Ruter som vi vet har stått hardt på for å møte alle utfordringene med omstillingen og samtidig sørge for at kundene får gode kollektivtilbud.

Oslo, 28. februar 2023



Kristin Bjella  
Styreleder



Jens Dag Ulltveit-Moe  
Nestleder




Silvija Seres  
Styremedlem



Are Kjensli  
Styremedlem



Sofie Bruun  
Styremedlem



Amy Ayling  
Styremedlem



Bernt Reitan Jenssen  
Adm. direktør