



## Nøkkeltall

Tilgjengeliggjøring av nøkkeltall for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus er en viktig oppgave for Ruter som kompetanseorgan. Ruter har derfor gjennom mange år utviklet sin årsrapport til å være det medium som offentligjør, analyserer og presenterer kollektivtrafikkens nøkkeltall i vår region.

Nøkkeltallene som presenteres i dette kapittelet er knyttet til inntekter, kostnader, tilskudd og produksjon. Det er utarbeidet nøkkeltall totalt og fordelt på de ulike driftsartene. I kapitlene om markedet, kundetilfredshet og kvalitet, samt miljømål og resultatrapportering presenteres også flere nøkkeltall.

Inntektene per reise var i 2018 på 11,8 kroner, nivået er tilsvarende som i 2017. Inntektene per reise er høyest for båt og regionbuss med henholdsvis 13,4 og 13,2 kroner. Inntekt per reise er lavere for reiser i Oslo, noe som kan forklares med at reisene i større grad foregår innenfor én sone. Inntekt for 2018 var 9 kroner per reise, det samme nivået som i fjor. I Akershus er inntekten per reise naturlig nok høyere og var 13 kroner i 2018.

Fra 2008 til 2012 gikk inntekt per reise ned som et resultat av redusert pris på 30-dagersbillett og ny pris- og sonestruktur. De siste årene har denne utviklingen snudd, som et resultat av blant annet økende salg av forhåndskjøpte billetter via mobilapp.

Tilskuddet til Ruter var uendret på 3,71 milliarder kroner, som året før. Tilskudd som andel av kostnader ble redusert fra 47% i 2017 til 43% i 2018. Samtidig gikk tilskudd per reise ned fra 10,0 til 9,6 kroner. Kostnadene per reise (eksklusive tog) var i 2018 på kr 22 kroner, en økning på 3% fra i fjor.



Kostnadene per reise er høyest for båt og regionbuss, med henholdsvis 49 og 26 kroner per reise. Lavest kostnad per reise har en på bybuss med 13 kroner. For den skinnegående transporten er kostnadene på henholdsvis T-bane og trikk på 14 kroner og 17 kroner. Siden 2008 har kostnadsnivået per reise gått ned med 17% på T-bane og 14% på trikk. Kostnadene per plasskilometer (den kapasiteten som tilbys) sammenlignet med 2008 er for T-banen redusert med 37%, for by- og regionbuss og trikk med om lag 5%. Kostnad per plasskilometer for båt er fortsatt høyest, og har økt med 33% denne tidsperioden.

Gjeldende ansvarsdeling medfører at vi ikke kan presentere fullstendige nøkkeltall for togtrafikken. Ruter betalte i snitt 24 kroner per reise til NSB i sum fra billettinntekter og pristilskudd. Statlige tjenestekjøp kommer i tillegg for togtrafikkens del, og gir grunnlag for å dekke en kostnad som er vesentlig høyere enn det Ruter betaler.



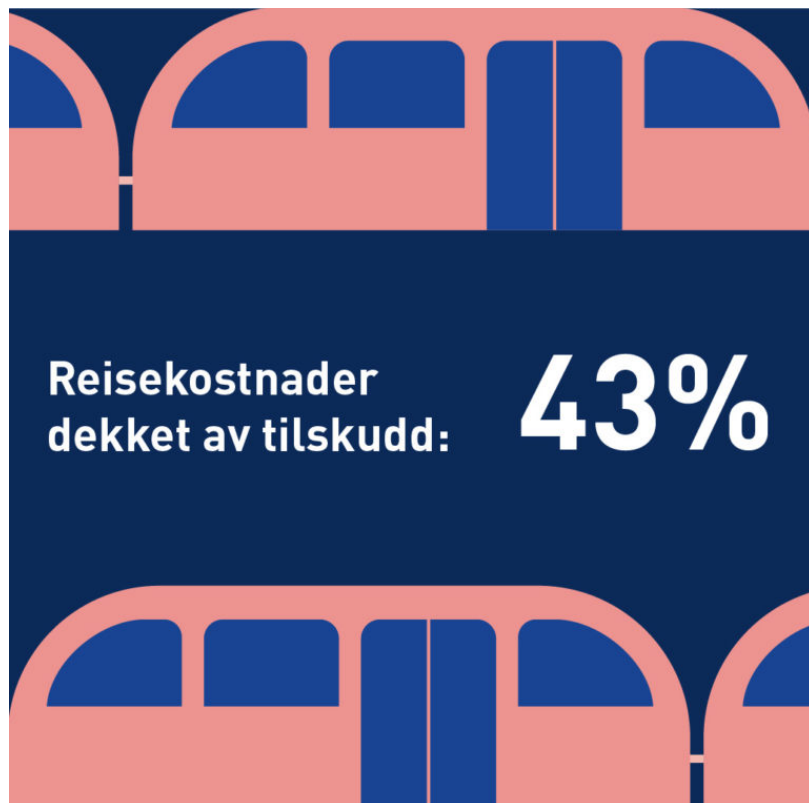
"Jeg synes det er naturlig at man betaler for



**kollektivtrafikken. Billettprisen går jo tilbake til tilbudet og er med på å gjøre det bedre og bedre, så det er jeg helt med på!"**

Kirsten

Belegg, gjennomsnittlig kapasitetsutnyttelse, er en god indikator for 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 på hele linjen. Det er heller ikke ønskelig. Når vi da er nær et praktisk tak, har det sammenheng med at Ruter 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. Ruter ligger nå på 50% utnyttelse på setekapasitet i gjennomsnitt for trikk. Dette må regnes som svært bra. Bybuss og regionbuss ligger på henholdsvis 48% og 44%. T-banen opplever sterk passasjervekst og belegget har økt fra 34% i fjor til 35% i år. Nedgangen på trikk kan forklares med nedgang i antall reisende.



## Totalt

### Nøkkeltall – Totalt

Ruters trafikkområde	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
<b>Operasjonelle nøkkeltall</b>											
Reiser (mill) <sup>(1)</sup>	387	371	350	334	319	309	300	285	271	256	244
Personkilometer (mill)	2295	2201	2033	1898	1830	1759	1719	1636	1526	1433	1350
Vognkilometer (mill)	119,7	113,0	106,1	97,2	93,6	90,5	85,3	82,1	78,3	73,8	73,2
Plasskm (mill)	10652	10244	9565	8562	8275	7868	7336	6981	6486	5948	5854
Avganger i 1000	5244	4885	4432	4383	4089	3991	3741	3605	3527	3440	3473
Beleggsprosent (plass)	22 %	21 %	21 %	22 %	22 %	22 %	23 %	23 %	24 %	24 %	23 %
<b>Økonomiske nøkkeltall</b>											
Trafikkinntekter (mill)	4550	4372	4156	3990	3718	3519	3365	3387	3320	3209	3234
Tilskudd (mill)	3712	3717	3554	3546	3458	3309	3145	2980	2788	2632	2227
Kostnader (mill) <sup>(2)</sup>	8592	7901	7791	7804	7368	7080	6681	6471	6216	5947	5553
Driftsresultat (mill)	-58,6	469,4	155,4	-23,4	42,5	-12,9	-19,0	16,3	0,2	-8,4	-27,2
Resultat etter ekstraordinære poster (mill)	-31,9	506,1	189,2	8,2	73,6	5,7	1,6	7,3	3,4	1,2	0,2
Gjeldsgrad	67 %	71 %	82 %	89 %	89 %	89 %	84 %	85 %	85 %	80 %	70 %
Soliditet (EK-andel)	33 %	29 %	18 %	11 %	11 %	11 %	17 %	15 %	15 %	20 %	30 %
Likviditetsgrad I	1,52	1,46	1,22	1,13	1,21	1,19	1,23	1,28	1,25	1,23	1,27
Trafikkinntekt/reise (inkl. tog)	11,76	11,78	11,86	11,94	11,64	11,39	11,23	11,87	12,27	12,52	13,26
Kostnader/reise (ekskl. tog)	21,99	21,27	21,93	22,66	23,23	22,80	22,30	22,65	22,57	23,14	22,63

Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.

<sup>(1)</sup> Antall reiser er inkl. tog. Produksjonsdata er ekskl. tog.

<sup>(2)</sup> Kostnader inklusive trafikkreklame direkte til Sporveien.



## T-bane

### Nøkkeltall – T-bane

	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
<b>Operasjonelle nøkkeltalls</b>												
Reiser (mill)	122	118	106	95	88	85	82	81	76	74	73	67
Personkm (mill)	731	706	636	570	525	508	492	484	456	446	437	399
Vognkm (mill)	45,6	45,1	42,0	34,8	35,2	33,2	30,2	28,9	25,1	21,9	21,5	20,7
Togkm (mill)	8,9	8,7	8,4	7,3	7,1	6,8	6,1	6,1	5,7	5,7	5,9	5,7
Plasskm (mill)	6064	5997	5592	4633	4679	4411	4022	3842	3341	2871	2769	2610
Beleggsprosent (plass)	12 %	12 %	11 %	12 %	11 %	12 %	12 %	13 %	14 %	16 %	16 %	15 %
Avganger (i 1000)	373	378	363	338	324	288	289	287	257	269	263	256
Togtimer (i 1000) <sup>(2)</sup>	287	281	270	242	237	279	260	246	222	219	234	228
Reisehastighet km/t	30,9	31,1	31,0	30,2	30,1	30,1	31,2	31,3	32,1	31,2	31,7	31
Trasélengde km	85	85	85	81	85	82	81	80	78	71	76	74
Energiforbruk pr personkm	0,14	0,14	0,16	0,15	0,17	0,17	0,16	0,16	0,16	0,16	0,18	0,20
<b>Økonomiske nøkkeltall</b>												
Trafikkinntekter (mill)	1124	1092	996	886	802	772	743	721	734	755	728	815
Tilskudd (mill)	512	558	627	783	864	799	784	801	741	584	493	248
Kostnader (mill) <sup>(1)</sup>	1727	1738	1701	1751	1752	1657	1571	1551	1501	1366	1251	1019
<b>Intern effektivitet:</b>												
Kostnad/avgang	4627	4595	4686	5183	5408	5752	5435	5397	5835	5075	4750	3988
Kostnad/plasskm	0,28	0,29	0,30	0,38	0,37	0,38	0,39	0,40	0,45	0,48	0,45	0,39
<b>Ekstern effektivitet:</b>												
Trafikkinntekt/reise	9,23	9,29	9,39	9,33	9,15	9,11	9,06	8,94	9,66	10,16	9,99	12,26
Trafikkinntekt/personkm	1,54	1,55	1,57	1,56	1,53	1,52	1,51	1,49	1,61	1,69	1,67	2,04
Trafikkinntekt/plasskm	0,19	0,18	0,18	0,19	0,17	0,18	0,18	0,19	0,22	0,26	0,26	0,31



	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Kostnad/reise	14,17	14,78	16,04	18,44	20,01	19,56	19,15	19,23	19,76	18,38	17,18	15,33
Kostnad/personkm	2,36	2,46	2,67	3,07	3,33	3,26	3,19	3,21	3,29	3,06	2,86	2,55

Effektivitetsdata omfatter bare Ruter As' regnskapsførte kostnader.

Dermed faller kapitalkostnaden for infrastruktur og vognpark i hovedsak utenfor.

Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.

<sup>(1)</sup> Kostnader inkl. trafikkreklame direkte til Sporveien (90,2 mill i 2018).

<sup>(2)</sup> Togtimer ekskl. regulering og tomkjøring fra 2014

## Trikk

### Nøkkeltall – Trikk

	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
<b>Operasjonelle nøkkeltalls</b>												
Reiser (mill)	51	51	53	54	51	49	48	48	45	43	40	37
Personkm (mill)	165	165	170	174	163	158	153	153	145	137	127	118
Vognkm (mill)	4,7	4,4	4,3	4,2	4,0	3,9	4,1	4,0	4,0	3,9	4,0	4,0
Plasskm (mill)	686	651	635	614	600	572	593	571	577	568	585	581
Beleggsprosent (plass)	24 %	25 %	27 %	28 %	27 %	28 %	26 %	27 %	25 %	24 %	22 %	20 %
Avganger (i 1000)	462	464	392	379	373	360	363	360	366	367	355	388
Vogntimer (i 1000) <sup>(2)</sup>	252	236	234	229	216	289	304	294	294	285	287	283
Reisehastighet km/t	18,5	18,8	18,4	18,3	19,0	19,0	19,0	19,0	18,3	17,8	18,0	18,0
Trasélengde km	40	41	43	43	41	40	41	41	41	39	41	42
Energiforbruk pr personkm	0,14	0,12	0,12	0,13	0,12	0,12	0,15	0,14	0,16	0,19	0,22	0,23
<b>Økonomiske nøkkeltall</b>												
Trafikkinntekter (mill)	473	477	503	506	463	448	430	406	417	407	419	436
Tilskudd (mill)	435	412	363	342	380	407	405	426	361	372	390	337
Kostnader (mill) <sup>(1)</sup>	912	894	873	856	853	864	841	839	785	786	815	749
<b>Intern effektivitet:</b>												





	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Kostnad/avgang	1972	1925	2227	2257	2284	2398	2317	2332	2147	2144	2295	1932
Kostnad/plasskm	1,33	1,37	1,37	1,39	1,42	1,51	1,42	1,47	1,36	1,38	1,39	1,29
<b>Ekstern effektivitet:</b>												
Trafikkinntekt/reise	9,19	9,27	9,48	9,29	9,09	9,08	9,01	8,48	9,23	9,52	10,55	11,80
Trafikkinntekt/personkm	2,87	2,90	2,96	2,90	2,84	2,84	2,82	2,65	2,88	2,97	3,30	3,69
Trafikkinntekt/plasskm	0,69	0,73	0,79	0,82	0,77	0,78	0,73	0,71	0,72	0,72	0,72	0,75
Kostnad/reise	17,73	17,39	16,46	15,72	16,73	17,53	17,62	17,52	17,36	18,37	20,51	20,25
Kostnad/personkm	5,54	5,43	5,15	4,91	5,23	5,48	5,51	5,48	5,43	5,74	6,41	6,33

Effektivitetsdata omfatter bare Ruter As' regnskapsførte kostnader.

Dermed faller kapitalkostnaden for infrastruktur i hovedsak utenfor.

Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.

<sup>(1)</sup> Kostnader inkl. trafikkreklame direkte til Sporveien (4,1 mill i 2017).

<sup>(2)</sup> Vogntimer ekskl. regulering og tomkjøring fra 2014

## Buss totalt

### Nøkkeltall – buss totalt

	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
<b>Operasjonelle nøkkeltalls</b>											
Reiser (mill)	168	159	147	141	139	136	133	126	119	109	101
Personkm (mill)	1375	1308	1200	1127	1117	1093	1074	999	926	851	786
Vognkm (mill)	69,1	63,2	59,4	57,9	54,1	53,4	51,0	49,2	49,2	48,1	47,7
Plasskm (mill)	3764	3461	3220	3200	2891	2885	2721	2568	2567	2509	2500
Beleggsprosent (plass)	37 %	38 %	37 %	35 %	39 %	38 %	39 %	39 %	36 %	34 %	31 %
Avganger (i 1000)	4360	3996	3634	3624	3355	3343	3089	2958	2904	2804	2855
Busstimer (i 1000) <sup>(1)</sup>	2480	2252	2136	2091	1951	2316	2189	2137	2134	2085	2049
Reisehastighet km/t <sup>(2)</sup>	27,8	28,0	27,8	27,7	27,7						
Energiforbruk (kWh) pr personkm	0,27	0,23	0,27	0,28	0,27	0,26	0,27	0,30	0,31	0,33	0,35



	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Utslipp av fossilt CO2 kg/pr personkm	0,04	0,03	0,04	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06	0,07	0,08	0,09
<b>Økonomiske nøkkeltall</b>											
Trafikkinntekter (mill)	1801	1727	1530	1492	1448	1380	1345	1339	1218	1157	1205
Tilskudd (mill)	1186	1038	1083	1093	1069	1052	1041	920	908	946	865
Kostnader (mill)	3008	2785	2635	2605	2536	2459	2397	2273	2139	2115	2083
<b>Intern effektivitet:</b>											
Kostnad/avgang	690	697	725	719	756	736	776	768	736	754	730
Kostnad/plasskm	0,80	0,80	0,82	0,81	0,88	0,85	0,88	0,89	0,83	0,84	0,83
<b>Ekstern effektivitet:</b>											
Trafikkinntekt/reise	10,73	10,88	10,42	10,60	10,38	10,16	10,09	10,63	10,22	10,57	11,90
Trafikkinntekt/personkm	1,31	1,32	1,28	1,32	1,30	1,26	1,25	1,34	1,32	1,36	1,53
Trafikkinntekt/plasskm	0,48	0,50	0,48	0,47	0,50	0,48	0,49	0,52	0,47	0,46	0,48
Kostnad/reise	17,93	17,54	17,94	18,51	18,18	18,10	17,99	18,04	17,94	19,32	20,57
Kostnad/personkm	2,19	2,13	2,20	2,31	2,27	2,25	2,23	2,28	2,31	2,49	2,65

Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.

<sup>(1)</sup> Busstimer ekskl. regulering og tomkjøring fra 2014

<sup>(2)</sup> Reisehastighet=vognkm/busstimer fra 2014

## Bybuss

### Nøkkeltall – bybuss

	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
<b>Operasjonelle nøkkeltalls</b>											
Reiser (mill)	106	99	93	92	91	88	86	83	81	74	69
Personkm (mill)	508	477	447	440	436	422	413	399	387	356	330
Vognkm (mill)	25,1	23,4	22,4	23,2	21,0	21,6	21,0	20,5	21,4	20,9	20,5
Plasskm (mill)	1787	1670	1555	1640	1398	1455	1371	1278	1318	1286	1277



	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Beleggsprosent (plass)	28 %	29 %	29 %	27 %	31 %	29 %	30 %	31 %	29 %	28 %	26 %
Avganger (i 1000)	2160	1966	1842	1936	1729	1810	1716	1754	1785	1722	1703
Busstimer (i 1000)*	1131	1038	988	1010	917	1324	1254	1251	1283	1246	1223
Reisehastighet km/t **	22,2	22,5	22,7	23,0	22,9	24,6	25,2	25,3	24,6	25,0	25,0
Energiforbruk (kWh) pr personkm	0,34	0,28	0,34	0,34	0,33	0,33	0,34	0,32	0,35	0,37	0,37
Utslipp av fossilt CO2 kg/pr personkm	0,04	0,04	0,06	0,07	0,07	0,05	0,08	0,07	0,08	0,09	0,09
<b>Økonomiske nøkkeltall</b>											
Trafikkinntekter (mill)	981	922	895	857	831	793	765	743	668	615	677
Tilskudd (mill)	419	373	332	373	369	368	402	368	387	433	369
Kostnader (mill)	1418	1315	1245	1246	1215	1182	1174	1121	1062	1055	1054
<b>Intern effektivitet:</b>											
Kostnad/avgang	656	669	676	644	703	653	684	639	595	613	619
Kostnad/plasskm	0,79	0,79	0,80	0,76	0,87	0,81	0,86	0,88	0,81	0,82	0,83
<b>Ekstern effektivitet:</b>											
Trafikkinntekt/reise	9,27	9,27	9,61	9,35	9,15	9,01	8,90	8,94	8,28	8,29	9,86
Trafikkinntekt/personkm	1,93	1,93	2,00	1,95	1,91	1,88	1,85	1,86	1,72	1,73	2,05
Trafikkinntekt/plasskm	0,55	0,55	0,58	0,52	0,59	0,54	0,56	0,58	0,51	0,48	0,53
Kostnad/reise	13,39	13,22	13,38	13,60	13,38	13,44	13,65	13,48	13,16	14,23	15,35
Kostnad/personkm	2,79	2,76	2,79	2,83	2,79	2,80	2,84	2,81	2,74	2,96	3,20

## Regionsbuss

### Nøkkeltall – regionbuss

	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
<b>Operasjonelle nøkkeltall</b>											



	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Reiser (mill)	62	59	54	49	49	48	47	43	38	35	33
Personkm (mill)	867	831	753	687	681	671	661	600	539	495	456
Vognkm (mill)	43,9	39,8	37,0	34,7	33,2	31,8	30,0	28,7	27,8	27,2	27,2
Plasskm (mill)	1977	1790	1665	1562	1493	1430	1350	1290	1249	1223	1223
Beleggsprosent (sete)	46 %	46 %	45 %	44 %	46 %	47 %	49 %	46 %	43 %	40 %	37 %
Avganger (i 1000)	2201	2030	1792	1690	1625	1533	1373	1204	1119	1082	1151
Busstimer (i 1000)	1349	1214	1148	1082	1035	992	936	885	851	838	826
Reisehastighet km/t	32,6	32,8	32,2	32,1	32,1	32,0	32,1	32,4	32,6	32,4	32,9
Energiforbruk (kWh) pr personkm	0,23	0,20	0,22	0,24	0,23	0,22	0,23	0,28	0,28	0,30	0,33
Utslipp av fossilt CO2 kg/pr personkm	0,06	0,03	0,03	0,04	0,05	0,07	0,06	0,06	0,07	0,07	0,08
<b>Økonomiske nøkkeltall</b>											
Trafikkinntekter (mill)	820	805	636	635	617	587	579	596	550	542	528
Tilskudd (mill)	768	665	750	720	700	684	639	551	522	513	495
Kostnader (mill)	1590	1470	1390	1359	1321	1277	1222	1152	1076	1060	1029
<b>Intern effektivitet:</b>											
Kostnad/avgang	723	724	776	804	813	833	890	957	962	980	894
Kostnad/plasskm	0,80	0,82	0,83	0,87	0,88	0,89	0,91	0,89	0,86	0,87	0,84
<b>Ekstern effektivitet:</b>											
Trafikkinntekt/reise	13,24	13,57	11,82	12,94	12,68	12,26	12,27	13,92	14,30	15,35	16,20
Trafikkinntekt/personkm	0,95	0,97	0,84	0,92	0,91	0,88	0,88	0,99	1,02	1,10	1,16
Trafikkinntekt/plasskm	0,41	0,45	0,38	0,41	0,41	0,41	0,43	0,46	0,44	0,44	0,43
Kostnad/reise	25,68	24,77	25,84	27,68	27,16	26,65	25,89	26,89	27,98	30,01	31,59
Kostnad/personkm	1,83	1,77	1,85	1,98	1,94	1,90	1,85	1,92	2,00	2,14	2,26

Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.



## Båt totalt

### Nøkkeltall – båt totalt

	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
<b>Operasjonelle nøkkeltall</b>											
Reiser (mill)	4,4	3,9	4,6	4,4	4,2	4,4	4,5	4,4	4,2	4,1	4,0
Personkm (mill)	24,7	22,9	27,4	26,7	24,6	24,4	25,2	24,3	22,9	22,6	21,8
Båtkm (mill)	0,35	0,33	0,31	0,31	0,26	0,30	0,30	0,28	0,29	0,29	0,30
Plasskm (mill)	139	135	118	113	106	113	114	110	112	103	113
Beleggsprosent (plass)	18 %	17 %	23 %	24 %	23 %	22 %	22 %	22 %	20 %	22 %	19 %
Avganger (i 1000)	48,34	45,7	43,4	42,0	37,3						
Båttimer (i 1000)	21,73	19,8	17,5	17,3	16,2						
Energiforbruk (kWh) pr personkm	1,15	1,44	1,08	1,15	1,15	1,13	1,13	1,03	1,30	1,14	1,05
Utslipp av fossilt CO2 kg/pr personkm	0,25	0,30	0,23	0,25	0,25	0,24	0,24	0,25	0,31	0,28	0,28
<b>Økonomiske nøkkeltall</b>											
Trafikkinntekter (mill)	53	50	52	55	51	51	52	59	70	72	66
Tilskudd (mill)	153	151	155	160	132	114	111	90	86	71	61
Kostnader (mill)	206	200	207	215	183	166	163	150	156	143	126
<b>Intern effektivitet:</b>											
Kostnad/avgang	4265	4386	4769	5117	4923						
Kostnad/plasskm	1,49	1,48	1,76	1,90	1,73	1,46	1,43	1,37	1,39	1,38	1,12
<b>Ekstern effektivitet:</b>											
Trafikkinntekt/reise	12,17	12,63	11,42	12,33	12,09	11,48	11,58	13,64	16,62	17,39	16,37
Trafikkinntekt/personkm	2,15	2,16	1,91	2,05	2,07	2,09	2,05	2,45	3,04	3,17	3,01
Trafikkinntekt/plasskm	0,38	0,37	0,44	0,48	0,48	0,45	0,45	0,54	0,62	0,69	0,58
Kostnad/reise	47,13	51,07	45,28	48,46	43,54	37,30	36,54	34,41	37,19	34,66	31,54



	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Kostnad/personkm	8,33	8,74	7,56	8,06	7,47	6,78	6,47	6,17	6,81	6,32	5,80

Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.

## Båt Akershus

### Nøkkeltall – båt Akershus

	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
<b>Operasjonelle nøkkeltall</b>											
Reiser (mill) <sup>(1)</sup>	3,2	3,1	3,8	3,7	3,5	3,4	3,5	3,4	3,2	3,1	3,0
Personkm (mill) <sup>(2)</sup>	21,0	20,2	24,9	24,3	23,1	22,2	23,3	22,3	20,7	20,5	19,7
Båtkm (mill)	0,27	0,26	0,24	0,25	0,22	0,21	0,21	0,20	0,20	0,20	0,21
Plasskm (mill)	118,2	116,6	100	99	95	95	96	93	96	86	95
Beleggsprosent (plass) <sup>(2)</sup>	18 %	17 %	25 %	25 %	24 %	23 %	24 %	24 %	22 %	24 %	21 %
Avganger (i 1000)	35,3	33,6	31,6	34,0	28,8	28,4	28,4	27,2	27,2	27,4	27,0
Båttimer (i 1000)	14,0	12,9	10,9	11,0	10,8	11,7	10,6	11,6	10,2	14,6	12,9
Energiforbruk (kWh) pr personkm	1,24	1,51	1,09	1,17	1,15	1,15	1,13	1,02	1,32	1,15	1,05
Utslipp av fossilt CO2 kg/pr personkm	0,25	0,30	0,23	0,25	0,25	0,24	0,24	0,25	0,31	0,29	0,28
<b>Økonomiske nøkkeltall</b>											
Trafikkinntekter (mill)	43	42	45	48	45	42	44	50	53	55	49
Tilskudd (mill)	113	112	116	119	101	93	92	71	75	61	53
Kostnader (mill)	156	154	161	168	145	135	135	121	128	116	102
<b>Intern effektivitet: <sup>(2)</sup></b>											
Kostnad/avgang	4426	4579	5096	4932	5055	4746	4755	4441	4709	4235	3775
Kostnad/plasskm	1,32	1,32	1,61	1,69	1,52	1,42	1,41	1,31	1,34	1,35	1,07



	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
<b>Ekstern effektivitet: <sup>(2)</sup></b>											
Trafikkinntekt/reise	13,39	13,67	11,91	12,97	12,71	12,29	12,30	14,73	16,73	17,64	16,24
Trafikkinntekt/personkm	2,04	2,08	1,81	1,97	1,93	1,87	1,87	2,24	2,55	2,68	2,47
Trafikkinntekt/plasskm	0,36	0,36	0,45	0,48	0,47	0,44	0,45	0,54	0,55	0,64	0,51
Kostnad/reise	48,97	49,99	42,51	45,23	41,36	39,91	38,13	35,73	40,50	37,16	34,07
Kostnad/personkm	7,45	7,61	6,47	6,88	6,30	6,08	5,80	5,44	6,16	5,66	5,19

Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.

<sup>(1)</sup> Metodeendring, antall reiser satt lik manuelle telling.

<sup>(2)</sup> Påvirkes av metodeendringen i antall reiser

## Båt Oslo

### Nøkkeltall – båt Oslo

	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
<b>Operasjonelle nøkkeltall</b>											
Reiser (mill)	1,2	0,8	0,8	0,7	0,7	1,1	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0
Personkm (mill)	3,8	2,7	2,5	2,4	1,5	2,2	1,9	2,0	2,2	2,1	2,1
Båtkm (mill)	0,09	0,08	0,07	0,06	0,04	0,09	0,09	0,08	0,08	0,08	0,09
Plasskm (mill)	20	18	17	14	10	18	18	17	17	17	18
Beleggsprosent (plass)	19 %	15 %	14 %	17 %	14 %	12 %	11 %	12 %	13 %	12 %	12 %
Avganger (i 1000)	13,1	12,1	11,8	8,1	8,5						
Båttimer (i 1000)	7,7	7,0	6,6	6,3	5,4						
Energiforbruk (kWh) pr personkm	0,67	0,88	0,92	0,97	1,00	0,97	1,15	1,10	1,07	1,05	1,05
Utslipp av fossilt CO2 kg/pr personkm	0,00	0,00	0,00	0,25	0,26	0,25	0,30	0,29	0,28	0,28	0,27
<b>Økonomiske nøkkeltall</b>											



	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Trafikkinntekter (mill)	11	8	7	7	6	9	8	9	17	17	17
Tilskudd (mill)	39	39	39	41	32	21	20	19	11	10	7
Kostnader (mill)	50	47	46	48	38	31	28	29	28	27	24
<b>Intern effektivitet:</b>											
Kostnad/avgang	3829	3851	3895	5893	4475						
Kostnad/plasskm	2,45	2,55	2,63	3,36	3,64	1,71	1,57	1,70	1,68	1,56	1,35
<b>Ekstern effektivitet:</b>											
Trafikkinntekt/reise	8,88	8,87	9,04	9,13	8,94	8,88	8,81	9,81	16,28	16,62	16,76
Trafikkinntekt/personkm	2,78	2,77	2,83	2,85	4,26	4,23	4,20	4,67	7,75	7,91	7,98
Trafikkinntekt/plasskm	0,52	0,41	0,41	0,47	0,60	0,52	0,46	0,56	1,01	0,96	0,94
Kostnad/reise	42,15	55,00	58,67	64,73	54,49	28,95	30,37	29,81	27,15	26,85	24,07
Kostnad/personkm	13,17	17,19	18,33	20,23	25,95	13,78	14,46	14,19	12,93	12,79	11,46

Økonomiske tall er justert etter konsumprisindeksen.

Fra 2014 omfatter Båt Oslo fra 2014 kun øyåtene, da vi ikke lenger har noen takstavnale med Bygdøyfergene.

## Tog

### Nøkkeltall – Tog

Tog	2018 <sup>(1)</sup>	2017 <sup>(1)</sup>	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Reiser med tog totalt (mill.)	41,5	39,4	39,9	39,6	37,1	34,6	32,3	26,5	26,0	25,6	26,1
Reiser med tog Akershus/Grensekryssende (mill.)	32,4	30,5	30,7	30,4	28,0	26,2	24,4	21,2	20,8	20,5	20,8
Reiser med tog Oslo (mill.)	9,1	8,9	9,2	9,2	9,1	8,5	7,8	5,4	5,3	5,1	5,2
<b>Økonomiske nøkkeltall <sup>(2)</sup></b>											
Inntektsfordeling (i 1000)	924000	860837	780427	835359	713496	670397	622347	644296	609778	623905	588739
Prisdifferanse (i 1000)	58000	74498	124586	147925	126659	104582	98489	29957	6011	21696	13124
Sum inntektsfordeling og prisdifferanse (i 1000)	982000	935335	905013	983284	840155	774979	720837	674253	615789	645601	601863





<b>Tog</b>	<b>2018 <sup>(1)</sup></b>	<b>2017 <sup>(1)</sup></b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
Inntektsfordeling og prisdifferanse/reise	23,66	23,72	22,67	24,83	22,65	22,38	22,34	25,40	23,64	25,18	23,10

<sup>(1)</sup> Antall reiser med tog i 2016 ble oppgitt for høyt, derfor blir det en nedgang i antall reiser fra 2016-2017.

Det betyr at antall reiser i 2017 er korrekt, mens utvikling 2016-2017 er feil.

<sup>(2)</sup> Økonomiske tall 2018 er i henhold til avsetninger. Resten i henhold til resultatet av inntektsfordelingen det enkelte år

Endret tellemetode for passasjertall fra 2012. Passjertallene er derfor ikke sammenlignbare med tidligere år.



## Begivenheter

I fremtidens byer må bevegelsesfrihet være bærekraftig. Dette byr på gode muligheter og spennende utfordringer for et kollektivselskap som Ruter.

I 2018 tok vi mange skritt på veien mot å nå våre mål, som blant annet at all økning i persontransporten skal tas med kollektiv, sykkel og gange, og at kollektivtrafikken skal være utslippsfri i 2028.



## Januar

**Oppstart av aktivitetstransport:** I januar får 160 barn i Bærum tilbud om å kjøre minibuss til og fra fotballtrening på Stabæk.

[Les mer om dette her](#)



## Januar

**Kundesenteret feirer jubileum:** Den 20. januar 2018 er det 30 år siden servicesenteret for kollektivtrafikken åpnet på Jernbanetorget i Oslo.



## Mars

**Presentasjon av rekordtall for 2017:** Trafikkveksten er på 5,9%. Det tilsvarer 371 millioner påstigninger totalt i 2017.



## Mars

**Ambisiøst mål om utslippsfri kollektivtrafikk i 2028:** «Ruters beregninger tilsier at det er et ambisiøst, men realistisk mål at kollektivtransporten i hovedstadsområdet skal være utslippsfri i løpet av de neste ti årene», sier administrerende direktør Bernt Reitan Jensen.



## April

**Stor ruteendring:** 8. april styrker Ruter busstilbudet i hele Akershus, og gjennomfører større omlegging av busstilbudet på Søndre Nordstrand i Oslo.



## April

**Satser stort på elbusser:** Ved å sette inn 70 elbusser i ordinær drift neste år, tar Ruter sammen med Unibuss, Norgesbuss og Nobina et viktig steg på veien mot en utslippsfri kollektivtransport.



## Mai

**Sigining av Romerikskontraktene:** Nettbuss, Nobina og Norgesbuss vinner de viktige kontraktene på Romerike, etter en omfattende anbudsrunde. Den 1. juli 2019 er det oppstart for totalt seks kontrakter på Romerike, som omfatter 413 miljøvennlige busser. Det kommer 39 elektriske busser, som de første i Akershus.





## Juni

**Oslos nye trikker annonseres:** Det spanske selskapet CAF annonseres av Sporveien som vinner av anbudet om å levere 87 nye trikker til Oslo innen utgangen av 2024.



Foto: Sporveien

## Juli

**33 personer får sommerjobb i Ruter**, og står klare til å lære bort, vise frem og underholde. Meningen er å gjøre sommeren i Oslo og Akershus litt mer interessant for våre reisende.



## August

**Rekordmange reiser til øyene i Oslofjorden:** Allerede i starten av august var fjorårets rekord passert, og Ruter kunne notere én million passasjerer.



## September

**Stort skritt mot selvkjørende kjøretøy:** Ruter inngår avtale om leie av opptil 50 selvkjørende kjøretøy, med det danske selskapet Autonomous Mobility.



Foto: Navya / Michaël Gounon

## September

**Ruter lanserer kampanjen «Ny i Oslo»:** Hensikten er å slå et slag for en varmere og mer inkluderende by, og å ønske nyankomne velkommen til Oslo.



*Velkommen*  
**Ziyi Zhang**  
fra Shanghai  
NY I OSLO OG PÅ LINJE 3

Ziyi er mest hjemme i leiligheten fordi hun er litt beskjeden, og synes språkbarrieren er tøff. Hun er sikker på at det vil hjelpe på norsken å få seg noen venner. Si gjerne hei hvis du ser henne på T-banen.

 Ruter#

## September

**Hydrogenbussene går som ei kule:** I september satte Ruters fem hydrogenbusser ny rekord siden oppstarten i 2012, med 91% teknisk tilgjengelighet. Det vil si at bussene var i teknisk stand til å bli brukt i kollektivtrafikken nesten hele tiden, og ut året fortsatte tallene bare å bli bedre. Til sammenligning har en dieselbuss omtrent 95% teknisk tilgjengelighet, eller «oppetid».



## Oktober

**Ruter markerer elektrifisering:** Nesoddbåtene blir elektriske i 2019. Pressen og samferdselsbyråden er invitert med på båttur.



## Oktober

**Oppstart av aktivitetstransport:** Ruter starter samarbeid med Vålerenga Fotballakademi.





## November

**Ruter på speeddate:** Kundemedvirkning er høyt prioritert i Ruter. Vi inviterer befolkningen i Nittedal på speeddate, for å prate om kollektivtrafikktilbudet i bygda.



## November

**Planer for ny T-banetunnel presenteres:** Byrådet legger frem planene sine for ny tunnel gjennom Oslo sentrum. Sammen med flere samarbeidspartnere har Ruter vært sentral i utarbeidelsen av forslag til planprogram for den nye tunnelen mellom Majorstuen og Tøyen/Ensjø.



## Desember

**Billigere å reise for barn og ungdom:** Ruter offentliggjør at aldersgrensene for barn og ungdom vil endres fra 27. januar 2019, slik at barn under 6 år reiser gratis og ungdom betaler barnebillett frem til fylte 18 år. Den årlige prisendringen innebærer samtidig en prisøkning på de fleste billettyper.



## Adm. direktørs overblikk

Hva har Oslo til felles med Madrid, London, Paris og København? Befolkningen øker, samtidig som biltrafikken går ned. Ikke fordi vi sitter stille, men fordi vi beveger oss smartere. Færre reiser skjer med privatbil. Flere velger alternative transportmetoder. Utslippene reduseres. Og byen blir et bedre sted å bo.

### Markedstilpasset tilbud gir resultater

Kollektivtrafikken i Oslo og Akershus fortsetter den positive utviklingen. I 2018 gjennomførte Ruter flere markedstilpassede tilbudsforbedringer, og sammen med biltrafikkreduserende tiltak har dette gitt god vekst for kollektivtrafikken. Økningen i antall påstigende fra 2017 til 2018 var på 4,2%, 3 ganger høyere enn befolkningsveksten i området. Totalt var det 387 millioner påstigninger i 2018.

Ruter er et virkemiddelselskap for å utvikle, planlegge, samordne, kjøpe og markedsføre et kollektivt trafikktilbud i regionen. De politiske målsettingene er ambisiøse, og for å kunne fortsette å levere på utviklingen vi har sett de siste 11 årene har Ruters målbilde vært under revisjon i 2018.

Vår nye visjon er «bærekraftig bevegelsesfrihet», og den ligger til grunn for en fortsatt videreutvikling av regionens kollektivtrafikk. Det betyr at vi skal bidra til at folk får den bevegelsesfriheten de ønsker for å kunne leve sine liv, og at dette skjer ut fra et felles mål om et bærekraftig samfunn.

I 2018 har Ruter bidratt til å gjøre kollektivtrafikken mer bærekraftig. Vi har tatt flere grep for å videreutvikle tilbudet til de reisende og redusere bilbruk. Det ble gjennomført 2 større ruteendringer i april og oktober. Disse tilbudsforbedringene hadde som formål å sikre mer effektive reiser inn og ut av hovedstadsområdet, samt bidra til å styrke tilbudet for å møte befolkningsveksten. Særlig er det busstilbudet i Oslo og Akershus som har fått en solid styrking i løpet av året. Trafikktilbudet målt som vognkilometer



økte med 5,9% i 2018.



[Vis video](#)



**Økningen i antall påstigende fra 2017 til 2018 var på 4,2%, 3 ganger høyere enn befolkningsveksten i området. Totalt var det 387 millioner påstigninger i 2018.**

I tillegg til 2 ruteendringer er det blitt gjennomført flere tester av nye transporttjenester. Dette gjør vi fordi vi ønsker å lære mer om den enkelte reisendes behov for å utvikle et tilbud som er mer tilpasset. For eksempel har piloten for aldersvennlig transport i Nordre Aker vist at kundene kommer seg mer ut, får løst sine praktiske behov og er mer sosiale. Dette bidrar til bedre helse og mindre ulikhet, og i løpet av året ble tilbudet utvidet til bydel Sagene og Ullern. Det samme gjelder testing av aktivitetstranport for å frakte barn mellom skole og fotballtrening. Først ute var samarbeidet med Stabæk fotball og Bærum kommune, deretter kom samarbeidet med Vålerenga fotball hvor barna hentes på 14 ulike skoler og kjøres til Valle Hovin. Tilbudet er ment som en hjelp til foreldre som sliter med å få hverdagslogistikken til å gå opp. Resultatene viser at bilbruken går ned og kundene er fornøyde. I tillegg fikk vi verdifull innsikt i kundenes behov, som gir oss verdifull læring om hva som må være på plass i fremtidens tilbud.

2018 var det året vi økte farten for at kollektivtrafikken skal være utslippsfri i 2028. For eksempel signerte vi elbussavtaler med Unibuss, Norgesbuss og Nobina. Vi signerte de omfattende Romerikskontraktene med Nettbuss, Nobina og Norgesbuss, som også omfatter miljøvennlige busser. Sporveien annonserte det spanske selskapet CAF som vinner av anbudet om å levere 87 nye trikker til Oslo, og vi la grunnlaget for at Nesoddbåtene blir elektriske i 2019. I 2018 tok vi også et stort skritt i utforskningen av nye mobilitetsformer ved å inngå et samarbeid med Autonomous Mobility om utprøving av selvkjørende kjøretøy. Hensikten er å etablere flere ulike piloter som vil gi oss verdifull erfaring i samspill med kundene.

2018 var det året vi økte farten for at kollektivtrafikken skal være utslippsfri i 2028.

Utvikling og investeringer i kollektivtrafikken handler om store summer. For dem som bor og reiser i vår region er det viktig at vi utnytter disse ressursene riktig. Fremkommelighet er svært viktig for å ha et effektivt og

punktlig kollektivtrafikktilbud. Gjennom året ble mye lagt til rette for ny T-bane til Fornebu, ny Majorstuen stasjon og ny T-banetunnel gjennom Oslo, og det ble gjort omfattende arbeid på bane- og trikkenett. 2018 har vært preget av slike arbeid flere steder i byen, og jobben med å forbedre og opprettholde fremkommeligheten vil fortsette med uforminsket styrke.



### **Kundene slutter opp om kollektivtrafikken**

I 2018 var billettinntektene på 4 445 millioner kroner, en vekst på 7,5%. Dette, kombinert med økte reisetall viser at kundene slutter opp om kollektivtrafikken. Samtidig har det vært 3,8% nedgang i antall passeringer av personbiler gjennom bomringen. Dette tyder på at kombinasjon av tilbudsforbedringer og nødvendige biltrafikkreduserende tiltak, som økte bompenger og parkeringsrestriksjoner, gjør at flere stadig oftere velger å benytte kollektivtrafikk til sine reiser.

Ruters markedsandel av motoriserte reiser i 2018 var 38%. Dette er en betydelig økning fra 2017 hvor kollektivandelen var 36,6%. Fordelingen mellom Oslo og Akershus er henholdsvis 53,1% og 23,9%, en økning for begge regionene fra 2017.

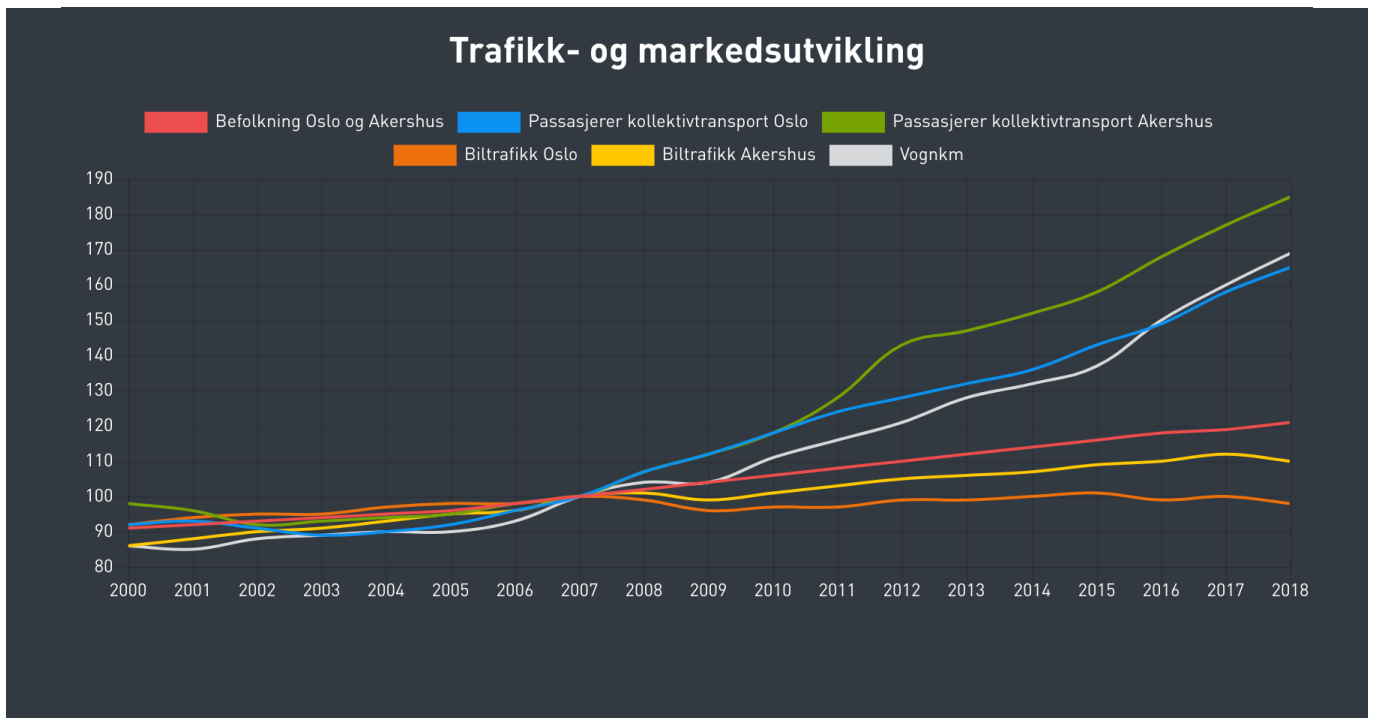
Tallene for 2018 viser at 74,7% av befolkningen i Oslo og Akershus er





tilfreds med det totale kollektivtilbudet. Oslo ligger også dette året høyere enn Akershus. Dette har sammenheng med forskjellig befolkningstetthet i de to fylkene som fører til ulike kollektivtilbud.

Andelen fornybar energi i 2018 for kollektivtransporten endte 1 prosentpoeng bak målsettingen, på 58%. Dette skyldes en etterspørselsvekst som inntil videre har blitt dekket med eldre bussmateriell. Dette materiellet vil fases ut i 2020, og bli erstattet med nullutslipp og fossilfritt materiell. Trikk og T-bane driftes allerede av 100% fornybar energi, så muligheten til å øke andelen fornybar energi kommer derfor i all hovedsak ved endring av kontraktene for buss og båt. Romerikskontrakten i juli 2019 og elektrifiseringen av Nesoddensambandet høsten 2019 vil bety at fornybarandelen øker vesentlig, og jeg mener derfor at målet om fossilfri kollektivtrafikk innen 2020 vil innfris.



## Samferdselssektoren står overfor store endringer

Osloregionen vokser raskt og kollektivtrafikken spiller en nøkkelrolle i å sikre at veksten og utviklingen skjer på en måte som er til beste for fellesskapet, og vår ambisjon er at bærekraft skal være integrert i alt vi gjør. Dette avspeiles i Ruters nye visjon «Bærekraftig bevegelsesfrihet».

Ruters samfunnsrolle vil endre seg i tiden fremover. Store infrastrukturprosjekter og innfasing av ny teknologi vil føre til store

endringer i mobilitetsmarkedet. Vi forventer økt konkurranse, et aktørlandskap i kontinuerlig bevegelse og flere som ønsker et samarbeid. Hvordan kan vi forstå og utnytte mulighetene ved økt digitalisering, nye mobilitetsformer og flere delingsbaserte tjenester? Hvordan kan vi forstå og levere enda bedre på kundenes behov enn vi gjør i dag? Å være relevant for kundene er kollektivtrafikkens mål, så hvordan vi som virkemiddelselskap skal finne vår plass blir en viktig diskusjon.

Grønne mobilitetsløsninger er nødvendig for å redusere klima- og miljøbelastningen fra transportsektoren. Gode mobilitetsløsninger er avgjørende for at samfunnet skal fungere. Det bidrar til å redusere ulikhet ved å gi alle praktisk og økonomisk mulighet til å delta i arbeidsliv og utdanning, og til å ha en aktiv fritid. Effektiv mobilitet handler om god forvaltning av areal som et knapphetsgode i bynære områder.

Vårt bidrag til å løse fremtidens klimautfordringer og skape et bedre samfunn er vår viktigste differensiator. Der private aktører har som hovedmål å maksimere økonomisk resultat, har Ruter som mål å maksimere samfunnsnyttien. Dersom vi mister vår relevans for innbyggerne, og private aktører øker sin, vil vi i mindre grad bidra til å nå samfunnspolitiske mål. Jeg er derfor opptatt av at vi fortsetter å utnytte vårt sterke nettverk av aktører som sammen arbeider for utviklingen av kollektivsystemet i Oslo og Akershus. T-bane, buss, trikk, båt og tog opererer i et velfungerende nettverk, og om ikke lenge tester vi ut selvkjørende kjøretøy som del av det enkle, sømløse nettverket.

Kundenes forventninger settes på tvers av bransjer og av de mest innovative selskapene i verden. Kunstig intelligens, tingenes internett og sensorteknologi er eksempler på tema som viser hvor stor betydning data vil ha for fremtidens intelligente transport. Nye og gamle, men først og fremst de mest innovative selskapene på tvers av ulike bransjer, leverer allerede tjenester med høy kvalitet. De kommer til å tilby kundene integrerte, fleksible og enkle løsninger som dekker deres individuelle behov. Hvordan kan Ruter finne sin plass i dette? Det blir en spennende reise jeg gleder meg til å være med på.



Vårt bidrag til å løse fremtidens klimautfordringer og skape et bedre samfunn er vår viktigste differensiator.



## Prøve, feile og lære sammen

Digitalisering er et område som preget 2018, og som vil forsterkes de neste årene gjennom samarbeid med en rekke aktører. Fellesnevneren er å forstå hva ny teknologi betyr for fremtidens transportinfrastruktur og hva det betyr for å oppnå utslippskutt.

Vi vil fortsette å øke vår kunnskap ved å tørre å prøve og feile, og lære sammen med kundene våre.

Vi er allerede i gang med å teste nye løsninger med mer individuelt tilpassede tjenester. Kundene våre kan for eksempel gjennom RuterReise-appen få en eksakt anbefaling på kombinasjon av gange, buss, båt, T-bane og trikk for å ta seg dit de skal. Noen år ned i veien vil vi ved hjelp av økt tilgang til sanntidsanalyse og data kunne koble på andre typer delingsbaserte tjenester i tillegg. Sykkel, lånebil, elscootere og små selvkjørende minibusser er eksempler på nye, kombinerte mobilitetsformer som kan tilby sømløse reiser hele veien hjem.

Et viktig virkemiddel jeg ser frem til å få på plass er Ruters nye kunde- og samskapingssenter som skal åpne ved Oslo Sentralstasjon. I tillegg til at kundene kan komme hit for å få hjelp, ser vi for oss en annerledes og mye tettere dialog om utvikling av tjenester og tilbud med alle som bor og lever i Oslo og Akershus. Vi vet ikke nøyaktig hva senteret skal være eller hva det



skal inneholde ennå, for det vil vi utvikle sammen med befolkningen. Det vi vet er at med det historien har vist oss og det fremtiden bringer, har vi klokkeetro på at vi må utvikle fremtidens løsninger i tett dialog med de som skal bruke dem. Med det nye senteret etablerer vi fasiliteter som gjør dette mulig. Det blir helt sikkert litt prøving og feiling på veien, men vi er helt sikre på at vi sammen vil utvikle gode løsninger for byregionen vår.

Målet vårt er å sikre at fremtidens kollektivtransport ikke bare reduserer utslipp, men også bidrar til å øke folks bevegelsesfrihet. En by det er lett å bruke, er en by det er godt å bo i. Økt bevegelsesfrihet betyr økt livskvalitet for hver og en av oss. For Oslo, Akershus og Viken fra 2020, vil bærekraftig bevegelsesfrihet være en forutsetning for videre vekst og samfunnsutvikling.



Digitalisering er et område som preget 2018, og som vil forsterkes de neste årene gjennom samarbeid med en rekke aktører.

## **Samspill gir resultater**

Vi har jobbet på spreng for å øke kapasitet, frekvens og kvalitet på tilbudet, men veksten i kollektivtrafikken er først og fremst kundene våre sin fortjeneste. Det er de som har parkert bilen, tatt kollektivtilbudet i bruk, og bidrar til å redusere utslipp. Takk for at dere valgte å reise kollektivt!

Resultatene kommer også som en følge av godt samspill med våre operatører og leverandører. Om lag 5000 medarbeidere i over 20 selskaper bidrar hver dag til å gjøre Osloregionen til et bedre sted å bo. Innsatsen dere legger ned setter jeg stor pris på.

**Tusen takk til dere alle!**



Tusen takk til dere alle!



[Vis video](#)



## Ruters eiere

Administrasjonsselskapet Ruter AS eies 60% av Oslo kommune og 40% av Akershus fylkeskommune. Ruter planlegger, bestiller og markedsfører kollektivtrafikktilbudet.

«I Oslo – som i de fleste andre byer – er trafikken en stor kilde til utslipp av klimagasser og lokal forurensing. Kollektivtransport er både et svar på hvordan sikre effektiv fremkommelighet, men også på hvordan utslippene fra persontransporten kan reduseres. Vi gjennomfører nå den største kollektivutbyggingen siden T-banen ble bygget etter andre verdenskrig. Det vil gjøre hverdagen enklere for alle over hele byen, og er avgjørende for at Oslo skal bli verdens første nullutslippsby.

Vi jobber målrettet mot at å reise kollektivt skal være det foretrukne transportmiddelet i Oslo. I 2018 utvidet vi og sørget for kapasitetsøkning på flere av byens linjer, for eksempel med en kraftig økning av kollektivtilbudet på Søndre Nordstrand. Det var også året vi kunne annonsere at enda flere el-busser er bestilt, og at Nesoddbåtene blir elektriske. Utviklingen går i en rasende fart, og effektive, felles transportsystemer er en viktig del av løsningen for en mer bærekraftig by.»



Lan Marie Nguyen Berg – byråd for miljø og samferdsel (Foto: Oslo Kommune)

«Ruter gir et viktig bidrag til fylkeskommunes arbeid mot et bærekraftig Akershus. Med et stadig bedre tilbud økte kollektivbruken i fylket også i 2018. Ruter har en ambisiøs miljøpolitikk som plasserer selskapet i europeisk første divisjon, og er i full gang med å kvitte seg med fossile drivstoff i løpet av 2020, på vei til utslippsfri transport i 2028. Det vil gi mindre forurensning og støy, til beste for mange Akershus-innbyggere.

Framtidsrettete innkjøp gjør at Ruter i løpet av 2019 vil ha den største elbussflåten blant Europas busselskap. I 2018 ble Ruter med i et stort, europeisk initiativ for å utvikle hydrogenbusser, og besluttet å øke hydrogenbussflåten med 10 nye busser. Også omlegging til el-drift for Norges største båtsamband, Nesoddbåten, ble besluttet i 2018. Utvikling av et miljønytteverktøy startet i 2018. Det vil hjelpe oss med å beregne og visualisere effektene av vår felles kollektivsatsing.»



Anette M. Solli – Fylkesordfører i Akershus (Foto: Akershus Fylkeskommune)





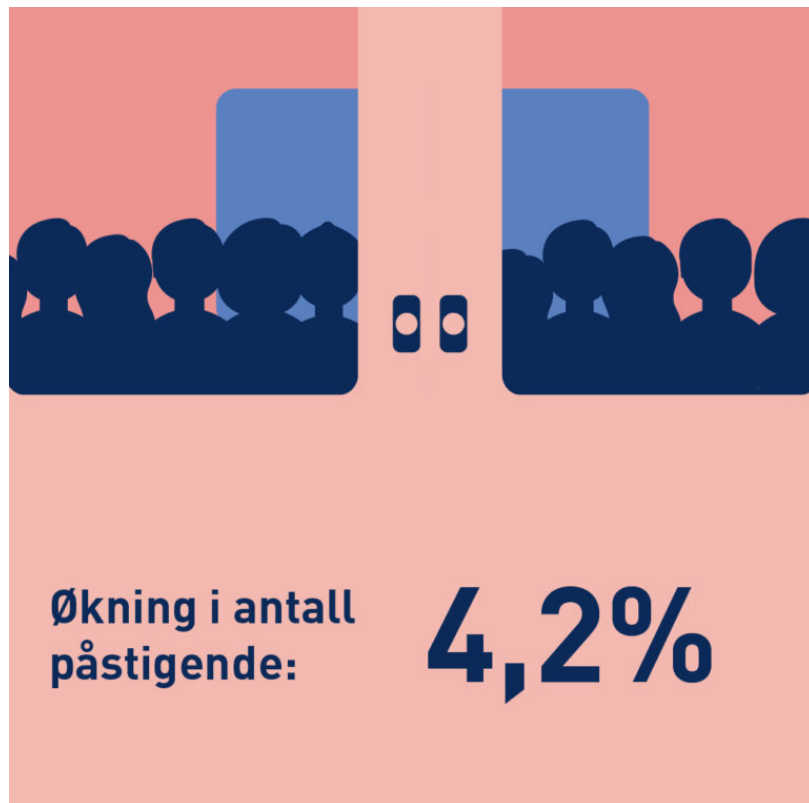
## Målstyring og resultat

Som en del av Ruters målstyringsystem er det definert konkrete mål for selskapets styringsindikatorer for 2018, som hver er knyttet opp mot Ruters overordnede mål.

Styringsindikatorene blir månedlig rapportert til selskapets ledelse i en mål- og risikostyringsrapport. Rapporten behandles av styret og oversendes deretter til Oslo og Akershus.

Økningen i antall påstigende i kollektivtrafikken fra 2017 til 2018 var på 4,2%, fordelt med 4,0% i Oslo og 4,9% i Akershus. Avviket mot målsetningen for 2018 skyldes i hovedsak en lavere befolkningsvekst i Oslo enn antatt samt nedjusterte forventinger til trinn 1 i bomringen.

Endringen i kollektivtrafikkens markedsandel av motoriserte reiser var 1,4% fra 2017 til 2018. Årsaken til at resultatet ikke nådde opp til målsetningen skyldes i hovedsak at måltallet for 2018 ble satt med en forventning om at veksten i 2017 skulle være høyere enn resultatet tilsa. Reviderte prognoser viser at resultatet for året er over forventning.



## Målstyring og resultat

Overordnet mål	Styringsindikatorer	Resultat 2017	Mål 2018	Resultat 2018
Sterk markedsposisjon	Økning i antall påstigende	5,9%	5,3%	4,2%
Sterk markedsposisjon	Markedsandel motoriserte reiser (rullerende 12 måneder)	36,6%	38,3%	38,0%
Fornøyde kunder	Kundetilfredshet ombord	98%	96%	97%
Fornøyde kunder	Befolkningens tilfredshet med kollektivtrafikktilbudet	72%	71%	74,7%
Effektiv og bærekraftig ressursbruk	Administrativt ansatte	92,9%	95,5%	95,3%
Effektiv og bærekraftig ressursbruk	Direkte kundebehandling	88,2%	92,0%	88,5%
Effektiv og bærekraftig ressursbruk	Resultat (hittil i år)	+493 MNOK	-5 MNOK	-31,9 MNOK



Overordnet mål	Styringsindikatorer	Resultat 2017	Mål 2018	Resultat 2018
Effektiv og bærekraftig ressursbruk	Andel fornybar energi i % av total energibruk kollektivtransport	56%	59%	58%
Effektiv og bærekraftig ressursbruk	Buss (% av total energibruk buss)	44%	48%	48%
Effektiv og bærekraftig ressursbruk	Båt (% av total energibruk båt)	10%	10%	9%
Effektiv og bærekraftig ressursbruk	Trikk og t-bane (% av total energibruk trikk og t-bane)	100%	100%	100%

### Kundetilfredshet

Indikatoren «kundetilfredshet ombord» fremkommer ved intervjuer med reisende på Ruters transportmidler. Den reisende blir da spurt om tilfredshet med siste reise. Historisk har resultatet her vært høyt, og for 2018 endte resultatet på 97%. Tilfredsheten fordeler seg tilnærmet likt mellom Akershus og Oslo, med henholdsvis 96% og 98%. Det er imidlertid ikke rimelig å anta at Ruter kan opprettholde en så høy tilfredshet over tid, da kundetilfredsheten vil kunne bli redusert når antallet reisende øker, eller hvis personer blir «motvillige» reisende som en konsekvens av gjennomføringen av større infrastrukturprosjekter eller restriktive tiltak i bomringen.

Befolkningens tilfredshet med kollektivtrafikktilbudet blir målt gjennom telefonintervju med innbyggerne i Oslo og Akershus, og i motsetning til kundetilfredshet om bord blir både kollektivreisende og personer som ikke reiser kollektivt intervjuet. Befolkningens tilfredshet med tilbudet endte i 2018 på 74,7%, godt over målsetningen for 2018. Tilfredsheten med kollektivtrafikktilbudet i Oslo er 83,2%, en god del høyere enn Akershus på 64,9%. Det har imidlertid vært en økning i befolkningens tilfredshet med tilbudet i både Oslo og Akershus fra 2017 til 2018. At befolkningens tilfredshet med tilbudet er lavere i Akershus enn i Oslo er naturlig ut fra ulikhetene i tilbudet, som reflekterer befolkningstettheten i de to fylkene.



### **Bedriftshelse**

Sykefraværet i Ruter har i 2018 hatt en positiv trend. Gjennomsnittlig nærvær for Ruter øvrig (administrativt ansatte) er tilnærmet lik målsetningen med 95,3% mot 95,5%. De ansatte som jobber med direkte kundebehandling hadde et gjennomsnittlig nærvær i 2018 på 88,5%, 3,5 prosentpoeng bak målet på 92%. Ruter har i 2018 iverksatt flere tiltak for medarbeidere med høyt og gjentakende fravær. Det er lagt opp til intensivt støtte til ledere for å bedre kunne tilrettelegge arbeidsprosesser og ressursstyring for å forebygge sykefravær. Øvrige tiltak som er gjennomført er økt innsats mot enkelte med høyt fravær, samt bytte av bedriftshelsetjeneste.

### **Økonomisk resultat**

Utgangspunktet for Ruters økonomi er at det skal drives innenfor økonomiske rammer og med et nullresultat. Det er imidlertid en forutsetning at realverdien av egenkapitalen opprettholdes og at investeringer gjennomføres. Målet for 2018 på -5 millioner kroner er satt med bakgrunn i dette. Resultatet for 2018 ble -31,9 millioner kroner, og er i hovedsak preget av høyere billettinntekter enn budsjettet, lavere kostnader av kjøp av busstjenester, høyere kostnader enn forventet i NSB oppgjøret samt høyere kostnader til drift av kollektivtransporttilbudet.



### **Fornybar energi**

Andelen fornybar energi i 2018 for kollektivtransporten totalt endte på 58%, 1 prosentpoeng bak målsetningen på 59%. Andelen er fordelt på driftsart fordi trikk og T-bane allerede driftes av 100% fornybar energi. Muligheten til å øke andelen fornybar energi kommer derfor i all hovedsak ved endring av kontraktene for buss og båt.

Kollektivtrafikken vil være fossilfri innen 2020.

For 2019 vil fornybarandelen øke vesentlig ved igangsettelsen av Romerikskontrakten i juli samt elektrifiseringen av Nesoddensambandet høst 2019. Målet om fossilfri kollektivtrafikk innen 2020 vil bli realisert.

## Markedet

Markedstilpassede tilbudsforbedringer og biltrafikkreduserende tiltak har til sammen gitt god vekst for kollektivtrafikken i 2018. I tillegg ser vi at nedgangen i reiser med personbil fortsetter.

Kollektivtrafikken har i 2018 hatt en vekst på 4,2%, og i løpet av året ble det registrert 387 millioner påstigninger i Oslo og Akershus. Veksten til kollektivtrafikken er betydelig høyere enn befolkningsveksten, som i 2018 var beregnet til 1,1% i Oslo og 1,6% i Akershus (kilde: SSB). Samtidig med at kollektivtrafikken holder trafikkveksten oppe har det vært en nedgang i antall passeringer av personbiler gjennom bomringen. Tids- og miljødifferensierte takster ble innført i oktober 2017, og i 2018 var det en nedgang på 3,8% i passeringene i bomringen. Dette tyder på at flere stadig oftere velger å benytte kollektivtrafikk til sine reiser.

Ruter har gjort flere grep for å videreutvikle tilbudet til de reisende, og det ble gjennomført to større ruteendringer i løpet av 2018. Både i april og oktober ble det gjennomført ruteendringer som hadde som formål å sikre mer effektive reiser inn og ut av hovedstadsområdet, samt bidra til å styrke tilbudet for å møte befolkningsveksten. Særlig er det busstilbudet i Oslo og Akershus som har fått en solid styrking i løpet av året.



I 2018 ble det registrert 387 millioner påstigninger i Oslo og Akershus.



**I de to store ruteendringene vi gjorde 2018 var det særlig busstilbudet som ble styrket.**

## **T-banen**

T-banen er ryggraden i kollektivtrafikken i Oslo-området, og har i mange år hatt svært sterk vekst. Veksten fortsatte i 2018 og det ble registrert en vekst i antall påstigninger på 3,6%. Det betyr at det var over 122 millioner påstigninger på T-banen i 2018.

## **Trikken**

Det legges mye ressurser ned i å styrke trikketilbudet og utvikle Oslo som trikkeby. I 2018 har det vært gjennomført og igangsatt infrastrukturtiltak på en rekke strekninger, for å tilrettelegge for de nye trikkene som vil bli levert fra 2021. I 2018 hadde trikken en helt flat utvikling fra 2017, det vil si 51 millioner påstigninger. Kapasiteten og vekstpotensialet til trikkenettet vil øke vesentlig når de nye trikkene blir levert.

## **Busstrafikk**

Bussen er fleksibel og har høy flatedekning. I de siste ruteendringene Ruter



har gjennomført har busstilbudet blitt styrket betraktelig, både i og utenfor rush. Veksten for busstrafikken var også svært sterk i 2018, og det var 168 millioner påstigende på Ruters busser i løpet av året. Bybussene hadde en vekst på 6,5% mens regionbussene hadde en vekst på 4,3%.

## **Båttrafikk**

For båttrafikken er det registrert en vekst på 11,6% fra 2017 til 2018. Øybåtene i Oslo har aldri hatt flere reisende enn i 2018, noe som nok henger tett sammen med en lang og varm sommer. For øybåtene ble det registrert en vekst på 39,9%, noe som utgjør i underkant av 1,2 millioner reiser. Totalt ble det registrert over 4,4 millioner påstigende på Ruters båter i 2018.

## **Andel av motorisert transport**

Markedsandeler er beregnet med utgangspunkt i intervjuer blant befolkningen. Kollektivtrafikkens andel av motorisert transport i 2018 var for hele Ruters område 37,9%. I Akershus var andelen 23,9%, mens andelen i Oslo var på 53,1%. Det betyr at over halvparten av alle motoriserte reiser i Oslo gjennomføres kollektivt. Det er en positiv utvikling i kollektivtrafikkens andel av motorisert transport, og andelen vokser stadig fra år til år.

## **Utslippsfritt**

Kollektivtrafikken er en viktig bidragsyter for å oppnå de lokale og nasjonale klimamålene. Den bidrar til redusert personbiltrafikk, noe som er svært viktig for å redusere utslippene. I tillegg arbeider Ruter målrettet for å tilby utslippsfri kollektivtrafikk i 2028, et mål som ble fastsatt i rapporten «Utslippsfri kollektivtransport i Oslo og Akershus». Trikk og T-bane går allerede på fornybar strøm, det kjører ti elektriske minibusser på Romerike og mot slutten av 2017 ble det igangsatt en test med seks elbusser i Oslo. I 2018 ble Ruter, Nobina, Norgesbuss og Unibuss enige om å fase inn 70 elbusser i løpet av 2019. I løpet av sommeren 2018 ble også kontraktene for Nedre Romerike tildelt, og de omfatter blant annet 39 nye elbusser med oppstart i 2019.





## Markedsområder

For å sikre større nærhet til markedet, og dermed evne til å respondere på endringer og kunders behov, er Ruter delt opp i fire markedsområder: Vest, Nordøst, Sør og Indre by. I løpet av 2018 ble det gjort en rekke tilbudsforbedringer i alle markedsområdene. I tillegg til 2 ruteendringer har det blitt gjennomført flere tester av nye transporttjenester.

### Markedsområde Vest

I markedsområde Vest har det i 2018 vært en svært positiv utvikling både i trafikkvekst og tilfredshet. I Bærum, hvor det ble foretatt en større omlegging av tilbudet i 2017, har tilfredsheten og bruken av det nye rutenettet tatt seg opp. I Bærum er det i 2018 blitt gjennomført enkelte utvalgte forbedringer av lokaltilbudet utenom rush, for å forenkle kollektivreiser også på fritiden. Også i Asker er det blitt gjennomført forbedringer av lokaltilbudet for å skape flere interne reisemuligheter. Samtidig har vi styrket frekvensen på rushtidslinjer til/fra Oslo. Ekspressbussene er viktige for mange pendlere. For å korte ned reisetiden er ekspressbussenes stoppmønster endret. I bydelene Ullern, Vestre Aker og Nordre Aker ble busstilbudet forsterket i løpet av året.

Ruter har testet nye tjenester i markedsområde Vest i 2018. Piloten for aldersvennlig transport i Nordre Aker har vært en stor suksess, og har allerede skapt etterspørsel etter tilsvarende tilbud i flere bydeler i Oslo. Aldersvennlig transport er en tjeneste som henter og bringer personer over 67 år fra dør til dør, til prisen for en ordinær honnørbillett. I Bærum har pilot for aktivitetstransport blitt testet ut i samarbeid med Stabæk fotball og Bærum kommune. Ruter tester om privattransport til og fra aktivitet blir redusert. Resultatene viser at foreldrene bruker privatbilen mindre når barna kan bruke denne tjenesten. Ruter samarbeidet med OBOS for å teste ut selvkjørende transport på Fornebu. Over 10 000 personer fikk testet tilbudet i løpet av sommeren.



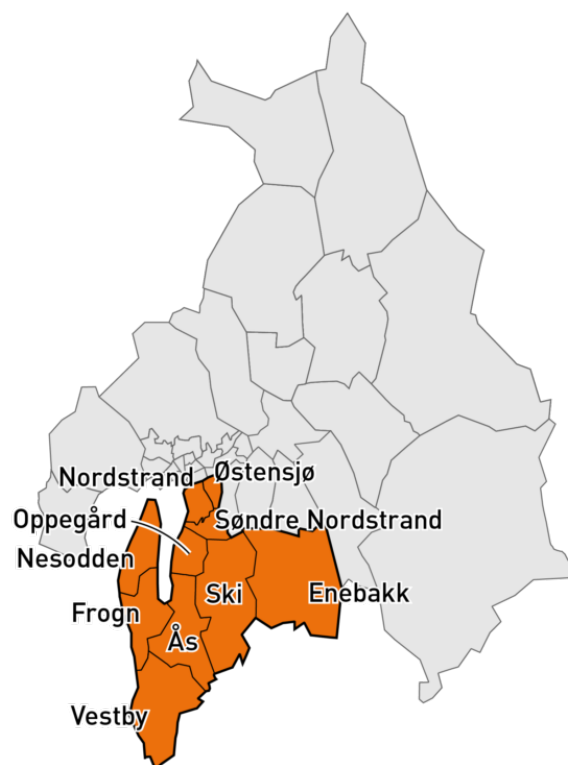


## Markedsområde Sør

Kollektivtilbudet i Søndre Nordstrand ble betydelig utvidet og styrket i 2018. Hovedgrepet har vært å opprette en ny busslinje. Det nye tilbudet har økt frekvensen, og gjort det lettere og mer effektivt å reise internt i bydelen.

I Follo har Ruter gjennomført flere tiltak for å legge til rette for lokal trafikkvekst og for å styrke kollektivandelen. Tilbudet er blitt bedre på lokale linjer i både Vestby og Ski, både i form av økt frekvens og utvidelse av tilbudet. For Drøbaks del er tilbudet til Oslo blitt styrket med flere avganger på både hverdager og lørdager.

I 2018 har Ruter etablert et samarbeidsprosjekt med Bane NOR og Entur for å forberede utprøving av kombinert mobilitet i Ski i 2019. Dette inngår som en del av forberedelsen til åpningen av Follobanen, og er med på å styrke Ski som regionby og knutepunkt.





## Markedsområde Indre by

Mange av Ruters reisende har dette markedsområdet som destinasjon. I Indre by er det mange tunge busslinjer som i løpet av 2018 har fått en betydelig styrking for å bidra til bedre tilbud og økt kollektivtrafikkvekst. På linjene 21 og 37 ble frekvensen på avgangene i morgenrushet økt til 4 minutter på slutten av 2017. Dette er den høyeste frekvensen i bussavganger Ruter har kjørt. I 2018 så vi effekten av tiltaket. Tilbudsforbedringen har fungert godt og sørget for bedret kapasitet. Andre linjer har også blitt styrket med lenger driftstid i løpet av døgnet og helgene.

Både aktivitetstransport og aldersvennlig transport ble testet i Indre by i 2018. Det er også gjort forberedelser for utprøving av selvkjørende enheter i 2019.

I løpet av 2018 er det blitt testet ut elbusser på linjene 31 og 60. Dette har gitt gode erfaringer, som vil komme til nytte når det skal fases inn 70 busser på Oslolinjer i 2019. Utslippsfri transport er et viktig satsingsområde for Ruter, og i 2018 ble det også besluttet å bygge om Nesodden-fergene til batterielektrisk drift.

Fremkommelighet for kollektivtrafikken er svært viktig for effektivitet og punktlighet, og er en stor utfordring i markedsområdet. Det arbeides derfor kontinuerlig med å forbedre og opprettholde fremkommeligheten.

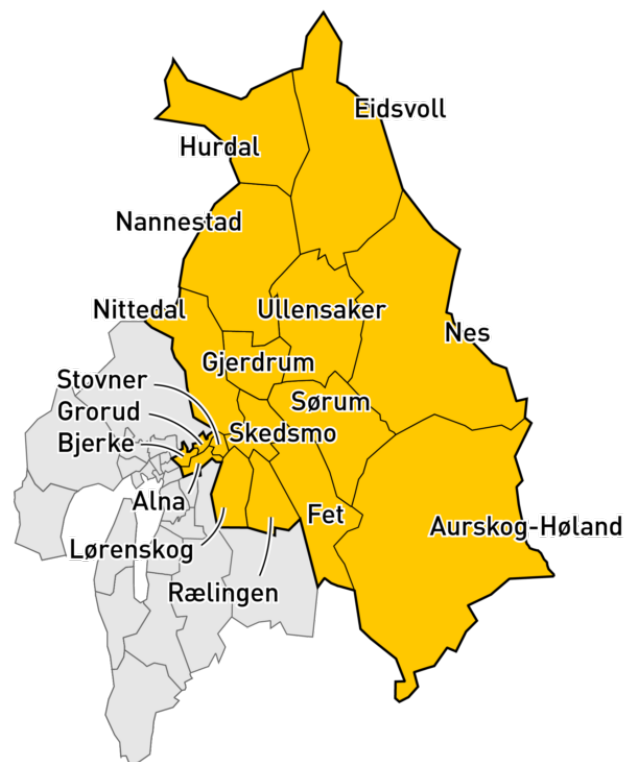




## Markedsområde Nordøst

En rekke busslinjer i markedsområde Nordøst har i løpet av året fått styrket frekvens. Dette er viktige tiltak for å skape et godt tilbud til pendlerne fra Nedre Romerike, som øker kraftig i antall. Det er også gjort tiltak for å styrke kollektivtrafikkens tilbud lokalt, blant annet på linjene 58, 65, 76, 420 og 440.

Kontraktene for romeriksanbudet, Norges største bussanbud, ble tildelt i 2018. Romerikskontrakten skal gjøre kollektivnettet på Romerike i stand til å ta imot den forventede befolkningsveksten. I 2019 vil det komme store forbedringer i rutetilbudet på Romerike med flere avganger, høyere frekvens og nye reisemuligheter, slik at kollektivtrafikkens konkurransedyktighet mot bilen styrkes. Miljøaspektet var viktig ved tildeling av anbudet, og resulterte i 463 nye, miljøvennlige busser. Ved oppstart av anbudet i 2019 vil 39 av disse bussene være elektriske. Dette er et viktig bidrag til Ruters satsing for utslippsfri kollektivtrafikk i 2028.





## Kundetilfredshet og kvalitet

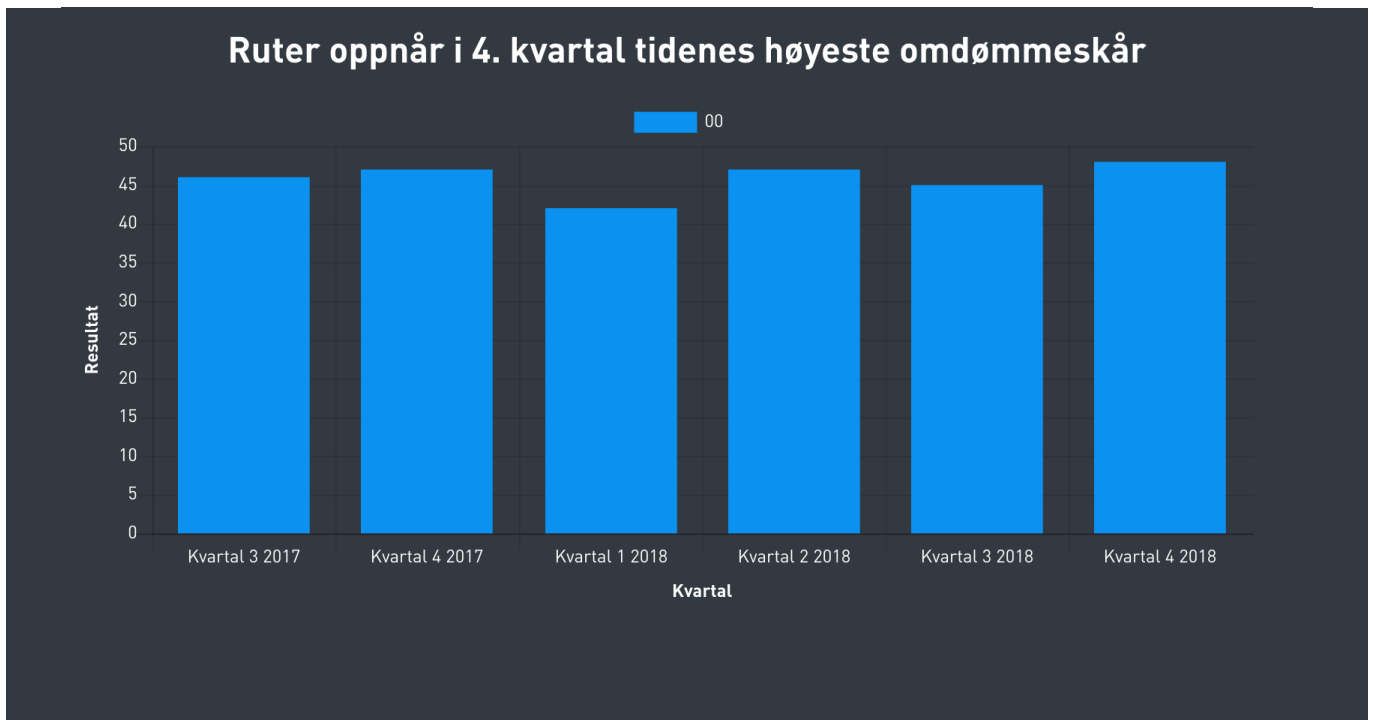
Ruters omdømme ble styrket i 2018. Omdømmet har ligget veldig stabilt de siste årene, og i fjor så vi en svak økning. Det er spesielt siste del av 2018 som viser at Ruter er på rett vei.

Styrken til Ruters omdømme måles ved hjelp av flere spørsmål som skal måle ulike aspekter ved selskapet som kvalitet, anseelse og økonomi.

Årsakene til en positiv styrking av omdømmet gjennom 2018 knyttes spesielt til at kundene opplever at Ruter tilbyr produkter og tjenester som de har bruk for. Særlig gjelder dette de som reiser kollektivt hver dag. Tilbudsforbedringene som ble gjennomført i 2018 ser ut til å ha påvirket omdømmet i positiv retning.



Omdømme henger nøye sammen med vårt samfunnsoppdrag og visjon som er å levere bærekraftig bevegelsesfrihet til befolkningen i hovedstadsregionen.



For Ruter er det viktig med et sterkt omdømme fordi det betyr at vi har tillit og troverdighet blant de reisende og befolkningen i Oslo og Akershus. Ruter har et bredt spekter av interesser utover kundene. Omdømme henger nøye sammen med vårt samfunnsoppdrag og visjon som er å levere bærekraftig bevegelsesfrihet til befolkningen i hovedstadsregionen. Ruter styrker sin posisjon på parametere som:

- bidrar positivt i samfunnet
- bidrar til en bærekraftig by- og regionsutvikling
- er en åpen og transparent virksomhet
- fremstår som troverdige i media

Som for 2017 viser medieanalysen at rutetilbudet er temaet som har størst utstrekning i 2018, hvor styrking av kollektivtrafikktilbudet gir mye positiv omtale i lokale og regionale medier.

Det siste året har Ruter gjennomført en rekke kampanjer som vektlegger at billettinntektene går tilbake til å utvikle kollektivtilbudet. I 2018 lanserte vi blant annet kampanjen «Ny i Oslo» som vi tror har bidratt til å styrke posisjonen vår. Denne favnet bredt og ble oppfattet som troverdig. Videre syntes over 50% at kampanjen bidro til at Oslo faktisk ble en bedre by å bo og ferdes i, i tillegg til at 40% fikk et mer positivt inntrykk av Ruter etter å ha sett kampanjen.

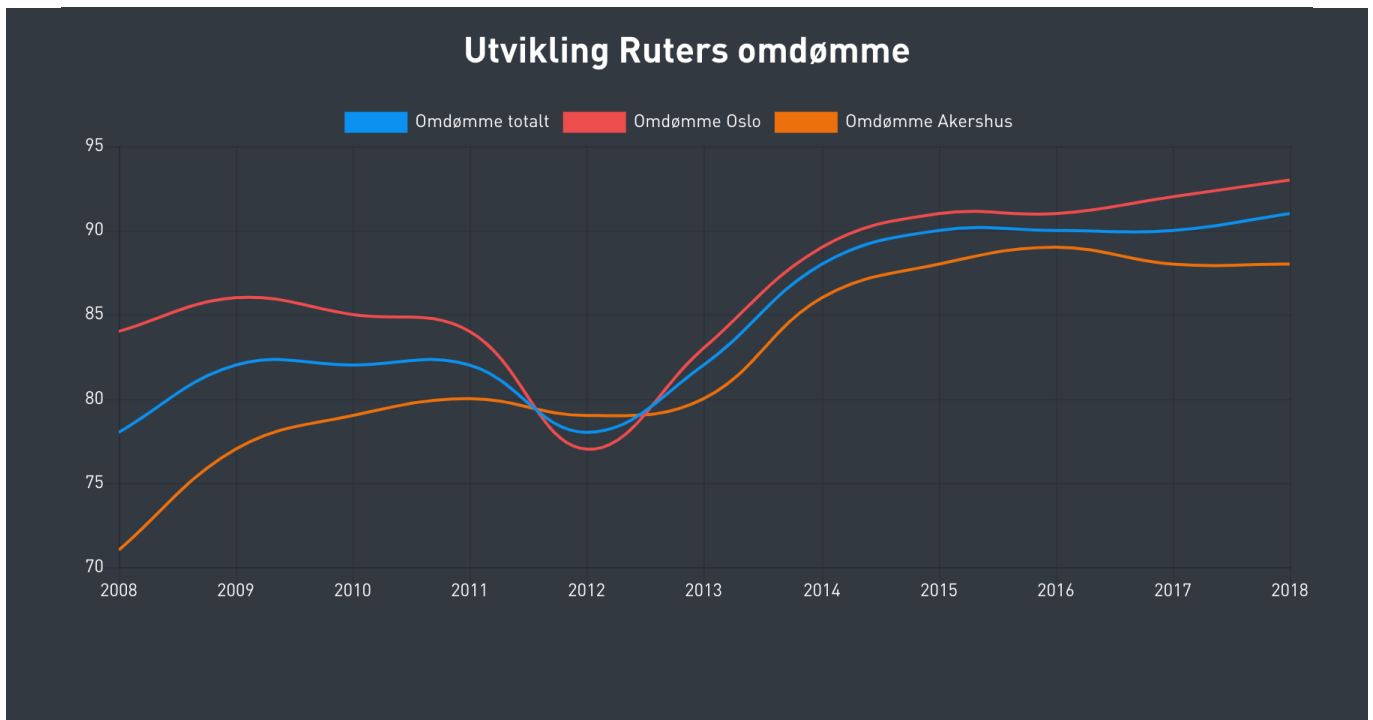




I sum viser undersøkelsene at Ruter har styrket sitt omdømme gjennom 2018.

Ruter har, i tillegg til omdømmetrackeren, fulgt utviklingen av kundenes totalinntrykk over mange år gjennom Ruters markedsinformasjonssystem (MIS). Grafen under viser utviklingen av Ruters omdømme i perioden 2008 til 2018, og den viser en svak forbedring for 2018.





## Økende tilfredshet

75% av befolkningen i Ruters område er tilfreds med kollektivtilbudet. Dette er opp med 3 prosentpoeng fra 2017, og oppgangen skjer både i Oslo og i Akershus.

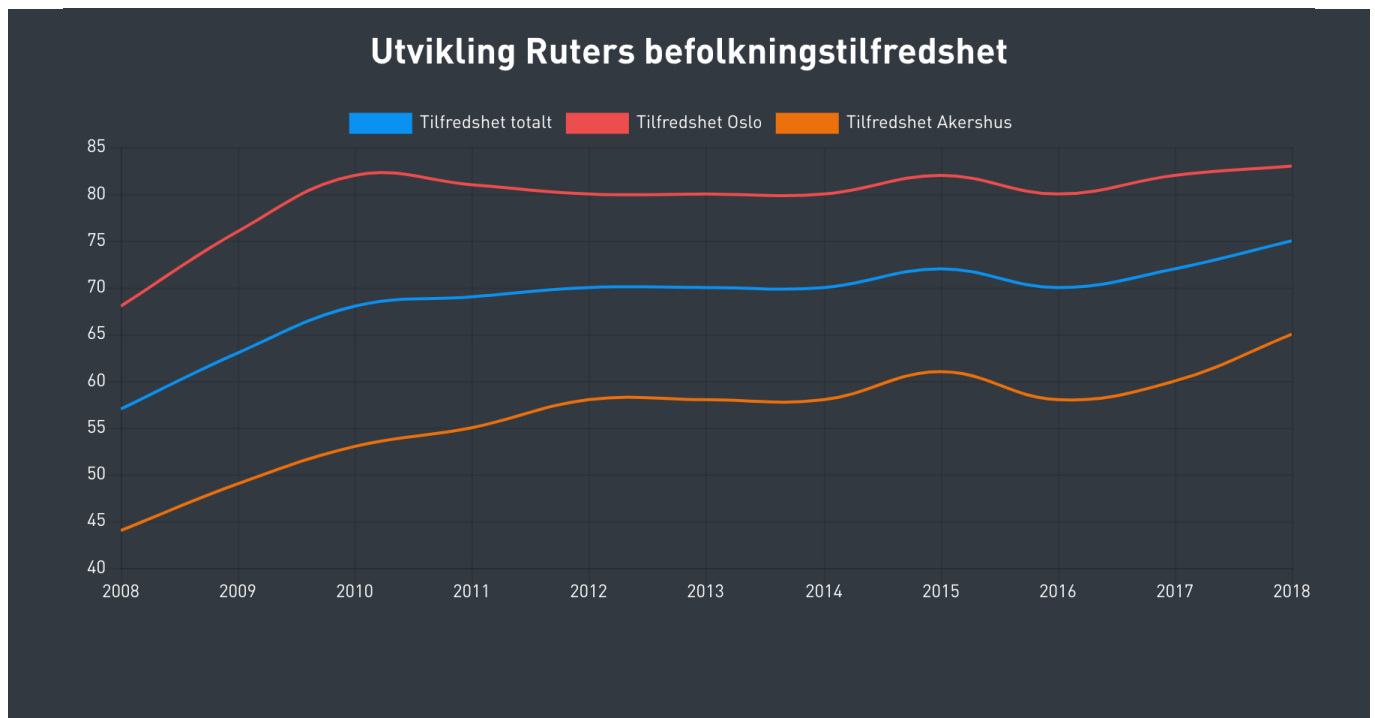
Ruter jobber tett med de ulike bydelene og kommunene for å se på hvordan rutetilbudet kan forbedres. Gjennom 2018 har rutetilbudet blitt forsterket med flere avganger og forbedret rutenett. I tillegg jobbes det mye med kommunikasjon slik at kundene skal bli oppmerksomme på hvilke muligheter kollektivtilbudet gir. Kundene vet ikke alltid hvor ofte trikken eller bussen går, og det oppstår gjerne et gap mellom hva de tror og hva som faktisk er tilbudet. De tror kanskje at bussen går hver halvtime, selv om det faktiske tilbudet er hvert 15. minutt. Gjennom mer kunnskap vil kunden kunne basere sine beslutninger som informerte valg, og dermed kunne begynne å bruke kollektivtilbudet oftere da de finner dette mer attraktivt.

Det er flere hendelser i 2018 som kan ha påvirket kundetilfredsheten i positiv eller negativ retning. Infrastrukturtiltak i markedsområde Indre by har skapt problemer for fremkommeligheten til buss og trikk, en snørrik vinter og varm sommer kan ha både påvirket forhold som komfort og pålitelighet, og det har vært en del forsinkelser for buss og tog, spesielt i Akershus. I sum er likevel kundetilfredsheten styrket gjennom 2018.

Grafen under viser utviklingen av befolkningstilfredsheten per



markedsområde i perioden 2008 til 2018.



## Økt fokus på kundeorientering for å styrke kundetilfredsheten

Ruter forbereder seg på store endringer i mobilitetsmarkedet i årene som kommer. For å kunne håndtere økt konkurranse, og selv kunne være i forkant for denne utviklingen, utforsker Ruter en rekke nye transportformer. Hensikten er å tilby attraktive løsninger ut over eksisterende tilbud. I de nærmeste årene vil eksempelvis pilotering av selvkjørende busser være viktig for å skaffe kunnskap om denne formen for mobilitet.

Vi ser at mange «dag-til-dag situasjoner» påvirker kundeopplevelsen til de reisende. Kundene sier selv at de vil eksempelvis ha mer informasjon om avvik og om det er ledige sitteplasser om bord på kjøretøy, for dermed å skape tjenester som er mer målrettet mot ulike behov. Gjennom stadig sterkere kundeorientering ved bruk av informasjonsteknologi og forståelse av kundenes behov vil man i større grad kunne løse hverdagsproblemer for kundene. Å løse de reisendes hverdagsproblemer vil styrke deres kunderelasjon til Ruter.

Forhold rundt trengsel og avvik er blant annet beskrevet i Prosam rapport 187 som kan [lastes ned her](#).



**"Jeg synes det er bra Ruter ønsker dette. Jeg vil gjerne være med på betatester. Eller gi tilbakemeldinger på nye ting Ruter tester ut."**

Eva • 30 år

### **BEST-undersøkelsen viser forbedring**

Ruter er med i BEST-undersøkelsen som sammenligner kollektivselskaper på tvers av landegrensene. I Norden ligger Ruter på andreplass med en tilfredshet på 74% etter HSL i Helsinki som hadde en tilfredshet på 75%.

BEST-undersøkelsen bekrefter i stor grad resultatene i Ruters reisevaneundersøkelse. Kundene opplever at tilbudet er ytterligere forsterket i 2018, og det gir positive utslag på total tilfredshet, opplevelse av verdi for pengene og villighet til å anbefale kollektivtrafikk til andre.

For kundene er det viktig å få god informasjon ved avvik. Kundene ønsker å møte sine hverdagsutfordringer på best mulig måte og å bli tatt på alvor, og avvik kan skape utfordringer for dem. I 2018 var det spesielt i Akershus kundene opplevde forsinkelser. Kundenes misnøye med pålitelighet var følgelig større der enn i Oslo. Dette førte til mer negativ kundesvar på informasjon fra Ruter knyttet til forsinkelsene. Mangel på avviksinformasjon er et stressmoment for de reisende og Ruter kan bli bedre både på å gi



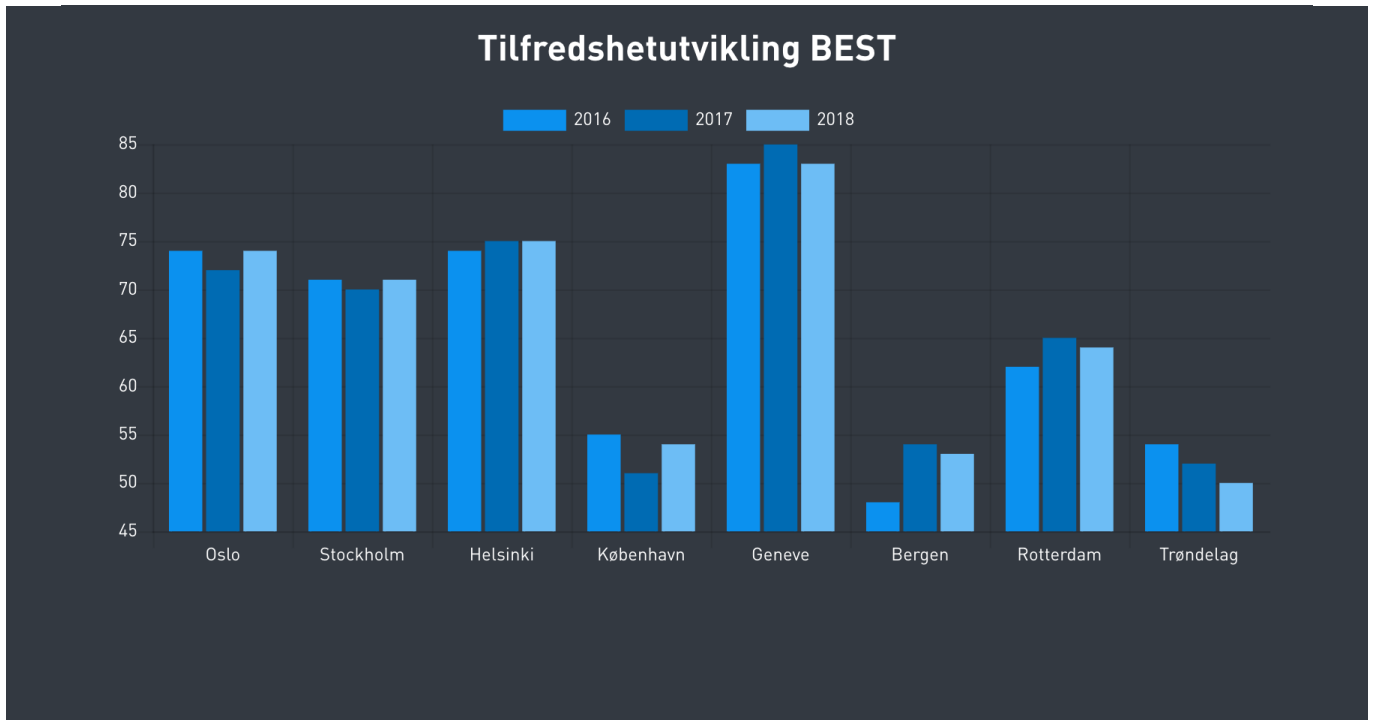
informasjon om avvik og å øke punktligheten.

Avvik kan ha størst negativ påvirkning på kundetilfredshet i Akershus som følge av at kollektivtrafikken ikke går like ofte som i Oslo. Derfor er det viktigere for disse kundene at transporten kommer i tide. De har heller ikke så mange alternativer å velge mellom som i Indre by, der kundene kan velge mellom flere transportmåter. Kunder i Akershus kan dermed bli mer sårbare når bussen eller toget ikke kommer til riktig tidspunkt.

I sum viser resultatene fra BEST-undersøkelsen at Ruter jobber godt med kundefokus, også i forhold til andre kollektivselskaper i sammenlignbare byer.

Grafen under viser utviklingen på total tilfredshet de 3 siste årene i de ulike byene som er med i BEST-samarbeidet.







## Fremtidens mobilitet

Våre kunders forventninger er høye og stigende. De ønsker seg integrerte og fleksible løsninger som er enkle å bruke. Løsningene skal være tilpasset deres individuelle behov og bærekraftige både på kort og lang sikt. Forventningene settes av de mest innovative selskapene på tvers av bransjer.

### Digitalisering

Digitalisering har drevet utviklingen i 2018 sammen med trender som urbanisering, individualisering og bærekraft. Nye digitale teknologier preger både drift, utvikling og bruk av mobilitetstilbudet. Det er krevende for alle aktører innenfor transport og mobilitet, både offentlige og private.

Digitalisering er ikke begrenset til bare transportbransjen, den treffer mye bredere. Det er derfor viktig for Ruter å jobbe på tvers av bransjer med denne utviklingen, både for å lære og for å bidra til å skape en konkurransedyktig region. Noen eksempler på dette arbeidet er eierskapet i Digital Norway Toppindustrisenteret AS, og deltagelse i regjeringens Digital 21 strategi og i regjeringens ekspertutvalg som ser på implikasjoner av ny teknologi for fremtidens transportinfrastruktur.



Et viktig steg for å utforske veien videre mot fremtidens bærekraftige bevegelsesfrihet er utprøving av nye tjenester og løsninger sammen med kundene.



**"Jeg ønsker at Ruter fortsetter med det de gjør i dag. I fremtiden tror jeg vi kommer til å reise mer med kollektivt."**

Peter • 22 år

## **Utprøving og læring**

Gjennom 2018 har Ruter også utvidet samarbeidet med andre aktører om utprøving og læring. Et eksempel er etableringen av «Smartere transport i Oslo-regionen» (STOR), samarbeidet med Bymiljøetaten i Oslo kommune og Statens vegvesen Region øst.

Et viktig steg for å utforske veien videre mot fremtidens bærekraftige bevegelsesfrihet er utprøving av nye tjenester og løsninger sammen med kundene. Noen utvalgte eksempler på pilotering og utprøving fra arbeidet i 2018 er aldersvennlig transport, aktivitetstransport, selvkjørende kollektivtrafikk og kombinert mobilitet.

## **Aldersvennlig transport**

På bestilling fra Oslo kommune driver Ruter utprøving av en egen transporttjeneste for eldre. Tjenesten henter kundene der de er og kjører dem helt frem dit de skal, men begrenset til det området som betjenes av tjenesten. Utprøvingen startet i bydel Nordre Aker som en del av Oslo kommunes satsning på aldersvennlig by, og er nå utvidet til også å dekke



bydel Sagene og bydel Vestre Aker.

### **Aktivitetstransport**

I januar fikk 160 barn i Bærum tilbud om å kjøre minibuss til og fra fotballtrening på Stabæk. Dette er et samarbeid mellom Bærum kommune, Stabæk Fotball og Ruter. En undersøkelse blant foreldre, som har barn som er omfattet av tilbudet, viser at de er meget godt fornøyd med ordningen. Av dem som er omfattet av ordningen på Stabæk svarer 99% at de er godt fornøyd med tilbudet, og videre svarer 93% at de ville hentet barna med privatbil dersom denne ordningen ikke eksisterte.

Utprøvingen er senere i 2018 utvidet, gjennom samarbeid med Vålerenga Fotballakademi i Oslo og Fet Idrettslag på Romerike.



Foto: Acando / Marianne Røgeberg

### **Selvkjørende kollektivtrafikk**

Ruter deltok i en test med selvkjørende busser på Fornebu i juni, juli og august 2018, som OBOS gjennomførte. Den selvkjørende bussen ble godt mottatt av beboerne på Fornebu og hadde rundt 10 000 passasjerer i løpet av sommeren. Undersøkelser viser at de fleste passasjerene prøvde den av nysgjerrighet til teknologien. Tre av fire svarte at de forholder seg positivt til at selvkjørende busser kommer i nær fremtid. Folk i nærområdet ble i løpet av utprøvingen tryggere på sikkerheten i kjøretøyet, men samtidig mer



opptatt av samspillet i trafikken og hvordan andre bilister forholder seg til det selvkjørende kjøretøyet.

Videre har det vært arbeidet med forberedelser til å gjennomføre 3 piloter i 2019, som skal bidra til videre læring og utvikling på området.

### **Kombinert mobilitet**

Det er gjennom 2018 også etablert konseptforslag og startet arbeid for å prøve ut helhetlige mobilitetstjenester som gir innbyggerne et reelt og bærekraftig alternativ til å eie bil. Gjennom en samlet tjeneste vil kundene bruke kollektivtrafikk, sykkelordninger, bildeling og samkjøring på en måte som gjør at hverdagen fungerer uten å ha egen bil. Mye av dette skjer gjennom STOR-samarbeidet og det planlegges nå for utprøving og pilotering i 2019 sammen med både bedrifter og innbyggere.

## Utvikling og investeringer

I 2018 ble det investert store summer i utvikling av kollektivtrafikken. Mye er lagt til rette for ny T-bane til Fornebu, ny stasjon under bakken på Majorstuen, ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum og oppgradering av trikke- og T-banenettet.

### **Oslo og Akershus har inngått bymiljøavtale med staten**

I 2017 undertegnet staten, Akershus fylkeskommune og Oslo kommune en bymiljøavtale for perioden 2017–2023. Bymiljøavtalen stiller krav til oppfølging av regional plan for areal og transport, om blant annet å sikre fortetting. Gjennom bymiljøavtalen videreføres ordningen med at Oslo og Akershus mottar belønningssmidler fra staten. For perioden 2017–2023 er beløpet 280 millioner kroner per år, noe som tilsvarer nivået i avtalen om belønningssmidler som Oslo og Akershus hadde for 2013–2016.

Bymiljøavtalen skal være et virkemiddel for å nå målet i klimaforliket om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet).

Oslopakke 3 inngår i bymiljøavtalen, og det er en felles styringsgruppe bestående av vegdirektøren, byråd for miljø og samferdsel i Oslo, fylkesordføreren i Akershus og jernbanedirektøren, med fylkesmannen som observatør.

Staten legger til grunn at neste bymiljøavtale og kommende byutviklingsavtale samordnes til en byvekstavtale.

Samferdselsdepartementet har invitert Oslo kommune, Akershus fylkeskommune, og kommunene Skedsmo, Bærum og Oppegård til forhandlinger om ny byvekstavtale. Det forventes at avtalen fremforhandles og ferdigstilles i 2019.

i

Ruters rolle er å bruke fagkompetansen til å analysere markedet, utrede fremtidig behov for mobilitet og anbefale hvilket trafikktilbud og tilhørende infrastrukturtiltak som bør prioriteres.



## **2240 millioner kroner til investeringer og øremerkede driftstiltak**

Hvert år blir det investert og reinvestert for om lag 2 milliarder kroner i regionens infrastruktur for kollektivtrafikken, utenom jernbane. Investeringene er fordelt på flere aktører og ulike finansieringskilder. Investeringene skal bidra til å vedlikeholde, oppgradere og utvikle infrastrukturen. Slik kan tilbudet for kollektivtrafikken tilrettelegges på en måte som gjør det mulig å nå regionens samferdselspolitiske mål.

Investeringene prioriteres i samsvar med prinsippene for porteføljestyring.

Dette innebærer at tiltakene prioriteres etter en samlet vurdering av bidrag til måloppnåelse, finansiering og disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring. Vedlikehold og effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur prioriteres høyt.

Nedenfor gis en kort status for noen av prosjektene som skal sikre fremtidig kapasitet og attraktivitet i kollektivtrafikknettet i Oslo og Akershus. Prosjektene er dels utredninger og planleggingsprosjekter bestilt av eierne, og dels vedtatte infrastrukturinvesteringer, oppgraderings- og vedlikeholdstiltak.



Fornebu stasjon • Illustrasjon: Zaha Hadid Architects og A-lab

## **Fornebubanen har byggestart i 2020**

Fornebubanen fra Majorstuen via Skøyen og Lysaker til Fornebu vil doble kapasiteten sammenlignet med dagens busstilbud på strekningen.

Konkurransedyktig reisetid på kun 12 minutter fra Majorstuen til Fornebu vil gjøre T-banen til et attraktivt transportmiddel for mange. Traseen blir en 8,3 km lang T-banetunnel med 6 stasjoner.

Reguleringsplanen for Fornebubanen i Oslo ble vedtatt i februar 2018.

Det er etablert en egen etat, Fornebubanen, som skal stå for utbyggingen. I

2018 ble det gjennomført arkitektkonkurransen for utforming av stasjonene og forprosjekt for utbyggingen med tilhørende kvalitetssikring (KS2). Forprosjektet forventes vedtatt av Oslo bystyre i 2019, og planlagt byggestart er våren 2020.

Fornebubanen er en del av bymiljøavtalen som Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har inngått med staten. Det innebærer at staten vil bidra med 50% av finansieringen til Fornebubanen. Resten av finansieringen vil dekkes av bompenger og økte billettinntekter gjennom Oslopakke 3 og grunneierbidrag.

[Her kan du lese mer om Fornebubanen.](#)



## **Ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum**

Før 2030 er det ventet at kapasiteten i dagens T-banetunnel vil være fullt utnyttet, og det er nødvendig med en ny T-banetunnel for å møte kundenes reisebehov.

Ny tunnel gir et mer robust T-banesystem og bidrar til at en større andel av reisene til og gjennom Oslo sentrum kan foregå under bakken. Tunnelen er en forutsetning for tilbudsforbedringer på eksisterende grenbaner, og muliggjør 5-minutters frekvens der trafikkgrunnlaget er størst.

I samarbeid med plan- og bygningsetaten, bymiljøetaten, byantikvaren, Jernbanedirektoratet, Bane NOR, Sporveien, Statens vegvesen og Fornebubanen utarbeidet Ruter, på oppdrag fra byrådsavdeling for miljø og samferdsel, forslag til planprogram for ny T-banetunnel mellom Majorstuen og Tøyen/Ensjø.

KVU Oslo-Navets anbefalte trasé for ny T-banetunnel er til behandling i Oslo bystyre. Planprogrammet forventes fastsatt av Oslo kommune i etterkant av bystyrets behandling.

[Les mer om den nye T-banetunnelen her.](#)




Før 2030 er det ventet at kapasiteten i dagens T-banetunnel vil være fullt utnyttet, og det er nødvendig med en ny T-banetunnel for å møte kundenes reisebehov.

## Ny Majorstuen stasjon

Ny T-banestasjon på Majorstuen foreslås etablert under bakken, slik at de store arealene på bakkenivå kan frigjøres til byutvikling. Et helhetlig byplangrep vil legge til rette for økt byliv, nye gang- og sykkelforbindelser og et bedre knutepunkt for kollektivtrafikken.


Det er utarbeidet et eget planforslag for overflaten på Majorstuen, der det tilrettelegges for opp mot 460 boliger og 4 høyhus på 13-17 etasjer. Det legges opp til et stort parkområde og gjenåpning av Frognerelva. Forslaget inneholder også et nytt trafikkmønster på overflaten. Forslaget er på høring i 2019 og planlegges oversendt til politisk behandling i løpet av året.

Sporveien har i 2018 startet et arbeid med forprosjekt for ny Majorstuen stasjon. I første fase av arbeidet vurderes ulike stasjonsløsninger på Majorstuen, der den regulerte løsningen i 2 etasjer sammenlignes med en stasjonsløsning på ett plan. Dette arbeidet vil ferdigstilles i første halvår 2019.



**MAJORSTUEN**  
Fra barriere til levende by

Ruter# asplan viak

 [Vis video](#)



## Nytt signal- og sikringsanlegg på T-banen er nødvendig

Det er behov for nytt signal- og sikringsanlegg på T-banen, da det



eksisterende signalanlegget er gammelt og utdatert. Et nytt og moderne signalanlegg gjør det mulig å opprettholde T-banens konkurransekraft fremover, med økt kapasitet, bedre pålitelighet og punktlighet.

Sporveien har gjennomført konseptvalgutredning og forprosjekt, som begge er kvalitetssikret. Forprosjektet forventes fremlagt til politisk behandling i 2019. Detaljerings- og tilbudsfasen pågår. Prosjektets fremdriftsplan strekker seg frem til 2027 og Ruter deltar i styringsgruppen.

I 2018 ble det satt av 236 millioner kroner i bompenger til prosjektet.

[Her kan du lese mer om det nye signalsystemet.](#)



I 2018 ble det satt av 236 millioner kroner i bompenger til nytt signal- og sikringsanlegg på T-banen.

## Oppgradering på Østsjøbanen

T-banestrekningen mellom Etterstad og Hellerud, inkludert Brynseng stasjon, oppgraderes de nærmeste årene.

Ny strekning i tunnel vest for Hellerud og utskifting av to bruer inngår i prosjektet. I 2018 ble forslag til reguleringsplan og forprosjekt utarbeidet, kvalitetssikring (KS2) gjennomført og detaljprosjektering igangsatt. Nødvendige politiske vedtak forventes tatt i 2019. Byggearbeidene planlegges gjennomført i 2020-2022. Det er benyttet 23 millioner kroner i Oslopakke 3-midler i 2018. Totale kostnader for prosjektet er anslått til 1,3 milliarder kroner.

[Her kan du lese mer om oppgraderingen av Østsjøbanen.](#)



Foto: Sporveien

## **Oppgradering av trikkenettet og nye trikker**

Trikkeprogrammet, som ledes av Sporveien, har fått ansvaret for å kjøpe inn 87 nye, moderne trikker til Oslo. I 2018 ble det inngått kontrakt med CAF og vinteren 2020/2021 vil de nye trikkene bli testet i Oslo. De nye trikkene får plass til flere passasjerer enn dagens trikker og de vil være universelt utformet med lavgulv.

Sporveien og bymiljøetaten oppgraderer og moderniserer trikkeinfrastrukturen til de nye trikkene kommer. Flere av prosjektene som gjennomføres omfatter også opprusting av holdeplasser, gater og byrom. Det er derfor utarbeidet flere nye reguleringsplaner, med tilhørende forprosjekt, som er politisk behandlet i 2018.

Arbeidet med å oppgradere og tilpasse trikkenettet er godt i gang. Det pågår byggearbeid flere steder i byen, blant annet ved Tinghuset/Tullinløkka, Storgata og Grefsenveien. Majorstuen, Thorvald Meyers gate og Bispegata er prosjekter som vil starte opp i 2019. Reguleringsplan for trikk i Skovveien er sendt til politisk behandling og forventes behandlet i 2019.



Til sammen har 498 millioner kroner av midlene, kanalisert gjennom Ruter, gått til opprusting av trikkeinfrastrukturen. I tillegg kommer 202 millioner kroner som Oslo kommune ved bymiljøetaten har investert i opprusting av gatene.

[Les mer om trikkeprogrammet her.](#)



Foto: Sporveien



## Bedre fremkommelighet

Gjennomføring av fremkommelighetstiltak for kollektivtransporten er nødvendig når målet er å få flere til å la bilen stå.

I 2013 besluttet byrådet i Oslo å igangsette prosjektet Kraftfulle fremkommelighetstiltak (KFT). Prosjektet er et samarbeid mellom Ruter og bymiljøetaten, der formålet er å gjennomføre tiltak for å bedre fremkommeligheten for kollektivtransporten i Oslo.

I 2018 er det jobbet med 15 konkrete tiltak, og 4 av disse er gjennomført. I Sørkedalsveien, Grenseveien og i Bygdøy allé, er det etablert kollektivfelt, mens det er gjennomført oppmerking av parkering i Trondheimsveien.

Det er i 2018 benyttet 20 millioner kroner i belønningsmidler til gjennomføring av fremkommelighetstiltak.



## Oversikt over investeringene i 2018

Under vises en oversikt over investeringer for 2018, i sum 2 068 millioner kroner. I tillegg vises øremerkede tiltak for styrking av kollektivtrafikktilbudet og andre mindre tiltak, finansiert ved den statlige belønningsordningen for 172 millioner kroner. De samlede investeringsrammene er noe høyere enn nivået i 2017. Ruters egne investeringer er hovedsakelig knyttet til elektronisk billettering, mobilapp og sanntidsinformasjon.

### Investeringer i kollektivtrafikken

Beløp i mill. kroner	03 felles prosjekter Oslo og Akershus	03-Store prosjekter Oslo	03 småinvest. Oslo, Ruter	03 småinvest. Akershus Ruter	03 kollektivmidler BYM	03 andre investeringer, Akershus	03 kollektivmidler riksveg, SVRØ	Statlige belønningsmidler	Bymiljøavtalen, statlig del av 50/50-ordningen	SUM bymiljøavtale	Oslo kommunes egenfinansierte investeringer	Akershus fylkeskommune	Sporveiens investeringer	Ruters investeringer	Sum 2018
Fornyelse og delvis automatisering signalanlegg	236									236					236
Ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum inkl. Majorstuen stasjon	10									10					10
Fellesrekningen Helsefyr-Majorstuen		170								170					170
Ryen driftsbasis		102								102					102
Likeretterprogram		109								109					109
Kapasitetsøkende tiltak grenbaner, inkl. sporvekseltiltak		75								75					75
Etterstad base		34								34					34
Fellesrekningen Etterstad-Hellerud		23								23					23
Eksisterende signalanlegg, livsforlengende tiltak		20								20					20
Akutte tiltak T-bane			70							70					70



Beløp i mill. kroner	03 felles prosjekter Oslo og Akershus	03-Store prosjekter Oslo	03 småinvest. Oslo, Ruter	03 småinvest. Akershus Ruter	03 kollektivmidler BYM	03 andre investeringer, Akershus	03 kollektivmidler riksveg, SVRØ	Stattige belønningsmidler	Bymiljøavtalen, statlig del av 50/50-ordningen	SUM bymiljøavtale	Oslo kommunes egenfinansierte investeringer	Akershus fylkeskommune	Sporveiens investeringer	Ruters investeringer	Sum 2018
Fornyelse og revisjon av drivmaskiner og vekstler			15							15					15
Helsfyr stasjon, oppgradering		11								11					11
<b>Sum investeringer T-bane</b>	<b>244</b>	<b>544</b>	<b>85</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>875</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>875</b>
Kongsveien		70								70					70
Grefsenveien, inkl. Storo		57								57					57
Storgata		57								57					57
Tilpasningstiltak nye trikker (TNT-tiltak)		55						7		62					62
Elektrotiltak, inkl likerettere og kontaktledningsanlegg		49								49					49
Thorvald Meyers gate		47								47					47
Nordre kollektivstreng Tinghuset/Tulinlekka		46								46					46
Ekebergbanen, signalanlegg og hovedspor		36								36					36
Majorstuen		20								20					20
Bispegata		13								13					13
Holdeplassstiltak		10						9		19					19
Akutte tiltak trikk			20							20					20
Vending av trikk			13							13					13
Nytt innmeldingssystem			5							5					5
<b>Sum investeringer trikk</b>	<b>-</b>	<b>460</b>	<b>38</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>16</b>	<b>-</b>	<b>514</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>514</b>
Trikk										-			20		20
T-bane										-			43		43
Eiendom										-			10		10
Produksjon (Infrastruktur og verksted)										-			28		28
Sporveien IKT										-			39		39
<b>Sum diverse investeringer Sporveien</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>140</b>	<b>-</b>	<b>140</b>
Elektronisk billettering, mobilapp, sanntidsinformasjon, mv.										-				102	102
<b>Sum investeringer Ruter</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>102</b>	<b>102</b>
Prinsens gate					5					5					5
Nordre kollektivstreng Tinghuset/Tulinlekka					114					114					114
Storgata					29					29					29
Thorvald Meyers gate, prosjektering					7					7					7
Grefsenveien					16					16					16
Kongsveien					7					7					7
Bispegata					19					19					19
Samlet plan gateopprusting og trikkeinfrastruktur					5					5					5
Nedre Vollgate					5					5					5
Ljabruveien					3					3					3
Bryn kollektivterminal					4					4					4
Belysning kollektivtrafikktraseer					9					9					9
Kraftfulle fremkommighetstiltak								20		20					20
Holdeplassoppgraderinger					6					6					6
Aktiv signalprioritering og sanntidsinformasjonssystem					6					6					6
Andre mindre kollektivtiltak					10					10					10
Aksjon skolevei og trafiksikkerhet					1					1					1
<b>Sum investeringer Bymiljøetaten</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>244</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>20</b>	<b>-</b>	<b>264</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>264</b>
Fremkommighetstiltak					4					4					4
Trafikantinformasjon inkl. SIS					2					2					2
Holdeplassoppgraderinger (UU)					8					8					8
Ski tettsted, inkl. fremkommighetstiltak Åsveien						3		27		30					30
Gateterminal Lillestrøm						2				2					2
Diverse innfartsparkering						11				11			0		11
Kjul bussanlegg										-		50			50
<b>Sum investeringer fylkesvei Akershus fk/Staten vegvesen</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>30</b>	<b>-</b>	<b>27</b>	<b>-</b>	<b>56</b>	<b>-</b>	<b>50</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>106</b>
Diverse tiltak knutepunkter og holdeplasser Oslo								12		12					12
Mindre fremkommighetstiltak/flaskehals på riksvegnettet, Oslo									4	4					4
E6 tiltak på ramper/kryss (Hvam/Skedsvollan)									5	5					5
<b>Sum investeringer riksveg, Statens vegvesen</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>21</b>	<b>-</b>	<b>21</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>21</b>
Sykkeltilgjengelighet i samspill med kollektivtrafikk, Akershus								5		5					5
Kollektivterminaler, Akershus								5		5					5
Videre utrulling av trafikantinformasjonsprogrammet (TID) og SIS								16		16					16
Nye mobilitetstjenester								5		5					5
Diverse investeringer								15		15					15
<b>Diverse investeringer</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>46</b>	<b>-</b>	<b>46</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>46</b>
<b>Sum investeringer 2018</b>	<b>246</b>	<b>1 004</b>	<b>123</b>	<b>-</b>	<b>244</b>	<b>30</b>	<b>21</b>	<b>108</b>	<b>-</b>	<b>1 776</b>	<b>-</b>	<b>50</b>	<b>140</b>	<b>102</b>	<b>2 068</b>
Frekvens- og kapasitetsøkning bybuss								72		72					72



Beløp i mill. kroner	03 felles prosjekter Oslo og Akershus	03-Store prosjekter Oslo	03 småinvest. Oslo, Ruter	03 småinvest. Akershus Ruter	03 kollektivmidler BYM	03 andre investeringer, Akershus	03 kollektivmidler riksveg, SVRØ	Stattige belønningsmidler	Bymiljøavtalen, statlig del av 50/50-ordningen	SUM bymiljøavtale	Oslo kommunes egenfinansierte investeringer	Akershus fylkeskommune	Spørveiens investeringer	Ruters investeringer	Sum 2018
Kapasitetsstyrking for trikk ved bussupplering								20		20					20
Frekvens- og kapasitetsøkning regionbuss Nedre Romerike								25		25					25
Harmonisering av buss- og togfrekvens (NSB 2012)								12		12					12
Styrking av båttilbudet								1		1					1
Ny pris- og sonestruktur i Fotlo								15		15					15
Kraftfulle fremkommelighetstiltak								6		6					6
Markedsaktiviteter								2		2					2
Bærekraftsaktiviteter								15		15					15
Bussanlegg og materiell, planlegging								4		4					4
Driftstiltak og andre prosjekter finansiert ved belønningsmidler	-	-	-	-	-	-	-	172		172	-	-	-	-	172
<b>Sum investeringer og premerket drift 2018</b>	<b>246</b>	<b>1 004</b>	<b>123</b>	<b>-</b>	<b>244</b>	<b>30</b>	<b>21</b>	<b>280</b>		<b>1 948</b>	<b>-</b>	<b>50</b>	<b>140</b>	<b>102</b>	<b>2 240</b>
<b>Sum Oslo</b>	<b>196</b>	<b>1 004</b>	<b>123</b>		<b>244</b>			<b>168</b>		<b>1 751</b>			<b>140</b>	<b>61</b>	<b>1 953</b>
<b>Sum Akershus</b>	<b>50</b>			<b>-</b>		<b>30</b>	<b>5</b>	<b>112</b>		<b>196</b>		<b>50</b>		<b>41</b>	<b>287</b>



## Transportørkontrakter og prisavtaler

Nye busskontrakter på Romerike ble tildelt i 2018, med 39 elbusser på Nedre Romerike og kun bruk av fossilfritt brennstoff på resten av driften. Ruter anskaffet busstjenester i vestregionen.

Ruter gjør årlige innkjøp for rundt 6,5 milliarder kroner. Kontrakter og avtaler inngås gjennom konkurranser og direkte kjøp. Prosessen for inngåelse av kontrakter og avtaler er regulert ut fra lover, forskrifter og internt regelverk.

Dagens buss-, båt-, og spesialtransportkontrakter er konkurranseutsatt. Ruters kontrakter er i hovedsak bruttokontrakter. Dette innebærer at kontraktene godtgjøres for gjennomført produksjon og kapitalkostnader på materiell. I tillegg er det knyttet kvalitets- og inntektsincitament på inntil 10% av kontraktens verdi.

### **Miljøvennlige busskontrakter**

Våren 2018 tildelte Ruter kontrakter for busstjenester på Romerike. Dette var Norges største bussesbud med en samlet kontraktsverdi på over 10 milliarder kroner som inkluderer over 400 busser. Kontraktene ble tildelt Nettbuss, Nobina og Norgesbuss. Dette er kontrakter med gode miljøegenskaper. Allerede i 2019 vil det bli satt inn 39 elbusser på Nedre Romerike. Resten av bussene vil bli kjørt med fossilfritt brennstoff og har utslipp av NOx og Pm tilsvarende Euro VI. Overgang til nytt materiell vil gi betydelig reduksjon i både støy og lokal forurensing.

I november 2018 kunngjorde Ruter konkurransen om busstjenester i Ruters vestregion (Asker og Bærum). Anskaffelsen har en anslått verdi på om lag 600 millioner kroner og om lag 230 busser fordelt på 3 kontrakter. Tildeling av kontrakten vil skje våren 2019, men oppstart vil være i juli 2020. Miljømessige egenskaper vil bli vektet tungt i denne anskaffelsen med et minimumskrav om elektriske busser på bybuslinjene. Tildelingskriteriet «miljømessige egenskaper» ble vektet 10-25%. I tillegg har Ruter opsjon på



drift av hydrogenbusser.

Kontrakter for drift av T-bane og trikk er ikke konkurranseutsatt. Sporveien tildeles disse kontraktene direkte og er en målbasert avtalemodell. Avtalen inkluderer infrastrukturen og bygger på felles mål, suksessfaktorer og styringsindikatorer som systematisk følges opp.



Våren 2018 tildelte Ruter Norges største bussanbud med en kontraktsverdi på over 10 milliarder kroner som inkluderer 400 busser.



### **Sikrer sømløse reiser**

Ruter inngår også avtaler om billettsamarbeid, for å tilby kundene en kollektiv reisemulighet i områder hvor Ruter ikke har etablert et eget tilbud. I disse områdene inngås det avtaler om bruk av Ruters priser og billetter med bussoperatører som allerede har kommersielle busslinjer i området.



For å sikre at kundene kan reise sømløst i hele Ruters område inkludert med tog, har Ruter en samarbeidsavtale med NSB AS. En samarbeidsavtale som innebærer at reisende på buss, trikk, T-bane, båt og tog reiser på Ruters priser og billetter i Oslo og Akershus. Avtalen med NSB innebærer at inntektene blir fordelt etter hvilke selskap reisen blir gjennomført med. NSB blir i tillegg kompensert for differansen mellom Ruters priser og NSBs nasjonale priser.

## Busskontrakter

### Busskontrakter

Kontraktsnavn og geografisk tilhørighet	Årlig kontraktsum		Kontraktperiode		Opsjoner
	Operatør	MNOK 2018	Oppstart	Avsluttes	Gjenstående år
<b>Bybuss</b>					
Busstjenester Oslo Syd	Unibuss	332,3	02/10/2011	primo okt. 2020	1
Busstjenester Oslo Vest 2012	Nobina	257,9	07/10/2012	primo april 2022	ca. 6 mnd.
Busstjenester Vestre Aker	Nettbuss	48,8	06/10/2013	ultimo juni 2020	1
Busstjenester Oslo nord-øst 2013	Norgesbuss	152,3	05/10/2014	primo april 2023	ca. 8 mnd.
Busstjenester Follo og Østensjø 2015 Ruteområde Østensjø	Unibuss	153,5	16/08/2015	Aug-23	2
Busstjenester Linje 25 2017	Nobina	57,0	02/04/2017	primo april 2023	0
Busstjenester Indre by 2017	Unibuss	308,2	02/04/2017	primo april 2022	0
<b>Regionbuss</b>					
Busstjenester Romerike 2008 Ruteområde 1 Eidsvoll og Hurdal	Nettbuss	88,8	1/7/2009	ultimo juni 2019	0
Busstjenester Romerike 2008 Ruteområde 2 Årnes og Ullensaker	Nettbuss	39,5	1/7/2009	ultimo juni 2019	0
Busstjenester Romerike 2008 Ruteområde 3 Nannestad/Gjerdrum/Skedsmo	Unibuss	106,9	1/7/2009	ultimo juni 2019	0
Busstjenester Romerike 2008 Ruteområde 4 Aurskog-Høland/Trøgstad	Nettbuss	71,6	1/7/2009	ultimo juni 2019	0



Kontraktsnavn og geografisk tilhørighet	Årlig kontraktsum		Kontraktperiode		Opsjoner
	Operatør	MNOK 2018	Oppstart	Avsluttes	Gjenstående år
Busstjenester Romerike 2008 Ruteområde 5 Skedsmo/Lørenskog/Sørum/Fet/Rælingen	Unibuss	369,5	1/7/2009	ultimo juni 2019	0
Busstjenester Romerike 2008 Ruteområde 6 Enebakk/Rælingen/Ski	Nobina	66,5	1/7/2009	ultimo juni 2019	0
Busstjenester Årnes - Gardermoen 2016	Nettbuss	19,3	1/3/2016	ultimo juni 2019	0
Busstjenester Nittedal 2015	Norgesbuss	78,4	26/6/2016	ultimo juni 2019	0
Busstjenester Akershus vest 2009 Ruteområde 1 Bærum Øst	Norgesbuss	90,8	6/2/2011	ultimo juni 2020	0
Busstjenester Akershus vest 2009 Ruteområde 2 Lommedalen	Nettbuss	99,4	1/7/2010	ultimo juni 2020	0
Busstjenester Akershus vest 2009 Ruteområde 3 Bærum Vest/Skui	Norgesbuss	75,7	1/7/2010	ultimo juni 2020	0
Busstjenester Akershus vest 2009 Ruteområde 4 Asker (og Hurum)	Norgesbuss	136,4	1/7/2010	ultimo juni 2020	0
Busstjenester Follo og Østensjø 2015 Ruteområde Drøbak	Norgesbuss	90,3	21/6/2015	ultimo juni 2023	2
Busstjenester Follo og Østensjø 2015 Ruteområde Nesodden	Nobina	75,6	21/6/2015	ultimo juni 2023	2
Busstjenester Follo og Østensjø 2015 Ruteområde Ski	Nobina	114,2	21/6/2015	ultimo juni 2023	2
Busstjenester Vestby 2015	Nobina	38,1	21/6/2015	ultimo juni 2020	5
Busstjenester Romerike 2019 Ruteområde 1 Nittedal og Lørenskog	Norgesbuss	215,2	29/6/2019	ultimo juni 2027	3
Busstjenester Romerike 2019 Ruteområde 2 Lillestrøm, Sørum og Fet	Nobina	338,4	29/6/2019	ultimo juni 2027	3
Busstjenester Romerike 2019 Ruteområde 3 Aurskog-Høland	Nettbuss	68,4	29/6/2019	ultimo juni 2027	3
Busstjenester Romerike 2019 Ruteområde 4 Eidsvoll og Årnes	Nettbuss	136,8	29/6/2019	ultimo juni 2027	3
Busstjenester Romerike 2019 Ruteområde 5 Gjerdrum og Nannestad	Nettbuss	118,6	29/6/2019	ultimo juni 2027	3
Busstjenester Romerike 2019 Ruteområde 6 Enebakk	Nettbuss	62,7	29/6/2019	ultimo juni 2027	3



Kontraktsnavn og geografisk tilhørighet	Årlig kontraktsum		Kontraktperiode		Opsjoner
	Operatør	MNOK 2018	Oppstart	Avsluttes	Gjenstående år
<b>Avvikstransport (benyttes i hele Ruters område)</b>					
Busstjenester Avvikstransport Kontrakt B Minibuss ikke planlagte oppdrag	Oslo Taxibuss, Minibuss 24/7	Rammeavtale	01/09/2016	31/08/2019	1
Busstjenester Avvikstransport Kontrakt C1 Normalbuss ikke planlagte oppdrag	Nettbuss, Norgesbuss, Nobina, Unibuss	Rammeavtale	01/09/2016	31/08/2019	1
Busstjenester Avvikstransport Kontrakt C2 Leddbuss ikke planlagte oppdrag	Nettbuss, Nobina, Unibuss	Rammeavtale	01/09/2016	31/08/2019	1
Busstjenester Avvikstransport Kontrakt D1 Normalbuss planlagte oppdrag	Nettbuss, Norgesbuss, Nobina, Unibuss	Rammeavtale	01/09/2016	31/08/2019	1
Busstjenester Avvikstransport Kontrakt D2 Leddbuss planlagte oppdrag	Nettbuss, Norgesbuss, Nobina, Unibuss	Rammeavtale	01/09/2016	31/08/2019	1
Busstjenester Avvikstransport Kontrakt D3 Minibuss planlagte oppdrag	Oslo Taxibuss, Minibuss 24/7	Rammeavtale	01/09/2016	31/08/2019	1
Busstjenester Avvikstransport Kontrakt E Buss planlagte oppdrag over 500.000	Nettbuss, Norgesbuss, Nobina, Unibuss	21,3	01/09/2016	31/08/2019	1
Busstjenester Avvikstransport Kontrakt E Minibuss planlagte oppdrag over 500.000	Oslo Taxibuss, Minibuss 24/7	Rammeavtale	01/09/2016	31/08/2019	1
<b>Beredskapsbusser</b>					
Beredskapsbusser 2017	Unibuss	7,4	01/09/2017	31/08/2020	5

## Spesialtransport

### Spesialtransport



Kontraktsnavn og geografisk tilhørighet	Årlig kontraktsum		Kontraktperiode		Opsjoner
	Operatør	MNOK 2018	Oppstart	Avsluttes	Gjenstående år
Minibusstjenester Asker og Bærum Deloppdrag 1	Norgesbuss	10,3	01/07/2009	30/06/2019	0
Minibusstjenester Asker og Bærum Deloppdrag 2	Oslo Taxibuss	30,2	01/08/2009	31/07/2019	0
Minibusstjenester Asker og Bærum Deloppdrag 3	Oslo Taxibuss		01/08/2009	31/07/2019	0
Minibusstjenester Follo 2015	Oslo Taxibuss, Minibuss 24/7	39,1	01/08/2015	31/07/2022	0
Minibusstjenester Romerrike 2016 Delområde 2	Minibuss 24/7	15,5	01/08/2017	31/07/2022	1
Minibusstjenester Romerrike 2016 Delområde 1 og 2	Taxus Akershus	65,7	01/08/2017	31/07/2022	1
Minibusstjenester Område Vest Delområde A	Norgesbuss	10,8	01/08/2019	31/07/2024	1
Minibusstjenester Område Vest Delområde B	Oslo Taxibuss	14,9	01/08/2019	31/07/2024	1
Minibusstjenester Område Vest Delområde C og D	Minibuss 24/7	23,6	01/08/2019	31/07/2024	1
Resttransporttjenester Follo 2014	Ski Taxi, Follo Taxi	10,6	01/08/2014	31/07/2018	Avsluttet
Resttransporttjenester Asker, Bærum og Romerike	Taxus Akershus, GTS	50,2	01/08/2015	31/07/2019	0
Timesinnleide biler Nedre Romerike	Taxus Akershus	4,1	01/08/2015	31/07/2019	0
Resttransporttjenester Område Follo Deloppdrag A, B, C og D 2018	Follo Taxi	8,8	20/08/2018	31/07/2020	2
Resttransporttjenester Asker, Bærum og Romerike	Ikke tildelt	54,4	01/08/2019		Anbudsprosessen pågår



## Prisavtaler

### Prisavtaler

Kontraktsnavn og geografisk tilhørighet	Årlig kontraktsum		Kontraktperiode		Opsjoner
	Operatør	MNOK 2018	Oppstart	Avsluttes	Gjenstående år
Timeekspresen: Gjøvik-Gardermoen-Oslo, linje 15	Nettbuss Øst	1,4	01/10/2011	01.06.2012 midlertidlig utviklet	N/A
SAS Flybussen: Oslo-Gardermoen (GDM)	Norgesbuss	3,3	01/06/2013	Løpende med 3 mnd oppsigelses rett	N/A
Brakar linje 71, 81-86 og 200	Brakar	9,9	01/01/2013	Løpende med 12 mnd oppsigelses rett	N/A
<b>Merknad:</b>					

## Kontrakter for T-bane og trikk

### Kontrakter for T-bane og trikk

Kontraktsnavn og geografisk tilhørighet	Årlig kontraktsum		Kontraktperiode		Opsjoner
	Operatør	MNOK 2018	Oppstart	Avsluttes	Gjenstående år
Oslo T-banenett	Sporveien T-bane	1636,5	01/01/2017	31/12/2020	0
Oslo trikkenettet	Sporveien Trikk	901,5	01/01/2017	31/12/2020	0

## Fergetransport

### Fergetransport



Kontraktsnavn og geografisk tilhørighet	Årlig kontraktsum		Kontraktperiode		Opsjoner
	Operatør	MNOK 2018	Oppstart	Avsluttes	Gjenstående år
Båttjenester Oslo-Nesodden (B10)	Norled	107,1	01/07/2009	30/06/2034	0
Båttjenester Oslo-Vollen (B20)	Norled	14,2	01/07/2009	30/06/2024	5+5
Båttjenester Oslo-Nesodden vestsida	Norled	31,5	01/07/2009	30/06/2024	5+5
Båttjenester øytrafikken i Oslo	Oslo-Fergene	48,3	01/03/2014	31/10/2021	0



## Markedsføring

I kampanjearbeidet jobber vi for at stadig flere kunder skal kjenne til og bruke Ruters tilbud og tjenester. Samtidig jobber vi for at flere skal like Ruter bedre, i et marked hvor vi er posisjonert svært ulikt i Oslo og Akershus.

I Oslo slår Ruter bilen på de viktigste driverne for valg av reisemåte, mens vi i Akershus ligger et godt stykke bak bilen. Følgelig må vi kommunisere ulikt i de forskjellige områdene. I 2018 prioriterte vi et mer tjenesteorientert budskap om antall avganger i Akershus, mens vi i Oslo satte startskuddet for et langsiktig kampanjeløp som skal bygge Ruters posisjon mer emosjonelt.

### **En varmere og mer inkluderende storby**

I 2018 viste vi med flere kampanjer at vi bryr oss om innbyggerne i storbyen og at vi fører folk sammen på flere måter enn å bare frakte folk fra A til B.

### **Velkommen til alle nye innflyttere og passasjerer**

Vi har alle vært det, en eller annen gang: ny i klassen, ny på laget eller ny i byen. Siden mange også sliter med ensomhet motiverte det oss til å gjøre noe. Høsten 2018 ønsket vi derfor alle nye i byen velkommen, og minnet våre reisende om hvor mye et smil eller et «hei» kan bety. Gjennom 11 ulike portretter presenterte vi ekte folk og deres historier knyttet til at de skulle flytte til Oslo.

Responsten var overveldende, både i form av at folk satte pris på at Ruter tok opp temaet, i tillegg til at folk oppriktig ønsket å hjelpe. Kampanjen testet svært godt på samtlige parametere, som oppmerksomhet, budskapsforståelse og liking. I tillegg syntes over halvparten av de spurte at kampanjen faktisk bidro til at Oslo ble en bedre by å bo og ferdes i.





## Ga bort reklameplasser

I kjølvannet av det nye kampanjeløpet gjorde vi også en litt annen vri på årets julekampanje. I stedet for at vi selv fylte flatene med julestemning, lot vi kundene våre gjøre det! Vi møtte folk forskjellige steder rundt i byen, gav dem et julekort og spurte om de hadde noen de ville gi en spesiell hilsen til. Resultatet viste vi om bord, i bybildet og i sosiale medier i hele desember. Kampanjen bygget et positivt inntrykk av Ruter, og fungerte spesielt godt på dimensjonen «fører folk sammen».

Patrice har savnet barna sine, som ble med mor til Oslo da de skilte lag. Å være ny og ukjent er en pris han gladelig betaler for å være pappa på heltid. Si gjerne hei hvis du ser ham på bussen.

**Velkommen**  
**Patrice**  
fra Paris  
NY I OSLO OG PÅ 37-BUSSEN

T

**Ruter#**

[Vis video](#)

## Økt reiselyst og flere om bord!

Gjennom trafikkvekstkampanjene våre får vi flere til å reise kollektivt i flere situasjoner. Kampanjene fokuserer på å vise alle mulighetene i nettverket vårt, fortelle om stadige tilbudsforbedringer og tette kunnskapshull i områder hvor folk ikke er klar over kollektivtilbudet sitt. De viktigste aktivitetene i 2018 var:

- **Innflytterpakker:** Over 30 000 personer som flyttet til eller internt i regionen fikk en hilsen fra Ruter i postkassen. Pakkene ønsker velkommen til nytt nabolag og tipser om ting å gjøre i nærheten. Over halvparten av mottakerne syntes informasjonen gjorde det enklere å gjøre seg kjent med kollektivtilbudet i nærområdet.
- **Sommerkampanje:** I årets sommerkampanje lot vi innbyggerne selv stå for underholdningen og skape reiselyst. Etter en omfattende rekrutteringskampanje i mai, fikk 33 personer sommerjobb i Ruter med tittelen «gledesspredere». Disse sto for over 70 gratisarrangementer i nærheten av holdeplassene våre, som ble gjennomført og promotert gjennom hele sommeren. Blant de mest populære var strandyoga på Huk og japansk teseremoni på Torshov. Over 60% syntes kampanjen åpnet opp øynene for å reise kollektivt nye steder, og 32% sa den bidro til at de faktisk reiste et nytt sted med Ruter.

En tredel av de spurte sier sommerkampanjen inspirerte dem til å reise til et nytt sted med Ruter.

- **Geografisk skreddersøm:** Videre har vi kjørt lokalt tilpassede budskap gjennom hele året, både om bord og i digitale kanaler. Her har vi pekt mot sesong, værforhold samt lokale arrangementer og aktiviteter, for å minne om kollektivtilbudet og hyppige avganger både i Oslo og Akershus. Vi ser at dette, sammen med ruteendringskampanjene våre, bidrar direkte til måloppnåelse for vekst og folks inntrykk av Ruter.
- **Ny kampanje rettet mot bilisten:** Vi avsluttet året med å rulle ut første etappe av et nytt kampanjeløp for å gjøre Ruter mer relevante for bilisten. Vi ønsket å gjøre dette i forkant av de 53 nye bomsnittene som trer i kraft i 2019. Målet er å øke oppmerksomheten slik at kollektivtransport blir oppfattet som et godt alternativ til bilen blant de som sjelden reiser med oss og helst vil kjøre sin egen bil. De første kampanjeresultatene viste at 34% planlegger å kvitte seg med behovet for å eie eller ha tilgang til bil det neste året. 26% oppgir at de, som følge av økte bomutgifter, i større grad vil kjøre kollektivt til/fra arbeid, og tilsvarende 21% på fritidsreiser. 45% sier kampanjen fikk dem til å søke mer informasjon om Ruter. Dette er et godt utgangspunkt for å kommunisere til en relativt fersk målgruppe.



Sverre Thorstensen og Birger Mistereggen i forbindelse med sommerkampanjen



## Mer bruk av RuterBillett

Om lag 62% av billettinntektene kommer fra mobil og kun 18% kommer fra reisekortet. De som bruker app er litt mer fornøyde enn de som bruker reisekort. Derfor kjørte vi også i 2018 kampanjer for å få flere over på mobilbillett. Her fremhevet vi at du alltid har billetten for hånden med appen. Kampanjekonseptet har motivert 20% til å bruke appen mer. Dette er et godt resultat, gitt den høye andelen som allerede bruker appen til alle billettkjøpene sine. Viktig læring fra tidligere kampanjer viste også at det var effektivt å rette egne budskap mot eldre. Innholdsmarkedsføring rettet mot denne gruppen i 2018 har gjort 27% av gruppen 60+ interessert i å laste ned appen.

## Smidigere av- og påstigning

Smidig av- og påstigning er en sentral faktor for kollektivtrafikkens punktlighet, og blir viktigere ettersom byen vokser og passasjertallet øker. Når folk ikke slipper andre av før de selv går på skaper det irritasjon, og de som skaper kø, kork og kaos er som regel ikke klar over det selv. Hyppige påminnelser er nødvendig for å endre adferden. Kampanje i kombinasjon med fast merking på T-banestasjoner har gitt gode resultater. Vi har i 2018 fortsatt med eksisterende kampanjekonsept som har gjort 4 av 10 mer oppmerksomme på egen atferd. I tillegg har vi laget underholdende videosnutter til sosiale medier, som har skapt stort engasjement og fornyet oppmerksomhet rundt temaet. Ruter vant filmkonkurransen «Best of Nordic public transport 2018» med denne kampanjen. [Her kan du se presentasjonsfilmen.](#)



### **Stadig flere skoleelever fester setebeltet**

I samarbeid med Akershus fylkeskommune gjennomførte vi høsten 2017 og 2018 en kampanje blant skoleelever for å øke andelen som bruker belte i buss. Vi tok utgangspunkt i et konsept utarbeidet for Buskerud fylkeskommune, med positiv oppfordring om å selv bli en beltehelt! Utvalgte skoler fikk besøk av beltehelter i ekte superhelt-kostyme. Alle skoler samt foreldre av barn i skoleskyssordningen fikk tilsendt informasjon om kampanje og formål. I 2017 økte andelen som brukte setebelte fra 30% før kampanjen til 52% etter kampanjen. Etter kampanjen i 2018 har andelen økt ytterligere, og er nå på 70%.

### **Fortsatt fokus på å få flere til å betale billetten sin, hver gang**

Vi har klart å holde andelen betalende kunder høy og relativt stabil de siste årene, og fått stor gevinst av å legge bort pekefingeren og i stedet takke de som alltid kjøper billett i kampanjene. Motivasjonen til å betale oftere tredoblet seg, og 40% svarte at det som motiverer er vissheten om at alle billettinntekter går tilbake til kollektivtilbudet. Kampanjen har ført til at andelen som vet dette har økt fra 46% til 67%.



Takke-kampanjen vant også Gull i ANFO Effekt. Dette er Annonsørforeningens kåring av Norges mest effektive markedsføring. Juryen påpekte at kampanjen viser at en positiv tilnærming er mer effektiv enn straffementalitet, og at det er en klar og troverdig sammenheng mellom innsats og resultater.

2018 har vært et spennende år med mye læring. Vi tar med oss dette videre i markedsarbeidet i 2019 og står enda bedre rustet til å øke markedsandel og bruk av reiseverktøyene våre samt styrke posisjonen vår opp mot bilen.





## Kommunikasjon

I løpet av 2018 ble det publisert 2 469 oppslag om Ruter i norske redaksjonelle kilder. Dette er rundt 500 færre enn de foregående år. 24% av omtalen var positiv, 67% var nøytral og 9% var negativ.

### **Mye positivt i omtale med talsperson**

I 25% av omtalen er det en talsperson fra Ruter. I to av fem oppslag med talsperson er det Ruter selv som har initiert omtalen. Blant temaene i denne proaktive omtalen finner vi blant annet trafikk tall som viser «eventyrlig vekst» og godt besøk til øyene i Oslofjorden, informasjon om ruteendringer og omtale av billettprisendring. 41% av oppslagene med talsperson vurderes som positive, 16% som negative.

I den reaktive omtalen, oppslag hvor en talsperson fra Ruter er stilt et spørsmål fra en journalist eller blir bedt om å kommentere en sak som ikke opprinnelig er initiert av Ruter, er det hovedsakelig snakk om kommentarer til avvik i trafikkavviklingen eller spørsmål om ruteendringer.





## Mest positivt om rutetilbudet

Det er i temakategorien produkter og tilbud vi finner den største andelen av omtalen. 20% av oppslagene havner her, og det er underkategorien rutetilbud som genererer mest omtale. Lokalmedier er de som skriver hyppigst om rutetilbud, og da som oftest om ruteendringer, nye ruter eller nedlagte ruter i sitt nedslagsfelt. Det er mer enn dobbelt så mange positive som negative oppslag i denne kategorien. I den positive omtalen finner vi blant annet sakskomplekset om kollektivtilbudet under Norway Cup. Her kommer det tydelig frem at Ruter øker rutetilbudet under arrangementet og tilbyr gratis transport til deltagerne. I mars blir økning i rutetilbudet slått positivt opp i rundt 40 oppslag.



## Ny teknologi og miljøansvar genererer positiv medieomtale

Kategoriene teknologi og digitalisering og miljø og samfunnsansvar har størst andel positiv omtale. Det er testing av selvkjørende busser som skaper det meste av omtalen i den første av disse. Ruter får gjennom hele året mye positiv omtale for overgang til mer miljøvennlig transport. Blant de store sakskompleksene finner vi innkjøp av 70 nye elbusser (april), støtte til ti nye hydrogenbusser (juli) og planlagt overgang til elektriske nesoddbåter



(november). Halvparten av denne positive omtalen i disse to kategoriene er initiert av Ruter selv (proaktiv omtale).

Synlighet vurderes på en femdelt skala fra perifer til full fokus. Av oppslagene hvor Ruter har høy synlighet (sentral og full fokus) er 41% positive og 48% negative. I den positive omtalen er brorparten proaktiv omtale, i den negative er en svært stor andel reaktiv omtale. I den sistnevnte gruppen finner vi sakskomplekset om delingsbilettsaken.

I 48% av omtalen har Ruter en perifer eller delvis medvirkende rolle. Denne omtalen består stort sett av enkeltsaker og det er ingen store sakskomplekser som skiller seg ut. Fire av fem av disse oppslagene er nøytrale for Ruter.

Den negative omtalen er i større grad enn den positive enkeltsaker som får oppmerksomhet en begrenset periode eller i et begrenset antall medier. I tillegg til app-saken er eksempler på større sakskomplekser. Disse omfatter klager på varme busser, fjerning av flexus-sperringer og reklamekampanje hvor det oppfordres til grilling i tørkeperioden.





## Klima- og miljøarbeid

Ruters viktigste klima- og miljøbidrag realiseres når vi bidrar til å redusere biltrafikken. Ved å redusere utslippene fra kollektivtrafikken forsterker vi den positive effekten av redusert biltrafikk.

Lokalt betyr reduserte utslipp bedre luftkvalitet og mindre støy. Sterkt reduserte CO<sub>2</sub>-utslipp fra veitrafikken er nødvendig hvis verdens klimamål skal nås. I løpet av 2020 vil Ruters mål om kun å tilby klimanøytrale reiser være realisert.

Det betyr ikke at arbeidet for mer miljøvennlige reiser er avsluttet.

Oslo kommune, ved Byrådsavdeling for miljø og samferdsel, ba i mai 2017 Ruter om å

«... å utrede handlingsrom, utfordringer og konsekvenser ved en opptrapping av ambisjonsnivået i Fossilfri 2020 gjennom en raskere utrulling av helt utslippsfri kollektivtransport.»

I tråd med eiernes ønsker arbeider Ruter målrettet for å elektrifisere (batterielektrisk/hydrogenelektrisk) kollektivtrafikken. Rapporten Utslippsfri kollektivtrafikk i Oslo og Akershus redegjør for mulighetsrom og konsekvenser ved overgang til elektrisk (batteri/hydrogen) drevet kollektivtransport, som både er fossilfri og uten lokale utslipp av eksospartikler og NO<sub>x</sub>. Arbeidet med å realisere dette målet er godt i gang. I løpet av 2019 vil Ruter ha 120 elektriske busser i drift, dessuten får Nesoddfergene batterielektrisk fremdrift. Båttrafikken i Indre Oslofjord (øybåtene) kjører i dag på fornybart drivstoff, men vil være elektriske fra og med sommeren 2022.



Ruters viktigste klima- og miljøbidrag realiseres når vi bidrar til å redusere biltrafikken.



## Ruters rolle og handlingsrom

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

Det betyr at Ruter først og fremst påvirker miljøet gjennom kjøp av kollektivtrafikkjenester, og gjennom kravene Ruter stiller i kontraktene.

All transport utføres av ulike operatørselskap som kjører på kontrakt for



Ruter. For buss og båt tildeles kontraktene etter anbudskonkurranser. For T-bane og trikk er det inngått en rammeavtale med kommunalt eide Sporveien Oslo AS.



## Miljømål og resultatrapportering

Ruters miljøpolicy ble vedtatt av styret i 2014 og gjelder for perioden 2014 – 2020.

«Ruter tilbyr attraktiv og miljøvennlig kollektivtransport og skaper et pulserende hovedstadsområde. Ruter arbeider for å bli bedre på miljøområdet, det er noe vi stadig har i tankene og gjør i handling. Ruter følger eller overoppfyller de lover og krav som styrer virksomheten.»

Ruters miljøstrategi setter målene for Ruters miljøarbeid i perioden. Ruters miljørapportering for 2018 dreier seg om status for måloppnåelse for strategien. Der ikke annet er spesifisert er 2007 referanseår.

### **Ruters miljømål for perioden 2014-2020**

- Ta veksten i motorisert trafikk
- I 2020 skal Ruter kun benytte fornybar energi til fremføring av alle transportmidler
- Redusere energiforbruket per passasjerkilometer med 30% innen 2020
- Alle bybusser skal tilfredsstillende Euro VI i 2020
- Øke bevisstheten i samfunnet rundt Ruters miljøarbeid og miljøfordeler ved kollektivtrafikken
- Delta og støtte utviklingsprosjekter og forskning som bidrar til økt miljøkvalitet for kollektivtrafikken
- Ha ledere og medarbeidere med god miljøkompetanse
- Redusere miljøbelastningen fra kontorvirksomheten
- Ruter skal være sertifisert etter ISO 14001



Markedsandelen av motoriserte reiser er 38%.



## Ta veksten i motorisert trafikk

Ruters viktigste klima- og miljøbidrag realiseres når vi bidrar til å redusere biltrafikken.

### Resultat 2018

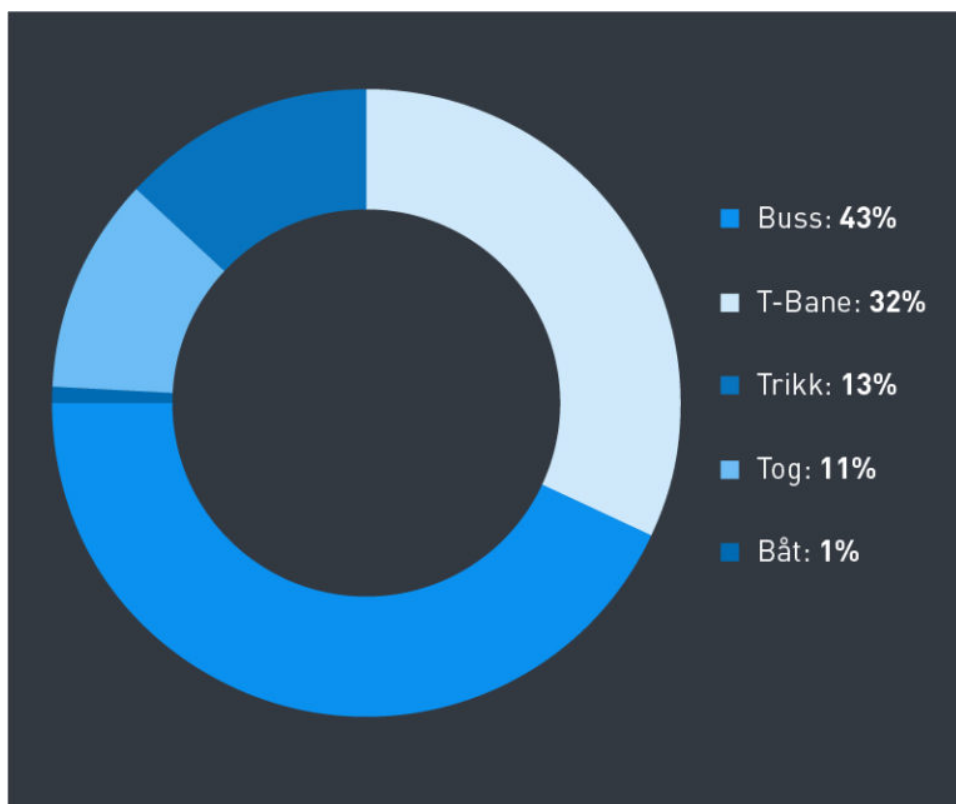
- Markedsandelen av motoriserte reiser er 38%
- I 2017 opplevde Ruter den sterkeste kollektivveksten noensinne på 5,9%, hele 371 millioner påstigninger totalt
- I 2018 var antall påstigende 387 millioner, det vil si en trafikkvekst fra 2017 på 4,2%

Ruter er i ferd med å ferdigstille et miljønyttverktøy som kan brukes til



både å beregne både hvor mange færre bilreiser som vil bli gjennomført som følge av trafikkvekst for kollektivtrafikken, hva dette betyr for reduserte utslipp fra veitrafikken, og hvilken samfunnsnytte reduserte utslipp har. For å beregne samfunnsnyttet i kroner og øre er utslipp av CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> og eksospartikler gitt en pris, basert på en beregning av kostnadene samfunnet har på å håndtere slike utslipp.

[Les om hvordan Ruter arbeider for å øke markedsandelen av motoriserte reiser i kapitlet om marked](#)



### **I 2020 skal Ruter kun bruke fornybar energi til framføring av alle transportmidler**

Norge har som mål å redusere klimagassutslippene med 40% innen 2030, sammenlignet med nivået i 1990. Sterkt reduserte CO<sub>2</sub>-utslipp fra veitrafikken er nødvendig hvis dette målet skal nås. I løpet av 2020 vil Ruters mål om kun å tilby klimanøytrale reiser være realisert.

*Fossilfri 2020* er Ruters plan for å fase ut all bruk av fossilt drivstoff i løpet av 2020. Det aller meste av CO<sub>2</sub>-utslippene fra Ruters kollektivtilbud kommer fra bussdrift. Realiseringen av Fossilfri 2020-målet skjer ved at nye



bussanbud stiller krav om 100 prosent fornybare energikilder, og at eksisterende kontrakter endres til å kreve fornybar energi som drivstoff, til erstatning for fossil diesel. [Les mer om Romeriksanbudet](#), Norges største bussanbud, som også er fossilfritt.

I tråd med eiernes ønske arbeider Ruter målrettet for å elektrifisere (batterielektrisk/hydrogenelektrisk) kollektivtrafikken. Elektrifisering kutter lokale utslipp av NOx og eksospartikler, og CO<sub>2</sub>-utslipp knyttet til energiproduksjonen (ved kjøp av opprinnelsesgarantier). Rapporten [Utslippsfri kollektivtrafikk i Oslo og Akershus](#) redegjør for mulighetsrom og konsekvenser ved overgang til elektrisk drevet kollektivtransport. Arbeidet med å realisere dette målet er godt i gang. I løpet av 2019 vil Ruter ha 120 elektriske busser i drift, dessuten får Nesoddfergene batterielektrisk fremdrift. Båttrafikken i indre Oslofjord (øybåtene) kjører i dag på fornybart drivstoff, men vil være elektriske fra og med sommeren 2022.



Fossilfri 2020 er Ruters plan for å fase ut all bruk av fossilt drivstoff i løpet av 2020.

### Resultat: Andel av energi<sup>(1)</sup> til fremføring av transportmidler som er fossilfri

	2007	2016	2017	2018	MÅL 2020
Buss	0%	33%	44%	<b>48%</b>	100%
Båt	0%	10%	7%	<b>9%</b>	100%
Trikk <sup>(2)</sup>	100%	100%	100%	<b>100%</b>	100%
T-bane <sup>(2)</sup>	100%	100%	100%	<b>100%</b>	100%

<sup>(1)</sup> De ulike drivstofftypene er omregnet til kWh, slik at de kan sammenlignes.

<sup>(2)</sup> Trikk og T-bane er elektrisk drevet, og det kjøpes opprinnelsesgarantier for strømmen de bruker. Opprinnelsesgarantien er en garanti for at samme mengde strøm er produsert av fornybare kilder, og bidrar til å gjøre fornybar kraftproduksjon mer konkurransedyktig sammenliknet med fossil kraftproduksjon.

### Resultat: Ruters utslipp av CO<sub>2</sub> fra fossilt drivstoff for buss, i tonn

2008 <sup>(1)</sup>	2016	2017	2018
---------------------	------	------	------

67 314	53 167	42 964	<b>49 785</b>
--------	--------	--------	---------------

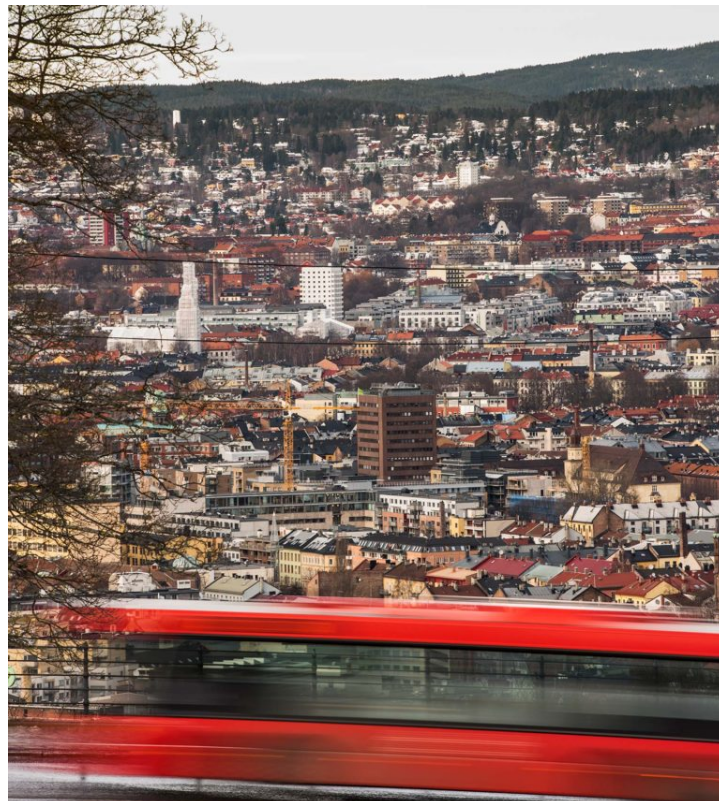
<sup>(1)</sup> Sammenlignbare tall fra 2007 foreligger ikke

### Resultat: Ruters utslipp av CO<sub>2</sub> fra fossilt drivstoff fra buss per personkilometer<sup>(1)</sup>, i gram

2008 <sup>(2)</sup>	2016	2017	2018
86	44	33	36

<sup>(1)</sup> Personkilometer er antall passasjerer ganger gjennomsnittlig reiselengde

<sup>(2)</sup> Sammenlignbare tall fra 2007 foreligger ikke



### Naturens kretsløp

Utslipp fra fossilt drivstoff tilfører nytt karbon i atmosfæren fordi det ikke inngår i det naturlige kretsløpet. Fornybart drivstoff slipper også ut CO<sub>2</sub>. Bruk av fornybart drivstoff regnes som klimanøytralt fordi dette CO<sub>2</sub>-utslippet inngår i naturens kretsløp (fotosyntese). Miljøgevinsten knyttet til bruk av fornybart drivstoff forutsetter imidlertid bærekraftig produksjon av

biomassen. I nye kontrakter stiller Ruter krav om at drivstoffet skal være fritt for palmeolje.

Ruters utslipp av tonn CO<sub>2</sub> fra fornybart drivstoff fra buss. I takt med realiseringen av målet om Fossilfri 2020, vil dette utslippet stige, for så å synke igjen i takt med elektrifisering (batteri/hydrogen) av Ruters tilbud.

2016	2017	2018
27 119	35 076	47 808



### **Ruter skal redusere energiforbruket per passasjerkilometer<sup>(1)</sup> med 30% innen 2020, sammenlignet med 2007**

Dette målet dreier seg om to viktige forhold knyttet til miljøriktig drift: For det første at buss, trikk, T-bane og båt kjører energieffektivt. For det andre at tilbudet har høyt belegg. I denne sammenheng er det verd å merke seg at elektromotorer er svært energieffektive, og utnytter tre til fire ganger mer av energien til fremdrift enn forbrenningsmotoren.

#### **Resultat: Energiforbruk i kWh per passasjerkilometer**



	2007	2016	2017	2018	Endring 2007-2018
<b>Trikk</b>	0,23	0,119	0,120	<b>0,140</b>	39% reduksjon
<b>T-bane</b>	0,20	0,156	0,143	<b>0,140</b>	30% reduksjon
<b>Buss</b>	0,37	0,26	0,230	<b>0,270</b>	27% reduksjon
<b>Båt</b>	1,11	1,103	1,436	<b>1,150</b>	4% økning

<sup>(1)</sup> Personkilometer er antall passasjerer ganger gjennomsnittlig reiselengde.



Elektromotorer er svært energieffektive.

## I 2020 skal alle Ruters bybusser ha et støynivå på maks **77 dBA**<sup>(1)</sup>

Støy fra busser kommer fra både dekk og motor. Dekkstøy har sammenheng både med type dekk og veidekke. Ruter stiller krav om støysvake busser i kontrakter. El-busser er støysvake, men vil støye like mye som busser med forbrenningsmotor ved hastigheter over 60–70 km/t. Dette skyldes at dekkstøy dominerer ved høye hastigheter.

Støy fra trikk og T-bane håndteres av Sporveien.

2016	2017	2018
87%	79%	79%

<sup>(1)</sup> dBA er en enhet for å måle støy. dBA -måleskalaen legger størst vekt på de frekvensene vi oppfatter best, og som er mest brukt i støyregelverket.



## Alle Ruters bybusser skal tilfredsstillere Euro VI i 2020

Dette målet er viktig fordi utslipp fra kjøretøyers forbrenningsmotor er en hovedkilde til lokal luftforurensning. I løpet av vinteren blir en stor del av befolkningen utsatt for høye konsentrasjoner av luftforurensning. Det øker risikoen for luftveisinfeksjoner, lungesykdommer, hjerte- og karsykdommer og kreft.

I 2014 ble regelverket om motorklassen Euro VI gjort gjeldende for busser. Det innebærer at nyere busser har en vesentlig forbedret renseteknologi, og at de derfor slipper ut betydelig mindre NOx og eksospartikler (PM). Fordi Ruters kontrakter løper over mange år (vanligvis åtte) tilfredsstiller ikke alle Ruters busser denne nye standarden.

### Andel av Ruters bybusser som tilfredsstiller kravene i Euro VI-standard<sup>(1)</sup>

2016	2017	2018
25%	31%	<b>44%</b>

<sup>(1)</sup> For å hindre at Euro VI-kravet skal føre ressursløsning og unødige kostnader, godtar Ruter at busser får ettermontert rensutstyr som reduserer utslipp i samme grad som Euro VI. I nye kontrakter stilles det krav om maksimalt utslipp, ikke Euro-klasse.

### Lokale utslipp av NOx og eksospartikler (PM) fra Ruters busser, i tonn og per passasjerkilometer<sup>(2)</sup>

	2008 <sup>(1)</sup>	2016	2017	2018
Eksospartikler (tonn)	8,4	1,6	1,5	<b>1,8</b>
Eksospartikler/pkm (gram)	0,01	0,001	0,001	<b>0,001</b>

	2008 <sup>(1)</sup>	2016	2017	2018
NOx (tonn)	689	201	176	<b>216</b>
NOx/pkm (gram)	0,88	0,17	0,13	<b>0,16</b>

<sup>(1)</sup> 2007-tall ikke tilgjengelig

<sup>(2)</sup> Personkilometer er antall passasjerer ganger gjennomsnittlig reiselengde



I 2014 ble regelverket om motorklassen Euro VI gjort gjeldene for busser.

### **Ruter skal øke bevisstheten i samfunnet rundt Ruters miljøarbeid og miljøfordeler ved kollektivtrafikken, ved hjelp av målrettet kommunikasjon til kunder og eiere**

Målet er at oppfatningen av Ruter som selskap skal kobles med den effekten som Ruters bidrag har på miljøet. Koblingen skal både være knyttet til budskap om å ta veksten med grønne mobilitetsløsninger, til fossilfri kollektivtransport i 2020 og utslippsfri kollektivtransport i 2028. Ruter deltar i en rekke nasjonale og internasjonale nettverk og utvalg, holder foredrag, arrangerer frokostmøter, gir uttalelser og intervjuer i media, for å eksponere hvordan kollektivtrafikken bidrar. I reklamekampanjene fokuserer Ruter på hvordan kollektivtransporten bidrar til å binde byen og folk tettere sammen, og fordelene med å reise kollektivt. På denne måten bidrar betalt kommunikasjon både til å fortelle om kollektivtrafikkens rolle i storbyen samt å ta veksten i motoriserte reiser.

I 2018 begynte Ruters nye kundesenter på Jernbanetorget å ta form. Kundesenteret skal være en møteplass, romme lokaler til workshops og konferanser, og være et sted der kunder kan henvende seg.





## **Ruter skal delta i og støtte utviklingsprosjekter og forskningsarbeid som bidrar til økt miljøkvalitet for kollektivtrafikken i Norge**

Ruter har ansvar for mer enn halvparten av landets kollektivreiser. Det betyr at vår tilnærming til innovasjon har stor betydning for bransjen. Et viktig verktøy for innovasjon er hvordan våre anbudsgrunnlag utformes. De må stille krav til måloppnåelse, men også gi tilstrekkelig handlefrihet for operatører og underleverandører til at innovasjon kan skje hos dem som skal levere og drifte materiellet for Ruter.

Rapporten «[Utslippsfri kollektivtransport i Oslo og Akershus](#)» ble lansert i 2018, og danner grunnlaget for Ruters ambisjon om at all kollektivtrafikk i Ruters regi skal være elektrisk drevet (batterielektrisk og hydrogen) i 2028. Rapporten beskriver hvordan innovasjon og utviklingsarbeid er en viktig forutsetning for å kunne realisere store positive endringer i kollektivtrafikken.

Ruter har siden våren 2012 testet fem hydrogenbusser i ordinær rutedrift. Disse bussene var de første i sin generasjon (hybridbrenselcellebuss), og etter betydelige tekniske utfordringer med bussene i oppstartsfasen, er hydrogenbussprosjektet i en positiv utvikling, med høyere driftsstabilitet. Ruter har også driftet en hydrogenstasjon på bussdepotet på Rosenholm med tilhørende gassproduksjon. Prosjektet har vært vellykket som arena for kunnskapsbygging om bruk av ny kjøretøys- og drivstoffteknologi generelt, og om hydrogen- og brenselcelleteknologi spesielt. Ruters prosjekt vil bidra til å bygge kompetanse hos operatør for anskaffelse og drift av hydrogenbusser. Dette er en vesentlig barriere for markedsutviklingen i Norge.

Ruter ønsker å tilby kundene kombinert mobilitet. Dette er et konsept for hvordan man, med offentlig transport som basistilbudet, supplerer med andre transportformer, som bil-delning, sykkel-delning, taxi, sykling og andre bestillingsløsninger. Ruter ønsker med dette å vinne markedsandeler i fremtiden, ved å konkurrere med privatbilens fordeler knyttet til i fleksibilitet. Ruters testing av selvkjørende busser er en del av dette bildet.

[Les mer om Rutes arbeid med innovasjon og utvikling.](#)

i

Innovasjon er nødvendig for at Ruter skal kunne realisere store positive endringer i kollektivtrafikken.



### **Ruter skal ha ledere og medarbeidere med god miljøkompetanse**

I 2018 har utviklingen av Ruters bærekrafts-satsing betydd kompetansebygging, bevisstgjøring og involvering av hele organisasjonen. Dette har skjedd både i sammenheng med 10-års markeringen til Ruter, i workshops med alle fagenhetene, og gjennom aktiviteter på individnivå. Opplæring i Ruters miljøarbeid er del av introduksjonsløpet til nyansatte i Ruter. Dette vil bli erstattet av et opplæringstilbud knyttet til Rutes bærekraftsarbeid. Ansatte med god forståelse av hva bærekraft betyr er en forutsetning hvis Ruter skal kunne levere i tråd med sin nye visjon Bærekraftig bevegelsesfrihet.



Bærekraftig bevegelsesfrihet er Ruters nye visjon

## **Ruter skal redusere sin miljøbelastning fra all virksomhet på kontoret**

Målet som ble satt i 2014 var en reduksjon på 20% i elforbruk og 25% i papirforbruk, samt 50% økning i kildesortering fra 2012 til 2020.

De konkrete målene som ble satt i 2014 har vist seg vanskelige å levere på. Blant annet fordi flytting, omorganisering og ulik praksis med tanke på hvor ulike funksjoner er plassert, og i hvilken grad konsulenter sitter hos Ruter, gjør det vanskelig sammenligne strømforbruk og papirforbruk år for år.

Dette betyr ikke at det ikke er blitt gjennomført miljøforbedringer knyttet til driften av Ruters administrasjon.

I 2018 har en rekke tiltak blitt iverksatt for å redusere miljøbelastningen knyttet til kontordriften.

- Overgang fra oljefyrt sentralvarme til fjernvarme.
- Utskifting av takbelysning til energigjerrige LED-løsninger.
- Planlagt 2018, under gjennomføring: Det gamle lysstyringssystemet erstattes og det installeres bevegelsessensorer.
- Innført kildesortering på fraksjonene plast, glass, metall og matavfall, i tillegg til papir. Som et tiltak for å sikre høy sorteringsgrad er individuelle søppelkasser ved kontorpulten ikke lenger tilgjengelig.
- Plastglass og pappkrus er ikke lenger i bruk i Ruters lokaler, annet enn ved større arrangementer.
- Kontormøbler Ruter ikke lenger bruker, kastes ikke, men selges til gjenbruksaktøren Movement.
- Ruter har siden 2009 levert utrangert PC-utstyr til returordningen FAIR (tidligere Fairrecycling.org). FAIR er en norsk bistandsorganisasjon som jobber med å skaffe IT-kompetanse og PC-utstyr til prosjekter i utviklingsland.
- Ruter har kun én parkeringsplass tilgjengelig for de ansatte.



### **Ruter skal være sertifisert i henhold til ISO 14001**

Ruter ble første gang sertifisert i 2013, og har opprettholdt dette siden. I 2019 vil Ruter bli re-sertifisert etter ISO 14001-2015. Ruter stiller i alle kontrakter der det er relevant krav om at leverandører skal være sertifisert i henhold til ISO 14001 eller lignende.



## Bærekraft i Ruter

Ruters nye visjon er bærekraftig bevegelsesfrihet. Vår ambisjon er at bærekraft skal være integrert i alt vi gjør.

Ruter satte i 2018 i gang en omfattende prosess for å integrere hensynet til en bærekraftig utvikling tydeligere i organisasjonen, slik at bærekraftsmålene brukes som et kompass for alt vi gjør. Hensikten er at vi skal bli mer bevisste på Ruters bidrag til å løse viktige samfunnsutfordringer, og slik levere stadig større samfunnsnytte. Oslo-regionen vokser raskt og kollektivtrafikken spiller en nøkkelrolle i å sikre at veksten og utviklingen skjer på en måte som er til beste for fellesskapet. Vår ambisjon er at bærekraft skal være integrert i alt vi gjør. Dette avspeiles i Ruters nye visjon Bærekraftig bevegelsesfrihet.

[Her kan du lese mer om hvordan Ruter jobber med bærekraft.](#)

Med utgangspunkt i FNs mål for bærekraftig utvikling, har Ruter identifisert åtte bærekraftsmål som særlig viktige for organisasjonen. Flere av disse er svært relevante for Ruters arbeid med miljø og klima. Ruter har derfor valgt ikke å utarbeide en ny, frittstående miljøstrategi som erstatning for gjeldende miljøstrategi. Konkrete mål for Ruters bærekraftsarbeid vil bli formulert i løpet av 2019. Viktige målsettinger, som å øke kollektivtransportens andel av motoriserte reiser, Fossilfri 2020 og Utslippsfri 2028, vil bli videreført.

I 2018 har ansatte på alle nivåer vært engasjert i hvordan Ruter kan bidra til FNs bærekraftsmål. [Les om Ruters strategiske arbeid med bærekraft.](#)



## **FNs bærekraftsmål og Ruters arbeid med miljø og klima – utvalgte eksempler:**

### **Mål 3: God helse**

- Sykkel og gange er kollektivtransportens spreke supplement. Så å si alle som reiser kollektivt sykler eller går i samme reise.
- Ruters plan for elektrifisering av all kollektivtrafikk vi har ansvar for kalles Utslippsfri 2028. Elektriske busser og båter slipper verken ut NOx eller eksospartikler, og er stillegående.
- Inntil alle busser er elektriske stiller Ruter krav om at bussene skal ha moderne rensesystemer som gir lave lokale utslipp av NOx og eksospartikler.
- Støy er forurensning. Sporveien har ansvar for støy fra trikk og T-bane. Ruter stiller krav om støysvake busser. Elektriske busser er svært stillegående.
- Redusert biltrafikk gjør det tryggere å ferdes i trafikken.



### **Mål 13: Stoppe klimaendringene**

- Den viktigste årsaken til klimagassutslipp fra kollektivtrafikkene er bruk av fossilt drivstoff. Fossilsfri 2020 er Ruters plan for å fase ut all bruk av fossilt drivstoff og gjøre alle reiser klimanøytrale i løpet av 2020. Planen vil bli realisert som forutsatt.



### **Mål 9: Innovasjon og infrastruktur**

- Et arealeffektivt utbyggingsmønster som konsentrerer utbygging rundt kollektivknutepunkt bidrar til lavere miljø- og klimabelastning
- Innovasjon og teknologiutvikling er nødvendig for Ruters arbeid for et smartere, mer klima- og miljøvennlig tilbud



### **Mål 12: Ansvarlig forbruk og produksjon**

- En best mulig utnyttelse av ressursene er et viktig mål for Ruter. Dette gjelder både materiell og drivstoff, i bruksfasen og i et livsløpsperspektiv.
- Elektromotorer er svært energieffektive, og utnytter tre til fire ganger mer av energien til fremdrift enn forbrenningsmotoren.





### **Mål 17: Samarbeid for å nå målene**

- Ruter vil ikke nå sine klima- og miljømål uten godt samarbeid med kunder, eiere, operatører og næringslivet.
- Vi har startet arbeid med operatører og eiere for å sikre godt samarbeid om målene.





## Om Ruter

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

Ruters oppgave, gitt ved virksomhetsidéen, er å tilby attraktiv og miljøvennlig kollektivtransport, og dermed bidra til å skape et pulserende hovedstadsområde. Oppgaven ivaretas ved å utvikle, planlegge, samordne, kjøpe og markedsføre et bærekraftig tilbud. Innenfor gitte økonomiske rammer skal tilbudet best mulig svare på de samferdselspolitiske målene som Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har satt for kollektivtrafikken.

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

All transport utføres av ulike operatørselskap som kjører på kontrakt for Ruter. For buss og båt tildeles kontraktene etter anbuds konkurranser. For T-bane og trikk er det inngått en rammeavtale med kommunalt eide Sporveien Oslo AS basert på direkte anskaffelse. Avtalen definerer produksjon, kvalitet og godtgjørelse.

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



Ruter utvikler, planlegger, samordner, kjøper og markedsfører et bærekraftig tilbud.



## Selskapets bakgrunn og historie

Ruter AS var operativt fra 1. januar 2008 og ble etablert i 2007 ved sammenslåing av funksjonene i de daværende administrasjonsselskapene AS Oslo Sporveier og Stor-Oslo Lokaltrafikk AS (SL). Oslo Sporveier har en historie tilbake til 1875, tidligere med operatørroller for flere driftsarter.



Fra 1973 hadde Oslo Sporveier, på vegne av Oslo kommune, samtidig en bestiller- og avtalerolle med andre operatører innenfor et felles pris- og billettsystem i Oslo. I 2006 ble Oslo Sporveier delt i et administrasjonsselskap og et produksjonsselskap. Det inaktive administrasjonsselskapet AS Oslo Sporveier eies av Ruter. Produksjonsselskapet heter i dag Sporveien Oslo AS.

SL ble etablert i 1975 som et administrasjonsselskap. Staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune eide hver sin tredel. SL var et bestillerselskap for buss- og båtruter i Akershus, og mellom Akershus og Oslo. Avtaler mellom staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune om SL ga samtidig grunnlag for praktiske samarbeidsavtaler om billetter og priser, og økonomisk avregning mellom de tre trafikkaktørene SL, Oslo Sporveier og NSB. Men fortsatt var det ett system i Oslo og ett system for Akershus og den grensekryssende trafikken. Skjøtebestemmelser gjorde at kundene kunne kombinere billetter fra de to systemene, men for selskapene, myndigheter og eiere skapte de økonomiske avtalene om oppgjør betydelige problemer dem imellom.

Etableringen av Ruter som felles administrasjonsselskap for Oslo og Akershus ga muligheter for ett felles pris- og billettsystem for de to fylkene. Denne delen av samordningen ble fullt ut realisert fra oktober 2011. Samarbeid og avtaler mellom Ruter og NSB sørger for at togtilbudet fortsatt er inkludert, samtidig som det finnes avtaler om kombinasjonsbilletter for reiser til og fra områder utenfor Oslo og Akershus.

## Strategi og mål

Ruters strategiarbeid er et viktig ledd i styringen av kollektivtrafikken og regional planlegging generelt. Dette skjer i samsvar med aksjonæravtalen og vedtektene.

### Strategisk styringsmodell

I Ruters eierstrategi og vedtekter fremgår det at selve formålet med selskapet er å legge grunnlaget for et helhetlig, rasjonelt og markedstilpasset kollektivtransportsystem for hele Oslo- og Akershusregionen.

Strategiplanen M2016 ble lagt frem i 2015. Den følges opp og konkretiseres gjennom planer for markedsområdene våre, som blant annet beskriver Ruters satsingsområder. Det vil i løpet av 2019 utarbeides en ny overordnet strategi for Ruter. Dette strategiarbeidet vil konkretisere Ruters visjon om bærekraftig bevegelsesfrihet.

Satsingsområdene ligger til grunn for budsjettprosessen som er styrende for hvilke aktiviteter som prioriteres. I praksis er det først og fremst gjennom de årlige tilskuddsbevilgningene fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune at de endelige økonomiske rammene avklares, sammen med politiske føringer for tilbudet.



I 2019 skal Ruter utarbeide en strategiplan for 2020 og fire år framover.



## Målstyringssystem

Ruters målstyringssystem bygger på Ruters målhierarki som er grunnlaget for virksomhetsstyringen i selskapet. I 2018 har målhierarkiet vært under revisjon. Det nye hierarkiet, som ble vedtatt høsten 2018, viser sammenhengen mellom visjonen «*Bærekraftig bevegelsesfrihet*», Ruters overordnede mål og Ruters 4 prioriterte satsingsområder.

Den nye visjonen skal sette retning for Ruter og bidra til at folk får den bevegelsesfriheten de ønsker for å kunne leve sine liv. Dette skal skje ut fra et felles mål om et bærekraftig samfunn.

Ruter har 3 overordnede mål:

- **Ta veksten i antall personreiser:** Ruter skal imøtekomme fremtidens mobilitetsmarked ved å tilby transportløsninger og delingsbaserte tjenester, som bidrar til frihet og fleksibilitet for våre kunder.
- **Bidra til bærekraftige byer og samfunn:** Ruters virksomhet har høy påvirkningsmulighet på flere av FNs bærekraftsmål og vi spiller en viktig rolle for å lykkes med en bærekraftig utvikling og omstilling av persontransporten.
- **Fortjene tillit og oppslutning:** Ruter skal gjøre seg fortjent til omgivelsenes støtte og skape en attraktiv kundeopplevelse.



Våre verdier

**Pålitelig, åpen og nytenkende**

Vår visjon

## Bærekraftig bevegelsesfrihet

Våre hovedmål



**Ta veksten i antall personreiser**



**Bidra til bærekraftige byer og samfunn**



**Fortjene tillit og oppslutning**

Våre satsingsområder

Videreutvikling av eksisterende tilbud

Målsatt overgang til utslippsfritt tilbud

Utforsking av nye mobilitetsformer

Delingsbaserte tjenester

I tillegg til de overordnede målene er det definert 4 satsingsområder. Dette er områder som skal vies ekstra oppmerksomhet i kommende periode, og som får en sentral posisjon i prioriteringen fremover. Ruters satsingsområder er:

- Videreutvikle eksisterende kollektivtrafikktilbud
- Leverer målsatt overgang til utslippsfritt kollektivtilbud
- Utforske nye mobilitetstjenester
- Tilby innbyggerne delingsbaserte tjenester

Ruters verdier skal gjenspeiles på alle nivå i målhierarkiet. Hierarkiet skal angi retning for Ruters strategier og satsingsområder, og samtidig være retningsgivende og gjenkjennbart for den enkelte medarbeider.



## Ledelsen



**Bernt Reitan Jenssen**  
administrerende direktør



**Anders Finckenhagen**  
produksjonsdirektør



**Rune Pedersen**  
økonomidirektør



**Snorre Lægran**  
plandirektør



**Marit Elin Leite**  
direktør anskaffelser og analyse



**Ellen Marie Rogde**  
markedsdirektør





**Marit Westvig**  
juridisk direktør



**Bjørn Auglend**  
HR-direktør



**Endre Angelvik**  
direktør mobilitetstjenester



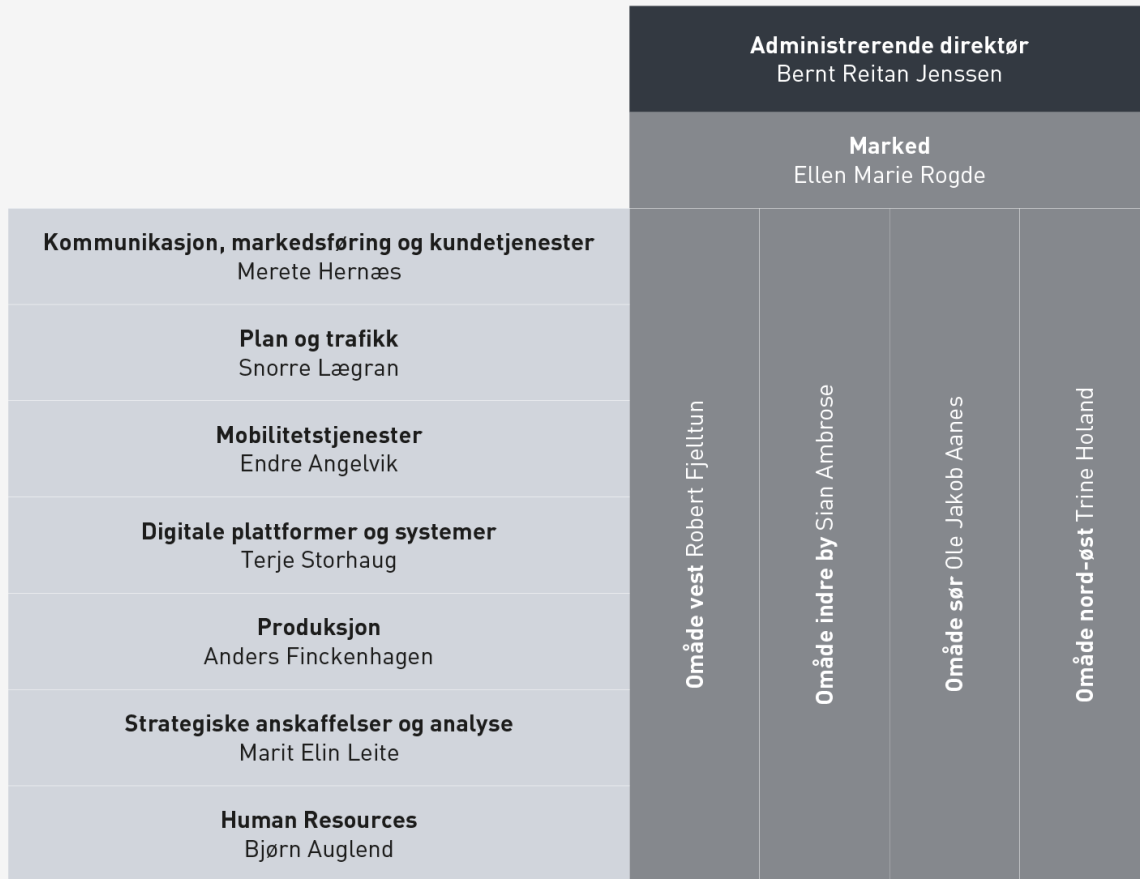
**Terje Storhaug**  
IT-direktør



**Merete Hernæs**  
direktør kommunikasjon, markedsføring  
og kundetjenester



# Organisasjonskart



## Fagenheter

## Resultatenheter



## Støtteenheter



## Ruters økonomi

Ruters inntekter består av billettinntekter, tilskudd fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, og midler fra Oslopakke 3. Alle billettinntekter går tilbake til kollektivtilbudet.

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.

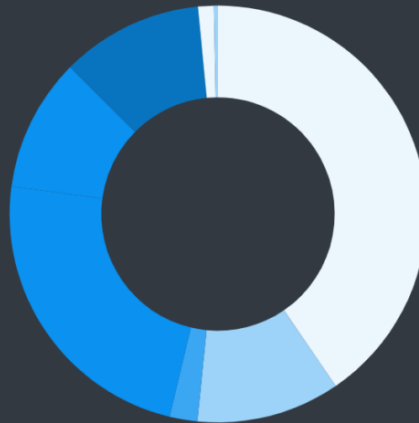


Alle billettinntekter går tilbake til kollektivtilbudet.



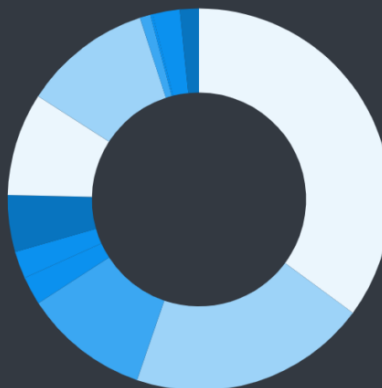
## Inntekter 2018

- Billettinntekter Ruter (39.6%)
- Billettinntekter NSB (10.9%)
- Billettinntekter Skolekort (2.1%)
- Oslo kommune (22.9%)
- Akershus fylkeskommune (10.1%)
- Oslopakke 3 / Belønningsordningen (10.8%)
- Gebyr snik (1.2%)
- Andre inntekter (0.3%)



## Kostnader 2018

- Buss (35.1%)
- T-bane (20.1%)
- Trikk (10.6%)
- Båt (2.4%)
- Spesialskyss (2.3%)
- Andre transportkostnader (4.8%)
- Drift av kollektivtransporttilbudet (8.7%)
- NSBs andel billettinntekter (10.9%)
- Prisavtale NSB (0.9%)
- Prisavtaler buss (0.2%)
- Brukerbetaling Oslopakker (02/03) (2.3%)
- Administrasjonskostnader Ruter (1.6%)



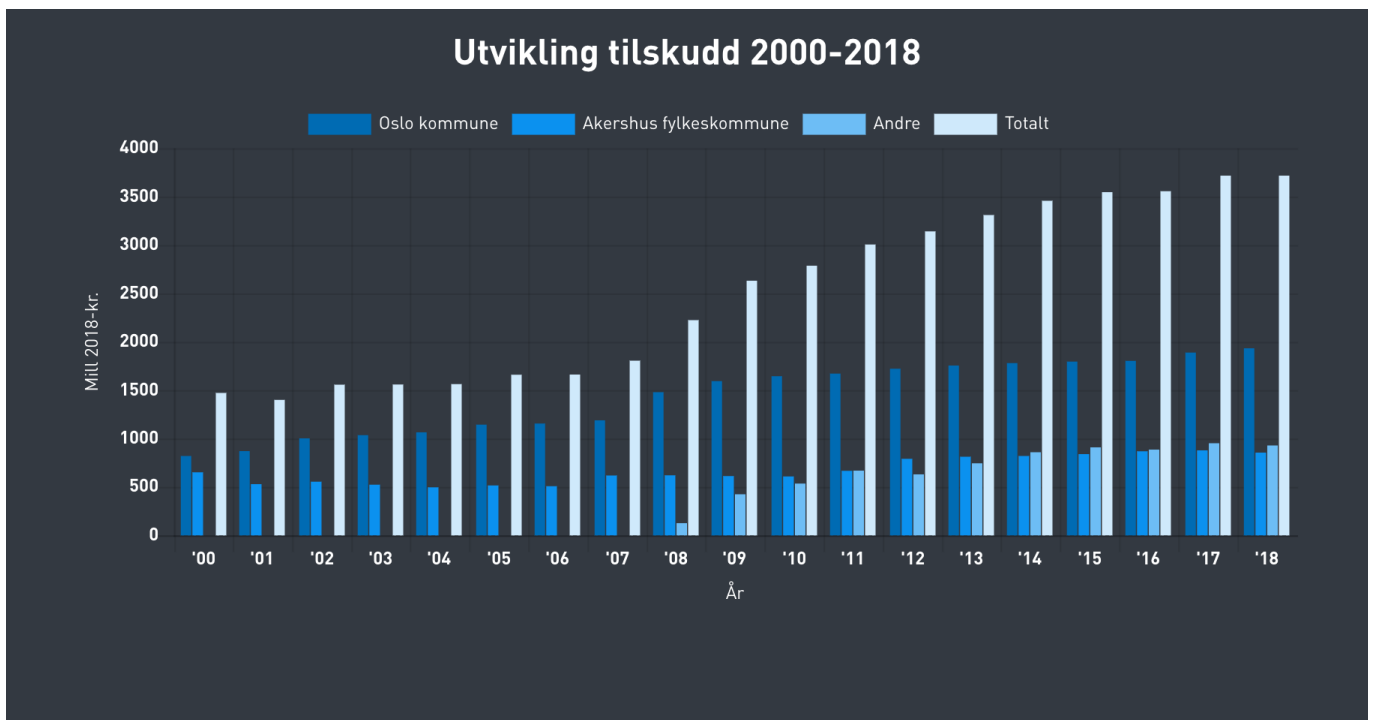
Morselskapet Ruter As hadde i 2018 driftsinntekter på 8 439 millioner kroner og et resultat på minus 32 millioner kroner. Driftsinntektene i



konsernet, som også omfatter Konsentra AS, NRI AS, OATS AS, Persveien Eiendom 1 AS, Persveien 23 AS og de sovende selskapene Trafikanten AS, AS Oslo Sporveier og Stor-Oslo Lokaltrafikk a.s, var 8 447 millioner kroner. Av morselskapets driftsinntekter utgjør billettinntekter og salg av tjenester til Oslo kommune og Akershus fylkeskommune henholdsvis 4 445 millioner kroner, 1 929 millioner kroner og 855 millioner kroner.

Salg av tjenester til Oslo kommune og Akershus fylkeskommune finansierer 33% av kollektivtransporten i regionen. Inklusiv driftsdelen av Oslopakke 3 og den statlige belønningsordningen finansieres 43,8% med fylkeskommunale og statlige midler.

De samlede driftskostnadene for morselskapet var på 8 498 millioner kroner. Av dette utgjør 7 622 millioner kroner kostnader til tjenestekjøp og rutedrift. De økonomiske resultatene er for øvrig fylldig omtalt i styrets beretning.



# Styrets beretning

## Virksomheten

Ruter As er et administrasjonsselskap for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus, etablert 1.1.2008. Oslo kommune eier 60% og Akershus fylkeskommune 40% av aksjene i selskapet. Ruter As er lokalisert i Dronningens gate 40 i Oslo sentrum.

Ruters visjon er «bærekraftig bevegelsesfrihet». Selskapet skal bidra til at folk får den bevegelsesfriheten de ønsker for å kunne leve sine liv. Bevegelsesfriheten skal etableres med bakgrunn i et felles mål om et bærekraftig samfunn.

Selskapet planlegger, kjøper og markedsfører transporttilbudet i Oslo og Akershus basert på leveranseavtaler som er inngått med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.

Konsernet omfatter morselskapet Ruter og datterselskapene:

- Konsentra AS – selskap med hovedformål å motta bestilling, planlegge og videreformidle anropsstyrt persontransport (bestillingstransport) i Ruters område.
- 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 aktivitet.



Ruter skal bidra til at Oslo kommune og Akershus fylkeskommune når sine mål for samferdselspolitikken.



### Oppsummering av 2018

Ruter fortsetter den positive utviklingen gjennom 2018, med en trafikkvekst i Oslo og Akershus på 4,2%, tre ganger høyere enn befolkningsveksten i området. Kundetilfredsheten målt om bord på transportmidlene er stabilt høy, med et gjennomsnitt på 97% i 2018.

Ruters nye visjon «bærekraftig bevegelsesfrihet» skal bidra til at folk får den bevegelsesfriheten de ønsker for å kunne leve sine liv, og at dette skjer ut fra et felles mål om et bærekraftig samfunn. Gjennom tilbudsforbedringer, testing av nye transporttjenester og arbeid med overgang til utslippsfri kollektivtrafikk, har Ruter gjennom 2018 bidratt til å gjøre kollektivtrafikken mer bærekraftig.

De siste års positive resultater og styrket egenkapital har gitt Ruter handlefrihet. Det økonomiske resultatet på minus 32 millioner kroner i 2018 er i henhold til forventning og er en effekt av Ruters økte satsing gjennom 2018. En satsing som videreføres i 2019 gjennom å styrke trafikktilbudet, legge til rette for omstilling til en grønnere kollektivtransport, samtidig som det jobbes med utforskning av nye mobilitetsformer og delingsbaserte tjenester. Satsingen vil være avgjørende for at Ruter skal kunne fortsette å levere på de samferdselspolitiske målsetningene til sine eiere.

## Markedsresultat

I 2018 sto Ruter for 387 millioner kollektivreiser, en økning på 4,2% fra 2017. Dette er noe lavere enn målsatt vekst på 5,3%, men tre ganger høyere enn befolkningsveksten på 1,4%. Lavere befolkningsvekst enn forutsatt, spesielt i Oslo, og en lavere effekt av innføring av trinn 1 av nytt trafikantbetalingssystem i bomringen, gir noe lavere vekst i 2018 enn målsatt.

Markedsandel i 2018 for kollektivandel av motoriserte reiser for Ruters trafikkområde i sum, er 37,9%. Dette er en betydelig økning fra 2017 hvor andelen var 36,6%. Måltallet for 2018 var på 38,3%, men dette ble satt med en forventning om en høyere markedsandel ved utgangen av 2017 enn resultatet ble. Sammenlignet med reviderte prognoser er resultatet på 37,9% for inneværende år bra. Fordelingen mellom Oslo og Akershus er henholdsvis 53,1% og 23,9%, en økning for begge regionene fra 2017. Det er naturlig med noe ulike nivåer i de to fylkene, da både behovet og grunnlaget for høye kollektivandeler er større i de mest tettbygde delene av regionen.

Både i Akershus og i Oslo er kundetilfredsheten målt om bord på transportmidlene fortsatt høy med et gjennomsnitt på 97% i 2018. Dette er høyere enn målsatt. Befolkningstilfredsheten, som måles ved hjemmeintervjuer og er uavhengig av om vedkommende reiser kollektivt, viser at 74,7% er fornøyd. Dette er 2,7 prosentpoeng høyere enn i 2017 og 3,7 prosentpoeng høyere enn målet for 2018. Tilfredsheten er fortsatt større i Oslo (82,2%) enn i Akershus (64,9%), men i begge områder øker tilfredsheten fra 2017. Mye av ulikheten mellom områdene kan relateres til at tilbudet er bedre i byområder.

Styret følger utviklingen i kollektivreiser, markedsandel og kundetilfredshet løpende. Utviklingene i nøkkelindikatorerne inngår som et viktig aspekt ved vurderingen av aktuelle tilbudsforbedringer.

## Trafikktilbud

Trafikktilbudet målt som vognkilometer økte med 5,9% i 2018, vesentlig knyttet til endringer i busstilbudet. Det ble gjennomført to store tilbudsforbedringer i 2018, i henholdsvis april og oktober. Ruteendringene ble gjennomført for enda bedre å møte markedsbehov og kundeønsker. I april var fokuset på å øke frekvensen i og inn mot Oslo i rushtiden, samt å øke attraktiviteten for å bruke kollektivtrafikk på lokale reiser. I oktober ble det gjennomført en justering av tilbudet, endringer for å møte kundeønsker samt forberedelse til økte bompengetakster forutsatt innført 1.3.2019, som senere ble utsatt til 1.6.2019.

Kollektivnettets robusthet og styrke er et resultat av kontinuerlige forbedringer og tilbudsstyrkinger som bygger tilbudet sten på sten i takt



med befolkningsvekst og økte ambisjoner for kollektivtrafikken.



### Ytre miljø

Ruters viktigste klima- og miljøbidrag realiseres når vi bidrar til å redusere biltrafikken. Ved å redusere utslippene fra kollektivtrafikken forsterker vi ytterligere den positive effekten av redusert biltrafikk. Lokalt betyr reduserte utslipp bedre luftkvalitet og mindre støy. Sterkt reduserte CO<sub>2</sub>-utslipp fra veitrafikken er nødvendig hvis verdens klimamål skal nås. I løpet av 2020 vil Ruters mål om kun å tilby klimanøytrale reiser være realisert.

Det betyr ikke at arbeidet for mer miljøvennlige reiser er avsluttet. Oslo kommune, ved Byrådsavdeling for miljø og samferdsel, ba i mai 2017 Ruter om

«... å utrede handlingsrom, utfordringer og konsekvenser ved en opptrapping av ambisjonsnivået i Fossilfri 2020 gjennom en raskere utrulling av helt utslippsfri kollektivtransport.»

I tråd med dette arbeider Ruter målrettet for å elektrifisere kollektivtrafikken (batterielektrisk/hydrogenelektrisk). Rapporten «Utslippsfri kollektivtrafikk i Oslo og Akershus» redegjør for mulighetsrom og konsekvenser ved overgang til elektrisk drevet kollektivtransport, som både er fossilfri og uten lokale utslipp av eksospartikler og NOx. Arbeidet med å realisere dette målet er godt i gang. I løpet av 2019 vil Ruter ha 120 elektriske busser i drift, dessuten får Nesoddenfergene batterielektrisk fremdrift. Båttrafikken i indre Oslofjord (øybåtene) kjører i dag på fornybart drivstoff, men vil være elektriske fra og med sommeren 2022.

Ruters miljøstrategi setter målene for Ruters miljøarbeid i perioden. Ruters miljørapportering for 2018 dreier seg om status for måloppnåelse for strategien. Miljøkapitlet i årsrapporten beskriver status for Ruters arbeid for å realisere miljømålene.



Ruters viktigste klima- og miljøbidrag realiseres når vi bidrar til å redusere biltrafikken.

### Trafikksikkerhet

Ruter har en visjon om at kollektivtrafikken ikke skal føre til tap av liv eller varig skade. Vi samarbeider med operatørene (buss, trikk, T-bane og båt) for å oppnå visjonen. Ansvar for sikkerheten til passasjerene er lovregulert og tilfaller de respektive operatørene. Ruter bidrar til å øke trafikksikkerheten gjennom å stille krav i kontrakter til blant annet kvalitetsregimer, sikkerhet og krisehåndtering. I tillegg mottar Ruter henvendelser fra reisende knyttet til sikkerhet og følger opp dette.

I 2018 var det ingen som mistet livet, men fem som ble hardt skadet i ulykker der kollektivtrafikken var involvert. Tilsvarende tall for 2017 var to som mistet livet og åtte som ble hardt skadet.

Forebygging av hendelser er det viktigste tiltaket for å oppnå visjonen. For andre år på rad gjennomførte Ruter i 2018 «Beltehelt-kampanjen» rettet mot skoler i Akershus. Ruter følger også nøye opp bruk av mobiltelefon blant førere og stiller krav om alkohol i busser. Videre er det for alle driftsarter krav til innvendig kameraovervåking på nytt materiell, dørbrems og utvendig belysning av dørområder for å sikre at ingen blir skadet i forbindelse med av- og påstigning.

For å øke fokus på trafikksikkerhet og beredskap startet Ruter i 2017 opp Ruters beredskapsråd, hvor alle operatørene og politiet deltar. I 2018 ble det gjennomført tre møter i dette rådet. Ruters beredskapskonferanse ble også gjennomført for andre gang, hvor kollektivtrafikken i Norge var invitert til å samhandle om sikkerhet og beredskap.

Ruter følger driften kontinuerlig ved at ulykker umiddelbart rapporteres inn til Ruters informasjons- og samordningsentral. Den overordne utviklingen følges opp i månedlige samhandlingsmøter mellom Ruter og operatørene.



Ruter bidrar til å øke trafikksikkerheten gjennom å stille krav i kontrakter til blant annet kvalitetsregimer, sikkerhet og krisehåndtering.

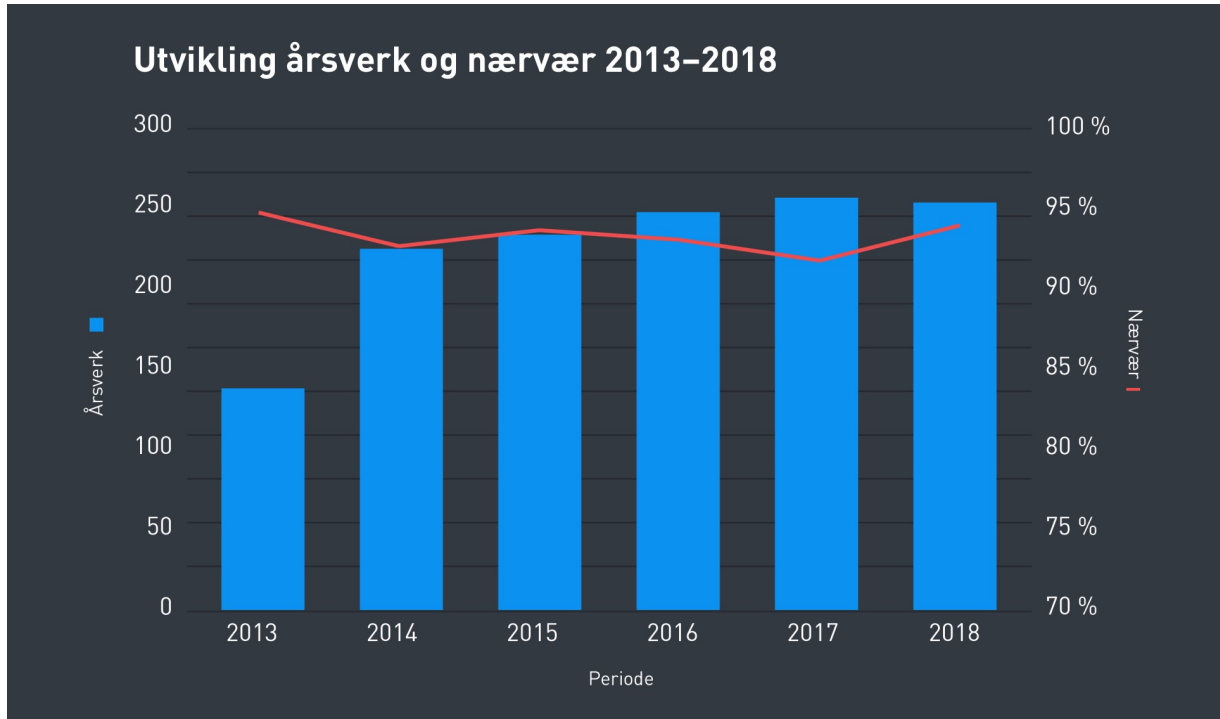


## Medarbeidere

Figur 1 viser utviklingen i årsverk og nærvær i morselskapet fra 2013-2018. Gjennomsnittlig antall årsverk i 2018 var 253 (252 ved årsslutt) i

morselskapet og 279 (278 ved årsslutt) i konsernet. Ved utgangen av 2018 var det 275 ansatte i morselskapet og 304 ansatte i konsernet.

I morselskapet var gjennomsnittsalderen 44 år, kvinneandelen 53% totalt og 49% blant ledere. 36% av medlemmene i toppledelsen er kvinner.



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 funksjonshemming. Arbeidstakere over 60 år tilbys seniortiltak basert på individuelle behov.

#### Arbeidsmiljø

Arbeidsmiljøet i Ruter vurderes som godt. Ruter er en IA-bedrift. Avtalen om inkluderende arbeidsliv forplikter selskapet blant annet 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.

Ingen ulykker eller skader og få sykdomstilfeller var arbeidsrelatert i 2018. Samlet nærvær for året lå på 94%, målt over 12 rullerende måneder (figur 1). Dette er en positiv utvikling fra året før, men noe svakere enn Ruters nærværsmål på 95,5%. Det er spesielt langtidsfraværet som er høyt. Ruter har i 2018 iverksatt flere tiltak for medarbeidere med høyt og gjentakende

fravær. Det er lagt opp til intensivert støtte til ledere for å bedre kunne tilrettelegge arbeidsprosesser og ressursstyring. Iverksatte tiltak for å øke nærværet vil bli videreført og forsterket ved behov.

Ruters bedriftshelsetjeneste Frisk HMS tilbyr tett oppfølging av arbeidsmiljøet, gjennomføring av arbeidsplassundersøkelser og vurdering av risiko for helsefare. I tillegg har Ruter 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.

### **NSB-avtalen**

Samarbeidsavtalen mellom Ruter og NSB er etablert for at kundene skal få et sømløst pris- og billettsystem. Dagens avtalestruktur representerer en økonomisk usikkerhet for Ruter da den tar utgangspunkt i reise mønsteret til kundene. Komponentene i NSB-avtalen er beskrevet i note 20 i regnskapet.

I 2018 hadde NSB (5,3%) en sterkere trafikkvekst enn Ruter (4,2%), og en større andel av de totale billettinntektene tilfaller derfor NSB.

Regnskapsførte kostnader knyttet til avtalen var 936 millioner kroner i 2016, 823 millioner kroner i 2017 og 997 millioner kroner i 2018.

### **Økonomisk resultat**

Omsetningen i morselskapet Ruter As var på 8 439 millioner kroner i 2018. Det regnskapsmessige resultatet etter netto finansposter ble minus 32 millioner kroner mot et budsjettert resultat lik minus 5 millioner kroner. Resultatunderskuddet er i henhold til forventning, og resultat av Ruters økte satsing gjennom 2018.

De største forklaringsvariablene knyttet til budsjettavviket er høyere billettinntekter enn budsjettert (44 millioner kroner), lavere kostnader til kjøp av busstjenester (112 millioner kroner), høyere kostnader enn budsjettert til NSB-oppgjøret (128 millioner kroner), samt høyere kostnader til drift av kollektivtransporttilbudet (44 millioner kroner), blant annet relatert til nedskrivning og resultatføring av IT-kostnader.

Konsernet hadde en omsetning på 8 447 millioner kroner i 2018 og et resultat etter netto finansposter på minus 29 millioner kroner.

### **Inntekter**

Morselskapets samlede driftsinntekter i 2018 var 8 439 millioner kroner, opp fra 8 055 millioner kroner i 2017 (+4,8%). Billettinntektene var på 4 445

millioner (+7,5%). Tilskudd fra Oslo kommune utgjorde 1 929 millioner kroner og fra Akershus fylkeskommune 855 millioner kroner.

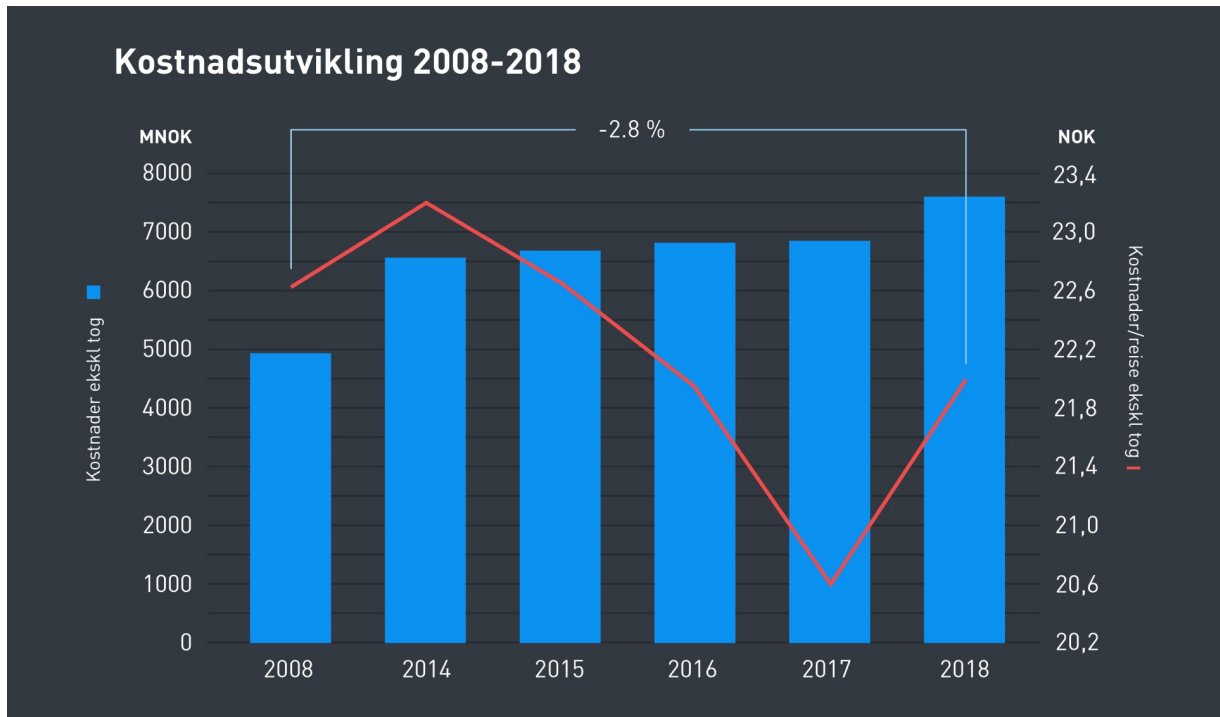
Bompenginntekter fra Oslopakke 3 og inntekter fra den statlige belønningsordningen bidro med til sammen 912 millioner kroner. Tilskudd fra Oslo kommune og Akershus kommune sto i sum for 33% av finansieringen av kollektivtrafikken i regionen i 2018. Inklusive driftsdelen av Oslopakke 3 og den statlige belønningsordningen ble ca. 44% av kollektivtrafikken i regionen finansiert gjennom tilskudd.

### Kostnader

De samlede driftskostnadene for morselskapet var på 8 498 millioner kroner, og for konsernet 8 502 millioner kroner. I løpende priser er dette, for morselskapet, 11,8% høyere enn i 2017. Hos morselskapet utgjør 6 001 millioner kroner kostnader til tjenestekjøp og rutedrift. Ruter har kostnader på 2 986 millioner kroner for bussdriften, 1 706 millioner kroner for T-bane, 904 millioner kroner for trikk, 206 millioner kroner for båt og 200 millioner kroner for spesialskyss skole.

### Effektivitet

Figur 2 viser utviklingen i selskapets totale kostnader og kostnad per reise i 2008 og i perioden 2014 til 2018. Tallene vises eksklusive tog, da produksjonskostnaden knyttet til tog ikke ligger inne i Ruters kostnadsbase.



Av grafen fremkommer det en reduksjon i kostnad per reise i perioden 2015 til 2017. Dette skyldes i all vesentlighet at det tar noe tid fra produksjonsvolumet økes til markedet responderer og transportmidlene fylles opp. Økt frekvens og utbygging av T-banen, ny rutetabell for T-banen samt tilbudsutvikling på buss i 2013 og 2014, ga positiv effekt på enhetskostnadene i de påfølgende årene.

Utviklingen fra 2017 til 2018 viser en økt kostnad per reise. Bakgrunnen for dette er økte kostnader til tjenestekjøp buss; helårseffekten av tilbudsutvikling gjennomført i 2017 og tilbudsutvikling i april og oktober 2018. Videre finansierte Ruter i 2018 brukerbetaling Oslopakke 3. Økt ekstern finansiering, med nettoeffekt lik null, påvirker også, kostnadsutviklingen negativt. Det samme gjelder økt satsing for å levere målsatt overgang til utslippsfritt tilbud og satsing på delingsbaserte tjenester og nye mobilitetstjenester.

Våren 2018 gjennomførte BDO en evaluering av økonomi og effektivitet i Ruter. Hovedkonklusjonene fra dette arbeidet var at gjennomførte ruteendringer har medført lavere kostnader i kollektivtransportproduksjonen over tid. Videre konkluderte BDO med at Ruters administrative kostnader ikke avviker fra hva man må forvente i et selskap av denne størrelse og kompleksitet.

### **Likviditet og kontantstrøm**

Likviditetsbeholdningen i morselskapet var på 1 997 millioner kroner per 31.12.2018. Samlet netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter i morselskapet var på minus 354 millioner kroner. Det ble nedbetalt 116 millioner kroner på lån i Kommunalbanken, DnB og Nordea. Lån fra Nordea og Kommunalbanken er i sin helhet nedbetalt i 2018.

Konsernets likviditetsbeholdning var på 2 084 millioner kroner ved utgangen av 2018.

### **Balansen**

Totalkapitalen var ved utgangen av året på 2 655 millioner kroner i morselskapet og 2 724 millioner kroner i konsernet. Egenkapitalandelen i morselskapet utgjorde 32,9% i 2018 mot 28,5% i 2017. Tilsvarende for konsernet var 33,5% og 29,4%.

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 i selskapet, men samtidig bør nivået ikke være så høyt at man kapitaliserer selskapet på bekostning av driften.

Ved utgangen av året ligger egenkapitalandel eksklusiv gjennomstrømningsposter (midler uten resultateffekt som blåser opp totalkapitalen) på 37,5%.

Styret har skissert en plan for årene 2019 til 2022 der satsingen innenfor fire markedsrettede satsingsområder videreføres; Videreutvikling av eksisterende tilbud, målsatt overgang til utslippsfritt tilbud, utforskning av nye mobilitetsformer og delingsbaserte tjenester. Konsekvensen av en økte satsingen er en periode med negative resultater, som vil redusere Ruters egenkapital frem mot 2022.

Den kortsiktige gjelden i morselskapet var på 1 490 millioner kroner og i konsernet på 1 494 millioner kroner ved utgangen av 2018. Av den kortsiktige gjelden i morselskapet var 355 millioner kroner knyttet til foreløpig ubenyttede tilskudd til øremerkede oppgaver. I hovedsak gjelder dette midler knyttet til Oslopakke 3 og belønningsordningen.

### **Finansiell risiko og incentiver**

Ruter har etablert incentivavtaler med operatørene. Hensikten er å bedre kvaliteten på tilbudet, og dermed kundetilfredsheten, og ved dette bidra til trafikkøkning.

Én av avtalene er en fremforhandlet flerårig hovedavtale med konsernet Sporveien AS, eid av Oslo kommune. De andre avtalene er ledd i anbudskontrakter for buss og båt. I kjørekontraktene med bussoperatørene ligger det finansiell risiko knyttet til endringer i indekser for lønn, rente, diesel, strøm og andre indikatorer. Ruter er kontraktsforpliktet til å justere godtgjørelsen i henhold til endringer i disse indikatorene.

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.

Risikoelementene i samarbeidsavtalen med NSB er omtalt særskilt ovenfor.

### **Pensjonsforpliktelse**

Justering i estimatavvik for 2018 øker pensjonsforpliktelsen med 26,2 millioner kroner og er ført direkte mot egenkapitalen pr 31.12.2018. I konsernregnskapet er effekten 39,6 millioner kroner.

### **Inndekking av underskudd**

Årets underskudd i Ruter As på minus 31,915 millioner kroner foreslås disponert mot annen egenkapital.

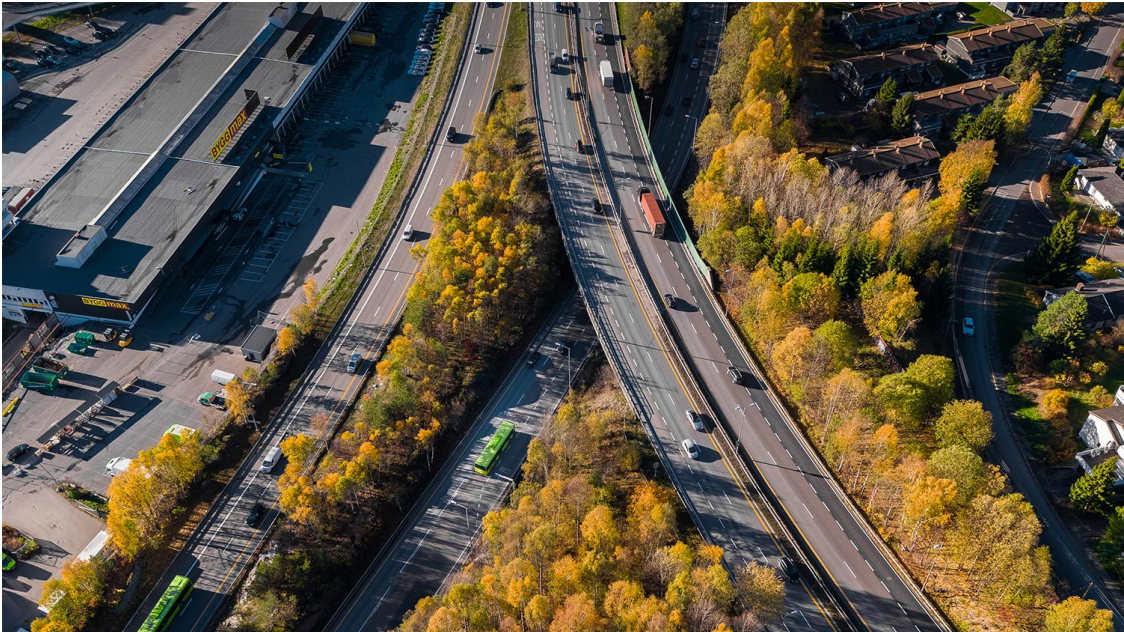
Estimatavvik knyttet til pensjon reduserer egenkapitalen i Ruter As med



26,2 millioner kroner, og i konsernet med 39,6 millioner kroner. Selskapets egenkapital er 874 millioner kroner ved utgangen av 2018. Konsernets egenkapital er 913 millioner kroner.

### **Forutsetning om fortsatt drift**

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



## **Fremtidsutsikter**

### **Mål og satsingsområder 2019**

Kollektivtrafikken i Oslo og Akershus har hatt en fantastisk utvikling de siste ti årene, og vårt mål er at denne utviklingen skal fortsette. Siden 2007 har antall kollektivtrafikkreiser økt med 59%, og markedsandelen av motoriserte reiser fra 27% til knappe 38%.



Våre verdier

**Pålitelig, åpen og nytenkende**

Vår visjon

## Bærekraftig bevegelsesfrihet

Våre hovedmål

**Ta veksten i antall personreiser****Bidra til bærekraftige byer og samfunn****Fortjene tillit og oppslutning**

Våre satsingsområder

Videreutvikling av eksisterende tilbud

Målsatt overgang til utslippsfritt tilbud

Utforskning av nye mobilitetsformer

Delingsbaserte tjenester

Ruter har gjennom 2018 utarbeidet en ny visjon og nytt målhierarki. Visjonen «bærekraftig bevegelsesfrihet» skal ligge til grunn for en fortsatt videreutvikling av regionens kollektivtrafikk. Målhierarkiet skal angi retning for Ruters strategier og aktiviteter, og skal samtidig være gjenkjennbart for den enkelte medarbeider gjennom mål, oppgaver og tiltak i rolleprofil og medarbeidersamtaler.

Oslo kommune og Akershus fylkeskommunes målsetning er at kollektivtransporten, sammen med sykkel og gange, skal bidra til å redusere biltrafikken og nå regionens ambisiøse mobilitetsmål. For at Ruter skal kunne levere på de samferdselspolitiske målsetningene til sine eiere, er det helt avgjørende å styrke trafikktilbudet, legge til rette for omstilling til en grønnere kollektivtransport, samtidig som det jobbes med utforskning av nye mobilitetsformer og delingsbaserte tjenester. Ruter skal utnytte de muligheter teknologien representerer for å sikre en sterk posisjon i fremtidens mobilitetsmarked. Dette innebærer blant annet å utforske selvkjørende kjøretøy, kombinert mobilitet og ny bestillingstransport. Videre jobbes det med å tilpasse tilbudet og tjenestene til enkeltindividet. Ruter ønsker å etablere en plattformløsning som presenterer ulike mobilitetstjenester og sanntidsløsninger som veileder kundene til å gjøre de mest effektive, lønnsomme og bærekraftige valgene gjennom kundeferden.

Den nødvendige satsingen på innsikt, utvikling og testing av nye mobilitetsformer og kundetjenester er mulig å gjennomføre, da de siste års positive resultater og styrket egenkapital har gitt Ruter handlefrihet ved inngangen til 2019. En opptjent egenkapital som, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, har gitt føringer på at skal settes i produksjon.

De fire satsingsområdene, etablert i budsjettprosessen for 2018, videreføres i 2019.

1. Videreutvikling av eksisterende tilbud for å bygge opp om eiernes areal- og transportplaner, møte befolkningsveksten, holde på eksisterende og tiltrekke nye kunder gjennom å sikre et enkelt, effektivt og tilgjengelig tilbud. I 2019 skjer en omfattende styrking av kollektivtrafikken for å ta i mot nye kunder i forbindelse med innføring av trinn 2 av nytt trafikantbetalingssystem 1. juni 2019. Videre er det 1. juli 2019 oppstart for totalt seks kontrakter på Romerike.
2. Målsatt overgang til utslippsfritt tilbud ved utfasing av materiell drevet av fossilt drivstoff som pågår frem mot full utfasing i 2020, og der innfasing av nullutslippsløsninger er startet. I 2019 settes 120 nye elbusser i drift og Nesoddenbåtene blir elektriske.
3. Utforsking av nye mobilitetsformer ved å gjennomføre og etterspørre piloter og tester i en fase der utviklingen skjer raskt, for å muliggjøre hurtig læring, forståelse av kundebehov og markedspotensial. I 2019 skal det blant annet gjennomføres nye piloter innenfor kombinert mobilitet, selvkjøring og bestillingstransport. Piloteringen skjer i stor grad med ekstern finansiering og/eller i samarbeid med andre aktører.
4. Delingsbaserte tjenester ved hjelp av økende tilgang til og sanntidsanalyse av data. Dette legger til rette for utvikling av nye og forbedrede tjenester for å møte kundenes behov for bevegelsesfrihet gjennom stadig mer relevante og personaliserte tjenester. I 2019 jobbes det videre med IT-infrastruktur/plattform og datafangst, innføring av ny forretningsmodell (Transport as a Service) og digitale kundetjenester. Våren 2019 skal et nytt kunde- og samskapingssenter åpne ved Oslo Sentralstasjon.

## Finansiering

Den målrettede veksten i kollektivtrafikken de senere årene er i stor grad et resultat av løpende tilbudsforbedringer. Dette har vært mulig, dels ved omprioriteringer og omdisponeringer som gir høyere effektivitet, ved økte tilskudd fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune og økt statlig finansiering fra Oslopakke 3 og belønningsordningen. En høy vekst gir på sin side høyere billettinntekter som også bidrar positivt til videre tilbudsutvikling.

## Samspill









Ruters gode resultater i 2018 har vært mulig ved et godt samspill i kollektivtrafikkfamilien. Et samspill som vil bli enda viktigere i perioden fremover, med etablering av Viken fylke 1.1.2020. Ruter har gjennom 2018 bidratt med faglige ressurser sammen med ressurser fra Brakar AS og Østfold kollektivtrafikk, i det innledende arbeidet med opprettelsen av Viken.



Styret vil sikre at Ruter, sammen med øvrige aktører, vil løse transportbehovene til befolkningen i Viken og Oslo gjennom arbeidet med å tilby sømløse reiser i hele regionen.

Styret ønsker å takke administrasjonen og operatørene for et resultatgivende samarbeid i 2018. I fellesskap har vi oppnådd de gode resultatene som kollektivtrafikken leverer, og uten den fantastiske jobben, som operatørene gjør for kundene hver dag, hadde ikke dette vært mulig.

Oslo, 26. februar 2019

 <b>Sigurd Klyve Grytten</b> Styreleder	 <b>Mariann Hornnes</b> Nestleder	 <b>Are Kjensli</b> Styremedlem	 <b>Silvija Seres</b> Styremedlem	 <b>Gunnar Lindberg</b> Styremedlem
 <b>Morten Stubberød</b> Styremedlem valgt av ansatte	 <b>Carl Sandstad</b> Styremedlem valgt av ansatte		 <b>Bernt Reitan Jenssen</b> Adm. direktør	

## Styret



Foto: Zynk

**Sigurd Grytten**  
styreleder

Stilling: partner, ZYNK Communication & Leadership AS  
Utdannelse: cand. mag. i sosiologi, sammenlignende politikk og administrasjon (UiB)



**Mariann Hornnes**  
nestleder

Stilling: adm. direktør Møller Digital AS  
Utdannelse: sivilingeniør elektronikk, (NTNU)



**Are Kjensli**  
styremedlem

Stilling: adm. direktør NHO Logistikk og Transport  
Utdannelse: krigsskolen, bedriftslederskolen, BI og INSEAD Top Management Program



Foto: Tove Laulutén

**Gunnar Lindberg**  
styremedlem

Stilling: adm. direktør Transportøkonomisk institutt (TØI)  
Utdannelse: doktorgrad i økonomi, Örebro universitetet



Foto: John Fredrik Kvalnes

**Silvija Seres**  
styremedlem

Stilling: daglig leder, Technorocks AS  
Utdannelse: cand.scient. i informatikk (UiO), ph.d.-grad i matematikk ved Wolfson College ved University of Oxford, og MBA-grad fra INSEAD



**Carl Sandstad**  
styremedlem valgt av de ansatte

Stilling: spesialrådgiver strategi, Ruter  
Utdannelse: siviløkonom, Oslo Handelshøyskole/BI



**Morten Stubberød**

styremedlem valgt av de ansatte

Stilling: fagsjef ruteplan, trafikkplan,  
Ruter

Utdannelse: videregående skole



**Bernt Reitan Jenssen**

Stilling: adm. direktør Ruter As  
Utdannelse: management, Oslo  
Handelshøyskole/BI



**Øystein Skjeggedal Fjæra**

observatør valgt av de ansatte

Stilling: seniorrådgiver  
kontraktsforvaltning, Ruter  
Utdannelse: anvendt datateknologi,  
Høgskolen i Oslo



**Gry Bredesen**

observatør valgt av de ansatte

Stilling: kundekonsulent, Ruter

Utdannelse: sosiologi, Høgskolen i Oslo

# Eierstyring og selskapsledelse

Eierstyring og selskapsledelse i Ruter omfatter de mål og strategier som selskapet styres etter for å ivareta og sikre eierne, kundene og andre interessenter.

Selskapets formål er å legge grunnlaget for et helhetlig, rasjonelt og markedstilpasset kollektivtransportsystem for hele Oslo- og Akershusregionen.

## Formål

Prinsipper for eierstyring og selskapsledelse i Ruter As tar utgangspunkt i «Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse», sist endret 17. oktober 2018. Redegjørelsen tas inn som en del av Ruters årsrapport.

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

Redegjørelsen legger også til grunn eiernes, Oslo kommunes og Akershus fylkeskommunes, prinsipper for eierstyring, beskrevet i byrådssak 273/11: «Oslo kommunes prinsipper for god eierstyring av aksjeselskaper», og fylkestingssak 80/15 «Overordnede prinsipper for eierstyring».



Prinsipper for eierstyring og selskapsledelse i Ruter As tar utgangspunkt i «Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse».



Ruter har to eiere, Akershus fylkeskommune eier 40% av aksjene, og Oslo kommune eier 60% av aksjene. Siden aksjene ikke er gjenstand for regelmessig omsetning, og Ruter ikke skal arbeide for økonomisk vinning, er enkelte deler av anbefalingen ikke aktuell for Ruter. Dette gjelder blant annet omtalen av utbytte, omsettelighet av aksjer og selskapsovertakelse.

### 1.1 Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse

I motsetning til tradisjonelle bedrifter har ikke Ruter til formål å skaffe eierne økonomisk vinning. Ruter er kompetanseorganet for kollektivtrafikken og skal bidra til at Oslo kommune og Akershus fylkeskommune når sine mål for samferdselspolitikken. Som aksjeselskap er Ruter ansvarlig for å drive i økonomisk balanse, noe som gjøres ved å følge trafikk-, inntekts- og kostnadsutviklingen og tilpasse tjenestetilbudet etter dette.

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune som eiere fastsetter mål og rammer for selskapenes virksomhet gjennom vedtekter, eierstrategi og beslutninger på generalforsamlinger. Styrets ansvar er å virkeliggjøre eierne mål med selskapet ved å forvalte og organisere selskapets ressurser på en optimal måte og føre tilsyn med daglig ledelse og drift.

I Ruters strategiplan, M2016, ble det tatt utgangspunkt i det ambisiøse målet der kollektivtransporten, sammen med sykkel og gange, skal ta veksten i den regionale persontrafikken. Dette målet er nå løftet ytterligere ved at Oslo kommune har vedtatt en 20 prosent nedgang i biltrafikken innen utgangen av 2019 og en tredel innen 2030. I tillegg har Oslo kommune og Akershus fylkeskommune vedtatt en målsetning om at kollektivtrafikken skal være fossilfri innen 2020 og utslippsfri innen 2028. God eierstyring og selskapsledelse skal bidra til å redusere risiko, sikre en bærekraftig verdiskapning og utvikle et stadig bedre kollektivtrafikktilbud i Oslo og Akershus slik at de overordnede målene nås.

Ruters visjon er: «Bærekraftig bevegelsesfrihet». En slik visjon forutsetter god eierstyring og selskapsledelse. For å bidra til at folk får den bevegelsesfriheten de ønsker samtidig som vi lykkes med en bærekraftig omstilling er det avgjørende med godt samarbeid. I denne sammenheng mellom eierne, styret og ledelsen, og videre med de ansatte og selskapets interessenter.

Ruters verdier er definert som åpen, nytenkende og pålitelig. 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.



## Etisk regelverk

Ruters etiske regelverk omhandler regler om bl.a. habilitet, forretningsetiske forhold, gaver og andre fordeler og varslingsrutiner. De etiske reglene gjelder alle Ruters ansatte, samt styrets medlemmer. Det er også utarbeidet handlingsregler for Ruters leverandører som gir klare signaler om hvilke forventninger Ruter har til leverandørenes verdier og deres opptreden overfor Ruter og selskapets ansatte. Det er laget et e-læringsprogram knyttet til Ruters etiske regler som alle Ruters ansatte skal gjennomføre i 2019.

## 1.2 Virksomhet

### Om selskapet

Ruter As ble etablert som felles administrasjonsselskap for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus 01.01.2008. Selskapet overtok samtidig funksjonene til AS Oslo Sporveier (Sporveien) og Stor-Oslo Lokaltrafikk as (SL). Oslo kommune eier 60 prosent og Akershus fylkeskommune 40 prosent av aksjene i Ruter As. Ruter As er lokalisert i Dronningens gate 40 i Oslo sentrum.

Konsernet omfatter morselskapet Ruter As og datterselskapene Konsentra AS, Oslo og Akershus Trafikkservice AS, Persveien eiendom 1 AS, Persveien 23 AS, Persveien 34/36 ANS, Norsk Reiseinformasjon AS, Trafikanten AS, Oslo Sporveier AS og Stor-Oslo Lokaltrafikk as. De fire sistnevnte selskapene er sovende selskaper opprettet kun for å ivareta foretaksnavnene, logoer og varemerker.

### Selskapets virksomhet

I Ruters vedtekter § 3 er selskapets virksomhet beskrevet som følger:

«Selskapets virksomhet er å legge grunnlaget for et helhetlig, rasjonelt og markedstilpasset kollektivtransportsystem for hele Oslo- og Akershusregionen. Selskapet skal planlegge, administrere, kjøpe og markedsføre transporttilbudet i Oslo kommune og Akershus fylke og kjøpe kollektive transporttjenester med grunnlag i bevilgninger fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Selskapet kan også drive ruteopplysningstjenester og markedsføring, informasjon og produktutvikling knyttet til slike tjenester. Selskapet kan i tillegg drive virksomhet som er tilknyttet eller støtter kjernevirksomheten.»

Det er også en viktig del av virksomheten å sikre en miljøvennlig kollektivtransport og en miljøvennlig drift av selskapet. Ruter arbeider systematisk med miljøspørsmål i hele verdikjeden. Ruter har vært miljøsertifisert i henhold til ISO 14001 siden 2013, og gjennomfører årlige revisjoner av miljøstyringen av selskapet.

### **System for målstyring**

Ruters visjon, skal angi retning for våre strategier og samtidig være gjenkjennbar for den enkelte medarbeider gjennom mål, oppgaver og tiltak i rolleprofil og medarbeidersamtaler.

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

- Ta veksten i antall personreiser
- Bidra til bærekraftige byer og samfunn
- Fortjene tillit og oppslutning

De overordnede målene, sammen med styringsindikatorer, skal benyttes til å sette resultatmål, og følge opp måloppnåelse for selskapet. Det vil i løpet av 2019 utarbeides nye styringsindikatorer basert på nytt målhierarki og på den måten sikre selskapets måloppnåelse i årene fremover.

### **Årlige leveranseavtaler**

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

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

### **Arbeidsmiljø**

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

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

Ruter er en IA-bedrift. Avtalen forplikter blant annet til å drive forebyggende

HMS-arbeid og tilrettelegge for at færre ansatte får sykefravær. Avtalen skal også sikre at sykmeldte raskere kommer tilbake i arbeid. Ruter har et tilbud om bedriftshelsetjeneste som tilbyr en tett oppfølging av arbeidsmiljøet, gjennomføring av arbeidsplassundersøkelser og vurdering av risiko for helsefare. Ruter har også tegnet helseforsikring for sine ansatte.

### **Varsling**

Den enkelte ansatte oppfordres til å varsle om eventuelle kritikkverdige forhold, og det er opprettet varslingsprosedyrer som angir hvordan varsler skal behandles. Formålet med varslingsordningen er å øke tilliten til Ruter, forebygge misligheter og kritikkverdige forhold og utvikle etiske verdier og holdninger blant Ruters ansatte.

Ruter har inngått avtale med en uavhengig tredjepart som blant annet gir mulighet for anonym varsling.



## **1.3 Selskapskapital og utbytte**

### **Egenkapital**

Egenkapitalen i morselskapet består av en aksjekapital på 120 000 kroner



(1200 aksjer á kr. 100,-), et overkursfond på 187 mill. kroner, annen innskutt egenkapital på 816 000 kroner og annen egenkapital på 685 mill. kroner.

Total egenkapital pr. 31.12.2018 var 874 mill. kroner, noe som gir en egenkapitalandel av total kapitalen på 32,9 prosent. Styret vedtok i 2017 at egenkapitalen i selskapet over tid bør ligge på rundt 20 prosent av total kapitalen etter korrigeringsposter (Oslopakke 3 og Belønningsmidler). Bakgrunnen for vedtaket er at dette er et nivå som er solid nok til å sikre en forsvarlig fremtidig drift og vekst i selskapet, samtidig som man ikke kapitaliserer selskapet på bekostning av tilbudet til kundene. Justert for gjennomstrømningsposter utgjør egenkapitalen 37,5 prosent ved utgangen av 2018. Egenkapitalen reduseres ned mot 20 prosent i foreliggende økonomiplan frem mot 2022. For den markedsrelaterte delen av inntektene, med totale billettinntekter på 4 445 mill. kroner, utgjør egenkapitalen 19,7 prosent av billettinntektene.

### **Utbytte**

I henhold til Ruters vedtekter § 3, skal det ikke gis ut utbytte. Selskapet har ikke til formål å skaffe eierne økonomisk vinning, men skal bidra til at Oslo kommune og Akershus fylkeskommune når sine mål for samferdselspolitikken.

Ruter skal drives innenfor økonomiske gitte rammer, og i utgangspunktet med et nullresultat, men slik at realverdien av egenkapitalen opprettholdes. Det årlige overskuddet overføres derfor til den frie egenkapitalen for å sikre at egenkapitalen over tid opprettholdes.

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

## **1.4 Likebehandling av aksjeeiere og transaksjoner med nærstående**

### **Likebehandling av aksjeeiere**

Ruter har to aksjonærer; Akershus fylkeskommune og Oslo kommune. Det etterstrebes å likebehandle disse i alle sammenhenger.

Det avholdes jevnlig møter mellom Ruter og Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Møtene har ikke vedtaksmyndighet, men skal sikre god dialog mellom selskapet og tilskuddsyterne om drift og utvikling av Ruter. NUES anbefaling omkring ulike aksjeklasser og emisjon ansees ikke å være relevant for Ruter, siden aksjene ikke er omsettbare.

### **Transaksjoner med nærstående**

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

Ruter har foretatt transaksjoner med nærstående parter som en del av



ordinær drift. De vesentligste transaksjonene er salg av transporttjenester til Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. For mer informasjon om nærstående parter, se note 15 i regnskapet.

### **1.5 Fri omsettelighet**

På dette punktet avviker Ruter fra NUES anbefaling. På grunn av det offentlige eierskapet ansees NUES punkt om fri omsettelighet ikke å være relevant for Ruter.

### **1.6 Generalforsamling**

Eierne utøver sin myndighet overfor Ruter gjennom generalforsamlingen. Dette omfatter bindende instruksjoner, samt vedtak og forventninger som eierne har til selskapet.

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 generalforsamlingen:

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

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

#### **Deltakelse på generalforsamlingens møter**

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

#### **Ekstraordinær generalforsamling**

Styret kan bestemme at det skal innkalles til ekstraordinær



generalforsamling. Styret skal innkalle til ekstraordinær generalforsamling når revisor eller en av aksjeeierne skriftlig krever det for å få behandlet et bestemt angitt emne. Styret skal sørge for at generalforsamlingen holdes innen en måned etter at kravet er fremsatt.

### **1.7 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.»

### **1.8 Bedriftsforsamling og styre, sammensetning og uavhengighet**

#### **Bedriftsforsamling**

Gjennom en avtale mellom selskapet og de ansatte er partene enige om at Ruter ikke skal ha bedriftsforsamling. Som en del av avtalen ble de ansattes representasjon i styret utvidet med to observatører.

#### **Styre**

Ruters styre skal, i henhold til punkt 3.3 i aksjonæravtalen, bestå av fem medlemmer oppnevnt av eierne. Av disse skal Oslo kommune utpeke tre medlemmer og Akershus fylkeskommune utpeke to medlemmer. Dersom en eller begge eierne ønsker det, kan det oppnevnes et personlig varamedlem for hvert av styremedlemmene. Det skal i tillegg velges to styremedlemmer og to observatører til styret av og blant de ansatte. Med mindre partene blir enige om noe annet skal funksjonstiden for styrets medlemmer, samt for styrets leder og nestleder, være to år. Selskapets styremedlemmer skal ha bred samfunnsmessig og forretningsmessig erfaring, og sammensetningen av medlemmene skal kjennetegnes av kompetanse, kapasitet og mangfold.

### **1.9 Styrets arbeid**

Styrets ansvar er å virkeliggjøre eiers mål med selskapet ved å forvalte og

organisere selskapets ressurser på en optimal måte og føre tilsyn med daglig ledelse og drift.

Det er vedtatt en styreinstruks for Ruter. Styreinstruksen gir en oversikt over styrets funksjon, oppgaver og ansvar, og angir regler for innkalling og møtebehandling innenfor rammen av aksjeloven og selskapets vedtekter. Instruksen fastsetter at styret, basert på de til enhver tids overordnede mål og strategier for Ruter, årlig skal utarbeide en plan for styrets arbeid. Ved utarbeidelse av ny langtidsplan evaluerer styret samtidig sitt arbeid i det foregående året.

Styret avholdt 8 styremøter og ett styreseminar i 2018.

### **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. Dette innebærer at styret som helhet alltid er legitimert til å inngå avtaler på vegne av selskapet. Styret kan deretter gi styremedlem, administrerende direktør eller bestemt betegnede ansatte rett til å tegne selskapets firma, som innebærer en videredelegering av denne retten. Styret har tildelt prokura til administrerende direktør, en vid fullmakt til å inngå avtaler i selskapets navn.

Styret har vedtatt et eget dokument som gjengir de fullmaktene som til enhver tid gjelder i Ruter. Dokumentet skiller mellom tre typer fullmakter:

- overordnede fullmakter
- økonomiske fullmakter
- personalfullmakter

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

### **Kompensasjonsutvalg**

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

### **Administrerende direktør**

Administrerende direktør skal lede Ruter slik at det legges et godt grunnlag for et helhetlig, rasjonelt og markedstilpasset kollektivtransportsystem for hele Oslo- og Akershusregionen. Administrerende direktør skal sikre økonomisk balanse og trygghet for virksomhetens medarbeidere.

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

Det er utarbeidet en egen instruks for administrerende direktør, vedtatt av styret 9. februar 2016.



## **1.10 Risikostyring og intern kontroll**

Det er styret og administrerende direktør som er ansvarlig for at virksomheten, regnskapet og forvaltningen er under betryggende kontroll. Styret skal også ivareta en uavhengig kontrollfunksjon overfor



administrasjonen på vegne av selskapets eiere.

Ruter arbeider aktivt for å hindre misligheter og korrupsjon, og som en del av dette iverksette tiltak, rutiner og systemer som sikrer en forsvarlig økonomistyring og god intern kontroll i selskapet. Ruter gjennomfører årlige internkontrollundersøkelser. Resultatene følges opp gjennom året og forbedringstiltak vurderes fortløpende der det anses nødvendig. Samtidig gjennomføres det jevnlig revisjoner av risikobildet både på overordnet nivå samt i prosjektarbeid.

Klimautfordringen tar stadig mer plass i samfunnet. Konsekvensene er store og Ruter tar ansvar for sitt klimarisikoarbeid ved å integrere dette i sitt strategiske arbeid. Målsetningen om at kollektivtrafikken skal være fossilfri innen 2020 og utslippsfri innen 2028 er et av tiltakene for å bidra til å nå de internasjonale klimamålene. Ruters arbeid med klimamålet innebærer samtidig en styrket bevissthet om viktigheten av at kollektivtrafikken er robust mot klimaendringer.

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.

Ruters administrasjon oversender månedlig en mål- og risikostyringsrapport til styret, og til Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Rapporten inneholder status og resultater for Ruters overordnede styringsindikatorer, en gjennomgang av inntekter, kostnader og budsjett, en risikovurdering av de viktigste inntekts- og kostnadselementene samt en overordnet risikostatus på selskapets prioriterte risikoer.

### **1.11 Godtgjørelse til styret**

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

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

### **1.12 Godtgjørelse til ledende ansatte**

#### **Godtgjørelse til administrerende direktør**

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

### **Kompensasjonsutvalgets sammensetning og oppgaver**

Kompensasjonsutvalget består av tre styremedlemmer, to aksjonærvalgte og en ansattvalgt. I tillegg er HR-direktør 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 å bistå styret i å utarbeide vederlagsordning for administrerende direktør.

### **Ledende ansatte**

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

## **1.13 Informasjon og kommunikasjon**

Ruter er omfattet av offentlighetsloven og skal dermed føre en journal etter reglene i arkivlovgivningen. Selskapets offentlige journal ligger på [www.ruter.no](http://www.ruter.no) og består av tre deler: Ruter generelt, kundesenterpost og skoleskysspost. Den generelle journalen legges fortløpende ut på denne siden. De andre journalene (skoleskyss- og kundehenvendelser) utleveres på forespørsel.

### **Kontakt med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune**

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har flere roller overfor selskapet, henholdsvis som eiere og tilskuddsytere. Deltakere og innhold i de forskjellige møtene skal gjenspeile og ivareta de ulike rollene på en hensiktsmessig måte. Det er utarbeidet egne retningslinjer for Ruters kontakt med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Dokumentet beskriver hvordan kommunikasjonen mellom alle parter bør være, for å gi hensiktsmessige resultater. Det blir også gjengitt hvordan styring av Ruter skal gjennomføres. Dette på en slik måte at både strategiske føringer og løpende kontakt tas hensyn til. Deltakere, nivå og innhold for møteplassene er beskrevet i bl.a. aksjonæravtalen og de årlige leveranseavtalene.

### **Mediesaker**

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

### **Annen informasjon**

Ruter utarbeider årsrapporter med grunnlag i aksjelovens og regnskapslovens krav. Rapportene legges ut på Ruters hjemmeside [www.ruter.no](http://www.ruter.no). Her legges også strategidokumenter, samt øvrige rapporter



om planer, utbyggingsprosjekter og andre saker som Ruter utreder.

#### **1.14 Selskapsovertakelse**

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

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

#### **1.15 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.

## Eiermelding

I henhold til Oslo kommunes og Akershus fylkeskommunes eierstrategi for Ruter As (datert 13. juni 2013) skal Ruter utarbeide årlige eiermeldinger.

«Det skal utarbeides årlige eiermeldinger. Eiermeldingen skal primært vise i hvilken grad selskapet oppfyller eiernes resultatmål og resultatkrav, gi informasjon om planlagte endringer i tjenestetilbudet, samt vesentlige endringer i kostnadsnivået for selskapet. Resultater fra styrets egevaluering skal også fremkomme.»

### Resultatmål og resultatkrav

På Ruters generalforsamling 26. april 2018 ble det vedtatt et sett resultatindikatorer for selskapet som skal følges opp av eierne. Måltallene er utarbeidet i forbindelse med budsjettprosessen og ble vedtatt av styret i Ruter 19. desember 2017. Ny styringsindikator for å måle administrativ effektivitet ble innført til generalforsamlingen i 2018. Indikatoren måler administrative årsverk som andel av totalt antall årsverk i morselskapet.

Følgende styringsindikatorer og tilhørende måltall ble vedtatt av Ruters generalforsamling:



Befolkningens tilfredshet med Ruters tilbud er høy. Den fortsatte å stige i 2018 og ligger på 74,7%.

## Styringsindikatorer

Styringsindikator	Resultat 2017	Mål 2018	Resultat 2018
Befolkningstilfredshet	72,0%	71,0%	74,7%
Kundetilfredshet	98,0%	96,0%	97,0%
Markedsandel (kollektivtransportens andel av motoriserte reiser)	36,6%	38,3%	38,0%
Andel fornybar energi i % av totalt energiforbruk kollektivtrafikk	59,0%	59,0%	58,0%
Billettinntekter (uten skolebilletter)	3 965 MNOK	4 223 MNOK	4 264 MNOK
Administrativ effektivitet	14,0%	13,9%	14,1%
Driftseffektivitet	20,47 NOK/reise (20,63) <sup>(1)</sup>	21,62 NOK/reise	21,99 NOK/reise

<sup>(1)</sup> Tall i parentes er indeksjustert til 2018-kroner.

Styringsindikatorer for Ruter AS for 2018, vedtatt av generalforsamlingen 26.april 2018.

Som vi ser av tabellen over, var både befolkningstilfredsheten og kundetilfredsheten over målsatt nivå for 2018. Markedsandelen måles som kollektivtransportens andel av motoriserte reiser. Resultatet for denne indikatoren havnet noe under målsetningen for 2018. Årsaken skyldes at måltallet for 2018 ble satt med en forventning om en høyere markedsandel ved utgangen av 2017 enn resultatet ble. Sammenlignet med reviderte prognoser er resultatet for 2018 bra.

Andel fornybar energi i kollektivtrafikken endte 1% lavere enn målsetningen. Årsaken til avviket skyldes utvidelse av rutetilbudet tilbake i 2017, hvor det ble satt materiell som kjører på fossilt brensel. I tiden framover vil fornybarandelen øke vesentlig ved igangsettelsen av Romerikskontrakten i juli 2019 samt innføring av elektriske busser i Oslo. Målet om fossilfri kollektivtrafikk innen 2020 vil bli realisert.

Ruters billettinntekter ble høyere enn budsjettert i 2018. Samtidig ble administrativ effektivitet høyere enn målsetningen. Dette er en ny indikator som er uegnet å analysere årlig og bør sees på over en lengre periode.

Ruters driftseffektivitet, selskapets driftskostnader fordelt på antall reisende, viser en økt kostnad per reise enn for 2017. De største forklaringsvariablene er økte kostnader til tilbudsutvikling gjennomført i 2017 og tilbudsutvikling i april og oktober 2018. I tillegg finansierte Ruter brukerbetaling Oslopakke 3 i inneværende år. Økt satsing for å levere



målsatt overgang til utslippsfritt tilbud, satsing på delingsbaserte tjenester og nye mobilitetstjenester påvirker også kostnadsutviklingen negativt.

I tillegg til styringsindikatorene i tabellen over utarbeider Ruter månedlige mål- og risikostyringsrapporter, som viser utviklingen på Ruters overordnede styringsindikatorer sett opp mot det enkelte resultatmål. Mål- og risikostyringsrapportene oversendes Oslo kommune og Akershus fylkeskommune senest ved utgangen av måneden etter rapporteringsmåneden.

### **Planlagte endringer i tjenestetilbudet**

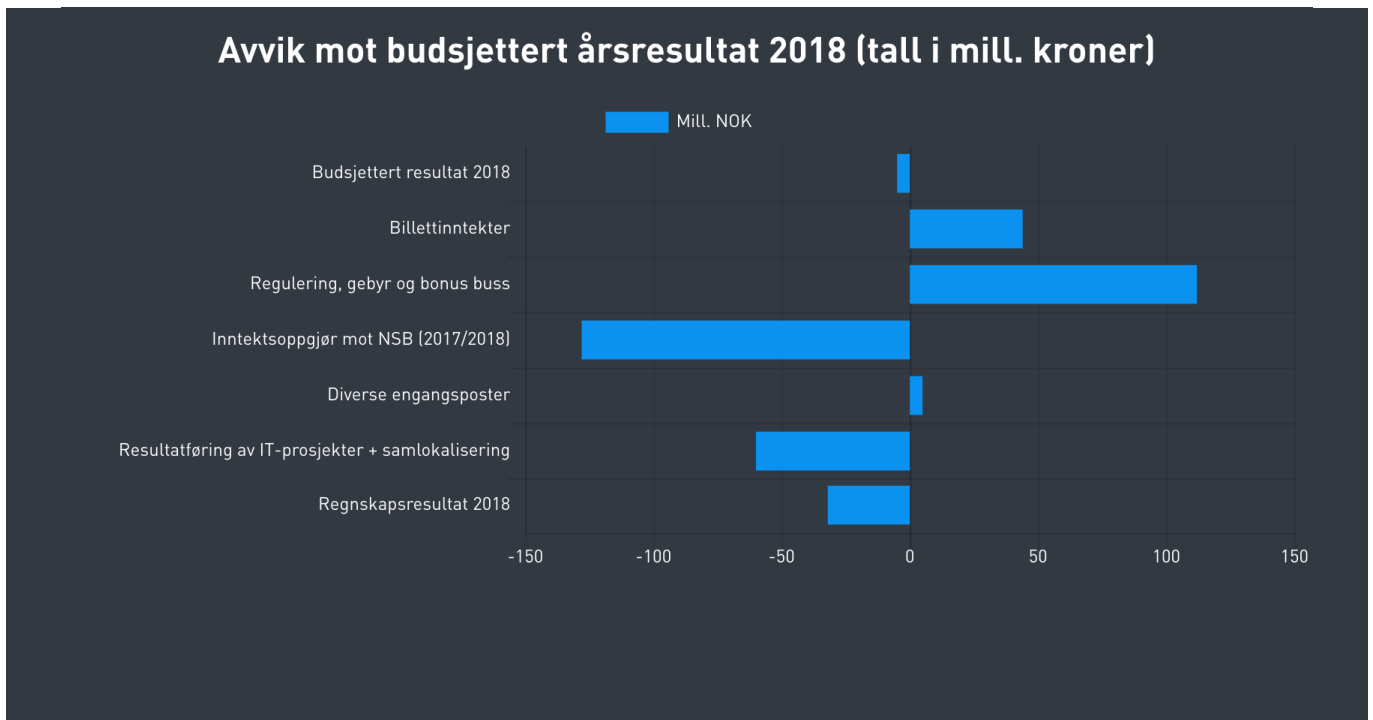
Som en del av Ruters innspill til de årlige budsjett- og økonomiplanprosessene i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, utarbeides det to brev med beskrivelse av hvilke endringer Ruter ønsker å gjøre i kollektivtrafikktilbudet. Endringene sees opp mot målene og tilskuddsnivået som er satt. Ruters budsjettbrev 1 og 2 ble i 2018 oversendt eierne i henhold til frist fastsatt i leveranseavtalene mellom Ruter og Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.

I løpet av 2018 var det to større planlagte ruteendringer. Begge ruteendringene gjaldt produksjonsøkninger i april og oktober knyttet til hele Ruters område.

I budsjettbrevene er de planlagte ruteendringene sett opp mot målet om at kollektivtrafikken, sammen med sykkel og gange, skal ta veksten i den regionale persontrafikken, og det skjerpede målet i Oslo om at biltrafikken skal reduseres med 20%. I tillegg inneholder budsjettbrevene en oversikt over infrastrukturprosjektene Ruter ønsket å prioritere.

### **Vesentlige endringer i kostnadsnivået**

Ruteendringer og infrastrukturprosjekter er hovedårsakene til vesentlige endringer i kostnadsnivået. Endringene er rapportert løpende gjennom året i den månedlige mål- og risikostyringsrapporten som oversendes eierne.



Det regnskapsmessige resultatet etter netto finansposter i morselskapet Ruter As ble i 2018 på -31,9 millioner kroner. Det tilsvarer et negativt avvik på -26,9 millioner kroner. Ruters økonomiske resultat er i hovedsak preget av:

- Økning i billetttinntektene, med 44 millioner kroner ut over budsjett
- Lavere kostnader til kjøp av busstjenester, med 112 millioner kroner
- Høyere kostnader enn forventet til NSB-oppgjøret, med 125 millioner kroner
- Høyere kostnader til drift av kollektivtransporttilbudet, tilsvarende 60 millioner kroner

### Styrets egevaluering

Ruters styre gjennomførte en egevaluering i forbindelse med styremøtet 26. februar 2018. Egevalueringen ble oversendt eiere.



# Hovedposter Resultat og Balanse

## Ruter As – Hovedposter konsern 2018

Tall i mill. kr.	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009
<b>Resultat</b>										
Driftsinntekter	8 447	8 070	7 536	7 108	6 617	5 810	5 408	5 595	5 313	4 963
Driftskostnader	8 502	7 604	7 378	7 125	6 574	5 821	5 423	5 579	5 310	4 959
Driftsresultat	-55	466	158	-17	44	-11	-15	15	3	4
Finansposter, skatt, øvrig	26	34	31	28	28	13	18	-8	2	4
<b>Årsresultat</b>	<b>-29</b>	<b>500</b>	<b>189</b>	<b>11</b>	<b>70</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>8</b>
<b>Balanse</b>										
Anleggsmidler	366	394	402	417	234	257	291	292	296	316
Omløpsmidler	2 358	2 951	2 316	2 143	1 776	1 491	1 208	1 176	994	667
<b>Sum eiendeler</b>	<b>2 724</b>	<b>3 345</b>	<b>2 718</b>	<b>2 560</b>	<b>2 009</b>	<b>1 749</b>	<b>1 499</b>	<b>1 468</b>	<b>1 290</b>	<b>983</b>
Egenkapital	914	982	516	312	245	203	250	235	229	224
Langsiktig gjeld og forpliktelser	317	390	374	411	339	359	339	348	356	310
Kortsiktig gjeld	1 494	1 973	1 828	1 836	1 426	1 187	909	884	811	552
<b>Sum egenkapital og gjeld</b>	<b>2 724</b>	<b>3 345</b>	<b>2 718</b>	<b>2 560</b>	<b>2 009</b>	<b>1 749</b>	<b>1 499</b>	<b>1 468</b>	<b>1 396</b>	<b>1 086</b>
<b>Kontantstrømutvikling</b>										
Operasjonelle aktiviteter	-355	702	314	408	420	432	130	240	277	39
Investeringsaktiviteter	-112	-99	-90	-110	-88	-57	-52	-1	-26	-278
Finansieringsaktiviteter	-111	-28	-30	-22	-23	-28	6	-24	42	256
<b>Netto endringer i kontanter mv</b>	<b>-578</b>	<b>575</b>	<b>194</b>	<b>276</b>	<b>308</b>	<b>347</b>	<b>84</b>	<b>215</b>	<b>293</b>	<b>16</b>





Tall i mill. kr.	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009
Kontantbeholdning 31.12	2 084	2 662	2 087	1 893	1 617	1 308	962	878	662	369



# Balanse

## Ruter As – Balanse pr. 31. desember 2018

Tall i 1 000 kr.	Noter	Ruter Konsern			Ruter As		
		2018	2017	2016	2018	2017	2016
<b>Eiendeler</b>							
<b>Anleggsmidler</b>							
<b>Immaterielle eiendeler</b>							
Andre immaterielle eiendeler	4	106 368	125 622	126 737	103 976	125 234	126 120
Anlegg under utførelse	4	29 292	0	0	29 292	0	0
Utsatt skattefordel	13	0	0	3	0	0	0
<b>Sum immaterielle eiendeler</b>		<b>135 660</b>	<b>125 622</b>	<b>126 740</b>	<b>133 268</b>	<b>125 234</b>	<b>126 120</b>
<b>Varige driftsmidler</b>							
Tomter, bygninger og annen fast eiendom	4	136 097	137 168	139 227	221	349	477
Anlegg under utførelse	4	5 310	36 723	39 248	0	35 328	39 248
Driftsløsøre, inventar og kontormaskiner	4	88 779	88 208	91 557	87 276	85 969	88 789
<b>Sum varige driftsmidler</b>		<b>230 186</b>	<b>262 098</b>	<b>270 031</b>	<b>87 497</b>	<b>121 646</b>	<b>128 513</b>
<b>Finansielle anleggsmidler</b>							
Investeringer i aksjer i datterselskap	6	0	0	545	163 620	163 620	163 996
Investeringer i aksjer og andeler	6	96	96	14	96	96	10



		Ruter Konsern			Ruter As		
Tall i 1 000 kr.	Noter	2018	2017	2016	2018	2017	2016
Finansielle anleggsmidler	6	0	5 530	4 636	0	4 930	4 113
<b>Sum finansielle anleggsmidler</b>		<b>96</b>	<b>5 625</b>	<b>5 194</b>	<b>163 716</b>	<b>168 646</b>	<b>168 119</b>
<b>Sum anleggsmidler</b>		<b>365 942</b>	<b>393 346</b>	<b>401 965</b>	<b>384 480</b>	<b>415 526</b>	<b>422 752</b>
<b>Omløpsmidler</b>							
<b>Varer</b>							
Varelager		350	302	215	350	302	215
<b>Fordringer</b>							
Kundefordringer		180 765	187 436	155 093	181 261	194 635	172 153
Andre kortsiktige fordringer	7	93 018	101 241	73 805	92 052	92 718	54 369
<b>Sum fordringer</b>		<b>273 782</b>	<b>288 677</b>	<b>228 898</b>	<b>273 313</b>	<b>287 353</b>	<b>226 522</b>
<b>Bankinnskudd og kontanter</b>							
Bankinnskudd og kontanter	8	2 083 926	2 662 455	2 087 023	1 997 121	2 563 955	2 011 498
<b>Sum omløpsmidler</b>		<b>2 358 058</b>	<b>2 951 434</b>	<b>2 316 136</b>	<b>2 270 783</b>	<b>2 851 611</b>	<b>2 238 235</b>
<b>Sum eiendeler</b>		<b>2 724 000</b>	<b>3 344 780</b>	<b>2 718 101</b>	<b>2 655 264</b>	<b>3 267 137</b>	<b>2 660 988</b>
<b>Egenkapital og gjeld</b>							
<b>Egenkapital</b>							
<b>Innskutt egenkapital</b>							
Aksjekapital	9	120	120	120	120	120	120
Overkurs		187 484	187 484	187 484	187 484	187 484	187 484
Annen innskutt egenkapital		0	0	0	816	816	816
<b>Sum innskutt egenkapital</b>		<b>187 604</b>	<b>187 604</b>	<b>187 604</b>	<b>188 420</b>	<b>188 420</b>	<b>188 420</b>





		Ruter Konsern			Ruter As		
Tall i 1 000 kr.	Noter	2018	2017	2016	2018	2017	2016
Opptjent egenkapital							
Annen egenkapital		723 675	792 771	326 297	685 416	743 551	283 471
Sum opptjent egenkapital		723 675	792 771	326 297	685 416	743 551	283 471
Minoritetsinteresser		1 757	1 860	1 680	0	0	0
Sum egenkapital		913 036	982 235	515 580	873 836	931 971	471 891
<b>Gjeld</b>							
<b>Langsiktig gjeld</b>							
<b>Avsetning for forpliktelser</b>							
Pensjonsforpliktelser	10	193 147	150 284	107 860	170 413	140 647	96 730
Utsatt skatt	13	2 921	2 796	2 604	0	0	0
Sum avsetning for forpliktelser		196 068	153 080	110 464	170 413	140 647	96 730
<b>Annen langsiktig gjeld</b>							
Gjeld til kredittinstitusjoner	14	119 202	235 325	262 366	119 202	235 325	262 366
Øvrig langsiktig gjeld		1 334	1 334	1 684	1 334	1 334	1 684
Sum annen langsiktig gjeld		120 536	236 658	264 049	120 536	236 658	264 049
Sum langsiktig gjeld		316 604	389 738	374 513	290 949	377 305	360 779
<b>Kortsiktig gjeld</b>							
Leverandørgjeld	12	538 577	728 103	483 222	538 894	726 119	492 871
Betalbar skatt	13	398	246	452	0	0	0
Skyldig offentlige avgifter		19 168	17 153	20 540	18 736	15 481	18 556
Annen kortsiktig gjeld	11	936 217	1 227 305	1 323 794	932 848	1 216 260	1 316 890
Sum kortsiktig gjeld		1 494 360	1 972 807	1 828 008	1 490 478	1 957 860	1 828 317




		Ruter Konsern			Ruter As		
Tall i 1 000 kr.	Noter	2018	2017	2016	2018	2017	2016
<b>Sum gjeld</b>		<b>1 810 964</b>	<b>2 362 545</b>	<b>2 202 521</b>	<b>1 781 427</b>	<b>2 335 165</b>	<b>2 189 097</b>
<b>Sum egenkapital og gjeld</b>		<b>2 724 000</b>	<b>3 344 780</b>	<b>2 718 101</b>	<b>2 655 264</b>	<b>3 267 137</b>	<b>2 660 988</b>

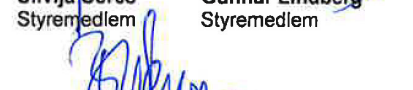
Oslo, 26. februar 2019

  
**Sigurd Klyve Grytten**  
Styreleder

  
**Mariann Hornnes**  
Nestleder

  
**Are Kjensli**  
Styremedlem

  
**Silvija Seres**  
Styremedlem

  
**Gunnar Lindberg**  
Styremedlem

  
**Morten Stubberød**  
Styremedlem valgt av ansatte

  
**Carl Sandstad**  
Styremedlem valgt av ansatte

  
**Bernt Reitan Jenssen**  
Adm. direktør



# Resultatregnskap

## Ruter As – Resultatregnskap

Tall i 1 000 kr.	Noter	Ruter Konsern			Ruter As		
		2018	2017	2016	2018	2017	2016
<b>Driftsinntekter og driftskostnader</b>							
<b>Driftsinntekter</b>							
Billetter, tilskudd og andre inntekter	1	8 446 861	8 070 247	7 535 960	8 439 324	8 055 178	7 514 109
<b>Sum driftsinntekter</b>		<b>8 446 861</b>	<b>8 070 247</b>	<b>7 535 960</b>	<b>8 439 324</b>	<b>8 055 178</b>	<b>7 514 109</b>
<b>Driftskostnader</b>							
Transporttjenester, takstavgifter og rutedrift	2	7 587 558	6 863 538	6 689 169	7 622 355	6 897 730	6 723 191
Lønn og godtgjørelse	3	276 355	250 372	246 486	254 689	228 802	221 421
Avskrivninger	4	93 482	84 156	73 521	89 036	80 243	68 634
Nedskrivninger	4	27 822	25 092	31 722	27 822	25 092	31 722
Annen driftskostnad	5	516 868	380 967	336 797	504 065	366 462	320 575
<b>Sum driftskostnader</b>		<b>8 502 086</b>	<b>7 604 124</b>	<b>7 377 695</b>	<b>8 497 968</b>	<b>7 598 330</b>	<b>7 365 544</b>
<b>Driftsresultat</b>		<b>-55 225</b>	<b>466 122</b>	<b>158 265</b>	<b>-58 644</b>	<b>456 848</b>	<b>148 565</b>
<b>Finansinntekter og finanskostnader</b>							
<b>Finansinntekter</b>							
Renteinnt. fra foretak i samme konsern		0	0	0	2 292	2 153	2 309
Renteinntekter		29 240	35 388	38 626	27 611	34 167	37 431
Annen finansinntekt		3 931	5 940	945	3 788	5 939	746



		Ruter Konsern			Ruter As		
Tall i 1 000 kr.	Noter	2018	2017	2016	2018	2017	2016
<b>Sum finansinntekter</b>		<b>33 171</b>	<b>41 328</b>	<b>39 570</b>	<b>33 691</b>	<b>42 259</b>	<b>40 487</b>
<b>Finanskostnader</b>							
Rentekostnader		6 502	5 984	7 876	6 471	5 938	7 840
Annen finanskostnad		497	639	381	491	625	363
<b>Sum finanskostnader</b>		<b>6 999</b>	<b>6 623</b>	<b>8 257</b>	<b>6 962</b>	<b>6 564</b>	<b>8 203</b>
<b>Netto finansposter</b>		<b>26 172</b>	<b>34 705</b>	<b>31 313</b>	<b>26 729</b>	<b>35 696</b>	<b>32 284</b>
<b>Ordinært res. før skattekostnad</b>		<b>-29 052</b>	<b>500 828</b>	<b>189 578</b>	<b>-31 915</b>	<b>492 544</b>	<b>180 850</b>
Skattekostnad på ordinært resultat	13	523	822	891	0	0	0
<b>ORDINÆRT RESULTAT</b>		<b>-29 575</b>	<b>500 006</b>	<b>188 687</b>	<b>-31 915</b>	<b>492 544</b>	<b>180 850</b>
Minoritetens andel av resultatet		-104	180	162	0	0	0
<b>Årsresultat</b>		<b>-29 471</b>	<b>499 826</b>	<b>188 525</b>	<b>-31 915</b>	<b>492 544</b>	<b>180 850</b>
<b>Overf. og disponeringer</b>							
Til annen egenkapital		0	0	0	-31 915	492 544	180 850



# Kontantstrømoppstilling

## Kontantstrømoppstilling 2018

Tall i 1 000 kr.	Noter	Ruter Konsern			Ruter As		
		2018	2017	2016	2018	2017	2016
<b>Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter</b>							
Resultat før skattekostnad		-29 052	500 828	189 578	-31 915	492 544	180 850
- Periodens betalte skatt		327	832	322	3	0	0
+ Tap / - Vinning ved salg av anleggsmidler		0	-43	39	0	0	39
+ Ordinære avskrivninger	4	93 482	84 156	73 521	89 036	80 243	68 634
+ Nedskrivning anleggsmidler	4	27 822	25 092	31 722	27 822	25 092	31 722
+/- Endring i varelager		-48	-87	-63	-48	-87	-63
+/- Endring i kundefordringer	18	6 671	-32 342	46 289	13 375	-22 482	28 541
+/- Endring i leverandørgjeld	19	-189 526	243 276	134 095	-187 225	233 248	147 821
+/- Endringer i pensjonsavsetninger		4 561	4 325	6 332	4 327	2 755	5 801
+/- Endring i andre tidsavgrensningsposter		-268 728	-122 556	-166 987	-268 901	-135 938	-155 147
<b>= Nto. kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter</b>		<b>-355 145</b>	<b>701 817</b>	<b>314 205</b>	<b>-353 533</b>	<b>675 375</b>	<b>308 199</b>
<b>Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter</b>							
- Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	4	112 191	104 206	89 595	102 108	100 740	88 442





Tall i 1 000 kr.	Noter	Ruter Konsern			Ruter As		
		2018	2017	2016	2018	2017	2016
+ Innbet. ved salg av aksjer og andeler		0	5 595	0	0	5 595	0
- Utbet. ved kjøp av aksjer og andeler		0	-86	169	0	-86	-40
<b>= Nto. kontantstrøm fra investeringsaktiviteter</b>		<b>-112 191</b>	<b>-98 525</b>	<b>-89 765</b>	<b>-102 108</b>	<b>-95 059</b>	<b>-88 402</b>
<b>Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter</b>							
- Utbet. ved nedbetaling av langsiktig gjeld		116 123	27 042	29 210	116 123	27 042	29 210
+ Innbetalinger av egenkapital		4 930	-817	-781	4 930	-817	-710
<b>= Nto. kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter</b>		<b>-111 193</b>	<b>-27 859</b>	<b>-29 991</b>	<b>-111 193</b>	<b>-27 859</b>	<b>-29 920</b>
<b>= Netto endring i kontanter mv</b>		<b>-578 529</b>	<b>575 432</b>	<b>194 450</b>	<b>-566 834</b>	<b>552 457</b>	<b>189 877</b>
+ Beholdning av kontanter 01.01.		2 662 455	2 087 023	1 892 574	2 563 955	2 011 498	1 821 621
<b>= Kontantbeholdning 31.12.</b>		<b>2 083 926</b>	<b>2 662 455</b>	<b>2 087 023</b>	<b>1 997 121</b>	<b>2 563 955</b>	<b>2 011 498</b>
<b>Kontantbeholdning mv framkommer slik:</b>							
Kontanter og bankinnskudd pr 31.12.		2 065 151	2 644 473	2 068 179	1 979 900	2 547 530	1 995 061
+ Skattetrekkinnskudd o.l. pr 31.12.		18 775	17 982	18 844	17 221	16 425	16 437
<b>= Beholdning av kontanter mv 31.12.</b>		<b>2 083 926</b>	<b>2 662 455</b>	<b>2 087 023</b>	<b>1 997 121</b>	<b>2 563 955</b>	<b>2 011 498</b>

# Noter

## 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, 24-timersbilletter, 7-dagers billetter, 30-dagersbilletter, 365-dagers billetter, rufuskort, sesongbetonte billetter og refusjoner. Det vises til note 1. Billettinntektene kommer i hovedsak inn gjennom fem hovedstrømmer; mobilapp, forhandler, billettautomater, abonnement og operatører. Billettinntektene inntektsføres i henhold til kundens bruk.

## Tilskudd og prosjektmidler

Tilskudd fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune og andre gjøres opp med 1/12 hver måned og inntektsføres ved fakturering. Tilskudd fra Oslopakke 3 og Belønningsordningen inntektsføres når kostnaden påløper. Mottatt tilskudd som ikke er inntektsført er balanseført som kortsiktig gjeld.

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. Prosjektmidler tilknyttet prosjekter som gjennomføres av andre enn Ruter (eksempelvis infrastrukturprosjekter der Sporveien Oslo AS er byggherre), utlignes ved nettoføring i resultatregnskapet.



### **Andre inntekter**

Andre inntekter består i hovedsak av gebyrer, reklameinntekter og leieinntekter. Inntektene sammenstilles med tilhørende kostnad og inntektsføres løpende.

#### Kjøp av transporttjenester

Kjøp av transporttjenester består i det vesentlige av kostnader til kjøring av buss, T-bane, trikk og båt. Disse kostnadsføres etterhvert som tjenesten leveres.

### **Valuta**

Fordringer og gjeld, samt pengeposter i utenlandsk valuta omregnes til balansedagens kurs. Omregningsdifferansen klassifiseres som annen finans. Transaksjoner omregnes basert på gjeldende valutakurs.

### **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. Første års avdrag klassifiseres som kortsiktig gjeld.

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

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

### **Aksjer i datterselskap**

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

### **Andre aksjer**

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

### **Varelager**

Varelageret bokføres til anskaffelseskost og justeres for ukurans og utrangeringer ifb. med årlige tellinger.

### **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 og kontanter**

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. Prosjektmidler tilknyttet prosjekter som gjennomføres av andre enn Ruter (eksempelvis infrastrukturprosjekter der Sporveien AS er byggherre), utlignes ved nettoføring i resultatregnskapet.

## **Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler**

Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler er vurdert til anskaffelseskost etter fradrag for lineære avskrivninger. Nedskrivning gjennomføres dersom verdifall forekommer og ikke vurderes som forbigående. Programvare nedskrives ved utrangering, eller dersom den erstattes av ny programvare.

## **Pensjon**

Ruter har en ytelsesbasert pensjonsordning og en innskuddsordning. Det utføres årlige aktuarberegninger for den ytelsesbaserte ordningen. Pensjonsforpliktelsen balanseføres og det årlige estimatavviket bokføres rett mot egenkapital. Utgifter i forbindelse med innskuddsordningen kostnadsføres løpende.

## **Operasjonell leasing**

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

## **Skatteplikt**

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

All omsetning i Konsentra AS har motpart i Ruter og selskapet er dermed ikke skattepliktig. Øvrige konsernselskap er skattepliktige.

Skattekostnaden i konsernets resultatregnskap omfatter både periodens betalbare skatt og endring i utsatt skatt. Utsatt skatt er beregnet med 22% 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 metoden. 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, Oslo og Akershus Trafikkservice AS, Norsk Reiseinformasjon AS og eiendomselskapene Persveien Eiendom 1 AS, Persveien 23 AS og Persveien 34/36 Ans.

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

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

Minoritetsandelen av det deleide datterselskapet Oslo og Akershus Trafikkservice AS er tatt inn i resultatet som «Minoritetsandel av resultatet».

## Note 1 – Billetter, tilskudd og andre inntekter

Tall i 1 000 kr.	Ruter Konsern			Ruter As		
	2018	2017	2016	2018	2017	2016
Enkeltbilletter	1 696 945	1 569 875	1 457 883	1 696 945	1 569 875	1 457 883
24-timers billetter	129 989	127 412	106 305	129 989	127 412	106 305
7-dagersbilletter	177 953	146 503	131 361	177 953	146 503	131 361
30-dagersbilletter	2 126 510	2 012 977	1 911 269	2 126 510	2 012 977	1 911 269
Andre billettslag	143 893	115 509	93 029	143 893	115 509	93 029
Refusjon av billetter, innbytte	-11 702	-8 769	-12 006	-11 702	-8 769	-12 006
<b>Sum ordinære billettinntekter</b>	<b>4 263 588</b>	<b>3 963 508</b>	<b>3 687 841</b>	<b>4 263 588</b>	<b>3 963 508</b>	<b>3 687 841</b>
Skolekort grunnskolen	72 624	66 322	64 158	72 624	66 322	64 158
Skolekort videregående skole	99 393	95 392	97 880	99 393	95 392	97 880
Skolekort Oslo	9 060	7 959	9 751	9 060	7 959	9 751
<b>Sum andre billettinntekter</b>	<b>181 077</b>	<b>169 674</b>	<b>171 788</b>	<b>181 077</b>	<b>169 674</b>	<b>171 788</b>
Tilskudd Oslo kommune	1 928 518	1 836 308	1 719 687	1 928 518	1 836 308	1 719 687
Tilskudd Akershus fylkeskommune	855 173	854 883	830 452	855 173	854 883	830 452
Tilskudd andre	16 763	45 483	-957	16 763	40 989	-10 257
Tilskudd Oslopakke 3 Oslo	304 510	298 755	327 000	304 510	298 755	327 000
Tilskudd Oslopakke 3 Akershus	399 913	374 745	333 000	399 913	374 745	333 000
Tilskudd Oslopakke 3 utredninger	9 125	17 850	27 400	9 125	17 850	27 400
Tilskudd Belønningsordningen	198 355	194 196	168 970	198 355	194 196	168 970
<b>Sum tilskudd</b>	<b>3 712 359</b>	<b>3 622 220</b>	<b>3 405 552</b>	<b>3 712 359</b>	<b>3 617 726</b>	<b>3 396 252</b>
Gebyrinntekter snik	100 939	110 046	109 323	100 939	110 046	109 323
Inntekter særavtaler	4 875	11 545	2 731	4 875	11 545	2 731
Leieinntekter anlegg, prosjekttilskudd, reklameinntekter, annet	184 022	193 255	158 724	176 485	182 679	146 173
<b>Sum andre inntekter</b>	<b>289 837</b>	<b>314 846</b>	<b>270 778</b>	<b>282 299</b>	<b>304 270</b>	<b>258 227</b>
<b>Billett-, tilskudd og andre inntekter</b>	<b>8 446 861</b>	<b>8 070 247</b>	<b>7 535 960</b>	<b>8 439 324</b>	<b>8 055 178</b>	<b>7 514 109</b>



### **Innkrevning av Oslopakke 2-midler**

I Oslo behandles ikke innkreving av Oslopakke 2-midler særskilt i regnskapet, men forutsettes å dekke vognleie for T-banevognene MX3000. I Akershus er dette påslaget i billettprisen øremerket reinvestering i infrastrukturen, og avsettes i eget fond opprettet av Akershus Fylkeskommune. For 2018 utgjør Ruters innbetaling til fondet TNOK 40 416. Fondet eies av Akershus fylkeskommune og overføringer fra Ruter kostnadsføres løpende.



## Note 2 – Tjenestekjøp, takstavtaler og rutedrift

Tall i 1 000 kr.	Ruter Konsern			Ruter As		
	2018	2017	2016	2018	2017	2016
Tjenestekjøp buss	2 985 571	2 690 763	2 506 852	2 985 571	2 690 763	2 506 852
Tjenestekjøp T-bane	1 705 754	1 668 974	1 610 998	1 705 754	1 668 974	1 610 998
Tjenestekjøp sporvogn	903 990	860 758	825 029	903 990	860 758	825 029
Tjenestekjøp båt	205 892	194 622	197 819	205 892	194 622	197 819
Tjenestekjøp spesialskyss skole	174 979	189 330	173 146	174 979	189 330	173 146
Oppdragskjøring	25 201	6 945	6 294	25 201	6 945	6 294
<b>Kjøp av transporttjenester</b>	<b>6 001 386</b>	<b>5 611 390</b>	<b>5 320 138</b>	<b>6 001 386</b>	<b>5 611 390</b>	<b>5 320 138</b>
Takstavtaler tog	996 963	823 286	936 112	996 963	823 286	936 112
Takstavtaler buss	14 636	12 212	13 992	14 636	12 212	13 992
Brukerbetaling Oslopakker	198 416	32 250	33 048	198 416	32 250	33 048
<b>Takstavtaler inkl. Oslopakke 2 og 3</b>	<b>1 210 015</b>	<b>867 748</b>	<b>983 153</b>	<b>1 210 015</b>	<b>867 748</b>	<b>983 153</b>
Driftstilsk., husleie anlegg, bill.kontroll og annet	335 932	339 781	324 662	370 729	373 973	358 685
Provisjoner til forhandlere	40 225	44 619	61 216	40 225	44 619	61 216
<b>Andre rutedriftskostnader</b>	<b>376 157</b>	<b>384 400</b>	<b>385 878</b>	<b>410 954</b>	<b>418 592</b>	<b>419 901</b>
<b>Transporttjenester, takstavtaler og rutedrift</b>	<b>7 587 558</b>	<b>6 863 538</b>	<b>6 689 169</b>	<b>7 622 355</b>	<b>6 897 730</b>	<b>6 723 191</b>
<b>Operasjonelle leieavtaler</b>						
Finansiert fra Ruter vha Oslopakke 3-midler				215 170	200 145	191 340
Finansiert av Oslo kommune				465 204	448 105	424 660
<b>Total vognleie T-bane og trikkevogner betalt fra Ruter As til Sporveien AS</b>				<b>680 374</b>	<b>648 250</b>	<b>616 000</b>

Det foreligger ingen operasjonelle leieavtaler i Ruters datterselskap. Vognleie er kostnadsført under tjenestekjøp T-bane og Sporvogn.

**Note 3 – Lønn og godtgjørelse**

Tall i 1 000 kr.	Ruter Konsern			Ruter As		
	2018	2017	2016	2018	2017	2016
Lønn	193 216	183 619	171 528	177 562	166 790	154 080
Pensjonskost eksklusiv arbeidsgiveravgift <sup>(1)</sup>	31 064	27 256	34 413	28 408	26 897	30 099
Arbeidsgiveravgift	32 724	29 155	30 666	30 327	26 353	27 488
Øvrige lønns- og personalkostnader <sup>(2)</sup>	19 350	10 342	9 879	18 393	8 762	9 753
<b>Sum lønn og godtgjørelse</b>	<b>276 355</b>	<b>250 372</b>	<b>246 486</b>	<b>254 689</b>	<b>228 802</b>	<b>221 421</b>
Gjennomsnittlig antall årsverk	279	282	275	253	255	243
Bortsett fra vanlige lønnsforskudd er det ikke gitt lån til ansatte						
<b>Godtgjørelse til styret, administrerende direktør og revisor, tall i hele kr.</b>						
Utbetalt styrehonorar	1 201 793	1 157 748	1 089 019	1 201 793	1 157 748	1 089 019
Honorar for lovpålagt revisjon	1 217 310	1 305 227	1 322 805	973 925	918 188	809 271
Honorar for attestasjoner	69 150	0	0	69 150	0	0
Honorar for skatterådgivning	173 324	40 056	36 140	173 324	40 056	36 140
Honorar for andre tjenester utenom revisjon <sup>(3)</sup>	466 128	355 212	163 055	382 818	355 212	163 055
Lønn administrerende direktør <sup>(4)</sup>				2 073 137	1 979 987	1 898 182
Pensjonskostnad <sup>(5)</sup>				318 028	277 634	291 320
Annen godtgjørelse				11 042	11 215	18 991

<sup>(1)</sup> Pensjonskostnader hos Oslo Pensjonsforsikring

<sup>(2)</sup> Inkluderer pensjonskostnad innskudd og drift

<sup>(3)</sup> Vesentlig revisjon av diverse prosjekt iht behov.

<sup>(4)</sup> Administrerende direktør får dekket kostnader til hjemmekontor, avis, telefon og telekommunikasjon.

<sup>(5)</sup> Årets pensjonsopptjening

Det er ikke gitt lån eller sikkerhetsstillelser til administrerende direktør eller styrets medlemmer. Administrerende direktør har seks mnd oppsigelsestid og rett til inntil seks mnd etterlønn utover oppsigelsestiden. I tillegg dekkes pensjon iht de samme reglene som for alle andre ansatte i Ruter As (ref. note 10).

## **FASTSETTELSE AV LØNN OG ANNEN GODTGJØRELSE TIL LEDENDE ANSATTE**

### **Ledende ansatte**

Erklæringen gjelder for ledende ansatte slik dette begrepet er definert i allmennaksjeloven og regnskapsloven. Dette innebærer at erklæringen gjelder for administrerende direktør i Ruter. Retningslinjer og prinsipper for lederlønn som er uttrykt i denne erklæringen legges til grunn også ved fastsettelse av lederlønn i selskapet.

### **Hovedprinsipper for lederlønnspolitik i Ruter AS**

Prinsipper for lønn til administrerende direktør i Ruter AS fastsettes av Styret. Styret gjennomfører en evaluering av administrerende direktørs lønn.

Administrerende direktør fastsetter godtgjørelsen til de øvrige medlemmer av ledelsen i henhold til de vedtatte lederlønnsprinsippene.

Lederlønn i Ruter As fastsettes ut fra følgende lederlønnsprinsipper:

- Lederlønnen skal være konkurransedyktig, men Ruter skal ikke være lønnsledende sammenlignet med tilsvarende selskaper. For å sikre dette, gjennomføres det jevnlig en lønnsvurdering av sentrale lederstillinger med sammenligning med stillinger i andre selskaper.
- Ruter skal tiltrekke seg og beholde dyktige ledere. Den samlede godtgjørelsen til ledende ansatte i Ruter skal reflektere ansvaret for styring, resultater og utvikling, samt hensynta virksomhetens størrelse og kompleksitet. Godtgjørelsen må ikke være av en slik art eller et slikt omfang at den kan svekke Ruters omdømme.
- Lederlønnen skal bestå av fast grunnlønn og tilleggsytelser, herunder naturalytelser, etterlønn og pensjonsordninger. Fastlønn skal alltid utgjøre hoveddelen av godtgjørelsen. Ruter har ikke bonusordninger for ledende ansatte
- Lederlønnssystemet skal være transparent, og i tråd med prinsippene for god eierstyring og selskapsledelse, samt statens retningslinjer for lederlønn.
- Lønnsystemet skal oppfattes som forståelig og akseptabelt både internt og eksternt.
- Lønnsystemet skal være tilstrekkelig fleksibelt til at det kan gjøres



justeringer når behovene endres.

## **Elementer i lederlønnskompensasjonen**

Utgangspunktet for lønnsfastsettelsen er det samlede nivået av fastlønn og variable ytelser. Nedenfor omtales de ulike elementene som kan inngå i lederlønnskompensasjonen.

### **a) Fast grunnlønn**

Den faste grunnlønnen er hovedelementet i godtgjørelsesordningen til ledende ansatte i Ruter. Grunnlønnen skal være konkurransedyktig uten å være lønnsledende. Grunnlønn vurderes normalt en gang i året. Ved ansettelser av ledere benyttes bestefarsprinsippet som medfører at lederen som fastsetter lønnen skal konsultere sin egen leder før lønnen fastsettes. Ved ansettelser og fastsettelse av lønn til medlemmer av ledelsen skal administrerende direktør legge lederlønnsprinsippene til grunn. Ingen ledende ansatte får særskilt kompensasjon for styreverv i datterselskaper.

### **b) Naturalytelser**

Ledere tildeles naturalytelser som er vanlige for sammenlignbare stillinger, som for eksempel fri telefon, fri bredbåndstilknytning, aviser mv.

### **c) Bonus**

Ruter har ikke bonusordninger for ledende ansatte.

### **d) Pensjon**

Ruter har en Innskuddspensjonsordning (7/15%), og en lukket ytelsespensjonsordning etter overgang til innskuddspensjon i 2016/2017.

Ved nytilsetting av ledere følges statens retningslinjer for lederlønn der pensjonsvilkårene for ledende ansatte er på linje med øvrige ansattes vilkår.

Ordningen gir rettigheter til pensjon inntil 12 G.

### **e) Sluttvederlag**

Ved oppsigelse fra selskapets side har Administrerende direktør i sin avtale rett til seks måneders etterlønn, utover lønn og ytelser i oppsigelsestiden på seks måneder. Eventuell annen lønn i etterlønnperioden vil redusere etterlønnen.



For ledende ansatte som ikke er øverste leder i virksomheten, kan det inngås avtale om et rimelig sluttvederlag som får virkning dersom den ansatte ikke bestrider oppsigelsen. For slikt eventuelt sluttvederlag skal samlet lønn i oppsigelsestiden pluss sluttvederlag ikke overstige 12 måneders fastlønn.

### **Gjennomføring av lederlønnsprinsippene i foregående regnskapsår (2018)**

Lederlønnfastsettelsen for 2018 ble gjennomført i samsvar med ovennevnte retningslinjer.

Adm.direktørs faste grunnlønn ble i 2018 justert med 5% til 2.058.000 kroner

Adm.direktør har pensjonsalder 67 år med en kollektiv ytelsespensjonsordning (Lukket 70% ordning)

Det er ingen tidligere ledende ansatte som opptjener tjenestepensjon etter at de sluttet i Ruter

Retningslinjer og prinsipper for lederlønn som er uttrykt i denne erklæringen legges til grunn også for fastsettelse av lederlønn i datterselskapene i konsernet. Datterselskapene har i 2018 fulgt ovennevnte prinsipper uten avvik.

**Note 4 - Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler****Varige driftsmidler**

Tall i 1 000 kr.	Bygninger og eiendommer	Salgs-maskiner og telleutstyr	Driftsløsøre, inventar og kontormaskiner	Hydrogenbusser	Anlegg under utførelse	Sum
<b>Ruter AS</b>						
Anskaffelseskost per 01.01.2018	1 279	7 188	415 816	13 086	1 065	438 434
Årets tilganger			24 439		23 374	47 813
Årets avganger					24 439	24 439
<b>Anskaffelseskost 31.12.2018</b>	<b>1 279</b>	<b>7 188</b>	<b>440 255</b>	<b>13 086</b>	<b>0</b>	<b>461 808</b>
Akkumulerte avskrivninger	1 058	5 822	285 156	13 086		305 122
Akkumulerte nedskrivninger		1 315	67 872			69 189
<b>Balanseført verdi 31.12.2018</b>	<b>221</b>	<b>51</b>	<b>87 227</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>87 497</b>
<b>Årets avskrivninger</b>	<b>128</b>	<b>31</b>	<b>23 013</b>			<b>23 172</b>
<b>Årets nedskrivninger</b>			<b>87</b>			<b>87</b>
<b>Ruter konsern</b>						
Anskaffelseskost per 01.01.2018	156 715	7 188	433 406	13 086	2 460	612 855
Årets tilganger			26 335		28 684	55 019
Årets avganger					25 834	25 834
<b>Anskaffelseskost 31.12.2018</b>	<b>156 715</b>	<b>7 188</b>	<b>459 741</b>	<b>13 086</b>	<b>5 310</b>	<b>642 040</b>
Akkumulerte avskrivninger	20 839	5 822	302 920	13 086		342 667



Tall i 1 000 kr.	Bygninger og eiendommer	Salgs-maskiner og telleutstyr	Driftsløsøre, inventar og kontormaskiner	Hydrogenbusser	Anlegg under utførelse	Sum
Akkumulerte nedskrivninger		1 315	67 872			69 187
<b>Balanseført verdi 31.12.2018</b>	<b>135 876</b>	<b>51</b>	<b>88 949</b>	<b>0</b>	<b>5 310</b>	<b>230 186</b>
<b>Årets avskrivninger</b>	<b>2 897</b>	<b>31</b>	<b>23 818</b>			<b>26 746</b>
<b>Årets nedskrivninger</b>			<b>87</b>			<b>87</b>

Både Ruter Aset og Ruter konsern benytter lineære avskrivninger for alle varige driftsmidler. Den økonomiske levetiden for driftsmidlene er beregnet til:

- Bygninger og eiendommer: 10-40 år
- Salgsmaskiner og telleutstyr: 3-10 år
- Driftsløsøre, inventar og kontormask: 3-10 år
- Hydrogenbusser: 5 år

## Immaterielle eiendeler

Tall i 1 000 kroner.	Elektronisk billettsystem	Sanntids-informasjons-system	Immaterielle eiendeler	Anlegg under utførelse	Sum
<b>Ruter AS</b>					
Anskaffelseskost per 01.01.2018	60 100	107 906	250 418	34 263	452 687
Årets tilganger			72 340	67 369	139 709
Årets avganger				72 340	72 340
<b>Anskaffelseskost 31.12.2018</b>	<b>60 100</b>	<b>107 906</b>	<b>322 758</b>	<b>29 292</b>	<b>520 056</b>
Akkumulerte avskrivninger	30 162	63 321	199 117		292 600
Akkumulerte nedskrivninger	29 938	2 857	61 393		94 188
<b>Balanseført verdi 31.12.2018</b>	<b>0</b>	<b>41 728</b>	<b>62 248</b>	<b>29 292</b>	<b>133 268</b>



Tall i 1 000 kroner.	Elektronisk billettssystem	Sanntids-informasjons-system	Immaterielle eiendeler	Anlegg under utførelse	Sum
Årets avskrivninger		8 764	57 100		65 864
Årets nedskrivninger		2 857	24 878		27 735
<b>Ruter Konsern</b>					
Anskaffelseskost per 01.01.2018	60 100	107 906	259 547	34 263	461 816
Årets tilganger			75 217	67 369	142 586
Årets avganger				72 340	72 340
<b>Anskaffelseskost 31.12.2018</b>	<b>60 100</b>	<b>107 906</b>	<b>334 764</b>	<b>29 292</b>	<b>532 062</b>
Akkumulerte avskrivninger	30 162	63 321	208 731		302 214
Akkumulerte nedskrivninger	29 938	2 857	61 393		94 188
<b>Balanseført verdi 31.12.2018</b>	<b>0</b>	<b>41 728</b>	<b>64 640</b>	<b>29 292</b>	<b>135 660</b>
Årets avskrivninger		8 764	57 972		66 736
Årets nedskrivninger		2 857	24 878		27 735

Både Ruter Aset og Ruter konsern benytter lineære avskrivninger for alle varige driftsmidler. Den økonomiske levetiden for driftsmidlene er beregnet til:

- Elektronisk billettssystem: 10 år
- Sanntidsinformasjonssystem: 3-10 år
- Immaterielle eiendeler: 3-10 år

## Nedskrivning av varige driftsmidler og immaterielle eiendeler

Tall i 1 000 kr.	Ruter Konsern			Ruter As		
	2018	2017	2016	2018	2017	2016
Proprietere billett og informasjonssystemer	2 799	12 156	4 166	2 799	12 156	4 166
Første generasjon digitale tjenester	17 847	5 972	11 948	17 847	5 972	11 948
Administrative IT systemer	7 089	5 663	10 769	7 089	5 663	10 769





Tall i 1 000 kr.	Ruter Konsern			Ruter As		
	2018	2017	2016	2018	2017	2016
Diverse utstyr	87	1 301	4 839	87	1 301	4 839
<b>Sum</b>	<b>27 822</b>	<b>25 091</b>	<b>31 722</b>	<b>27 822</b>	<b>25 091</b>	<b>31 722</b>

I 2018 ble det gjennomført større nedskrivninger som følge av utvikling av ny digital plattform. Dette traff flere løsninger som RuterBillett, RuterReise og SAPI, samt digital infrastruktur på det kommende Romeriksanbudet. Nevnte løsninger er erstattet eller nyutviklet mot den nye digitale plattformen.

### Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler og immaterielle eiendeler

Tall i 1 000 kr.	Ruter Konsern			Ruter As		
	2018	2017	2016	2018	2017	2016
Utstyr billettsystem	0	-8 754	-6 977	0	-8 754	-6 977
Kontormaskiner	-14 660	-10 718	-3 198	-12 764	-9 953	-2 046
Inventar	-14 704	-6 739	-1 191	-14 704	-6 739	-1 191
Eiendom, bygninger	0	-736	0	0	0	0
<b>Sum driftsløsøre, inventar og kontormaskiner</b>	<b>-29 363</b>	<b>-26 947</b>	<b>-11 366</b>	<b>-27 467</b>	<b>-25 446</b>	<b>-10 214</b>
Utvikling IT, lisenser, programvarer og andre	-84 257	-70 263	-57 740	-81 380	-69 693	-57 740
<b>Sum andre immaterielle eiendeler</b>	<b>-84 257</b>	<b>-70 263</b>	<b>-57 740</b>	<b>-81 380</b>	<b>-69 693</b>	<b>-57 740</b>
Netto endring anlegg under utførelse	1 429	-6 996	-20 488	6 739	-5 601	-20 488
<b>Sum</b>	<b>-112 191</b>	<b>-104 206</b>	<b>-89 594</b>	<b>-102 108</b>	<b>-100 740</b>	<b>-88 442</b>

**Note 5 – Annen driftskostnad**

Tall i 1 000 kr.	Ruter Konsern			Ruter As		
	2018	2017	2016	2018	2017	2016
Rutetabeller, trafikkinformasjon og kart	3 866	4 066	4 689	3 866	4 096	4 808
Salgstiltak og reklame	53 312	44 651	41 698	52 805	44 231	41 110
Kostnader lokaler	41 499	27 280	25 026	39 208	25 681	22 489
Konsulenter utredninger	22 967	28 289	34 698	20 541	26 180	33 701
Konsulenter juridisk	4 292	2 564	4 069	4 029	2 344	3 823
Konsulenter prosjektrelaterte	130 656	80 101	39 327	130 650	79 991	39 258
Innkomet på tidligere nedskrevne fordringer	2 045	-1 850	-1 258	2 016	-1 901	-944
Drift og vedlikehold av egenutviklet programvare	28 195	12 918	0	28 195	12 918	0
Drift og vedlikehold av IKT-utstyr og lisenser	132 455	104 963	119 718	127 913	100 090	114 643
Drift og vedlikehold annet utstyr	4 456	2 379	1 822	4 318	1 858	1 772
Leie av utstyr	2 815	2 815	1 041	2 747	1 421	961
Kjøp av utstyr	8 247	3 161	3 835	8 126	2 940	3 557
Diverse innleid arbeidskraft	52 516	38 822	26 977	52 181	38 627	26 747
Andre driftskostnader	29 547	30 807	35 155	27 472	27 986	28 652
<b>Sum annen driftskostnad</b>	<b>516 868</b>	<b>380 967</b>	<b>336 797</b>	<b>504 065</b>	<b>366 462</b>	<b>320 575</b>

**Note 6 – Finansielle anleggsmidler**

<b>Investeringer i aksjer og andeler i datterselskap</b>						
<b>Tall i 1 000 kr.</b>	<b>Forretningskontor</b>	<b>Eierandeler</b>	<b>Pålydende per aksje</b>	<b>Antall aksjer eiet av Ruter</b>	<b>Resultat</b>	<b>Bokf.verdi</b>
<b>Datterselskap</b>						
Konsentra AS	Oslo	100,00 %	5 000	1 000	730	15 000
Trafikanten AS	Oslo	100,00 %	100	1 000	-5	100
Stor-Oslo Lokaltrafikk AS	Oslo	100,00 %	100	1 000	-5	120
AS Oslo Sporveier	Oslo	100,00 %	100	1 000	-5	120
Norsk Reiseinformasjon AS	Oslo	100,00 %	50 000	30	61	0
Oslo og Akershus Trafikkservice AS	Oslo	71,40 %	100	9 187	-357	5 967
Persveien Eiendom 1 AS	Oslo	100,00 %	64	1 000	2 082	118 817
Persveien 23 AS	Oslo	100,00 %	1	100 000	522	23 495
Persveien 34/36 ANS	Oslo	100,00 %			-32	
<b>Andre selskap</b>						
Visit Oslo	Oslo	0,50 %	10 000	1		10
Toppindustrisenteret AS	Oslo	6,62 %	4	20 000		86
<b>Sum aksjer og andeler i andre selskaper</b>						<b>163 716</b>

**Note 7 – Andre kortsiktige fordringer**

<b>Tall i 1 000 kr.</b>	<b>Ruter Konsern</b>			<b>Ruter As</b>		
	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Forskuddsbetalte kostnader / påløpte inntekter Oslo	273	6 991	663	273	6 991	643
Forskuddsbetalte kostnader / påløpt inntekter Akershus	73	4 954	5 481	73	4 954	5 481
Diverse periodiseringer	26 875	45 543	28 493	25 910	37 020	9 078
Tilgode offentlige avgifter	65 796	43 753	39 167	65 796	43 753	39 167
<b>Sum andre fordringer</b>	<b>93 018</b>	<b>101 241</b>	<b>73 805</b>	<b>92 052</b>	<b>92 718</b>	<b>54 369</b>

**Note 8 – Bankinnskudd, kontanter o.l.**

Tall i 1 000 kr.	Ruter Konsern			Ruter As		
	2018	2017	2016	2018	2017	2016
Driftskonto	2 052 192	2 633 930	2 058 216	1 966 940	2 536 988	1 985 098
Bundne skattetrekkmidler	17 914	17 126	17 326	17 221	16 425	16 437
Husleiedepositum	13 470	11 033	11 071	12 610	10 177	9 603
Myntbeholdning i automater	350	367	360	350	367	360
<b>Sum bankinnskudd og kontanter</b>	<b>2 083 926</b>	<b>2 662 455</b>	<b>2 087 023</b>	<b>1 997 121</b>	<b>2 563 955</b>	<b>2 011 498</b>

**Note 9 - Egenkapital**

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

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

<b>Tall i 1 000 kroner.</b>	<b>Aksjekapital</b>	<b>Overkurs</b>	<b>Annen innskutt EK</b>	<b>Annen EK</b>	<b>Minoritetsandel</b>	<b>Sum</b>
<b>Ruter AS</b>						
EK 01.01.2018	120	187 484	816	743 552		931 971
Estimatavvik knyttet til pensjoner				-26 220		-26 220
Resultat 2018				-31 915		-31 915
<b>Egenkapital 31.12.2018</b>	<b>120</b>	<b>187 484</b>	<b>816</b>	<b>685 417</b>		<b>873 836</b>
<b>Ruter konsern</b>						
EK 01.01.2018	120	187 484		792 771	1 860	982 235
Estimatavvik knyttet til pensjoner				-39 623		-39 623
Resultat 2018				-29 471	-104	-29 575
<b>Egenkapital 31.12.2018</b>	<b>120</b>	<b>187 484</b>		<b>723 675</b>	<b>1 757</b>	<b>913 036</b>



## Note 10 – Pensjonsforpliktelser

Tall i 1 000 kr.	Ruter Konsern			Ruter As		
	2018	2017	2016	2018	2017	2016
<b>Netto pensjonskostnad</b>						
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	31 056	27 376	31 006	29 156	25 520	28 298
Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	10 175	10 902	10 732	9 406	9 857	9 710
<b>Brutto pensjonskostnad</b>	<b>41 230</b>	<b>38 278</b>	<b>41 739</b>	<b>38 562</b>	<b>35 377</b>	<b>38 008</b>
Forventet avkastning	12 996	10 918	9 152	11 957	9 894	8 294
Administrasjonskostnader	2 528	1 605	1 439	1 803	1 414	1 285
Resultatført planavvik	0	-1709	387	0	0	0
<b>Netto pensjonskostnader før arbeidsgiveravgift</b>	<b>30 763</b>	<b>27 256</b>	<b>34 413</b>	<b>28 408</b>	<b>26 897</b>	<b>30 999</b>
Arbeidsgiveravgift	4 261	4 067	4 370	4 006	3 792	4 370
<b>Netto pensjonskostnader etter arbeidsgiveravgift</b>	<b>35 053</b>	<b>31 323</b>	<b>38 783</b>	<b>32 414</b>	<b>30 689</b>	<b>35 369</b>
Avkortning	0	-3 869	0	0	-3 869	0
Andre pensjonskostnader, innskudd	8 142	1 917	0	8 142	1 612	0
<b>Totalt netto pensjonskostnader</b>	<b>43 165</b>	<b>29 371</b>	<b>38 783</b>	<b>40 556</b>	<b>28 432</b>	<b>35 369</b>
Pensjonsforpliktelse 31.12 (inkl. beregnet effekt av fremtidig lønnsregulering)	572 842	449 200	395 239	517 904	411 693	356 419
Driftspensjon	3 354	0	0	3 354	0	0
<b>Beregnet pensjonsforpliktelse 31.12</b>	<b>576 196</b>	<b>449 200</b>	<b>395 239</b>	<b>521 258</b>	<b>411 693</b>	<b>356 419</b>
Pensjonsmidler (til markedsverdi) 31.12	406 503	317 522	300 569	371 489	288 427	271 642
Arbeidsgiveravgift	23 453	18 605	13 191	20 644	17 380	11 954
<b>Netto pensjonsforpliktelse</b>	<b>193 147</b>	<b>150 284</b>	<b>107 860</b>	<b>170 413</b>	<b>140 647</b>	<b>96 730</b>
<b>Økonomiske forutsetninger</b>						
Diskonteringsrente	2,60 %	2,30 %	2,60 %	2,60 %	2,30 %	2,60 %
Forventet avkastning på pensjonsmidler	4,30 %	4,00 %	3,00 %	4,30 %	4,00 %	3,00 %



	Ruter Konsern			Ruter As		
Tall i 1 000 kr.	2018	2017	2016	2018	2017	2016
Forventet lønnsvekst	2,75 %	2,50 %	2,25 %	2,75 %	2,50 %	2,25 %
Forventet G-regulering	2,50 %	2,25 %	2,00 %	2,50 %	2,25 %	2,00 %
Forventet regulering av pensjoner under utbetaling	1,73 %	1,48 %	1,24 %	1,73 %	1,48 %	1,24 %
Dødelighetstabell	K2013BE	K2013BE	K2013BE	K2013BE	K2013BE	K2013BE
<b>Andel som tar ut AFP (Uttak fra 62 år)</b>						
Normalt uttak ved 70 års aldersgrense er 40 %						
<b>Kollektivporteføljen til OPF (2018) og KLP (2016-2017) har følgende aktivasammensetning</b>						
Aksjer				30,40 %	22,10 %	20,10 %
Eiendom				19,10 %	12,10 %	12,40 %
Utlån				3,70 %	11,40 %	11,60 %
Likviditet / pengemarked				6,20 %	8,10 %	8,90 %
Omløpsobligasjoner				17,60 %	19,20 %	20,10 %
Anleggs- / HTF-obligasjoner				23,00 %	27,10 %	26,90 %
Verdijustert avkastning for 2018 er 2,03%						

Ruter har fra og med 01.04.2017 to pensjonsordninger, en ytelsesbasert og en innskuddsbasert. Ansatte som valgte å beholde den ytelsesbaserte ordningen er dekket av pensjonsordningen i Oslo Pensjonsforsikring (OPF). Ordningen gir rett til definerte fremtidige ytelser iht Ruters tariffavtale.

Ansatte som valgte å gå over til ordningen med innskuddspensjon er dekket av pensjonsavtale med investeringsvalg i Gjensidige Tjenestepensjon. Det er avtalt innskudd for pensjonsgrunnlag i to trinn avhengig av inntekt (7%/15%). Den ytelsesbaserte pensjonsordningen ble lukket for fremtidige ansatte fra 01.04.2017. Nyansatte vil automatisk bli knyttet til ordningen for innskuddspensjon. Ytelsesbasert pensjonsordning kostnadsføres iht beregning fra Oslo Pensjonsforsikring, estimatavviket føres mot egenkapital. Innskuddsbasert pensjon kostnadsføres i sin helhet etter som





den påløper. De aktuarmessige forutsetningene er basert på vanlig benyttede forutsetninger innen forsikring når det gjelder demografiske faktorer. Ruter fører estimatavvik direkte mot egenkapitalen, og for 2018 utgjør dette MNOK 26,2 for Ruter As og MNOK 39,6 for Ruter konsern. Per 31.12 2018 var det for Ruter Aset 188 ansatte med i den ytelsesbaserte ordningen og 91 ansatte i den innskuddsbaserte ordningen.

**Note 11 – Annen kortsiktig gjeld**

Ruter mottar tilskudd til øremerkede oppgaver fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Tilskuddene føres som kortsiktig gjeld i balansen, og inntekstføres når tilhørende kostnad pådras. Noen av tilskuddene bevilget til bestemte formål, har forhåndsdefinerte mottakere. Slike tilskudd føres kun over balansen.

Finansieringskildene fremgår av oversikten under.

Når det gjelder investeringer i kollektivtrafikken vises det til eget kapittel om investeringer i kollektivtrafikken i årsrapporten.

	<b>Ubenyttet pr</b>	<b>Ubenyttet pr</b>	<b>Ubenyttet pr</b>
<b>Tall i 1 000 kroner</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Oslopakke 3-midler	113 402	118 240	17 362
Finansieringsmidler Hynor	8 036	4 810	22 504
Belønningsmidler	214 447	282 466	305 239
Finansieringsmidler fra Oslo kommune	16 125	13 472	11 950
KID-midler (Kollektivtrafikk i distriktene)	3 000	0	-1 965
<b>Ubenyttet tilskudd til øremerkede oppgaver per 31.12</b>	<b>355 010</b>	<b>418 988</b>	<b>355 090</b>
1. års avdrag lån	5 778	27 041	27 042
Skyldig opptjente feriepenger	19 639	18 709	18 079
Forhåndsbetalte billetter	153 919	157 229	158 756
Påløpte produksjonskostnader Oslo	48 247	73 835	58 960
Påløpte produksjonskostnader Akershus	26 609	325 355	325 505
Avsetning NSB	299 781	89 724	328 904
Avsetning rente tilskudd	0	8 309	31 655
Diverse kortsiktig gjeld	23 864	97 070	12 900
<b>Sum diverse kortsiktig gjeld</b>	<b>577 838</b>	<b>797 272</b>	<b>961 800</b>
<b>Sum annen kortsiktig gjeld</b>	<b>932 848</b>	<b>1 216 260</b>	<b>1 316 890</b>

**Note 12 – Konsernmellomværende**

Tall i 1 000 kroner	2018	2017	2016	2018	2017	2016
	<b>Salg av tjenester</b>			<b>Kundefordringer</b>		
Konsentra AS	123	0	0	0	0	6
Norsk Reiseinformasjon AS	0	0	0	0	0	0
Oslo og Akershus Trafikkservice AS	5 335	63	81	955	0	0
Persveien 1 Eiendom AS	2 021	1 969	2 034	0	0	0
Persveien 23 AS	631	594	635	0	0	0
<b>Totalt</b>	<b>8 110</b>	<b>2 626</b>	<b>2 750</b>	<b>955</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	<b>Kjøp av tjenester</b>			<b>Gjeld</b>		
Konsentra AS	34 797	34 192	34 057	11 802	10 683	18 771
Norsk Reiseinformasjon AS	0	31	119	0	0	0
Oslo og Akershus Trafikkservice AS	53	1 625	1 300	0	0	0
Persveien 1 Eiendom AS	0	0	0	0	0	0
Persveien 23 AS	0	0	0	0	0	0
<b>Totalt</b>	<b>34 850</b>	<b>35 848</b>	<b>35 476</b>	<b>11 802</b>	<b>10 683</b>	<b>18 771</b>

Transaksjoner mellom nærstående parter er gjort i henhold til Ruters prinsipper om armlengdes avstand.

Majoriteten av transaksjonene mellom de nærstående partene relateres til administrasjonstjenester.

**Note 13 – Skattekostnad på ordinært resultat**

	<b>Ruter Konsern</b>		
<b>Tall i 1 000 kroner</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
<b>Årets skattekostnad fordeler seg på</b>			
Betalbar skatt	476	631	452
Endring i utsatt skatt	47	196	439
For mye avsatt skatt og bokført utsatt skattefordel	0	-6	0
<b>Sum skattekostnad</b>	<b>523</b>	<b>822</b>	<b>891</b>
<b>Beregning av årets skattegrunnlag</b>			
Resultat fra skattepliktig virksomhet	3 575	9 153	10 334
Permanente forskjeller	-779	-4 264	-7 893
Endring i midlertidige forskjeller	-1 175	-2 976	-902
Bruk av underskudd til fremføring	-153	-888	-689
<b>Grunnlag betalbar skatt</b>	<b>1 468</b>	<b>1 025</b>	<b>850</b>
<b>Midlertidige forskjeller</b>			
Underskudd til fremføring	60	0	0
Fordringer	-108	0	-37
Anleggsmidler	5 499	3 577	2 332
Andre forpliktelser	-120	-87	-54
Pensjoner	0	-105	-1 833
Gevinst og tapskonto	-673	0	0
<b>Sum midlertidige forskjeller</b>	<b>4 658</b>	<b>3 384</b>	<b>408</b>
Forskjeller som ikke inngår i utsatt skatt / skattefordel	8 571	0	0
<b>Utsatt skatt i balansen</b>	<b>2 921</b>	<b>2 794</b>	<b>2 600</b>
<b>Betalbar skatt i balansen</b>			
Årets betalbare skatt	476		
Effekt av avgitt konsernbidrag	-78		



<b>Ruter Konsern</b>			
<b>Tall i 1 000 kroner</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
<b>Betalbar skatt i balansen 31.12.2018</b>	<b>398</b>		

Konsernets skattekostnad utgjør ikke 23% av resultat før skatt som en følge av at resultatet i morselskapet Ruter As er skattefritt.

**Note 14 – Gjeld til kredittinstitusjoner**

Tall i 1 000 kr.	Ruter Konsern			Ruter As		
	2018	2017	2016	2018	2017	2016
<b>Langsiktig gjeld</b>						
Langsiktig gjeld	124 980	262 366	289 408	124 980	262 366	289 408
Herav 1. års avdrag	-5 778	-27 041	-27 041	-5 778	-27 041	-27 041
<b>Sum</b>	<b>119 202</b>	<b>235 325</b>	<b>262 367</b>	<b>119 202</b>	<b>235 325</b>	<b>262 367</b>
<b>Langsiktig gjeld med forfall senere enn 5 år</b>						
<b>Gjeld til kredittinstitusjoner</b>	<b>0</b>	<b>34 687</b>	<b>52 300</b>	<b>0</b>	<b>34 867</b>	<b>52 300</b>

Lån fra DnB i forbindelse med kjøp av eiendommene i Persveien er sikret med pant i aksjer og eiendommene. Lånet er på TNOK 144 400. I Ruters regnskap er bokført verdi av aksjer i Persveien Eiendom 1 AS TNOK 118 817 og i Persveien 23 AS TNOK 23 495. Verdien av eiendommene i Persveien Eiendom 1 AS og Persveien 23 AS fremgår av note 4, varige driftsmidler Ruter konsern. Lån fra Nordea og Kommunalbanken er nedbetalt i 2018.

## **Note 15 – Nærstående parter**

### **Oslo kommune**

Oslo kommune eier 60 % av aksjene i Ruter As. Ruter As har i 2018 gjennomført salg av transporttjenester til Oslo kommune for TNOK 1 928 518. Dette utgjør driftstilskudd og tilskudd til øremerkede oppgaver som tas over driften. Driftstilskuddet gjøres opp med 1/12 hver måned, og inntektsføres når det faktureres, med unntak av den andelen av driftstilskuddet som er øremerket særskilte oppgaver. Tilskudd til øremerkede oppgaver inntektsføres etterhvert som kostnadene pådras.

### **Akershus fylkeskommune**

Akershus fylkeskommune eier 40% av aksjene i Ruter As. Ruter As har i 2018 gjennomført salg av transporttjenester til Akershus fylkeskommune for TNOK 855 173. Dette utgjør driftstilskudd og tilskudd til øremerkede oppgaver som tas over driften.

Driftstilskuddet gjøres opp med 1/12 hver måned, og inntektsføres når det faktureres, med unntak av den andelen av driftstilskuddet som er øremerket særskilte oppgaver. Tilskuddet til øremerkede oppgaver inntektsføres etter hvert som kostnadene pådras.

### **Sporveien AS**

Sporveien AS er 100% eiet av Oslo kommune og står for den utførende delen av kollektivtilbudet for trikk, t-bane og buss. Ruter As har en rammeavtale om banetrafikk med Sporveien AS, og kjørekontrakter med Unibuss AS. I tillegg inngås kontrakter knyttet til mottatte tilskudd til øremerkede oppgaver. Kostnad iht kjørekontrakt utgjør for Ruter TNOK 3 158 973. Leie av bussenlegg og reisegarantiinntekter for Ruter utgjør TNOK 36 763.

### **Konsentra AS**

Konsentra AS er et 100% eiet datterselskap av Ruter As. Konsentra AS selger, administrerer og planlegger persontransport for mennesker som ikke kan benytte det ordinære kollektivtilbudet. For Ruter utgjør kostnaden TNOK 34 797 for bonus, administrasjons- og produksjonsgodtgjørelse.

### **Samarbeidende tjenesteytere på rutedrift**

Datterselskapene Persveien Eiendom 1 AS, Persveien 23 AS og Persveien 34 / 36 ANS er kjøpt opp av Ruter As i 2015 for fremtidig utvikling av bussenlegg.

**Note 16 - Operasjonelle leieavtaler**

Tall i 1 000 kroner.	Ruter AS		Ruter Konsern	
	2018	2019-2032	2018	2019-2032
Kontormaskiner	9 695	9 035	9 695	9 035
Fast eiendom <sup>(1)</sup>	112 278	652 478	114 309	655 955
Bil	20		20	
<b>Sum</b>	<b>121 993</b>	<b>661 513</b>	<b>124 024</b>	<b>664 990</b>

<sup>(1)</sup> På de aller fleste av disse anleggene er det avtale om fremleie

**Fremtidig minimumsleie knyttet til ikke kanselerbare leieavtaler forfaller som følger:**

Tall i 1 000 kroner.	Ruter AS	Ruter Konsern
0-1 år	119 219	121 250
2-5 år	389 561	391 007
> 5 år	152 733	152 733
<b>Sum</b>	<b>661 513</b>	<b>664 990</b>





## **Note 17 – Styring av finansiell risiko**

### **Finansiell risiko**

Rutiner for risikostyring følges opp av administrasjonen. De viktigste finansielle risikoer Ruter konsern 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. Inntektsfordelings- og prisavtalen med NSB, basert på telling av reisemønster blant kundene, kan få store resultatmessige konsekvenser.

### **Kredittrisiko**

Ruter handler kun med godkjente kredittverdige motparter. Alle kommersielle private motparter, som får kreditt hos Ruter konsern, skal kredittvurderes og godkjennes. Dette gjelder spesielt forhandlere ved salg av billetter for Ruter. I enkelte tilfeller må det stilles garanti. Reitan-gruppen er den største forhandleren. 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 Oslo Pensjonsforsikring, Gjensidige og Fellesordningen for avtalefestet pensjon ( AFP) og for likvider DNB. Risikoen knyttet til disse anses som lav. Ruter konsern anser sin maksimale risikoeksponering å være balanseført verdi av kundefordringer samt kortsiktige og langsiktige fordringer.

**Note 18 – Endring i kundefordringer**

Tall i 1 000 kr.	Ruter Konsern			Ruter As		
	2018	2017	2016	2018	2017	2016
Billettsalg	12 539	4 472	2 486	12 539	4 472	2 486
Skoleskyss	-5 249	-15 491	38 509	-5 249	-15 491	38 509
Snikgebyr	-3 182	-9 737	-9 205	-3 182	-9 737	-9 205
Andre kundeforhold	2 563	-11 586	14 499	9 267	-1 728	-3 248
<b>Sum</b>	<b>6 671</b>	<b>-32 342</b>	<b>46 289</b>	<b>13 375</b>	<b>-22 484</b>	<b>28 541</b>

**Note 19 – Endring i leverandørgjeld**

<b>Tall i 1 000 kr.</b>	<b>Ruter Konsern</b>			<b>Ruter As</b>		
	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Kontraktskjørende selskap	-167 614	-33 260	301 429	-167 614	-33 260	301 429
Andre samarbeidende selskap og kommuner	-21 912	276 536	-167 334	-19 612	266 508	-153 608
<b>Sum</b>	<b>-189 526</b>	<b>243 276</b>	<b>134 095</b>	<b>-187 226</b>	<b>233 248</b>	<b>147 820</b>

## **Note 20 – Usikkerhet i estimert oppgjør mot NSB**

Kostnader til NSB består av to hovedelementer, inntektsfordeling og prisdifferanse.

### **Inntektsfordeling**

Alle Ruterbilletter, solgt hos både Ruter og NSB, blir en del av Ruters totale inntekter. Disse skal fordeles mellom Ruter og NSB, basert på om kunden reiser med tog eller Ruter sine transportmidler. For å kunne fordele inntektene mellom selskapene intervjues ca 25 000 passasjerer pr år. Intervjuene sammenstilles med billettinntekter og passasjertall fra selskapene. Ut fra denne sammenstillingen beregnes inntektsfordelingen. Reisemønster i beregningen er en usikkerhetsfaktor, men det forventes ikke store endringer i denne med bakgrunn i utvalget for 2017.

### **Prisdifferanse**

NSB får kompensasjon av Ruter når billettprisnivået til NSB er høyere enn billettprisnivået til Ruter. Motsatt vil Ruter få kompensasjon hvis Ruters billettprisnivå er høyere enn billettprisnivået til NSB.

### **Beregnet oppgjør 2018**

I 2018 er det antatt et oppgjør på MNOK 930 til inntektsfordeling og MNOK 58 i prisdifferanse. Tallene er ikke direkte sammenlignbare med regnskap 2018 (note 2) da også oppgjøret for 2017 inngår her.

Inntektene til fordeling øker fra MNOK 3 924 i 2017 til MNOK 4 219 i 2018 grunnet en samlet volumvekst for NSB og Ruter på 4,4%, og en prisvekst på Ruters billettslag lik 5,2%. NSB har en sterkere vekst (6,5%) enn Ruter (3,8%), og en større andel av de totale billettinntektene tilfaller derfor NSB.



## **Note 21 – Garantier**

Ruter As har for perioden 2017-2026 garantert for 20 % av innkjøpspris for seks batterielektriske busser og ladeutstyr. Garantien er stilt overfor selskapene Unibuss, Nobina og Norgesbuss for den delen de selv har betalt og er på MNOK 7,6.



## **Note 22 – Usikre forpliktelser**

To potensielle krav fra to leverandører er vurdert i forbindelse med avslutning av regnskapet for 2018. Kravene er samlet i størrelsesorden 12-15 mill. kroner.

Sannsynligheten for at leverandørene vinner frem med kravene er vurdert til lav og det er derfor ikke regnskapsført avsetninger knyttet til disse kravene.



# Revisors beretning



Statsautoriserte revisorer  
Ernst & Young AS

Dronning Eufemias gate 6, NO-0191 Oslo  
Postboks 1156 Sentrum, NO-0107 Oslo

Foretaksregisteret: NO 976 389 387 MVA  
Tlf: +47 24 00 24 00

Fax:

www.ey.no

Medlemmer av Den norske revisorforening

## UAVHENGIG REVISORS BERETNING

Til generalforsamlingen i Ruter AS

### Uttalelse om revisjonen av årsregnskapet

#### Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet for Ruter AS som består av selskapsregnskap og konsernregnskap. Selskapsregnskapet og konsernregnskapet består av balanse per 31. desember 2018, resultatregnskap og kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen, og en beskrivelse av vesentlige anvendte regnskapsprinsipper og andre noteopplysninger.

Etter vår mening er årsregnskapet avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettviseende bilde av selskapets og konsernets finansielle stilling per 31. desember 2018, og av deres resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

#### Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder de internasjonale revisjonsstandardene (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet i avsnittet *Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet*. Vi er uavhengige av selskapet og konsernet i samsvar med de relevante etiske kravene i Norge knyttet til revisjon slik det kreves i lov og forskrift. Vi har også overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Etter vår oppfatning er innhentet revisjonsbevis tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

#### Øvrig informasjon

Øvrig informasjon omfatter informasjon i selskapets årsrapport bortsett fra årsregnskapet og den tilhørende revisjonsberetningen. Styret og administrerende direktør (ledelsen) er ansvarlig for den øvrige informasjonen. Vår uttalelse om revisjonen av årsregnskapet dekker ikke den øvrige informasjonen, og vi attesterer ikke den øvrige informasjonen.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese den øvrige informasjonen med det formål å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom den øvrige informasjonen og årsregnskapet eller kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen, eller hvorvidt den tilsynelatende inneholder vesentlig feilinformasjon. Dersom vi konkluderer med at den øvrige informasjonen inneholder vesentlig feilinformasjon, er vi pålagt å rapportere det. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

#### Ledelsens ansvar for årsregnskapet

Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet i samsvar med lov og forskrifter, herunder for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge. Ledelsen er også ansvarlig for slik intern kontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller feil.

Ved utarbeidelsen av årsregnskapet må ledelsen ta standpunkt til selskapets evne til fortsatt drift og opplyse om forhold av betydning for fortsatt drift. Forutsetningen om fortsatt drift skal legges til grunn for årsregnskapet med mindre ledelsen enten har til hensikt å avvikle selskapet eller legge ned virksomheten, eller ikke har noe annet realistisk alternativ.



### Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Vårt mål er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller feil, og å avgi en revisjonsberetning som inneholder vår konklusjon. Betyggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon. Feilinformasjon kan skyldes misligheter eller feil og er å anse som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke de økonomiske beslutningene som brukerne foretar på grunnlag av årsregnskapet.

Som del av en revisjon i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder ISA-ene, utøver vi profesjonelt skjønn og utviser profesjonell skepsis gjennom hele revisjonen. I tillegg:

- ▶ identifiserer og anslår vi risikoen for vesentlig feilinformasjon i årsregnskapet, enten det skyldes misligheter eller feil. Vi utformer og gjennomfører revisjonshandlinger for å håndtere slike risikoer, og innhenter revisjonsbevis som er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon som følge av misligheter ikke blir avdekket, er høyere enn for feilinformasjon som skyldes feil, siden misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av intern kontroll;
- ▶ opparbeider vi oss en forståelse av den interne kontrollen som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets interne kontroll;
- ▶ vurderer vi om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimaterne og tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen er rimelige;
- ▶ konkluderer vi på om ledelsens bruk av fortsatt drift-forutsetningen er hensiktsmessig, og, basert på innhentede revisjonsbevis, hvorvidt det foreligger vesentlig usikkerhet knyttet til hendelser eller forhold som kan skape betydelig tvil om selskapets evne til fortsatt drift. Dersom vi konkluderer med at det foreligger vesentlig usikkerhet, kreves det at vi i revisjonsberetningen henleder oppmerksomheten på tilleggsopplysningene i årsregnskapet. Hvis slike tilleggsopplysninger ikke er tilstrekkelige, må vi modifisere vår konklusjon. Våre konklusjoner er basert på revisjonsbevis innhentet frem til datoen for revisjonsberetningen. Etterfølgende hendelser eller forhold kan imidlertid medføre at selskapets evne til fortsatt drift ikke lenger er til stede;
- ▶ vurderer vi den samlede presentasjonen, strukturen og innholdet i årsregnskapet, inkludert tilleggsopplysningene, og hvorvidt årsregnskapet gir uttrykk for de underliggende transaksjonene og hendelsene på en måte som gir et rettviseende bilde;
- ▶ innhenter vi tilstrekkelig og hensiktsmessig revisjonsbevis vedrørende den finansielle informasjonen til enhetene eller forretningsområdene i konsernet for å kunne gi uttrykk for en mening om konsernregnskapet. Vi er ansvarlige for å fastsette strategien for, samt å følge opp og gjennomføre konsernrevisjonen, og vi har et udelt ansvar for konklusjonen på revisjonen av konsernregnskapet.

Vi kommuniserer med styret blant annet om det planlagte omfanget av revisjonen, tidspunktet for vårt revisjonsarbeid og eventuelle vesentlige funn i vår revisjon, herunder vesentlige svakheter i den interne kontrollen som vi avdekker gjennom vårt arbeid.

### Uttalelse om øvrige lovmessige krav

#### 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 nødvendige i henhold til internasjonal standard for attestasjonsoppdrag (ISAE) 3000 «Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon», mener vi at ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering



og dokumentasjon av selskapets regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god bokføringskikk i Norge.

Oslo, 18. mars 2019

ERNST & YOUNG AS

Tommy Romskaug  
statsautorisert revisor