

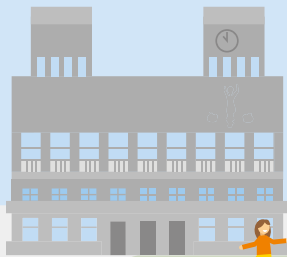


## Årsrapport 2019

Mer bærekraftig kollektivtrafikk  
for pengene



**OSLO KOMMUNE EIER SPORVEIEN**



**SPORVEIEN:**  
3 351 ansatte  
4 785 mill. kr i omsetning  
269 mill. reisende



**ATTRAKTIV ARBEIDSPASS MED MANGFOLD OG HØY KOMPETANSE**



**BEDRE LUFT OG MINDRE KLIMAUTSLIPP**



**RUTER BESTILLER KOLLEKTIV-TRAFIKK FRA SPORVEIEN**



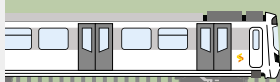
**FAKTA:**



**TRIKKEN:**  
6 linjer  
71 trikker  
2 baser



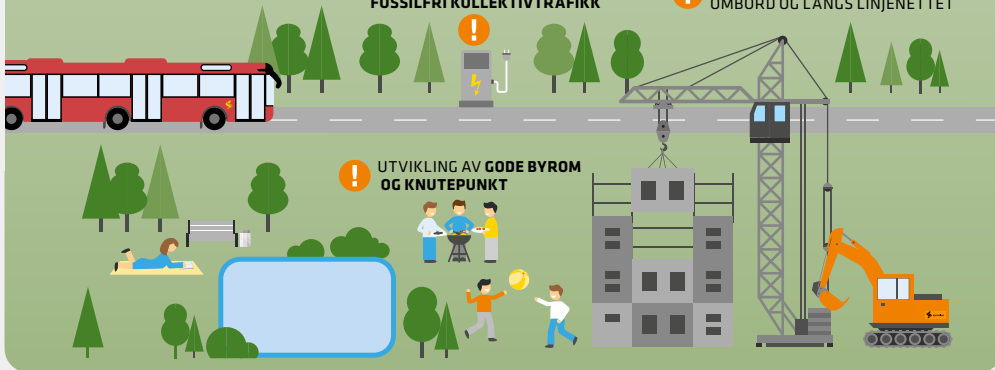
**T-BANEN:**  
5 linjer  
115 togsett  
2 baser



**UNIBUSS:**  
Rute- og turbuss  
Ekspress- og flyplassbuss



**INFRASTRUKTUR OG PROSJEKTER**  
Skinner og stasjoner, bygg og eiendom, og signal- og sikringsystemer.



**RESULTATER:**



**TRIKKEN:**  
53 mill. reiser  
4,7 mill. vogndkm.  
97 % kundetilfredshet



**T-BANEN:**  
119 mill. reiser  
9,1 mill. togkm.  
98 % kundetilfredshet



**UNIBUSS:**  
96,7 mill. reiser  
37,6 mill. busskm.  
94 % kundetilfredshet



**INFRASTRUKTUR OG PROSJEKTER**  
Oppgradering og modernisering. Bevaring av verdier.

## SPORVEIENS SAMFUNNSOPPDRAG

# MER KOLLEKTIVTRAFIKK FOR PENGENE

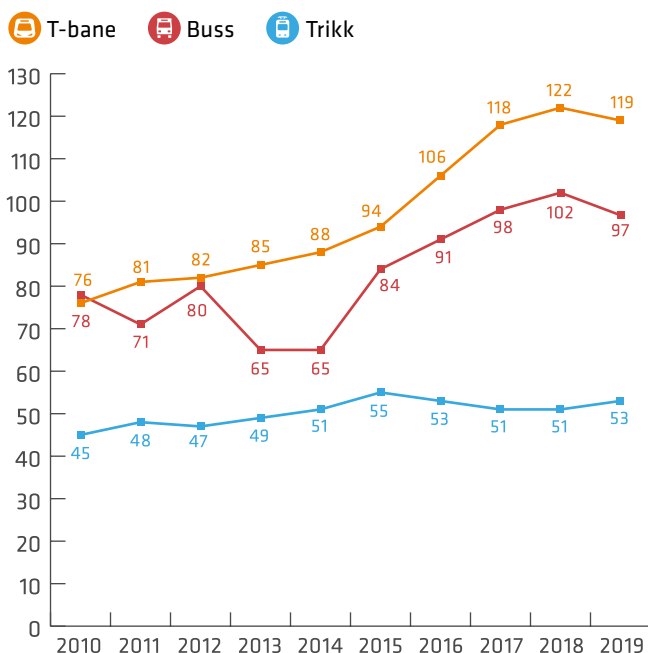
Sporveien er Norges største kollektivselskap målt i antall reiser. Konsernet forvalter og utvikler store verdier på vegne av fellesskapet. Vårt samfunnsoppdrag er å skape **mer kollektivtrafikk for pengene**. Det betyr å frakte flest mulig fornøyde passasjerer dit de vil – raskt, trygt og til minst mulig kostnad for samfunnet og miljøet. Det er et oppdrag vi tar på stort alvor.

Sporveien er et helintegrert konsern som styrer vogner, driftspersonell, verksteder, infrastruktur og trafikk i et helhetlig system for å utnytte ressursene best mulig. Vi drifter all T-bane og trikk i Oslo og Viken, og en stor andel av den anbudsbaserte busstrafikken i Oslo, Viken, Innlandet, Vestfold og Telemark.

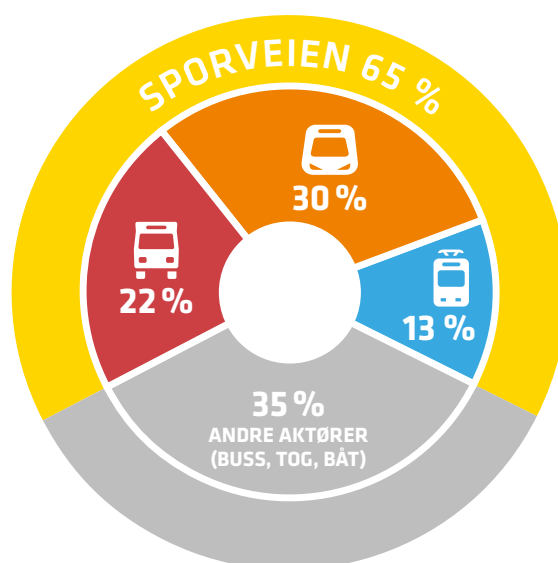
Hver eneste dag jobber våre over 3 300 ansatte for å levere i tråd med samfunnsoppdraget.

## ANTALL ENKELTREISER (MILL.)

KONSERNETS UTVIKLING SISTE 10 ÅR



## ANDEL REISER OSLO/VIKEN (TIDLIGERE AKERSHUS) 2019



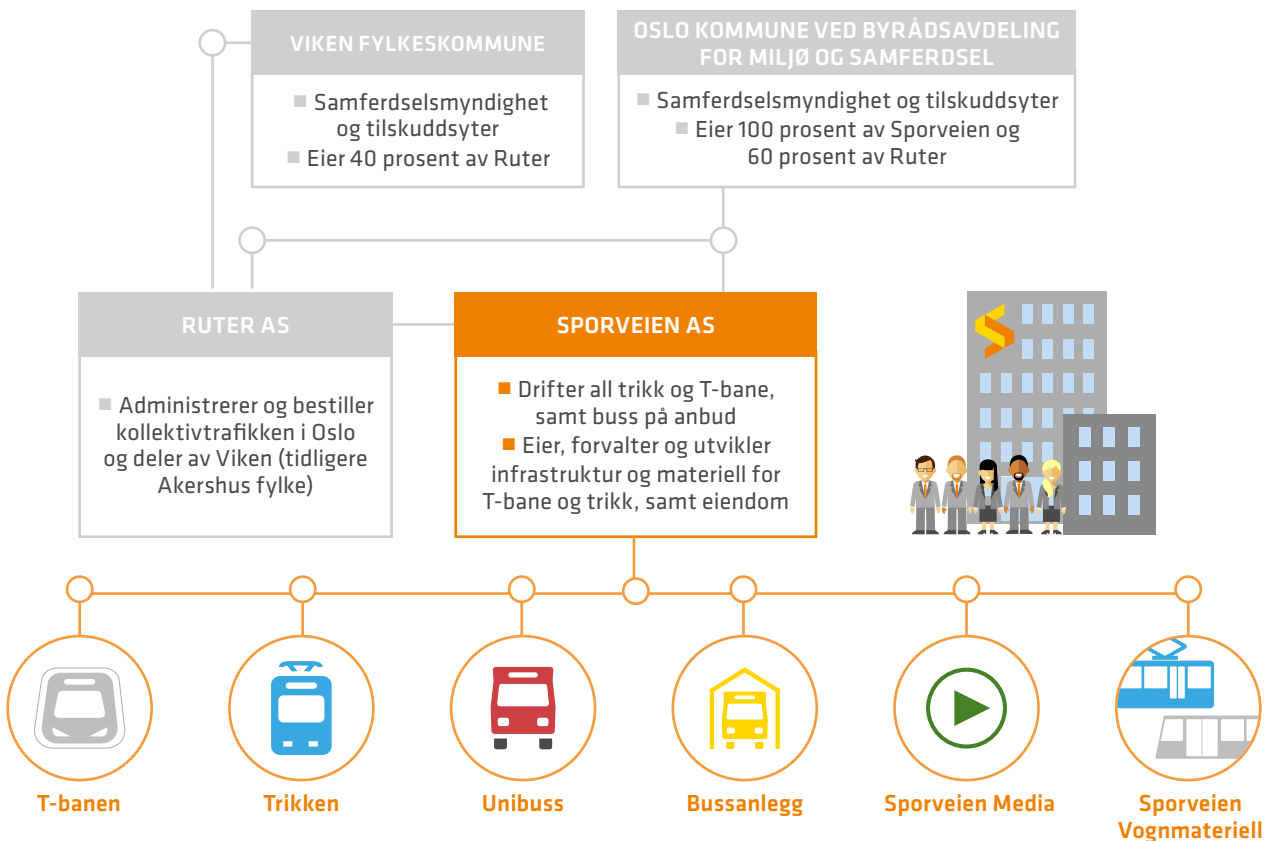
# DETTE ER SPORVEIEN

*Sporveien forvalter store verdier på vegne av fellesskapet. Hver eneste dag leverer vi den kollektivtrafikken byens befolkning er helt avhengig av.*

Sporveien står for 65 prosent av kollektivtrafikken i Oslo og Viken (tidligere Akershus). Vi leverer kollektivtrafikk på kjørekontrakter og buss på anbud. Konsernet eier, utvikler og forvalter i tillegg infrastrukturen til T-bane og trikk, det vil si skinner, stasjoner, tunneller, baser, bygninger og signalanlegg. Med dette helhetlige ansvaret for driften kan vi optimalisere og utnytte alle deler av kollektivsystemet til å frakte folk mest mulig effektivt, punktlig og klimavennlig rundt i byen.

Sporveien samarbeider tett med de andre virksomhetene, som sammen styrer og utvikler kollektivtrafikken i Oslo og Viken. Sporveien er hundre prosent eid av Oslo kommune, som også eier administrasjonsselskapet Ruter sammen med Viken fylkeskommune. Sporveiens inntekter fra T-bane og trikk er regulert gjennom kjørekontrakter med Ruter. I 2019 ble Oslo Vognselskap integrert i Sporveien og heter nå Sporveien Vognmateriell. ■

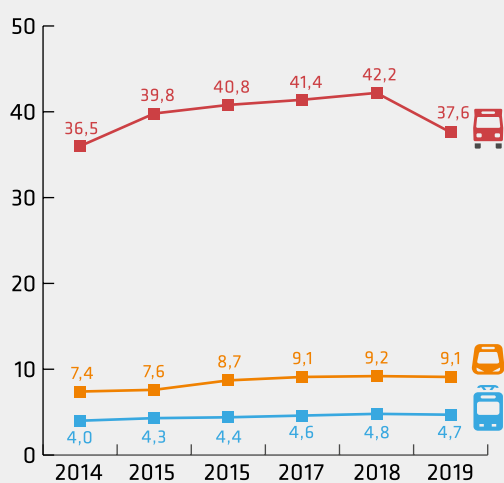
## AKTØRENE I KOLLEKTIVTRAFIKKFAMILIEN



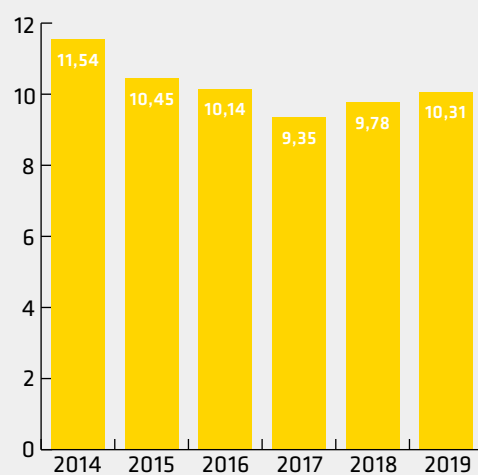
# NØKKELTALL



KJØRTE KM (MILL.)



KOSTNADER PER REISE PÅ SKINNER (NOK)



NØKKELTALL KONSERN	2019	2018	2017	2016	2015	2014
Driftsinntekter (MNOK)	<b>4 785</b>	4 952	4 755	4 560	4 375	4 212
Driftskostnader (MNOK)	<b>4 429</b>	4 831	4 528	4 362	4 205	3 913
Driftsresultat (MNOK)	<b>366</b>	121	227	198	170	298
Driftsmargin (%)	<b>7,6</b>	2,4	4,8	4,3	3,9	7,1
Resultat før skatt (MNOK)	<b>277</b>	78,8	168,9	179	136	206
Årsresultat (MNOK)	<b>216</b>	66,7	132,9	145	113	154
Antall ansatte	<b>3 351</b>	3 812	3 734	3 629	3 540	3 518
Enkeltreiser (mill.)	<b>269</b>	275	267	250	233	204
Kjørt km på skinner (mill.)	<b>13,8</b>	14,0	13,6	13,1	11,9	11,4
Kjørt km buss (mill.)	<b>37,6</b>	42,2	41,4	40,8	39,9	36,5
Kostnader per kjørt km på skinner (NOK)	<b>147,24</b>	120,64	115,77	127,96	131,01	139,54
Kostnader per reise på skinner (NOK)	<b>10,31</b>	9,78	9,35	10,14	10,45	11,54

Tabellen og grafene viser nøkkeltall for utvikling fra oppstart for strategiprogrammet Best, som startet i 2013.

# VIKTIGE HENDELSER I 2019

## KAPASITET



06.06

Unibuss setter den første elektriske leddbussen i trafikk i Oslo.

11.06

Startskudd for elbuss hos Unibuss Lillehammer.

12.07

Sporveien signerer kontrakt med AF Gruppen om å bygge om T-banens hovedverksted på Ryen.

16.07

Sporveien bestiller tre lastetraktorer til T-banen.

26.08

Oppgraderingen av T-banens hovedverksted på Ryen starter.

04.09

Bystyret bevilger 5,4 milliarder kroner til det nye signalsystemet for T-banen.

02.10

Sporveien signerer kontrakt med Trasé AS om å oppgradere trikkesporene mellom Vitaminveien og Åsengata nedenfor Storkrysset.

02.10

Oslo kommune gir Sporveien ansvaret for å bygge den nye T-banetunellen gjennom sentrum.

09.10

Arbeidene med å oppgradere trikketrammestruktur på Ekebergbanen starter.

01.10

Unibuss setter i drift 33 nyinnkjøpte busser i Oslo Sør.

23.10

Arbeidene med å legge nye trikkeskinner, gangfelt og fortau i nedre del av Grefsenveien starter opp.



31.10

Siste sveis av trikkeskinner på Grefsen-platået.

07.11

Unibuss bestiller 23 elektriske busser på 12 meter fra produsenten BYD. Bussene kommer i andre kvartal 2020.

25.11

Første bygg på trikkens base på Holtet står ferdig.

28.11

Sporveien kunngjør anskaffelsen av nytt signalsystem for T-banen i Oslo.

12.12

Anleggsarbeidet for trikken i Konowsgate er ferdig levert og i henhold til tidsplan og budsjett.

## KUNDER/BYEN

08.03

T-banen frakter tusenvis av reisende til Skifst i Holmenkollen.



14.03

Reisetallene for kollektivtrafikken viser økning på T-bane og buss og et stabilt høyt reiseantall på trikk.

09.04

Oppgraderingen av trikkeplanovergangene på forstadsbanene starter opp.

13.05

Trikkeholdeplassen på Jomfrubråten i retning sentrum åpner.

**03.08**

Mellom 3. og 18. august er T-banen mellom Brynseng og Tøyen stengt på grunn av planlagt vedlikeholdsarbeid.

**28.08**

Sporveien avduker den 18 meter lange fullskalamodelen til den nye SL18-trikken under et arrangement på Rådhusplassen.

**09.09**

NRK Østlandsendingen har livesending på trikken på valgkvelden.

**24.09**

CAF starter opp produksjonen av de to første SL18-trikkene.

**09.10**

Sporveien besøker Disen barneskole for å bevisstgjøre elevene om hvordan de skal oppføre seg i trafikken.

**18.10**

Sporveien deler ut flere hundre reflekse-vester med et tydelig 30-sonesymbol på ryggen til foreldre og foresatte, som skal brukes når de følger barna til skolen i Grefsenområdet.

**12.12**

Mattrikken: Sporveien og Fagfor-eningen OSA skaper et pusterom i julestria når de tilbyr mat, drikke, fred og ro til Oslos innbyggere.

## ORGANISASJON

**08.01**

Trikkens nyoppussede lokaler på Grefsen står klare til innflytting.

**29.01**

Anders Rygh blir ny administrerende direktør for T-banen.

**03.03**

Trikken i Oslo feirer 125 år.

**30.04**

Årsresultatet for 2018 viser at Sporveien driver 850 mill kroner mer effektivt i året enn i 2012. Et resultat av langsiktig strategisk arbeid med å forbedre virksomheten gjennom en integrert konsernmodell.

**16.06**

Sporveien arrangerer familiearrangementet Sporveien Games for de ansatte.

**05.07**

Oslo Vognselskap blir en del av Sporveien under navnet Sporveien Vognmateriell.

**03.10**

Unibuss Lillehammer vinner Mangfoldsprisen for bruk av innvandreres kompetanse i arbeidslivet.

**19.10**

Familiearrangementet Unibuss-dagen blir gjennomført på Tusenfryd.

**23.10**

Sporveien tar andreplassen for beste årsrapport i kategorien offentlig virksomhet, i Farmandprisen.

**14.11**

Lokhallen og maskinverkstedet på T-banens område på Etterstad gjenåpner etter oppgraderinger.

**20.11**

Sporveien mottar diplom fra Norsk Lyspris for belsningsanlegget på nyoppussede Helsfyr stasjon.

**18.11**

Sporveien inviterer til julekonsert for de ansatte i Oslo konserthus med Oslo-Filharmonien.

## MILJØ

**04.01**

Offisell åpning av miljøhovedstadsåret 2019. Sporveien er offisiell samarbeidspartner.

**19.03**

Sporveien mottar én million kroner i Enova-støtte til utredning av fremtidige energitiltak.

**10.05**

I samarbeid med Rusken monterer Sporveien «Sneipekasser» på utvalgte stasjoner, som en alternativ og miljøvennlig måte å bli kvitt sneipen eller snusposen på.

**03.07**

Sporveien inngår ny energiavtale som gir grønn strøm med opprinnelsesgaranti.

**09.08**

Byrådsleder Raymond Johansen legger frem Oslo kommunes klimastrategi i en pressekonferanse om bord på trikken.

**28.08**

Den nordiske konferansen om utslippsfrie busser åpner hos Unibuss på Alnabu.

**27.09**

Alle elbussene på linje 74 kjører med full kapasitet.

## SPORVEISSJEFEN

# KREVENDE MÅNEDER I MULIGHETENES TIÅR

Vi i Sporveien skal være løsningen på fremtidens behov for kollektive transportløsninger. I 2019 fraktet vi til sammen 269 millioner passasjerer med våre trikker, busser og T-banovogner. Det gjør Sporveien til Norges klart største kollektivselskap målt i antall reisende. Kjernen i vår virksomhet ligger i Oslo-regionen, men vi har også kritisk virksomhet innenfor buss flere andre steder i landet. Det forplikter å være størst. Store deler av samfunnet er avhengig av våre tjenester hver eneste dag. Enten det er folk som skal komme seg til og fra jobb og skole, eller hovedstaden som trenger en effektiv og miljøvennlig infrastruktur for å fungere - er avhengigheten til oss og kollektivtilbudet stor.

I månedsskiftet mars/april 2020, når jeg skriver dette innlegget til Sporveiens årsrapport, er store deler av verden fullstendig lammet av Korona-pandemien. Det er nasjonal krise i Norge. Skoler, restauranter og en rekke andre tilbud er stengt ned, og store deler av befolkningen sitter på hjemmekontor med beskjed fra myndighetene om å holde seg mest mulig inne. Media dekker utviklingen minutt for minutt, og en hel nasjon følger engstelig med på oppdateringene i nyhetene. Virkeligheten er rett og slett vanskelig å forstå og ta grep om.

Situasjonen vi nå opplever er den mest krevende Sporveien har stått overfor siden andre verdenskrig og kanskje i hele vår 145 år lange historie. Som samfunnskritisk virksomhet har vi et særskilt ansvar for å holde hjulene i gang - så godt vi evner og klarer, også i en situasjon ingen av oss har opplevd tidligere. Men vi er ikke alene om dette. På samme måte som helsepersonell, politi, ansatte i matproduksjon, dagligvare og en rekke andre yrkesgrupper, må også mange av oss i Sporveien stille på jobb. Vår oppgave er ikke minst å sikre at alle de andre som fortsatt må på jobb for å løse samfunnskritiske oppgaver, kommer seg trygt frem og tilbake dit de skal med kollektivtransport. For å minimere smitterisikoen er det viktig at det er god plass om bord og tilstrekkelig avstand mellom passasjerene.

Det er iverksatt en rekke tiltak både knyttet til reisetilbudet med trikker, T-baner og busser og for arbeidsforholdene våre

ansatte har ute i trafikken. Vi har blant annet stengt første dør på trikker og busser for å skjerme fører, vi desinfiserer om bord når trikker, T-baner og busser kjører inn for kvelden, vi vasker ned flater som er mulige smittebærere mens vognparken er i trafikk og vi omprioriterer ansatte til oppgaver direkte rettet mot å håndtere Korona-situasjonen.

Det er mye kraft og sjel i Sporveiens organisasjon. Vi besitter spisskompetanse på krevende drifts- og sikkerhetsutfordrende situasjoner som innebærer å håndtere store menneskemengder. Erfaringen er nå helt avgjørende for å opprettholde et godt kollektivtilbud. Sporveiskulturen, yrkesmoralen og dugnadsånden i denne virksomheten er bygget lag på lag helt siden 1875. Det ligger enormt med stolthet i arbeidet med å løse vår viktigste oppgave; å få folk frem dit de skal på en trygg og effektiv måte. Våre ansatte tar nå et samfunnsansvar langt utover det man kan forvente, og jeg er stolt over hvordan

Sporveiens medarbeidere evner å håndtere denne svært krevende situasjonen.

Selv om det i dag er vanskelig å ha perspektiver utover Korona-krisen, vil hverdagen heldigvis vende tilbake. I skrivende stund er det vanskelig å forutse når og hvordan vi vil komme oss gjennom dette, men også dette vil etter hvert bli et kapittel i historiebøkene. Når hverdagen kommer og vi alle vender tilbake til våre vanlige rutiner og atferdsmønstre, vil også behovet for kollektivtrafikk og et godt reisetilbud være tilbake - vel så sterkt som før krisen. Vi i Sporveien skal også da stå klare til å løse folks transportbehov. Og mens krisen pågår fortsetter vi vårt arbeid med å skape fremtidens kollektivtilbud for hovedstaden. En rekke utbyggingsprosjekter, både innenfor infrastruktur for trikk og T-bane er i allerede i gang og nye skal igangsettes. Samtidig vil den første i en serie på 87 nye trikker ankomme Oslo i løpet av 2020. Innen 2024 vil alle de nye trikkene ha erstattet dagens vognpark. Med de nye trikkene kan Sporveien frakte opp til hundre millioner passasjerer årlig, en dobling fra dagens i overkant av femti millioner passasjerer. I Unibuss forsetter vi overgangen til

«Sporveiskulturen, yrkesmoralen og dugnadsånden i denne virksomheten er bygget lag på lag helt siden 1875.»



Ved inngangen til 2020 driver vi nær en milliard kroner mer effektivt i året enn vi gjorde i 2012, og T-banen i Oslo er blant verdens aller mest effektive transportsystemer, skriver sporveissjef Cato Hellesjø.



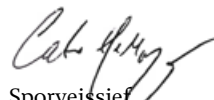
en elektrifisert bussflåte. Vi har allerede Nordens største busspark med elbusser, og etter hvert som nye bussanbud legges ut vil moderniseringen til utslippsfri, elektrifisert bussdrift fortsette. T-banetilbudet skal ytterligere forbedres takket være både utvidelser av dagens nett og fornyelser i infrastrukturen.

Oslo har svært ambisiøse mål om å videreutvikle kollektivtilbudet i hovedstadsregionen. Trafikkveksten skal fortsette fremover, både for å legge til rette for økt innbyggertall og for å redusere biltrafikken. Trikker, T-baner og busser er effektive virkemidler som legger til rette for den målsatte reduksjonen i klimautslippene med 95 prosent i 2030. Et effektivt kollektivtilbud og prioritet til de som går eller sykler, vil også gjøre det mer attraktivt å bruke byrommene og bevege seg rundt uten bil for Oslo innbyggere. «Klimatiltak skal ikke gjennomføres et annet sted, til en annen tid, og av noen andre, men av oss her og nå», skriver byrådet i sin byråds erklæring og legger til at «en grønnere by er bedre å bo i, med renere luft, bedre kollektivtilbud og tryggere skoleveier». I Sporveien skal vi legge til rette for disse målsettingene, både gjennom dagens leveranser og ved hjelp av nye bærekraftige løsninger som vil komme i årene fremover.

I 2009 var 44 prosent av alle motoriserte reiser i Oslo kollektivreiser. Ti år etter, i 2019, var andelen økt til 56 prosent, og ambisjonen er at veksten skal fortsette. For oss i Sporveien

betyr det at vi i løpet av de neste årene vil nærme oss 500 millioner årlig reisende med våre transportmidler. Trikker, busser og T-banetrokker skal fortsatt være fundamentet i våre leveranser, men i takt med samfunnsutviklingen og nye teknologiske muligheter, ser vi også på andre mobilitetsløsninger for å dekke innbyggernes behov for bærekraftig bevegelsesfrihet. Nødvendigheten av kostnadseffektive leveranser vil også bli enda sterkere. Her jobber vi i Sporveien dedikert med samfunnsoppdraget vårt «mer kollektivtrafikk for pengene», og dette arbeidet vil fortsette med uforminsket styrke. Ved inngangen til 2020 driver vi nær en milliard kroner mer effektivt i året enn vi gjorde i 2012, og T-banen i Oslo er blant verdens aller mest effektive transportsystemer.

Når vi nå går inn i et nytt tiår er det betryggende å kunne slå fast at Sporveien er godt posisjonert, og har et sterkt og godt utgangspunkt for å være løsningen også for fremtidens behov for kollektivtransport. ■

  
Sporveissjef  
Cato Hellesjø

# BÆREKRAFTIG LØSNING PÅ FREMTIDENS BEHOV

Målet til Sporveien er å være den beste nordiske løsningen på effektiv og miljøvennlig persontransport i 2020. Gjennom å være en del av løsningen på morgendagens utfordringer, skal selskapet tilby et voksende marked flere ganger med god kvalitet og høy sikkerhet, til en konkurransedyktig pris.



## SPORVEIEN T-BANEN AS

Sporveien T-banen AS leverer all T-banetraffikk i Oslo og Viken. Selskapet har en egen driftstillatelse fra Statens jernbanetilsyn og kjører på avtale med administrasjonsselskapet Ruter AS. **For mer om T-banen: se side 30.**



## SPORVEIEN TRIKKEN AS

Sporveien Trikken AS har ansvar for all trikkedrift i Oslo. Selskapet har en egen driftstillatelse fra Statens jernbanetilsyn og kjører på avtale med administrasjonsselskapet Ruter AS. **For mer om Trikken: se side 32.**



## UNIBUSS AS

Unibuss består av Unibuss AS (rutebuss) og datterselskapene Unibuss Tur AS, Unibuss Ekspres AS og Tønsberg Bussreiser AS. Unibuss driver virksomhet innen rutebusstrafikk, turbilkjøring, ekspressruter og flybuss. **For mer om Unibuss: se side 34.**



## SPORVEIEN VOGNMATERIELL AS

Sporveien Vognmateriell AS skal anskaffe, finansiere, leie ut og forvalte T-banevogner og trikker til bruk i Osloregionen. **For mer om Sporveien Vognmateriell: se side 36.**



## BUSSANLEGG AS

Bussanlegg AS eier og leier ut syv bussanlegg til kollektivtrafikken i Oslo og Viken, med en samlet kapasitet på 500 busser. **For mer om Bussanlegg: se side 44.**



## SPORVEIEN MEDIA AS

Sporveien Media AS forvalter all trafikkreklame på Sporveiens driftsmidler, stasjoner og bygninger. **For mer om Sporveien Media: se side 45.**



## INFRASTRUKTUR OG PROSJEKTER

Infrastruktur og prosjekter er en del av morselskapet og har ansvar for utbygging, utvikling og vedlikehold av infrastruktur og eiendommer, herunder stasjoner, skinnegang, tunneller og bygninger. **For mer om Infrastruktur og prosjekter: se side 38.**



## VERKSTED/PRODUKSJON

Konsernets verksteder, med sine 333 ansatte, er en del av morselskapet og har ansvar for vedlikehold av trikker og T-banevogner. Driftsmessig er virksomheten organisert som en del av produktorganisasjonene til henholdsvis trikk og T-bane, og har lokasjoner på Grefsen, Holtet, Ryen og Avløs.



## KONSERNSENTERET

Sporveiens konsernsenter besto per 31. desember 2019 av 153 ansatte. Disse er fordelt på hovedområdene Økonomi og finans, IT, HR, Kommunikasjon og samfunnskontakt, Markedstjenester, Dokumentsenter, Strategi og konsernutvikling, Digitalisering og innovasjon, Kvalitet og HMS, Konsernjuridisk og compliance og Eiendom. Konsernets hovedkontor er på Tøyen i Oslo.



## LOGISTIKK OG INNKJØP

Enheten, som er en del av morselskapet og per 31. desember 2019 hadde 32 ansatte, har ansvar for selskapets innkjøp, lager og logistikk. Enheten har som målsetning å sørge for at varer og tjenester leveres på rett sted, til rett tid, med riktig kvalitet og riktig pris.

I tillegg til de seks selskapene eier konsernet Enebakkeveien 310 AS og Sporveien Oslo AS. Det er ikke driftsrelatert aktivitet i disse selskapene.

**SPORVEIEN T-BANEN AS**

	REISENDE	LINJER	REGULARITET	TOGKM	ANSATTE	TOGSETT	TOGTIMER	DRIFTSINNTEKTER I TUSEN KR
<b>2019</b>	<b>119 mill.</b>	<b>5</b>	<b>99,3 %</b>	<b>9 080 332</b>	<b>623</b>	<b>115</b>	<b>300 344</b>	<b>1 931 233</b>
2018	122 mill.	5	99,5 %	9 218 013	624	115	300 804	1 799 700
2017	118 mill.	5	99,4 %	9 087 665	628	115	359 824	1 756 557
2016	106 mill.	5*	99,3 %	8 663 972	629	115	348 137	1 678 396
2015	95** mill.	6	99,6 %	7 565 751	567	115	318 553	1 651 229

\* Reduksjon i antall linjer skyldes endring i rutetilbudet i forbindelse med åpningen av Lørenbanen.

\*\* Tall oppjustert fra 94 mill. etter 2015-rapportering.

**SPORVEIEN TRIKKEN AS**

	REISENDE	LINJER	REGULARITET	VOGDKM	ANSATTE	TRIKKER	VOGTIMER	DRIFTSINNTEKTER I TUSEN KR
<b>2019</b>	<b>53 mill.</b>	<b>6</b>	<b>98,8 %</b>	<b>4 660 981</b>	<b>410</b>	<b>71</b>	<b>332 686</b>	<b>1 040 582</b>
2018	51 mill.	6	99,1 %	4 802 000	387	72	332 108	936 970
2017	51 mill.	6	99,5 %	4 559 952	382	72	326 310	899 596
2016	53 mill.	6	99,5 %	4 414 570	368	72	314 736	866 215
2015	55 mill.	6	99,3 %	4 287 723	367	72	308 468	808 455

**UNIBUSS AS**

	REISENDE	LINJER	REGULARITET	BUSSKM	ANSATTE	BUSSER	BUSSTIMER	DRIFTSINNTEKTER I TUSEN KR
<b>2019</b>	<b>97 mill.</b>	<b>267</b>	<b>99,8 %</b>	<b>37 638 736</b>	<b>1 455</b>	<b>725</b>	<b>1 793 365</b>	<b>1 798 050</b>
2018	102 mill.	201	99,9 %	42 240 610	1 915	765	1 879 821	1 819 600
2017	98 mill.	203	99,9 %	41 398 351	1 860	759	1 847 451	1 684 056
2016	91 mill.	204	99,9 %	40 816 800	1 794	744	1 186 855	1 650 933
2015	84 mill.	204	99,9 %	39 864 384	1 814	758	1 807 003	1 559 933

For mer informasjon om virksomhetene, se rapportens del 3.



# DEL 2

# STRATEGI

«VI SPILLER PÅ SAMME LAG, MEN MED  
ULIKE ROLLER. DET ER DERFOR SPORVEIEN  
OG RUTER I GODT SAMSPILL LEVERER ET  
KOLLEKTIVTILBUD I VERDENSKLASSE.»

– BERNT REITAN JENSSEN,  
ADMINISTRERENDE DIREKTØR I RUTER



## KOSTNADSEFFEKTIV DRIFT

## – Sporveien leverer

Aldri før har T-banen kjørt flere kilometer i løpet av et døgn til en lavere pris. Det gjør at Sporveien er i verdenstoppen i kostnadseffektiv drift.

Det kommer frem i en undersøkelse som Community of Metros (CoMET) og Nova står bak.

De har sett på 36 T-banesystemer over hele verden og kommet frem til at den norske T-banen er blant de tre mest kostnadseffektive kollektivselskapene.

– Sporveien er spesielt flinke på produktivitet og kostnadseffektivitet. Undersøkelsene viser at Sporveien de siste årene rett og slett leverer på effektiv drift, sier Alexander Barron, som leder undersøkelsen.

**Lærer av hverandre**

Undersøkelsen er ikke en konkurranse, men en benchmarking hvor de sammenligner de ulike T-banesystemene i verden etter noen gitte kriterier. Hensikten med sammenligningen er å gi T-baneoperatørene muligheten til å lære av hverandre.

– De fleste kollektivselskapene som driver med T-bane er alene om å gjøre det i sin by, ja, til og med i sitt land. Derfor er de avhengig av å se utenfor landegrensene for å sammenligne egen drift med andres, sier Barron.

Han forteller at det viktigste med undersøkelsen er å gi kollektivselskapene en pekepinn på hva de bør jobbe videre med for å bli bedre. Derfor legger de stor vekt på å løfte frem gode eksempler på tiltak som fungerer. Noe av det Barron mener andre kollektivselskaper kan lære av Sporveien, er å øke utnyttelsen av vognparken. Det er én av grunnene til at Sporveien bruker langt mindre penger per kjørt kilometer i dag, sammenlignet med for få år siden.

– Sporveien er flinke til å utnytte T-banevognene, og har en



**Anders Rygh:** administrerende direktør i Sporveien T-banen AS og konserndirektør for Eiendom, i Sporveien.



**Alexander Barron:** assisterende direktør ved Transport Strategy Centre ved Imperial College London. Leder av Metro Benchmarking.

høy frekvens på fellesstrekningen hele driftsdøgnet. Sånt blir det effektiv drift av, sier Alexander Barron.

**Effektive ansatte**

Barron viser til at T-banen har en høy frekvens på den sentrale delen av T-banenettet hele dagen. Dette gir en effektiv drift. Det er mulig fordi verkstedene jobber mer effektivt med vedlikeholdet enn tidligere og utfører vedlikeholdet i driftspauser.

– Alle medarbeiderne våre har gjort en betydelig innsats for å gi Oslos befolkning mer kollektivtrafikk for pengene. Denne undersøkelsen viser at jobben gir resultater, sier administrerende direktør for Sporveien T-banen, Anders Rygh.

Han forteller at kostnaden per kjørt kilometer har gått ned rundt sju prosent siden 2014. I tillegg kjører T-banen langt mer. Fra 2016 til 2019 økte T-banen med 13 millioner reiser.

Men det er ikke bare medarbeiderne på verkstedene som jobber raskere. Sammenlignet med de andre mellomstore T-banene i verden, har Sporveien en av de mest effektive førerne. Sporveien har satt fokus på å snu togene på en effektiv måte, og på raske stopp

på plattformene. Her har Sporveien lært av andre byer som samarbeider i benchmarkingen.

T-banedirektøren sier undersøkelsen lover godt for de ambisiøse målene Sporveien har satt seg i Best 2020-strategien.

– Målet vårt er å bli den beste nordiske løsningen på effektiv og miljøvennlig persontransport. Denne undersøkelsen viser at vi er på god vei, sier Anders Rygh. ■

**Community of Metros (CoMET) og Nova:** benchmarkinggrupper og forum bestående av 38 T-banesystemer i til sammen 36 byer verden over. Eies av medlemmene, men blir administrert av Transport Strategy Center Imperial College London.



En av årsakene til at T-banen er i verdens-  
toppen, er fordi det jobbes raskere på  
verkstedene. Her jobber Truls Petterson  
og Edvard Wallcott i verkstedet på Ryen.

## DIGITALISERING

# Bevegelsesfrihet gjennom datastrømmer

Det er ingen enkel oppgave Ruter-sjef Bernt Reitan Jenssen har fått. Ingen vet hva fremtidens kollektivpassasjer er opptatt av om ti, femten, tjue år, men i Sporveiens busser, trikker og T-baner som kjører rundt i Oslo finnes det ledetråder som kan vise vei.

– Hva er det kundene vil når de reiser kollektivt? De vil oppleve «å flyte», å kunne bevege seg fritt, på en trygg og behagelig måte.

Administrerende direktør i Ruter, Bernt Reitan Jenssen, blir engasjert når han snakker om kollektivtrafikken i Oslo. Spesielt når det er snakk om fremtidens kollektivtrafikk, og den viktige jobben Ruter og Sporveien i samarbeid skal gjøre i årene som kommer. Vi møter ham i Ruters hovedkvarter ved Jernbanetorget, hvor han med utsikt over Norges største knutepunkt prøver å forstå hva kundene vil være opptatt av flere år frem i tid.

## Dataleverandør

At Bernt Reitan Jenssen er en datanerd, er mildt sagt en underdrivelse. Siden sent på syttitallet har Ruter-sjefen dissekert, programmert og lekt med elektronikk. Som teknologisk interessert økonom har han hatt en viktig rolle i store digitaliseringsprosjekter, som å innføre pakkesporing i Posten, og å innføre nytt billettsystem i Ruter. Men selv om han ofte er en av de første som prøver ut teknologiske nyvinninger, er han ikke den som fabulerer om flyvende busser når det er snakk om fremtidens kollektivreiser.

– Vi skal være forsiktige med å le av ny teknologi, det er det mange som har brent seg på, men jeg har vansker med å se for meg at vi skal få tung dronetrafikk oppover Karl Johan som erstatning for T-banen, sier han med et smil.

Reitan Jenssen tror T-bane- og trikkenettet, slik det er bygget i dag, vil være med oss i lang tid fremover. Mannen som har reist verden rundt og sett ulike kollektivtilbud, har til gode å se eksempler på teknologiske nyvinninger som kan frakte folk så arealeffektivt som T-bane og tog. I stedet for å leke med tanken på dronetransport, er han mer interessert i dataen som dagens busser, trikker og T-bane gir fra seg.

### Bernt Reitan Jenssen:

administrerende direktør i Ruter. Utdannet økonom ved Handelshøyskolen BI. Var utvalgsmedlem i Ekspertutvalget for teknologi og fremtidens transportinfrastruktur, som leverte rapporten *Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet* til Samferdselsdepartementet i juni 2019.

– Kjøretøyene har aldri gitt fra seg så mye informasjon som nå! Sporveien er ikke lenger bare en operatør og en infrastruktureier, men også en dataleverandør. Da handler det om å finne ut hvordan vi i felleskap kan bruke disse dataene til å kjøre smartere og gi kundene enda bedre informasjon.

## Forutsigbar flyt

Det betyr ikke at man skal «stappe flere og flere folk på T-banen», men heller bruke det man vet om dagens passasjerer, til å utvikle morgendagens tilbud. Det Ruter-sjefen vet, er at kundene ønsker det han kaller bevegelsesfrihet.

– Bevegelsesfrihet for kunden handler ikke om ekstrem fleksibilitet, som at T-banen skal møte opp på døra di og kjøre deg alene dit du skal, men at reisen skal være så sømløs som mulig. Det betyr fravær av motstand, uforutsette hendelser og unødvendig venting, sier Reitan Jenssen. – Det er en følelse av å flyte på en forutsigbar måte i henhold til den planen du har inni hodet.

For deg som kunde handler det mye om hva slags informasjon du får på reisen. Ruter-sjefen er overbevist om at sanntidssystemet er en av årsakene til at flere reiser kollektivt. Når du kan se på mobilen at det er få minutter til trikken går, er det mye lettere å hoppe på den i stedet for å ta bilen til jobb. Men han tror kundene i fremtiden kommer til å ha helt andre forventninger til hvordan de blir informert.

– I fremtiden vil sanntidssystemet bli mye mer nøyaktig. Tenk deg at du sitter på trikken på vei ned til sentrum, men så går brannalarmen på Jernbanetorget. For å slippe å dra ned dit får du opp en ny reiserute på telefonen. Det er løsninger vi kan lage takket være dataleveranser Ruter får fra Sporveien.

Han lener seg fremover og gestikulerer mens han forklarer at Ruter og Sporveien er sammenkoblet i et stort nett, hvor





**Administrerende direktør  
i Ruter, Bernt Reitan Jenssen, vil  
gi passasjerene bevegelsesfrihet.**

man blir mer og mer avhengig av å levere data til hverandre i et godt samspill. Skal kunden flyte sømløst gjennom Oslos kollektivsystem, trenger hun løsninger som er basert på denne informasjonsutvekslingen.

– Vi spiller på samme lag, men med ulike roller. Det er derfor Sporveien og Ruter i godt samspill leverer et kollektivtilbud i verdensklasse, sier han.

### Utnytter mulighetene

Det er ikke bare informasjon underveis på reisen som gir kunden bevegelsesfrihet. Flere avganger er viktig for et kollektivsystem som skal frakte enda flere passasjerer i fremtiden.

– Ny teknologi kan og vil gi oss nye løsninger, men det gjelder å forstå det tidlig og velge rett. Det at Sporveien har skjønnet betydningen av dette og vil utnytte de mulighetene det gir, er gode nyheter for alle som både driver med og benytter seg av kollektivtrafikken i Oslo og store deler av Viken, sier Reitan Jenssen, og viser som et eksempel til det nye signal-systemet basert på CBTC-teknologi som Sporveien jobber med å anskaffe.

CBTC står for communication based train control, eller kommunikasjonsbasert togstyring, og er et system som tilpasser farten og avstanden mellom togene underveis. Det gjør at togene kan kjøre tettere og med bedre flyt, slik at hele T-banenettet kan få økt kapasitet.

På spørsmål om hvordan Ruter og Sporveien skal forberede seg på fremtiden, kommer svaret omtrent før spørsmålet er stilt; vi må dele, dele, dele. Og selv om Reitan Jenssen ivrer etter å utvikle nye tjenester, er han vel så opptatt av at den nye teknologien skal samvirke med den tradisjonelle delen.

– Det er lett å trekke frem de som tenker nytt, men vi er en stor familie der noen går foran, mens andre sørger for at femti år gamle systemer fungerer sammen med det som er nytt. All innovasjon er uvesentlig dersom ikke Sporveien passer på skinnene og infrastrukturen på alle banestrekningene i kollektivsystemet. ■

## SLIK JOBBER SPORVEIEN MED DIGITAL TEKNOLOGI

Sporveien jobber målbevisst med å utvikle nye og mer effektive måter å drive på, slik at byen får mest mulig kollektivtrafikk for pengene og reisende får en best mulig tur.

Sporveien har for eksempel høstet gode erfaringer med vedlikeholdsappen som ble tatt i bruk i 2018. Appen erstatter tungvinte papirbaserte prosesser. Sporveien jobber også videre med å utvikle konseptet prediktivt vedlikehold. Det innebærer å bruke data-analyse til å forutse feil på blant annet sporvekslene.

### TaaS (Transport as a Service)

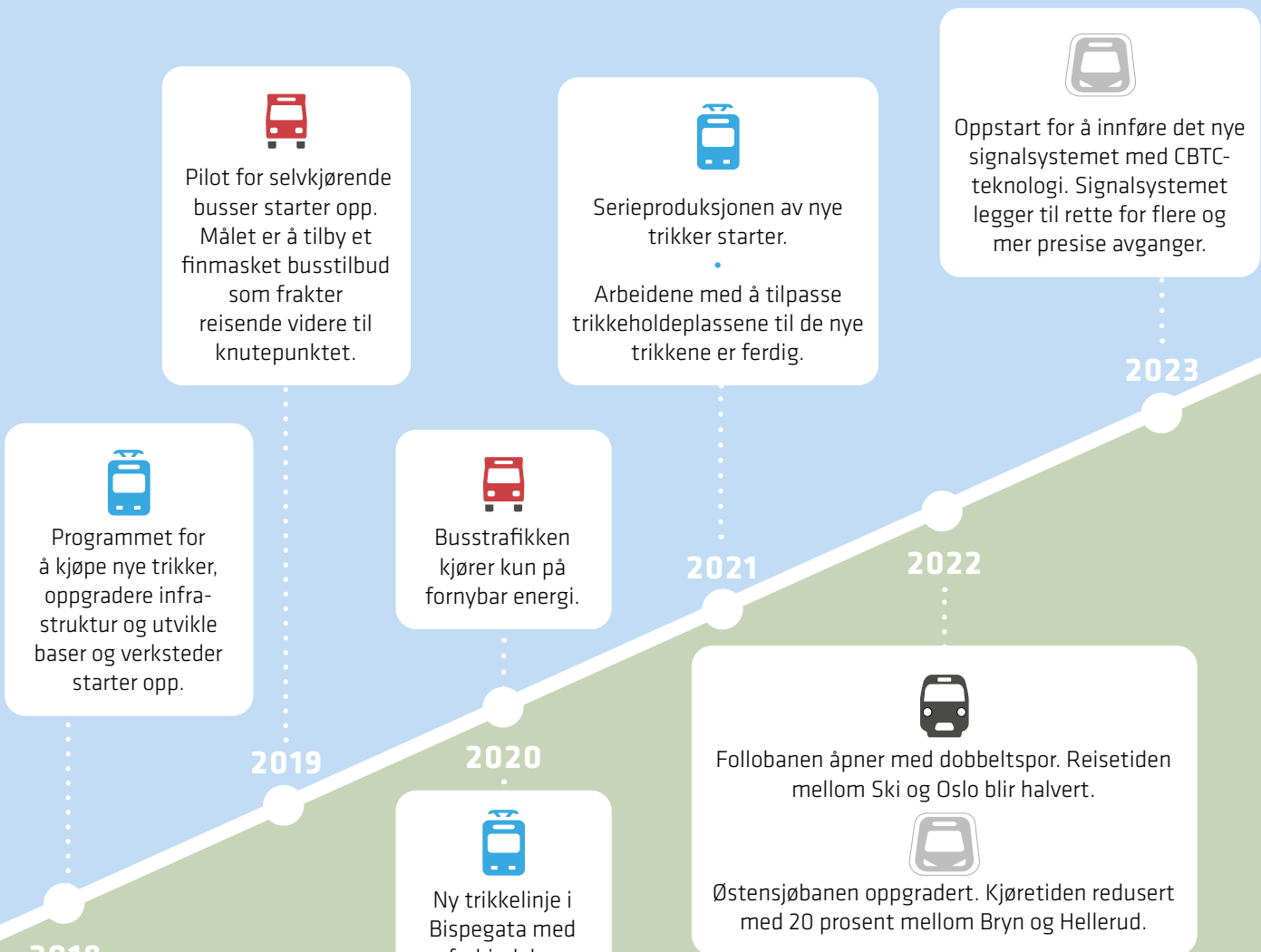
IT-løsningen TaaS gjør at kommende busser og de nye SL18-trikkene leverer data fra trafikken og kjøretøyene selv. Passasjerene får bedre tilrettelagt informasjon om reisen, og bedre sanntidsinformasjon om bord. I tillegg gir teknologien bedre informasjon til førere, trafikkledere, planleggere og verkstedpersonell.

### CBTC (Communication based train control)

Med det nye signalsystemet med CBTC-teknologi får T-banen et digitalt togstyringssystem med høyere kapasitet og bedre trafikkflyt. I samspill med fører og trafikksentralen optimaliserer signalsystemet farten og avstanden mellom T-banetogene underveis. Togene kan kjøre med kortere avstand, trafikken flyter jevnere og raskere og T-banen får mulighet til å ha flere tog i drift samtidig. I tillegg vil systemet gjøre det enklere å planlegge og styre trafikken på T-banen.

# PLANER FOR KAPASITETSØKNINGEN FREM MOT 2030

Kollektivtrafikken står foran store kapasitetsutvidelser og miljøløft mot 2030. Sporveien bidrar til veksten og forbereder seg på å levere mer.





Ny T-banetunell mellom Majorstuen og Tøyen vil gi økt kapasitet gjennom sentrum. Sporveien har fått ansvaret for å bygge tunnelen. Byggestart er foreløpig ikke bestemt.

2029

2030

2027

2028



Nye Majorstuen stasjon er ferdig bygget.



All kollektivtransport i hovedstadsregionen skal være utslippsfri.

2025

2026

2024



Trikkeprogrammet er fullført. 87 nye trikker som øker kapasiteten med over femti prosent er på plass. Infrastrukturen er oppgradert og baser og verksteder er i bruk.



Fornebubanen står klar. Banen har kapasitet til å frakte 6 000 passasjerer i timen hver vei.

Det nye signalsystemet med CBTC-teknologi er innført.

## SPORVEIENS INTERNE PROSJEKTER FOR Å ØKE KAPASITETSBEHOVENE FREMFOR, STRATEGI BEST 2020

### Trikken med verksteder

2018-2020: Flere ulike prosjekter som skal:

- Forbedre vognvedlikeholdet slik at verkstedarbeidet blir mer effektivt.
- Forbedre vognstyringen for å optimalisere bruken av trikkeflåten.
- Integrere operasjonssentralen for å få et mer effektivt samarbeid mellom enhetene.
- Definere nytt driftskonsept som beskriver trikkens rolle i fremtiden.

### Infrastruktur /Trikken

2018-2020: Ombygging av Holtet base.

2018-2020: Ombygging av Grefsen base.

### T-banen med verksteder

2020: Ny driftssentral står klar.

2019-2020: Videreutvikle driftskonseptet for å:

- Forberede og gjennomføre en utvidelse av rutetilbudet.
- Øke punktligheten for å øke frekvensen på sikt.

- Øke produktiviteten og materiellutnyttelsen på T-banen.

### Infrastruktur / T-banen

2020-2021: Ombygging av Ryen base.

2020-2022: Anskaffelse av fem nye arbeidsmaskiner for å vedlikeholde infrastrukturen.

2023-2026: Ombygging av Etterstad base.

Oversikten inneholder målsatte tidspunkter. Endringer kan forekomme fremover i tid.

## BEST 2020

# BEST MULIG FOR OSLO OG BEST I NORDEN

*Gjennom strategien Best 2020 vil Sporveien bli den beste nordiske løsningen på effektiv og miljøvennlig persontransport.*

Sporveien er en helintegrert tilbyder av mobilitet gjennom driftsartene T-bane, trikk og buss. Vi eier og forvalter all skinnegående infrastruktur knyttet til T-bane og trikk, og har et helhetlig ansvar for en stor del av de daglige leveransene av kollektivtrafikken i Oslo-regionen. Det gjelder så vel kjøring av T-bane, trikk og buss som anskaffelse, vedlikehold og oppgradering av vogner, skinner og annen infrastruktur.

Sporveiens overordnede retning og rammer er gitt av samfunnsoppdraget «mer kollektivtrafikk for pengene». Samfunnsoppdraget betyr at vi må være konkurranse-dyktige, produsere kostnadseffektivt og levere høy kvalitet. Vi jobber kontinuerlig for å forbedre produksjonsplaner, vedlikeholdsprosesser og trafikkstyring for å sikre et effektivt og pålitelig transportsystem.

Samtidig må Sporveien være fremtidsrettet. Vi tilpasser oss fremveksten av nye mobilitetsløsninger og produkter innen-

for eksisterende og nye driftsarter. Vi ønsker å legge til rette for at reisende kan kombinere T-bane, trikk og buss med fremvoksende mobilitetsløsninger, som for eksempel elektriske sparkesykler, på en trygg og god måte. Målet vårt er å skape gode opplevelser for de reisende og mer kollektivtrafikk for pengene for samfunnet.

Oslo-regionen er Sporveiens kjerneområde. Gode kollektivløsninger er avgjørende for innbyggernes mobilitet og livskvalitet, og behovet øker i takt med befolkningsveksten. En rekke store prosjekter for å utvikle fremtidens T-bane- og trikketilbud er under gjennomføring, andre er under planlegging eller prosjektering. Strategien innebærer at vi tar en aktiv rolle i utviklingen av kollektivtilbudet og ruster oss for å betjene veksten og endringer i kundenes behov. 2020 er siste år av dagens strategi «Best 2020». Arbeidet med å utvikle konsernstrategien som skal ta Sporveien inn i neste tiår, er godt i gang.

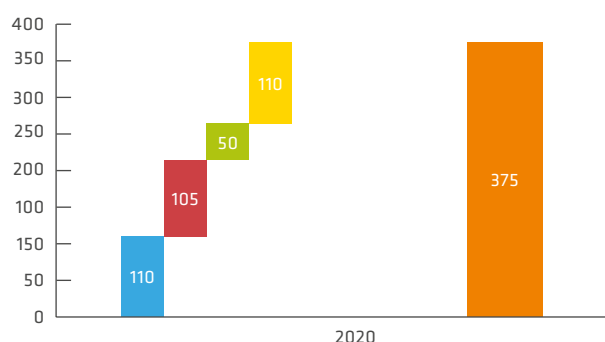
## STRATEGISKE FOKUSOMRÅDER



## OVER 500 MILLIONER KRONER I ÅRLIGE GEVINSTER

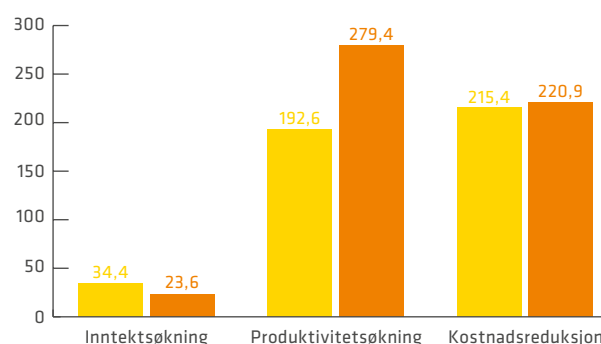
### AMBISJONSNIVÅ SPORVEIEN 2020 (MNOK)

- Produksjonsøkning
- Produktivitet
- Inntektsøkning
- Sporveiens ambisjon 2020
- Kostnadsreduksjon



### BEST 2020 PER 12.2019

- Planlagte effekter
- Realiserte effekter



### GJENNOM BEST 2020 SKAL SPORVEIEN I ÅRENE 2016-2020 REALISERE EN ÅRLIG EFFEKTIVISERING PÅ 375 MILLIONER KRONER. GEVINSTENE MÅLES MOT 2015-RESULTATENE.

Strategien Best 2020 har som mål å realisere årlige effektiviseringsgevinster på 375 millioner kroner innen 2020, målt mot 2015. Ved utgangen av 2019 hadde Sporveien årlige gevinster på hele 523,9 millioner kroner. Resultatene fra Best 2020 kommer i tillegg til effektene fra foregående strategiprogram Best 2015. Samlet for begge strategiperiodene hadde Sporveien ved utgangen av 2019 realisert 979,3 millioner kroner i årlige gevinster.

De viktigste effektene i begge strategiperiodene er kostnadsreduksjoner, produksjons- og produktivitetsøkning, økt utnyttelse av vognparken, effektivisering av vedlikeholdsarbeid og reduksjon av eksterne innkjøpskostnader. I tillegg har omleggingen av pensjonsordningen redusert konsernets pensjonsforpliktelser.

Sporveiens integrerte forretningsmodell er fundamentet for effektiviseringsarbeidet. Denne modellen gjør det mulig å optimalisere hele verdikjeden fra operativ drift og vedlikehold, til utbygging og eiendom. Effektuttaket fra strategiprogrammet reflekteres bare delvis i Sporveiens regnskap for 2019. Det gir effekt hos de andre aktørene i kollektivfamilien gjennom reduserte priser fra Sporveien.

Sporveien har også sikret økt konkurransekraft som følge av en overgang fra ytelsesbasert til innskuddsbasert pensjonsordning for alle nyansatte. Overgangen bidrar til at Sporveien vil ha en bedre kostnadsstruktur med lavere årlige pensjonskostnader ved utgangen av 2020. Se note 18 for detaljer om pensjonsordningene. ■

## BEST 2020

## STRATEGIEN I PRAKSIS



## SAMFUNNSANSVAR

**Sporveien skal være en sentral bidragsyter til at Oslo har fremtidsrettede, sikre og miljøvennlige transportløsninger som ivaretar regionens mobilitetsbehov.**

Vi har aktiv dialog med Ruter om fremtidige løsninger på regionens mobilitetsbehov og er opptatt av å ha tett samhandling. Vi har også løpende dialog med Oslo kommune om utviklingen av mobilitetsbehovet.

**Sporveien skal arbeide for å levere god helhetlig ressursforvaltning som gir «mer kollektivtrafikk for pengene».**

Vi demonstrerer at vi oppnår effektiv kapitalutnyttelse gjennom vår drift. Den internasjonale Nova-undersøkelsen bekrefter at T-banen leverer kostnadseffektivitet i verdensklasse. Vi deltar løpende i prioriteringer for Oslopakke 3. Inntekter fra Sporveien Media og eiendomsavdelingen benyttes til å finansiere kjernevirksomheten og bidrar til mer kollektivtrafikk for pengene.



Sporveien har løpende dialog med Oslo kommune om å utvikle mobilitetsbehovet.



## KONKURRANSEKRAFT

**Sporveien skal bidra til å styrke transporttilbudet for å imøtekomme økt etterspørsel etter kollektivtjenester.**

Vi leverer stadig flere reiser og arbeider kontinuerlig med å identifisere tiltak som kan øke kapasiteten til våre driftsarter. T-banen har stått for den største økningen, og Trikken forbereder innfasing av nye trikker som vil gi økt kapasitet. Unibuss fokuserer på lønnsom drift, og skaper nye muligheter ved å lede an i innføringen av elektriske busser.

**Sporveien skal ha kostnadseffektive leveranser med høy kvalitet og sikkerhet med basis i en ledende HMS-kultur.**

Vi søker stadig produktivitetsøkning gjennom forbedringsprogrammet Best 2020. Resultatene fra Best 2020 er bedre enn planlagt. I fortsettelsen forsterker vi programmet ytterligere for å sikre sunn resultatutvikling for konsernet. Samtidig arbeider vi kontinuerlig med HMS og med å implementere konsernets miljøstrategi.



Resultatene fra forbedringsprogrammet Best 2020 er bedre enn planlagt.

**Sporveien skal sikre helhetlig levetidsperspektiv i verdiutvikling og -bevaring av konsernets eiendeler.**

Vi prioriterer løpende mellom behov for vedlikehold og oppgradering av infrastrukturen. Vi har prosesser for å prioritere utbyggingsprosjekter basert på behov hos bestiller, operatør og infrastruktureier. Som et eksempel har vi etablert et eget program for å koordinere de pågående, langsiktige utviklingsprosjektene knyttet til T-banen.



## VEKST

**Sporveien skal ha fremtidsrettede vekststrategier innenfor våre produkter og virksomhetsområder.**

Både T-banen og Trikken legger langsiktige perspektiver til grunn i utviklingen av produktene for å adressere veksten i kollektivtrafikken. Nye trikker, Fornebubanen og ny sentrumstunell legger til rette for fremtidig vekst innenfor vår skinnegående kjernevirksomhet. Veksten i kollektivtrafikken, med flere passasjerer på T-bane, trikk og buss, skaper positive ringvirkninger for blant annet Sporveien Media.

**Sporveien skal vurdere nye lønnsomme forretningsområder som kan bidra til «mer kollektivtrafikk for pengene».**

Endringene i transportsektoren åpner for nye muligheter. Vi vurderer løpende om nye forretningsområder kan bidra til mer kollektivtrafikk for pengene. Like viktig som å beslutte hva vi skal gjøre, er å beslutte hva vi ikke skal gjøre. Vi fokuserer på å ta kloke, langsiktige valg i tråd med vår eiers interesser.



Veksten i kollektivtrafikken skaper positive ringvirkninger for Sporveien.



## GJENNOMFØRINGSEVNE

**Sporveien skal etablere konkurransefortrinn gjennom å utnytte ny teknologi og data.**

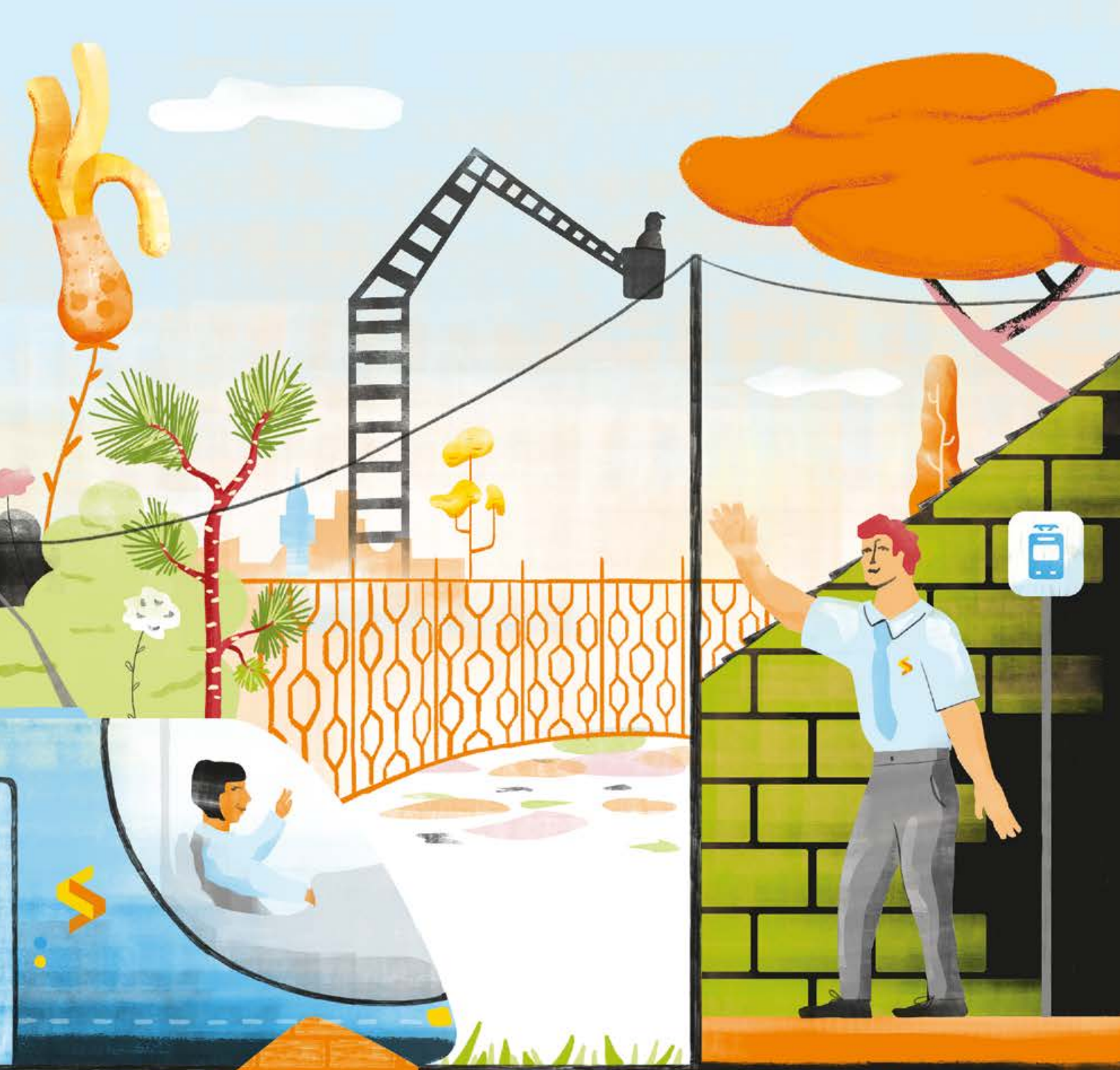
Sporveien har de seneste årene investert i digitale løsninger. Det har gjort det mulig å effektivisere transportsystemet og realisere resultater fra Best 2020. Konsernet har et digitalt målbilde for å støtte konsernets prioriteringer innenfor dette området, og for å sikre gjennomføringskraft.

**Sporveien skal være en foretrukken arbeidsgiver for kompetente medarbeidere som skaper en endringsorientert kultur.**

Vi jobber kontinuerlig for at Sporveien skal være en foretrukken arbeidsgiver. Dette arbeidet er viktig, da utviklingen i arbeidsmarkedet kan gjøre det mer krevende å tiltrekke seg dyktige ansatte. Vi arbeider strukturert med medarbeiderundersøkelser for å skape trivsel blant de ansatte og for å forbedre vår kollektive gjennomføringsevne.



Sporveien investerer stort i digitale løsninger.





# DEL 3

# VIRKSOMHETEN

«DE NYE TRIKKENE BLIR ET VIKTIG  
KOLLEKTIVLØFT FOR HELE OSLO BY.»

– BIRTE SJULE, ADMINISTRERENDE  
DIREKTØR I SPORVEIEN TRIKKEN



## NYE TRIKKER TIL OSLO

# Et kollektivløft som skal vare i en generasjon

Flere passasjerer, flere avganger og nye linjer.  
Nå er det ikke lenge til de første nye trikkene kjører rundt i Oslo.

I løpet av sommeren kommer de første nye trikkene til hovedstaden. Da blir bybildet farget blått av trikker i verdensklasse.

– De nye trikkene gjør det mulig med flere passasjerer, flere avganger og nye linjer, sier administrerende direktør i Sporveien Trikken, Birte Sjule. Hun har vært hos den spanske produsenten CAF og sett på de første av totalt 87 nye vogner.

### Investering for fremtiden

Når de nye trikkene, kalt SL18, er på plass, er det en godt brukt vognpark som blir erstattet. De eldste trikkene har fraktet passasjerer i over førti år, og vognmateriellet er gammelt og krever mye ressurser for å bli holdt i drift. I dag har Sporveien i tillegg to trikketyper med ulike vedlikeholdsbehov, noe som gjør vedlikeholdsarbeidet ekstra kostbart.

Å skaffe reservedeler er ikke bare-bare. Mye må spesialbygges, noe som både er dyrt og krevende.

– Det er klart vi gleder oss til en ny situasjon med verksted og lager kun for én moderne trikketype. Da blir feilsøkingen og vedlikeholdet enklere og billigere, sier Sjule.

Frem mot 2024 skal de nye trikkene gradvis bli faset inn i vognparken. Når alle er levert, vil Sporveien gå fra 2 000 meter til 3 000 meter trikk og kan frakte dobbelt så mange passasjerer. Fra 51 millioner enkeltreiser i året, vil det potensielt kunne bli 100 millioner enkeltreiser i 2030.

– Nye trikker er en investering for fremtiden, og et vesentlig bidrag til fremtidens kollektivtilbud i Oslo. Trikkene vil ha

lang levetid, slik at Oslo får glede av dem i mange år, sier trikkedirektøren.

### Godt samarbeid

Før trikkene er klare til å frakte reisende i hovedstaden, skal alle gjennom et godkjennelsesregime og et omfattende testprogram på trikkeskinnene i Oslo.

– Vi starter serieproduksjonen av trikkene etter at vi har sett at de første testtrikkene fungerer tilfredsstillende, forklarer Sjule, og forteller at representanter fra Sporveien følger produksjonen nøye, blant annet ved å være til stede i Spania under produksjonen.

Reisende og ansatte har vært involvert for å påvirke utformingen av trikkene. For å sikre at ulike brukerperspektiv blir godt ivare tatt har Sporveien og Ruter samarbeidet med blant andre Norges Handikapforbund og Norges Blindeforbund.

Ifølge trikkedirektøren er trikkekjøpet et komplekst prosjekt med svært mange detaljer. Men det har vært et godt samarbeid mellom alle aktørene.

– Trikken er en suksesshistorie. Arbeidet vi gjør nå er nøkkelen til å videreføre denne historien. De nye trikkene blir et viktig kollektivløft for hele Oslo by, avslutter hun.

Trikkeprogrammet, som ledes av Sporveien, er et fellesprosjekt med Ruter, Sporveien Vognmaterieell, Bymiljøetaten og Vann- og avløpsetaten. I tillegg til nye trikker, skal programmet oppgradere trikkebasene, og ruste opp gater, byrom og skinneganger. ■

## EUROPA SATSER PÅ TRIKKEN

Det er ikke bare Oslo som satser på trikken. Trikketransporten over hele verden har fått sin renessanse, spesielt i Europa. Siden tusenårsskiftet har hele 108 byer (gjen-) åpnet trikkelinjer, 70 av dem er i Europa.

Det viser de siste tallene fra Den internasjonale foreningen for offentlig transport, UITP, som har undersøkt europeernes bruk av trikk og bybaner. Mer utbygging, flere gjenåpninger og oppgra-

deringer av trikkeinfrastrukturen, i tillegg til at byene har bestilt et stort antall nye trikker i årene fremover, viser at det skjer en stor satsing på trikk i Europa.

I takt med krav om mer effektive transportsystemer, bedre byluft og lavere klimagassutslipp, er trikketransport et populært tiltak for europeiske beslutningstagere. Trikker og bybaner er en ren, stille og arealeffektiv måte å frakte mange mennesker på.

Til sammen er 2 415 nye trikker bestilt og vil bli levert til europeiske byer i årene frem til 2023. I tillegg er det inngått opsjoner på ytterligere 1 268 nye trikker som kan materialisere seg i leveranser i samme tidsperiode.

Ifølge undersøkelsen er det Tyskland som har bestilt flest nye trikker (628), med Polen på andreplass (287), etterfulgt av Frankrike på tredjeplass (171).



Administrerende direktør i Sporveien Trikken, Birte Sjule, gleder seg til de nye SL18-trikkene er på plass i Oslo. Her er hun på besøk hos produsenten CAF i Spania.

## ENGASJERTE STEMMER

# På rett spor

Sporveien har over 3300 ansatte. For mange av dem er Sporveien det første møtet med arbeidslivet. Hvordan er det å jobbe der?

Det er surt og kaldt ute når sikkerhetsrådgiver i Trikken, Ole Yttervoll (29), bussjåfør Håkon Holberg Tangen (28), signalmonter på T-banen Kim Kjemo (28) og forretningsanalytiker Anniken Salvesen (27) møter hverandre på et bakeri på Tøyen tidlig i mars. I starten småprater de lett om at de, til tross for at de har samme arbeidsgiver, har svært forskjellige arbeidsdager. Signalmontør Kim jobber mye natt, bussjåfør Håkon er ute i felt, mens Ole og Anniken for det meste sitter på kontor. Bortsett fra at de alle er unge i Sporveien, har de noe til felles?

### Engasjerte kolleger

Det viser seg raskt at de har gjort seg opp noen av de samme inntrykkene. Når Kim starter med å skryte av det kollegiale samholdet, er de andre snare med å si seg enig. For Anniken er folkene noe av det beste med jobben som forretningsanalytiker.

– Det er så mange engasjerte mennesker i Sporveien som bryr seg om jobben sin, sier 27-åringen som kom inn i Sporveien som trainee for ett og et halvt år siden. For henne var det noe med det samfunnsansvaret ansatte i Sporveien forvalter som appellerte til henne, og som fortsatt motiverer.

– I dag er Oslo en av de mest bærekraftige og miljøvennlige byene i Europa, mye på grunn av kvaliteten på kollektivtilbudet. Da synes jeg det er flott at så mange i Sporveien er fokuserte på bli bedre i morgen enn det vi var i går, sier hun. Det nikker sikkerhetsrådgiver Ole gjenkjennende til. For han er i tillegg mangfoldet i organisasjonen noe av det han setter

mest pris på.

– Det er så mange ulike folk her, som kommer fra ulike steder og kan så mye forskjellig, sier han, og får støtte fra Håkon. Selv om han stort sett sitter alene og kjører, er bussjåførerket langt fra ensomt.

– En bussjåfør er på ingen måte alene i trafikken! Dessuten får vi tid sammen i garasjen, og jeg hilser alltid på kolleger når jeg er ute og

kjører. Det er et godt kameratskap.

### Blir motivert av nye redskaper

Som sikkerhetsrådgiver i Trikken, gleder Ole seg til de nye trikkene kommer. Med nye trikker, forteller han, kan vi levere en enda bedre reise til våre passasjerer.

Han er ikke den eneste rundt bordet som blir motivert

«Det er så mange engasjerte mennesker i Sporveien som bryr seg om jobben sin.»

– Anniken Salvesen



**Ole Yttervoll, Anniken Salvesen, Håkon Holberg Tangen og Kim Kjemo** møter hverandre på et bakeri på Tøyen for å dele erfaringer om livet i Sporveien. De synes det er morsomt å jobbe i en virksomhet som fornyer seg.

av nye redskaper på jobb. For signalmonntør Kim vil et nytt signalsystem med CBTC-teknologi etter hvert erstatte signalsystemet han jobber med i dag.

– Jeg synes det er morsomt å være med i en bedrift som fornyer seg, sier han, og får anerkjennende nikk fra de tre andre. Det er tydelig at dette er noe som motiverer de unge ansatte i Sporveien.

– Sporveien satser. Dette er en organisasjon som skal et sted. Det er ikke bare å fortsette med det vi driver med i dag. Det er endring og forbedring, sier Ole.

#### **Stolte av samarbeid**

Alle fire trives på jobb i Sporveien, men innrømmer at det er dager som er mer spennende enn andre. For Kim handler det om å gjøre noe utenom det vanlige.

– Jeg ønsker jo ikke at noe feil skal skje, men jeg får brukt meg selv på en annen måte når det skjer utforutsette ting, sier han, og forteller om en vaktfeil i helgen, der han måtte rykke ut til en påkjørt bom. – Da blir jeg gira, sier han.

– Der er vi i hver vår ende, sier Ole.

– Når du stikker ut og reparerer, prøver

jeg å finne ut hva som har skjedd.

For ham er det ekstra gøy på jobb når han finner årsakene til en hendelse som kan føre til tiltak i organisasjonen. – Da jobber vi sammen for å hjelpe førerne til å gjøre en så god jobb som mulig, forteller sikkerhetsrådgiveren.

Nettopp dette tverrfaglige samarbeidet setter Anniken også høyt. Når ansatte på tvers av avdelingene og enhetene greier å finne felles løsninger, er hun stolt av å jobbe i Sporveien.

– De møtene hvor jeg føler at alle ser i samme retning, det er de morsomste møtene å være i, sier hun. Det er også bussjåfør Håkon enig i, men for ham er svaret på hva som er en god dag på jobb enkel:

– Når passasjerer sier «takk for turen» før de går av, da vet jeg at de er fornøyde med kjøringa og at det har vært en bra dag på jobb. ■

#### **Ole Yttervoll (29):**

Sikkerhetsrådgiver i Trikken, master i samfunnsikkerhet fra Universitetet i Tromsø. Begynte i Sporveien i 2018.

#### **Håkon Holberg Tangen (28):**

Bussjåfør. Lærling i Unibuss siden august 2019.

#### **Kim Kjemo (28):**

Montasjeleder i signalavdelingen, utdannet elektriker. Jobbet i Sporveien siden 2009.

#### **Anniken Salvesen (27):**

Forretningsanalytiker, siviløkonom fra BI. Startet i Sporveiens traineeprogram i 2018.



## T-BANEN

# EFFEKTIVITET I VERDENSKLASSE

*T-banen har kjørt passasjerer i hovedstadsområdet i over 50 år og utgjør ryggraden i kollektivtilbudet. Oslos T-bane har etablert seg blant de mest kostnadseffektive aktørene i verden takket være kontinuerlig, systematisk forbedringsarbeid de senere årene.*

Sporveien T-banen AS (T-banen) drifter og leverer all T-banetraffikk i Oslo og Viken. Selskapet har driftstillatelse fra Statens jernbanetilsyn og kjører på avtale med administrasjonsselskapet Ruter AS. T-banen drifter fem linjer i Oslo, hvorav to strekker seg inn i Bærum i Viken. Ved utgangen av 2019 hadde T-banen 623 ansatte.

### Året oppsummert

T-banen fraktet 119,4 millioner reisende i 2019, en reduksjon på 2 prosent fra 2018. Kundetilfredsheten blant de reisende var 98 prosent og dermed på samme, høye nivå som tidligere år. Sporveien har satt som mål at T-banen skal øke sin årlige produksjon av togkilometer med 35 prosent innen 2020. Selskapet leverte over ni millioner togkilometer i 2019 og var med det godt over halvveis til målet.

T-banen befestet posisjonen som et av verdens mest kostnadseffektive T-banesystemer i sammenligningen av tilsvarende systemer verden over. Sporveien T-banen ble rangert på andreplass blant 38 selskaper på en kostnadsindeks som er satt sammen av ulike faktorer. Her er T-banen også i verdensklasse på ansattproduktivitet, vogntilgjengelighet, togtetthet og flere andre parametere.

Driftskvaliteten var svært bra, med høy punktlighet og regularitet gjennom store deler av året. Planlagt vedlikehold i august og høstferien bød imidlertid på utfordringer, som gjorde at regularitet og punktlighet endte på henholdsvis 99,3 og 80,3 prosent for året som helhet. Korrigert for avvikene i høstferien, var T-banens regularitet likevel nær målet. Driftskvaliteten var svært høy mot slutten av året. I uke 50 leverte T-banen 100 prosent regularitet: 7640 avganger uten én eneste innstilling. Verkstedet leverte eksepsjonelt godt gjennom hele året.

T-banen leverte gode sikkerhetsresultater gjennom 2019 og opplevde ingen alvorlige skader eller døde i forbindelse med jernbaneulykker. Resultatet er skapt av gode tekniske

systemer på tog og infrastruktur i kombinasjon med dyktige medarbeidere og målbevisst arbeid med sikkerhetskultur. Enkelte tilløp til ulykker understreker likevel viktigheten av å jobbe systematisk med sikkerheten. Dette har høy prioritet. Billettkontrollen bidrar til å sikre inntektene fra kollektivtrafikken. I 2019 ble det gjennomført 2,4 millioner kontroller på T-bane og 900.000 kontroller på trikk. De ansatte i billettkontrollen spilte også en nøkkelrolle i håndteringen av avvik og planlagte arrangementer.

T-banen brukte også 2019 til å ruste organisasjonen for fremtiden. Selskapet jobbet blant annet med å omorganisere operasjonssentralen for å sikre helhetlig styring av spor, tog og førere. T-banen etablerte videre satsingsområdet Produkt og analyse som skal understøtte de store utbyggingsprosjektene og analysebehov i drift.

Best  
2020-mål: 35 %  
produksjons-  
vekst

### Videre utvikling

Investeringsnivået i T-banen er historisk høyt, med planlagte investeringer for mer enn 60 milliarder i planperioden frem til 2036. Det er en bred politisk enighet om å satse på T-banen som ryggraden i Oslo-regionens mobilitetstilbud.

T-banen er involvert i store prosjekter som Fornebubanen, Majorstua stasjon, ny sentrumstunell, nytt materiell og nytt signalsystem med CBTC-teknologi. Prosjektene vil åpne store muligheter for vekst og videreutvikling av T-baneproduktet. Investeringene vil ikke gi vesentlige bidrag til kapasiteten før i 2027–2028.

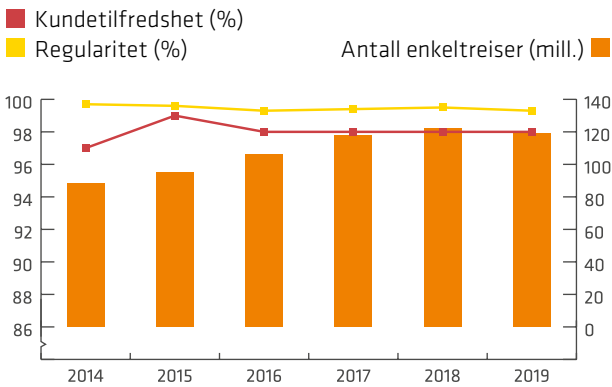
I mellomtiden må T-banen videreutvikle produktet innenfor rammene av dagens vognpark og dagens kapasitet i felles-tunnelen. Selskapet arbeider strukturert for å stabilisere dagens drift og ytterligere øke kapasiteten i fellestunnelen. Det vil ha stor betydning for T-banetilbudet, spesielt i rushtrafikken. T-banen vil også utforske vekstmuligheter knyttet til å utvide driftsdøgnet, inkludert et nattilbud i helgene. ■



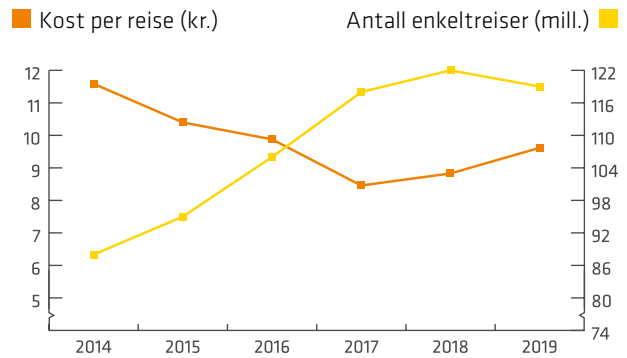
I 2019 bidro T-banefører Ellinor Marie Caspersen og hennes kolleger til at over 119 millioner reisende kom seg trygt frem langs T-banenettet i Oslo.

Nøkkeltall	2019	2018	2017
Total omsetning (MNOK)	1 931,2	1 779,7	1 756,6
Resultat før skatt (MNOK)	8,9	52,1	133,4
Resultat etter skatt (MNOK)	7	40,4	101,6
Antall reiser	119,4	122	118
Kundetilfredshet <sup>1</sup>	98	98	98
Regularitet <sup>2</sup>	99,3	99,5	99,4

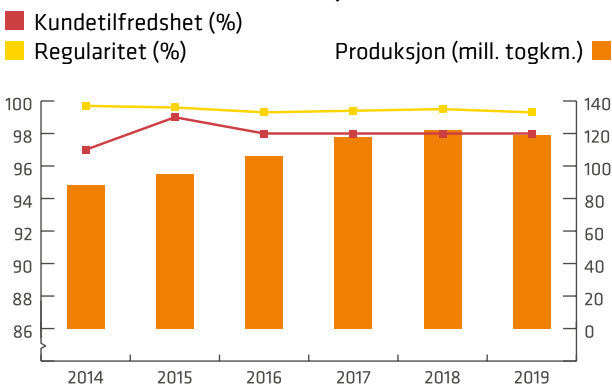
### KUNDETILFREDSHET OG ENKELTREISER



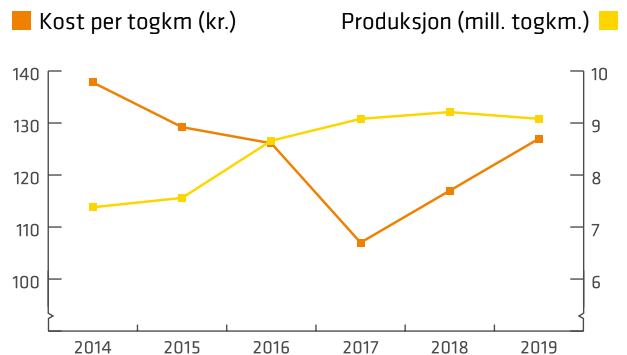
### REISER OG KOSTNADER



### REGULARITET OG PRODUKSJON



### TOGKILOMETER OG KOSTNADER



<sup>1</sup>Kundetilfredsheten måles gjennom spørreundersøkelser gjennomført om bord, og prosenten som oppgis er antall som svarer at de er fornøyde eller svært fornøyde med gjeldende reise. Mål 2019: 96 prosent. <sup>2</sup>Regularitet: Andel avtalte avganger kjørt. Mål 2019: 99,6 prosent.



## TRIKKEN

# FREMTIDENS BYREISE ER HER NÅ

*Trikken står foran et stort løft i årene som kommer. Målet er å doble antallet reiser til hundre millioner i 2030. Middelet er 87 nye og moderne trikker som vil møte behovet for mer kollektivtransport i hovedstaden. Forberedelsene preger bybildet, men Trikken jobber aktivt for å opprettholde den høye kvaliteten på leveransene.*

Trikken hadde 53 millioner reisende i 2019. Det er to millioner flere enn i 2018. Resultatet er oppløftende, sett i lys av at Trikken er inne i en lang periode med omfattende infrastrukturoppgaderinger og tilhørende endringer i rutetilbudet. Kundetilfredsheten var 97 prosent, og regulariteten var 98,8 prosent. Trikken opprettholdt et stabilt rutetilbud gjennom 2019, til tross for et stort antall planlagte avvik og enkeltspor. Selskapet jobber aktivt for å holde leveranse kvaliteten på et høyt nivå.

### Året oppsummert

Infrastrukturoppgaderingene preger bybildet. Oppgraderingene blir gjort for å hente inn et vedlikeholdsetterslep og for å forberede byen på 87 nye og moderne trikker som gradvis vil bli tatt i bruk fra 2021 til 2024. En av de viktigste milepælene for Trikken i 2019 kom i oktober da produksjonen av den første vognen i den nye SL18-serien startet.

Oppgraderingsprosjektene i 2019 førte til driftsomlegginger i byen, blant annet i Grefsenveien, Thorvald Meyers gate, Frognerveien og Storgata, på Majorstua og ved basene på Holtet og Grefsen. Omfanget av arbeidene fører til at flere av omleggingene vedvarer utover i 2020, enkelte også inn i 2021. De større prosjektene er en del av Samlet plan for oppgradering av trikkeinfrastruktur, som blir gjennomført i samarbeid med Bymiljøetaten, Ruter og Vann- og avløpsetaten. Det nære samarbeidet med andre etater og selskaper bidrar til å skape helhetlige løsninger for byen.

Verkstedene jobber målrettet for å opprettholde høye og stabile vognleveranser, som er en forutsetning for å levere avganger og ruter i henhold til rutetabellen. Dette har vært en utfordring på grunn av en aldrende vognpark, men også fordi verkstedene bygges om samtidig. Gjennom 2019 pågikk ombyggingen av basene på Grefsen og Holtet for å legge til rette for mottak og vedlikehold av den neste trikkegenerasjonen. Planlagte servicere av den eldste trikkemodellen, SL79, er derfor flyttet til Holtet base, mens korrektivt vedlikehold pågår på Grefsen.

Utviklingen i trafikksikkerheten fortsatte i positiv retning i 2019. Trikken oppnådde de laveste tallene for alvorlige hendelser og kollisjoner siden disse målingene ble tatt i bruk. De gode resultatene er skapt gjennom systematisk, risikobasert sikkerhetsarbeid og, ikke minst, årvåkne og bevisste trikkeførere.

Hindringer i trafikken skaper forsinkelser og senker regulariteten på trikken. Arbeidet for å bedre fremkommeligheten er derfor en oppgave Trikken prioriterer høyt. Blant ett av tiltakene er et prøveprosjekt med vinterstengt parkering på enkelte traseer. Prosjektet startet vinteren 2020.

I 2019 fortsatte ledergruppen i Trikken å utvikle trikkeproduktet. Revidert strategi og risikostyrings-system er implementert. Trikken er blant enhetene i konsernet med lavest sykefravær, og sykefraværet ble viet ekstra oppmerksomhet i 2019. HMS-tiltak er gjennomført både i operasjon og verksted med gode resultater. Langtidssykemeldte medarbeidere følges tettere opp, og et eget sykefraværsteam bistår ledere for å få medarbeidere raskere tilbake. Trikken arbeider proaktivt med fravær, et arbeid som blir videreført i 2020.

### Videre utvikling

Trikken står foran et stort løft som vil gi Oslo nye og moderne trikker. Trikkens målsetting er å frakte hundre millioner reisende i 2030 – en dobling fra i dag. Sentralt i dette er anskaffelsen av 87 nye trikker. I 2024 skal hele dagens trikkepark være skiftet ut. Det gir mulighet for flere passasjerer, hyppigere avganger, nye linjer, utvidede rutetider og en modernisering av trikkedriften. Samtidig skal Trikken levere enda mer kollektivtrafikk for pengene, hver dag.

Den store satsingen på trikk gir en mer miljø- og klimavennlig byutvikling og et mer energieffektivt og driftssikkert trikketilbud. Flere trikker med økt kapasitet forbedrer trikketilbudet i Oslo. ■

Best  
2020-mål: 35 %  
produksjons-  
vekst

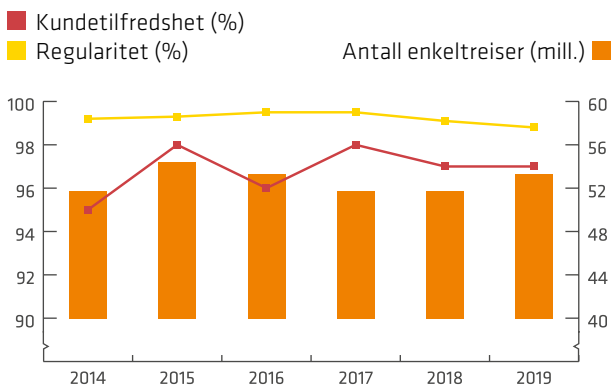




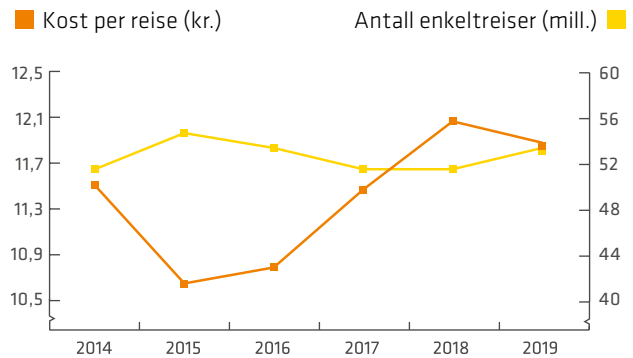
**Mekaniker Henriette Tørrestad** jobber hver dag for at trikkene fungerer som de skal.

Nøkkeltall	2019	2018	2017
Total omsetning (MNOK)	1 040,6	937,0	899,6
Resultat før skatt (MNOK)	6,9	-2	25,4
Resultat etter skatt (MNOK)	5,4	-1,6	19,3
Antall reiser	53	51	51
Kundetilfredshet <sup>1</sup>	97	97	98
Regularitet <sup>2</sup>	98,8	99,1	99,5

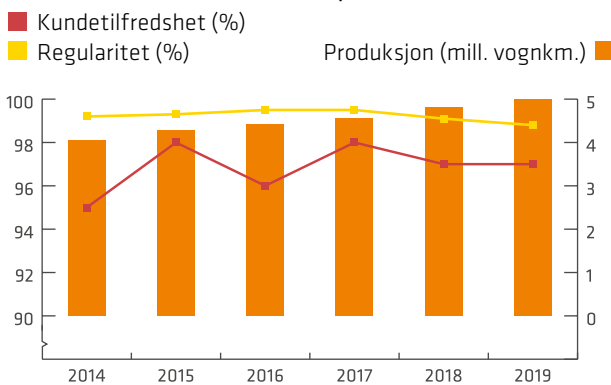
### KUNDETILFREDSHET OG ENKELTREISER



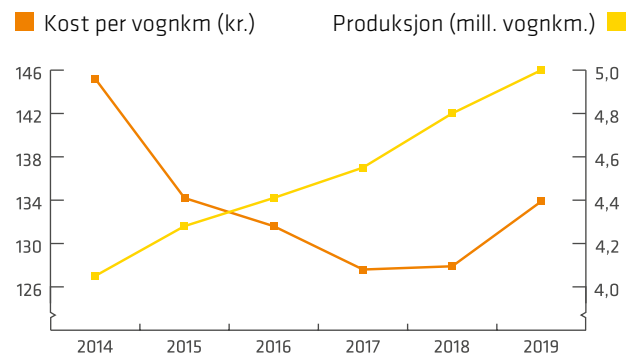
### REISER OG KOSTNADER



### REGULARITET OG PRODUKSJON



### VOGNKILOMETER OG KOSTNADER



<sup>1</sup>Kundetilfredsheten måles gjennom spørreundersøkelser gjennomført om bord, og prosenten som oppgis er antall som svarer at de er fornøyde eller svært fornøyde med gjeldende reise. Mål 2019: 96 prosent. <sup>2</sup>Regularitet: Andel avtalte avganger kjørt. Mål 2019: 99,1 prosent.



UNIBUSS

# ETABLERT OPERATØR INNEN NULLUTSLIPPSBUSSE

*Unibuss er et av landets største og mest miljøvennlige busselskaper og en aktiv pådriver for mer miljøvennlig kollektivtransport. Selskapet får en stadig grønnere busspark. I 2019 faset Unibuss inn 42 nye elektriske busser og signerte kontrakt for innkjøp av ytterligere 23. Med dette befester Unibuss sin posisjon som ledende innen nullutslippsbusser.*

Unibuss-konsernet er, med sine 1 455 medarbeidere ved utgangen av 2019, det største datterselskapet til Sporveien AS målt i antall ansatte. Virksomheten er organisert i selskapene Unibuss AS (rutebuss) og datterselskapene Unibuss Tur AS og Unibuss Ekspress AS (flybuss og ekspressbuss), og har drift i Oslo, Viken, Vestfold og Telemark fylkeskommune, Innlandet, Trøndelag og på Sørlandet.

Unibuss har de siste årene opparbeidet verdifull erfaring med innfasing av ny, miljøvennlig teknologi i kollektivmarkedet og er den største operatøren i Norge innen elbussdrift. I 2019 satte Unibuss 42 nye elektriske busser i drift. I tillegg drifter selskapet fem hydrogenbusser. På Lillehammer drifter Unibuss to elbusser på oppdrag fra Innlandstrafikk.

Det ble lagt ned et betydelig arbeid for å fase inn de nye elektriske bussene i hovedstadsområdet. Alnabru garasje er bygget om til Norges største ladepark for elbusser, og 30 elektriske leddbuss holder til her. På Klemetsrud og Mortensrud T-banestasjon er det etablert ladeinfrastruktur til de resterende 12 elbussene. Parallelt med byggingen og innfasingen av elbusser, opprettholdt Unibuss ordinær drift. Den 26. mai 2019 markerte Unibuss en milepæl, da selskapet fraktet den første passasjerer med elbuss i ordinær drift på linje 74.

I 2019 var Oslo europeisk miljøhovedstad, og elektriske busser spilte en betydelig rolle. Som en del av programmet under miljøhovedstadsåret, bisto Unibuss i august med omvisning på Alnabru garasje i anledning den offisielle lanseringen av Oslos elektriske busser.

## Året oppsummert

Unibuss fraktet 96,7 millioner reisende og omsatte for 1 798 millioner kroner i 2019. Kundetilfredsheten i hovedstadsområdet var fremdeles høy: 94 prosent oppga at de var fornøyde med tilbudet fra Unibuss.

Ny struktur for anbudsarbeidet i Unibuss har gitt positive utslag. Med to måneders mellomrom vant Unibuss tre viktige

anbud i 2019. I mai signerte Unibuss to kontrakter med Ruter for kjøring i Vestregionen i ruteområdene Vestre Aker, Bærum kommune og Nesøya. Ruteområdene blir nye geografiske områder for Unibuss. Elektriske busser vil spille en sentral rolle når Unibuss formelt overtar driften i juni 2020. Ved oppstart vil Unibuss ønske 400 nye medarbeidere velkommen i Bærum. I juli signerte Unibuss Ekspress kontrakt for flybusskjøring til og fra Værnes flyplass. Denne kontrakten innebærer en tredobling av Unibuss' virksomhet i Trondheim gjennom produktet Værnesekspressen. Værnesekspressen vil betjene Værnes lufthavn med 36 nye EURO 6 flybusser i et utvidet rutetilbud. Kontrakten hadde oppstart 1. februar 2020.

I tillegg vant Unibuss en rekke andre mindre oppdrag innenfor avvikskjøring for tog, buss og trikk.

Unibuss innførte i 2019 en rekke nye digitale verktøy for å levere et bedre busstilbud til kundene ombord i bussen og til våre oppdragsgivere Ruter, Vestfold kollektivtrafikk og Innlandstrafikk. Hele organisasjonen tok i bruk Hastus i den daglige planleggingen av driften. Dette verktøyet skal øke forutsigbarheten i driften og lette planleggingen av et effektivt transportsystem.

IT-løsningen TaaS (Transport as a Service) var også et sentralt prosjekt i 2019 og innebærer at bussene vil akkumulere trafikkdata og tekniske data til bedre planlegging. I tillegg gir systemet enda bedre informasjon til de reisende både på skjermene i bussen, annonsering av holdeplasser og destinasjonsskiltning. Dette bidrar til å modernisere og forbedre driften. TaaS i Unibuss er tett integrert med Ruter, som er premissgiver for systemet.

## Videre utvikling

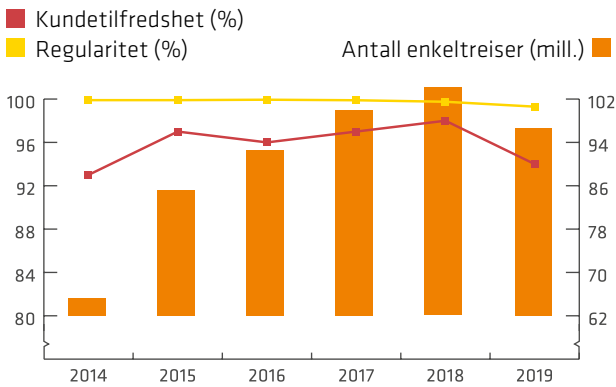
Unibuss er godt posisjonert for å ta del i den videre utviklingen av kollektivbransjen, og særlig for å ta nye markedsandeler der det etterspørres fossilfri busstransport. Ambisjonen er å beholde posisjonen som markedsledende på miljøvennlig busstransport og videreutvikle de digitale løsningene for å imøtekomme morgendagens forventninger. ■



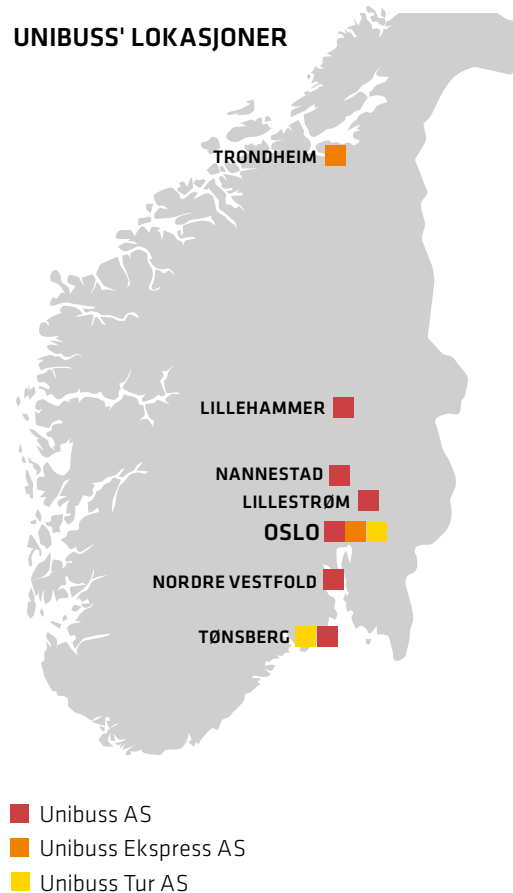
**Bussjåfør Simen Solbakken Johansen** opplever bussjåføryrket som samfunnsviktig og hyggelig. – Vi frakter folk dit de skal og får møte mange trivelige mennesker hver dag, sier han.

Nøkkeltall	2019	2018	2017
Total omsetning (MNOK)	1 798,0	1 819,6	1 684,1
Resultat før skatt (MNOK)	21,5	-18,9	15,7
Resultat etter skatt (MNOK)	16,6	-13,1	17,1
Antall reiser	96,7	102	98
Kundetilfredshet <sup>1</sup>	94	98	97
Regularitet <sup>2</sup>	99,8	99,9	99,9

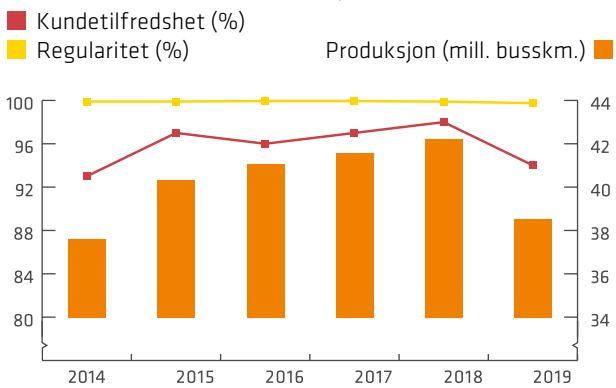
### KUNDETILFREDSHET OG ENKELTREISER



### UNIBUSS' LOKASJONER



### REGULARITET OG PRODUKSJON



<sup>1</sup>Kundetilfredsheten måles gjennom spørreundersøkelser gjennomført om bord, og prosenten som oppgis er antall som svarer at de er fornøyde eller svært fornøyde med gjeldende reise. <sup>2</sup>Regularitet: Andel avtalte avganger kjørt. Unibuss deler av konkurransemessige hensyn ikke måltall knyttet til kundetilfredshet og regularitet.



## SPORVEIEN VOGNMATERIELL

# BÆREKRAFTIG VOGNMATERIELL

*Oslo har aldri hatt et bedre utgangspunkt for forvaltning av byens betydelige investeringer i rullende materiell. Det skyldes ikke minst en vognleiemodell som bidrar til langsiktige og stabile økonomiske rammebetingelser i verdiforvaltningen.*

Sporveien Vognmateriell AS forvalter T-banevognene og trikkene gjennom hele livsløpet, fra anskaffelse via vedlikehold og oppgraderinger, til avhending. Selskapet arbeider for at vognmateriellet skal være driftssikkert, attraktivt og bærekraftig og ha lave driftskostnader.

Sporveien Vognmateriell har gjennom 15 år bygget opp finansiell kapasitet som sikrer evnen til å investere i nytt materiell når dagens T-banevogner og trikker må avhendes. Selskapet jobber på en måte som sikrer midler til alt planlagt og verdi-bevarende vedlikehold, samt til fornyelser og oppgraderinger. Vognleiemodellen bidrar til god verdiforvaltning og lavere kostnader over tid.

### Året oppsummert

Sporveien Vognmateriell hadde i 2019 et årsresultat på MNOK 103 som i sin helhet tilføres gjenanskaffelsesfondet. Sykefraværet i selskapet var litt under én prosent.

Sporveien Vognmateriell videreførte og satte i gang en rekke fornyelses-, oppgraderings- og utviklingsprosjekter i 2019. Prosjektene vil på ulike måter påvirke energibruk, effektivitet i produksjonen og kvaliteten på materiellet. Det vil igjen påvirke ytelsen til våre kunder – operatørene – gjennom bedre vogn-tilgjengelighet, regularitet, pålitelighet og reiseopplevelser. Selskapet jobber blant annet med å redusere energibruken i dagens T-banevogner. Målet er 5 prosent forbedring og omtrent like mange millioner kroner i innsparte energikostnader innen 2024.

I 2019 startet Sporveien Vognmateriell et viktig arbeid med å kartlegge muligheter for å forlenge levetiden på dagens T-banevogner. Selskapet ser gode muligheter for å oppgradere og modernisere dagens vogner, samtidig som selve skjelettet i vognene blir beholdt.

Sporveien Vognmateriell har satt et særlig fokus på bærekraft og sirkulær økonomi som et bidrag til Oslo kommunes arbeid for en miljøvennlig utvikling. Selskapet arbeider med å forberede materialgjenvinning av de gamle trikkene når de skal avhendes. Kompetansen fra dette arbeidet blir viktig når arbeidet med å anskaffe nye T-banevogner starter opp. Målet er å kunne anskaffe materiell som er tilnærmet 100 prosent gjenvinnbart, og at materiellet i størst mulig grad består av innsatsfaktorer som er resirkulerte.

Bærekraft handler av og til om å ikke gjøre noe. Ettersom de gamle trikkene skal fases ut i løpet av få år, jobber Sporveien Vognmateriell målbevisst med å begrense omfanget av vedlikehold til det nødvendige. Dette krever tett oppfølging av vognmateriellet, men kan bidra til å spare store beløp til vedlikehold.

### Videre utvikling

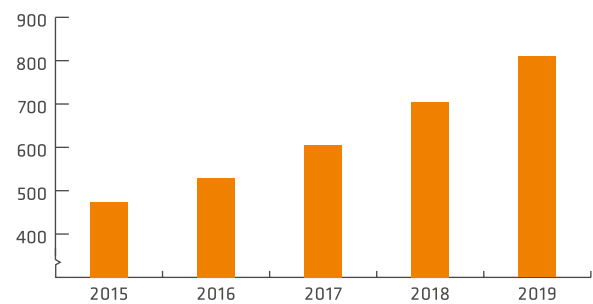
Sporveien Vognmateriell har som visjon å ha en vognpark i verdensklasse i 2024. Visjonen innebærer at selskapet skal sørge for at dagens T-banevogner er så godt vedlikeholdte og oppgraderte at kundene fremdeles oppfatter dem som moderne, attraktive og konkurransedyktige. Når den nye trikkevognparken er på plass i 2024, vil Oslo ha en unik posisjon blant verdens kollektivbyer i form av to helt homogene og moderne vognparker. ■



Sporveien Vognmateriell har som visjon å ha en vognpark i verdensklasse.

Nøkkeltall	2019	2018	2017
Driftsinntekter (MNOK)	692,3	684,7	648,4
Årsresultat (MNOK)	102,7	99,4	75,2
Eiendeler (MNOK)	5 624,0	5 441,7	5 431,5
Vognanskaffelsesfond (MNOK)	809,7	704,9	605,6

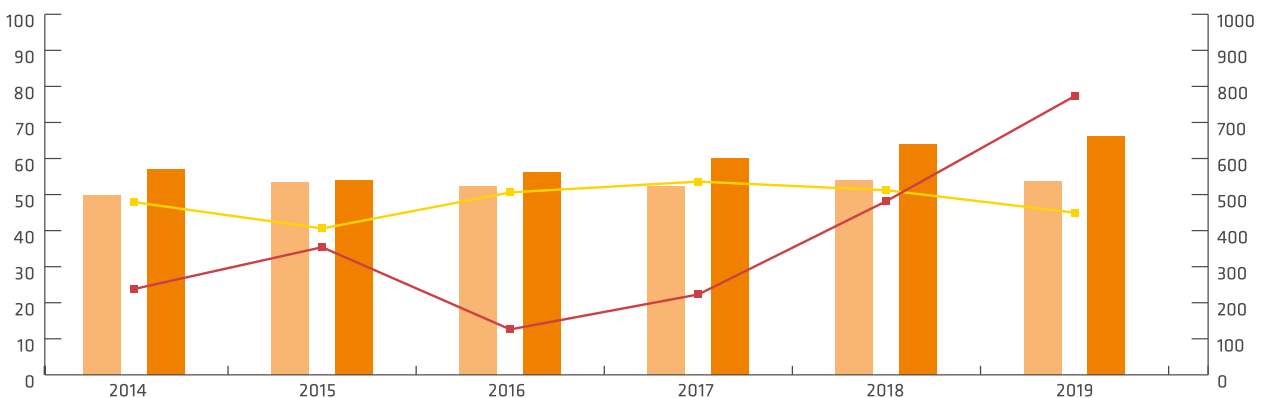
### VOGNANSKAFFELSESFOND (MNOK)



### PERIODISK VEDLIKEHOLD - FORPLIKTELSE

■ SL95  
■ SL79

■ MX3000  
■ Sum PV





## INFRASTRUKTUR OG PROSJEKTER

# FORTSATT HØY AKTIVITET FOR Å STYRKE KOLLEKTIVTILBUDET

*Infrastruktur og prosjekter-enheten bidrar til å drifte og vedlikeholde infrastruktur for trikk og T-bane i Oslo-området. Enheten realiserer utbyggingsprosjekter av stor betydning for samfunnet.*

Infrastruktur og prosjekter-enheten (IE) vedlikeholder, bygger og forvalter Sporveiens eiendommer og infrastruktur for T-bane og trikk, som stasjoner, tunneller, signalanlegg, bygninger og skinnegang, samt 1 450 bussholdeplasser i Oslo. Ved utgangen av 2019 hadde enheten 333 medarbeidere fordelt på arbeidsstedene Tøyen, Etterstad, Majorstuen og Holtet i Oslo. IE har høy aktivitet og står overfor store og spennende oppgaver som skal gjøre kollektivtilbudet i hovedstadsområdet attraktivt for de reisende.

### Året oppsummert

IE ferdigstilte en rekke prosjekter i 2019. I mars gjenåpnet Helsefyrt T-banestasjon etter oppussing og store tekniske utbedringer. På Holtet trikkebase ble det nye sporanlegget og verkstedanlegg for trikkemodellen SL79 ferdigstilt. På Ekebergbanen ble parsellen langs Holtet ferdigstilt, og det ble etablert ny plattform mot sentrum på Jomfrubråten stasjon. Arbeidet med å ruste opp infrastrukturen for å ta imot de nye trikkene fortsatte i 2019. Nye trikker krever blant annet økt sporavstand på enkelte strekninger. Oppgraderingen av øvre del av Grefsenveien ovenfor Storokrysset pågikk gjennom 2019, og strekningen skal etter planen åpne våren 2020. IE startet også flere prosjekter i 2019. Blant dem var utbedring av trikkesporene i Valkyriegata, Majorstukrysset, Bogstadveien og Grefsenveien nedenfor Storokrysset. På Ryen startet IE arbeidet med å oppgradere T-baneverkstedet. For mer om prosjektene, se neste side og omtale av Trikkeprogrammet på side 42.

Gjennom 2019 bidro IE i flere store prosjekter som skal utvide kapasiteten i kollektivtrafikken i Oslo og Viken:

- På oppdrag fra Oslo kommune har Sporveien utredet alternative løsninger for ny Majorstuen stasjon og mulig Volvatsving. Resultatene forelå senhøsten 2019 og behandles av kommunen før videre arbeid med forprosjekt for Majorstuen stasjon kan settes i gang.

- I august fikk Sporveien byggherreansvar for den planlagte T-banetunellen gjennom sentrum. Tunellen vil gi flere og hyppigere avganger i hele T-banenettet. Forprosjektet blir gjort i samarbeid med Ruter.
- I november lyste IE ut anskaffelsen av det nye signal-systemet med CBTC-teknologi til T-banen. Dagens system blir erstattet med et nytt og moderne system som blant annet legger til rette for flere og mer presise avganger og bedre styring av trafikken i hele T-banenettet.

### Veien videre

Økt trafikk med T-bane og trikk og et forlenget driftsdøgn gir økt slitasje på skinner og infrastruktur, og reduserer samtidig tiden som er tilgjengelig til vedlikehold. IE har gjennom flere år jobbet med å utvikle nye og mer effektive måter å drive vedlikehold på. I 2019 ga arbeidet med Lean-metodikk gode resultater i vedlikeholdsavdelingene for trikk og T-bane. Lean er en metodikk som går ut på å skape mest mulig verdi med minst mulig ressurser. Den langsiktige ambisjonen er å skape en lærende organisasjon som kan håndtere den forventede produksjonsøkningen med samme ressursnivå. De gode resultatene skyldes et tett og godt samarbeid med medarbeiderne.

IE jobber videre med digitalisering. Enheten utviklet en vedlikeholdsapp i 2018, og erfaringene med appen er svært gode. Den erstatter tungvinte, papirbaserte rutiner i vedlikeholdsarbeidet. IE fortsetter utviklingsarbeidet med å se på hvordan dataanalyse kan forutse feil på for eksempel sporvekslere. Målet er at slike former for prediktivt vedlikehold er en integrert del av arbeidshverdagen i enheten om noen år. ■



Tommy Filtvedt, Stina Gjøen Simensen og Ida Ødegaard var i 2019 med på å ferdigstille flere prosjekter i Sporveien.

## Viktige prosjekter

### **Trikkeprogrammet**

#### **Grefsenveien og Frognerveien**

Oppgraderingen av Grefsenveien ovenfor Storokrysset har pågått gjennom hele 2019 og skal etter planen være ferdig våren 2020. Høsten 2019 startet oppgraderingen av Grefsenveien nedenfor Storokrysset, som vil pågå frem til høsten 2021. Oppgraderingen av Frognerveien er planlagt ferdigstilt høsten 2020.

#### **Holtet og Grefsen baser**

Trikkebasene på Holtet og Grefsen blir bygd om for å ta imot nye trikker fra 2020. Sporanlegget på Holtet base og innredning av verksted for trikketyper SL79 er ferdigstilt og ble tatt i bruk i 2019. Ombyggingen av Grefsen verksted pågår, og vil være ferdig i løpet av 2020.

#### **Ekebergbanen**

Parsellen langs Holtet base og ny plattform mot sentrum på Jomfrubråten stasjon ble ferdigstilt i 2019.

#### **Storgata og Thorvald Meyers gate**

Storgata står foran en omfattende fornyelse av teknisk infrastruktur under bakken og av gatedekke, spor og holdeplasser. Prosjektet startet før jul i 2018 og vil pågå til 2021. I Thorvald Meyers gate startet en tilsvarende oppgradering tidlig i 2019. Den skal etter planen være ferdig i løpet av våren 2021. Prosjektene blir gjennomført i regi av Bymiljøetaten.

#### **Majorstuen**

Utbedring av sporene i Valkyriegata, Majorstukrysset og Bogstadveien startet i 2019 og fortsetter i 2020.

#### **Bispegata**

Arbeidet med sporforbindelsen i Bispegata mellom Oslo gate ved Ladegården og Dronning Eufemias gate startet i januar 2019 og er planlagt ferdig høsten 2020.

### **T-baneprosjekter**

#### **Ryen verksted**

T-banens verksted skal bygges om med fire nye arbeidsstasjoner for MX-tog for å få kapasitet til å øke vedlikeholdet av vognene. Arbeidet startet i første halvår 2019 og skal pågå frem til 2021.

#### **Etterstad base**

Infrastrukturbasen på Etterstad skal tilrettelegges for bedre logistikk og utnyttelse av arealene, med gjennomføring av bygningsmessige tiltak om få år. I 2019 er deler av utearealet oppgradert, og det er tilrettelagt for flere ladepunkter for elbiler.

#### **Østensjøbanen Etterstad-Hellerud**

Østensjøbanen mellom Etterstad og Hellerud skal oppgraderes fra 2020. Forprosjektet og forslag til reguleringsplan ble ferdigstilt i 2018. Prosjektet er todelt. Den første parsellen Bryn-Hellerud, med to broer og én tunell, er detaljprosjektert og har planlagt byggestart i 2020, når reguleringsplan er vedtatt. Parsellen Etterstad-Bryn blir gjennomført senere.

#### **Strømforsyning**

Fornylsesprogrammet for banestrømforsyningen er videreført for å sikre bedre kapasitet og stabilitet. Ny likeretterstasjon ved Ullevål stadion stasjon sto ferdig i 2019. Bygningen ligger inntil stasjonsatkomst og er utformet med et kioskløke. Ombygging av Nationaltheatret likeretterstasjon blir ferdig i begynnelsen av 2020.

## NYTT SIGNAL- OG SIKRINGSSYSTEM

# STORE SKRITT MOT FREMTIDENS T-BANE

Det nye signal- og sikringssystemet vil legge til rette for at enda flere får reise enda oftere med T-banen. Prosjektet nådde flere, viktige milepæler i 2019.

Nytt signal- og sikringssystem for T-banen er av stor betydning for kollektivtilbudet i hovedstadsområdet. T-banen er ryggraden i kollektivsystemet og må ha kapasitet til å håndtere trafikkveksten i årene som kommer. Med CBTC-teknologien får T-banen et moderne digitalt togstyringssystem, med høyere kapasitet og bedre trafikkflyt.

### Enhetlig, moderne plattform

Det nye signal- og sikringssystemet har avgjørende betydning for videreutviklingen av T-banen, av flere årsaker:

- Et signalsystem med CBTC-teknologi optimaliserer løpende farten og avstanden mellom T-banetogene, i samspill med fører og trafikksentralen. Togene kan kjøre med kortere avstand, trafikken flyter jevnere og raskere, og flere tog kan være i drift samtidig, med enda bedre punktlighet.
- Store deler av dagens signalsystem er basert på teknologi fra 1960-tallet. Den er krevende og kostbar å vedlikeholde, og kan ikke gi T-banen kapasiteten den trenger.
- Nytt signalsystem, Fornebubanen, den planlagte sentrumstunellen og en planlagt ny stasjon på Majorstua innebærer den største fornyelsen av T-banen noensinne. Med samme moderne system på alle linjer kan T-banen utnytte mulighetene som følger av fornyelsen.

### Viktige milepæler nådd i 2019

Arbeidet med det nye signalsystemet er organisert som eget prosjekt i Sporveien. I 2019 nådde prosjektet flere viktige milepæler, blant dem:

- Investeringsbeslutningen i Oslo bystyre i september, med bevilgning på 5,4 milliarder kroner til nytt signalsystem.
- Kunngjøringen av anskaffelsen i november, basert på bevilgningen fra Oslo bystyre.

Anskaffelsen er utlyst som en totalleveranse. Én leverandør vil få ansvaret for å utvikle og installere det nye signalsystemet på hele T-banenettet, i driftssentralen, i passasjertogene og arbeidsmaskinene, i tett samarbeid med Sporveien. Kontraktinngåelsen skal etter planen skje i midten av 2021. ■

## Nytt signalsystem CBTC

CBTC står for «communication based train control» eller kommunikasjonsbasert togstyring. Det er et signalsystem basert på trådløs kommunikasjon mellom tog og infrastruktur for helhetlig styring av T-banetrafikken. CBTC-teknologien er i dag standard når nye T-baner bygges.

### Organisering

**Bestiller:** Oslo kommune, Byrådsavdeling for miljø og samferdsel

**Utfører:** Sporveien

### Gevinster

- Nødvendig modernisering av infrastrukturen
- Økt kapasitet og driftsstabilitet
- Kortere reisetid og bedre punktlighet

### Fremdrift

**2013–2014:** Konseptvalgutredning

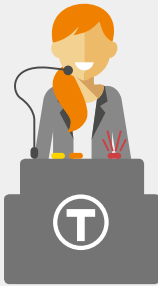
**2015–2017:** Forprosjekt

**2018–2021:** Kravspesifisering og anskaffelse

**2021–2022:** Design og utvikling

**2023–2027:** Innføring og drift





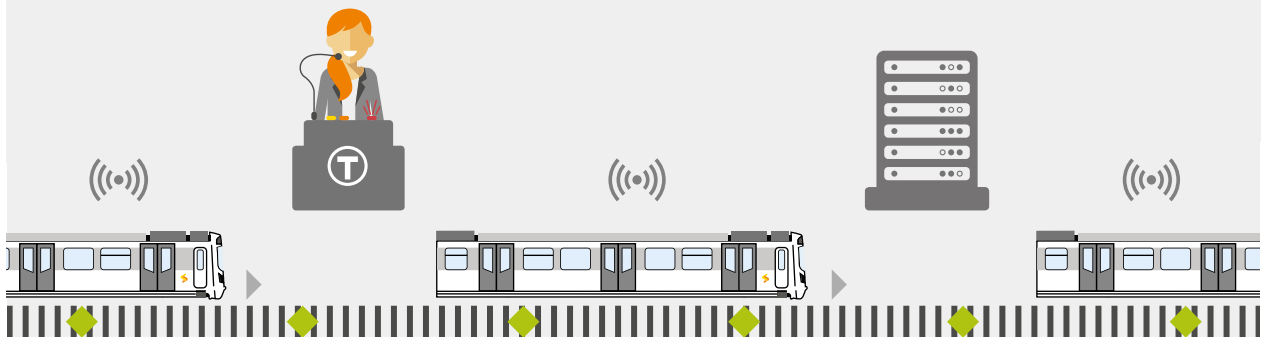
### Dagens signalanlegg

Med dagens signalanlegg er sporene inndelt i faste sporfelt. Elektriske kretser langs skinnene forteller hvilket sporfelt toget befinner seg i, men gir ikke nøyaktig posisjon. Togene kjører derfor med ekstra god sikkerhetsavstand.

#### DAGENS SIGNALANLEGG



#### SIGNALSYSTEM MED CBTC-TEKNOLOGI

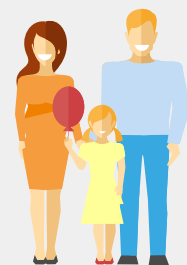


### Signalsystem med CBTC-teknologi

Signalsystemet har ulike sensorer som angir den nøyaktige posisjonen til toget. Kommunikasjonen skjer trådløst, og i samspill med fører og trafikksentralen optimaliserer systemet hastigheten og avstanden til andre tog. Togene kjører tettere og med bedre flyt.

### FLERE REISENDE PER TIME

Når T-banen får nytt signalsystem med CBTC-teknologi, blir det mulig å øke antallet passasjerer gjennom sentrumstunellen med flere tusen i timen.



## TRIKKEPROGRAMMET

# FREMTIDENS BYREISE PÅ SKINNER

*En rekke gateopprustningsprosjekter i trikkeinfrastrukturen pågår, nye trikkebaser er snart ferdige, og produksjonen av de første trikkene er godt i gang. I 2019 var det full fart i Trikkeprogrammet.*

Trikkeprogrammet omfatter tre delprosjekter: vognanskaffelse, infrastrukturopgraderinger og baseutvikling. Sporveien leder programmet og samarbeider tett med Ruter, Bymiljøetaten og Vann- og avløpsetaten om å gjennomføre prosjektene. Samarbeidet er blant annet nødvendig for å utvikle gatenettet og kommunal infrastruktur parallelt med forberedelsene til nye trikker.

### Vognanskaffelse

Høsten 2018 ble det inngått kontrakt om levering av 87 nye, moderne trikker til Oslo, med den spanske leverandøren CAF. I 2019 startet produksjonen av de nye trikkene som skal leveres til Oslo for testkjøring. Fremdriftsplanen legger opp til en testperiode i 2020 og 2021, før serieproduksjonen starter.

En fullskala modell av den nye SL18-trikken ble avduket og stilt ut på Rådhusplassen i Oslo i august. Rundt 10 000 mennesker tok turen innom for å oppleve trikkemodellen.

### Infrastrukturopgraderinger

Arbeidet med å ruste opp og fornye infrastrukturen omfatter over 30 delprosjekter for å innhente vedlikeholdsetterlep, oppgradere trikkenettet og gjøre nødvendige tilpasninger til de nye trikkene. Bymiljøetaten er prosjekteier for flere store prosjekter: Tinghuset-Tullins gate som sto ferdig oppgradert i 2019, Bispegata og Thorvald Meyers gate som begge hadde anleggsstart på nyåret, samt oppgraderingen av Storgata. En midlertidig trikkearasé i Christian Krohgs gate og Stenersgata ble tatt i bruk i september 2019.

Sporveien leder prosjektet på Majorstuen som startet tidlig i 2019. Sporveien er også ansvarlig for oppgraderingen av Grefsenveien mellom Storo og Disen, samt flere infrastrukturprosjekter av mindre omfang. Et av disse er nedre del av Grefsenveien, der arbeidene startet høsten 2019.

Enkelte mindre infrastrukturprosjekter vil bli satt i gang i 2020. Fremtidig trikkearasé for Briskebylinjen er foreløpig uavklart.

### Baseutvikling

Sporveien oppgraderer trikkebasene på Holtet og Grefsen for å gi bedre plass til de nye trikkene og effektivisere drift og vedlikehold. Begge prosjektene ble satt i gang i 2018, er i rute og er planlagt ferdige i løpet av 2020. ■

## Fremtidens byreise

Trikkeprogrammet skal utvikle neste generasjons trikketilbud i Oslo gjennom å anskaffe nye trikker og oppgradere infrastruktur og trikkebaser. Fremtidens byreise er begrepet som blir brukt for å fortelle hva Trikkeprogrammet omfatter og skal gi Oslo.

### Gevinster

- Et attraktivt, robust og kostnadseffektivt trikketilbud
- Bedre rutetilbud og kapasitet med 87 nye trikker
- Nye trikker og oppgradert infrastruktur med moderne standard
- Bidrag til byutvikling og mer attraktive gater og byrom
- Redusert kostnadsnivå for drift og vedlikehold

### Organisering

**Oppdragsgiver:** Oslo kommune

**Samarbeidspartnere:** Ruter, Bymiljøetaten og Sporveien

**Programledelse:** Sporveien

### Finansiering

- **Trikkeanskaffelse:** Kostnadsramme på MNOK 4 145 vedtatt av Oslo bystyre.
- **Infrastruktur:** Anslått til MNOK 3 200. Bystyret fastsetter kostnadsramme for de største enkeltprosjektene.
- **Baseutvikling:** Kostnadsramme er fastsatt til MNOK 1 083.

Trikkeanskaffelsen og baseinvesteringene finansieres av Oslo kommune og belastes driftsbudsjettet gjennom levetiden. Finansiering av infrastruktur skjer med midler direkte fra Oslopakke 3.

### Fremdrift trikkeanskaffelse

**2015:** Investeringsbeslutning

**2016:** Prekvalifisering av leverandører

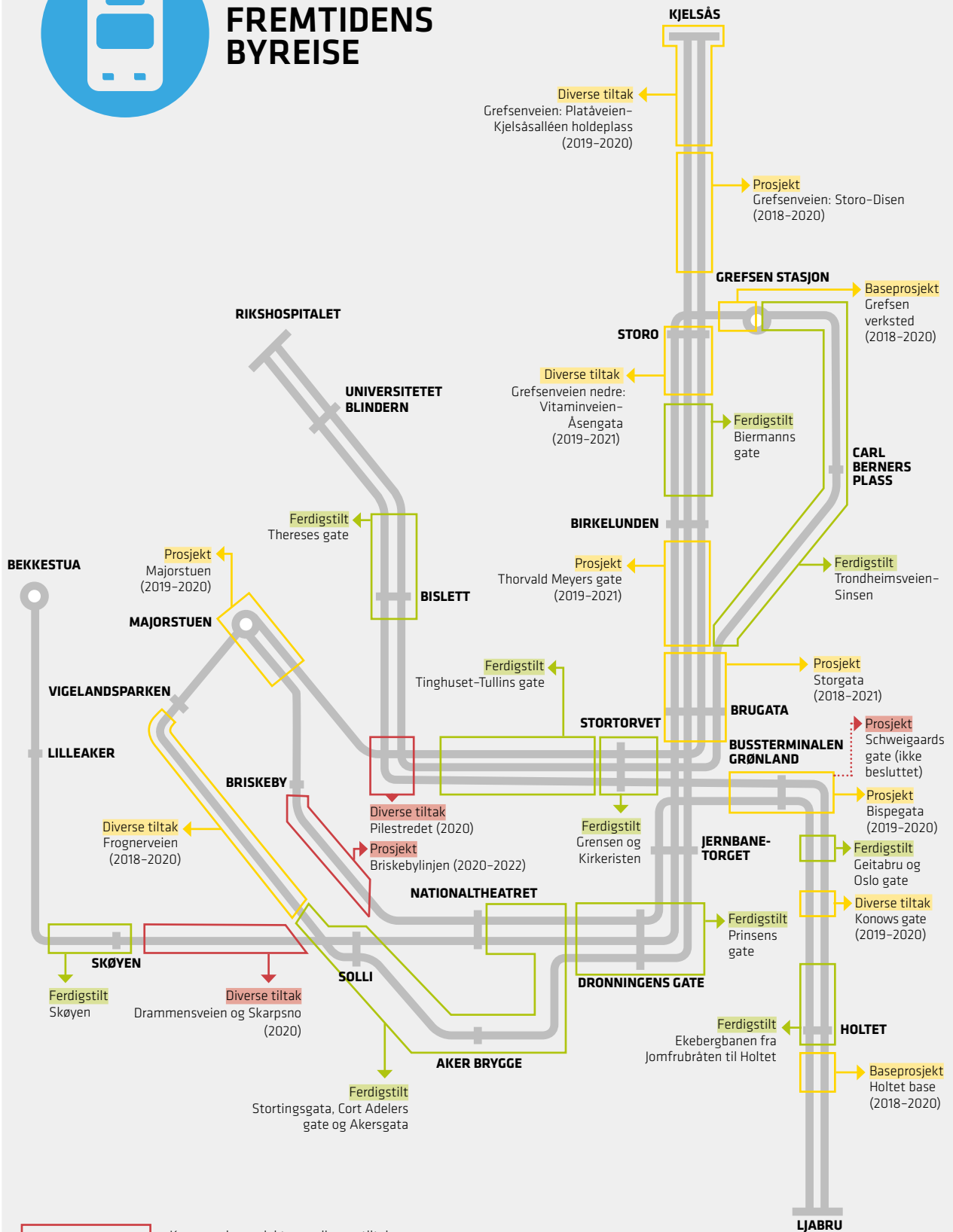
**2017-2018:** Tilbud og kontraktsinngåelse

**2020-2021:** Testing av trikker

**2021-2024:** Leveranse og driftssetting av nye trikker



# FREMTIDENS BYREISE



- Kommende prosjekter og diverse tiltak
- Prosjekter og diverse tiltak i arbeid
- Ferdigstilte prosjekter og diverse tiltak

(Med forbehold om endringer i fremdrift og gjennomføring)  
For mer informasjon, se fremtidensbyreise.no



## BUSSANLEGG

# LEgger TIL RETTE FOR VEKST OG ELEKTRIFISERING

*Bussanlegg skal legge til rette for vekst, effektivitet og miljøvennlig utvikling av kollektivtrafikken. Selskapet har en utfordrende oppgave med å sikre bussene nødvendig anleggskapasitet i de tette byområdene.*

Bussanlegg AS eier, utvikler og leier ut infrastruktur for bussdrift til kollektivtrafikken i Oslo og Viken. Selskapets sju bussanlegg har en samlet kapasitet til parkering, service og vask til over 500 busser.

Behovet for ny basekapasitet for buss i Oslo er høyt. Kollektivtrafikken vokser, og elektrifiseringen av bussparken krever mer areal til nettstasjoner og ladeutstyr. Nye kjørekontrakter for busstrafikken vil medføre at det blir flere busser, renere busser og busser i ulike størrelser. Dagens anlegg må tilpasses den nye virkeligheten.

### Året oppsummert

I juni 2019 åpnet Bussanlegg Europas største ladeanlegg for elektriske busser på Alnabru. Anlegget er klargjort for 30 elektriske leddbuss. Tilsvarende infrastruktur ble også bygget på anleggene på Klemetsrud og i Brubakkveien. Totalt ble det etablert ladeanlegg for 50 elektriske busser på selskapets anlegg i 2019. På Alnabru ble det samtidig investert og tilrettelagt for full fremtidig elektrifisering av samtlige busser. Forberedelsen til en elektrisk busspark vil fortsette på alle anleggene frem mot fristen for utslippsfri busstrafikk i 2028. Ombyggingen av bussanleggene på Skui og Bekkestua startet opp i 2019. Begge anleggene får utvidet kapasitet og tilrettelegges for elektrisk bussdrift. De skal etter planen stå klare til oppstart av nye busskontrakter sommeren 2020. Byggearbeidene pågår parallelt med daglig bussdrift og omfatter også leveranser fra Hafslund og bussoperatør Unibuss.

Investeringsbehovet innenfor selskapets virkeområde er høyt og stigende. Det er drevet av elektrifisering, kapasitetsbehov og teknologiske endringer. I 2019 ble det enighet med Ruter om prinsipper for leieprisberegning ved investeringer og fastsettelse av husleie for de enkelte anlegg. De avtalte beregningsmodellene sikrer lønnsomhet og forutsigbarhet for selskapets videre utvikling og vekst.

Satsningen på energieffektivisering ga gode resultater i 2019, med 6 prosent reduksjon av strømforbruket sammenlignet

med 2018. Arbeidet med energieffektivisering vil fremover rette oppmerksomheten mot modernisering og digitalisering av bygningsdriften, bygningsmessige tiltak og tettere samarbeid med de lokale driftsansvarlige på anleggene.

Bussanlegget i Brubakkveien på Grorud, som i en lengre periode har vært leid ut til andre formål, ble igjen tatt i bruk som base for rutebusser ved oppstart av ny kjørekontrakt for Romerike i juli. Ny teknologi for vannrensing/vanngjenvinning ble anskaffet og vil halvere vannforbruket ved vask av busser i Brubakkveien. Anlegget har også fått oppgraderte verkstedspor og er det eneste av Bussanleggs anlegg som er klargjort for drift av dobbeltleddede busser (24 meter).

### Videre utvikling

Anleggskapasitet til anbudene som omfatter Oslo syd og Oslo sentrum i 2021 og 2022 er under planlegging. Rosenholm-anlegget skal utstyres for betjening av elektriske busser og kapasitet til å betjene inntil 150 busser. Videre arbeider Bussanlegg med å etablere et nytt midlertidig bussanlegg på Stubberud (Alna).

Oslo kommune har gitt tillatelse til etablering av bussdrift på Mortensrud frem til 2029. I første omgang blir det bygget et midlertidig bussanlegg med kapasitet til 50 busser. Anlegget skal stå ferdig vinteren 20/21. Den langsiktige bruken av dette anlegget vil være avhengig av fremtidig utbygging av E6 syd, som med nåværende planer vil legge beslag på deler av anleggets areal. Det nye arealet vil gi sårt tiltrengt tilleggskapasitet til Klemetsrud-anlegget.

Bussanlegg har utviklet et modulbasert servicehus for å gjøre pause- og toalettforholdene for bussførere bedre. Servicehuset er klart til produksjon og vil gi et løft for arbeidsmiljøet. Det har også arkitektoniske kvaliteter som gjør det til et positivt tilskudd for omgivelsene. ■



**SPORVEIEN MEDIA**

# GOD REKLAME GIR BEDRE REISER

*Sporveien Media skaper inntekter fra trafikkreklame. I 2019 bidro selskapet med 129 millioner kroner til å finansiere økt kapasitet i kollektivtrafikken.*

Sporveien Media AS' forretningside er å gi et økonomisk bidrag til kollektivtrafikken, og samtidig gi en positiv opplevelse for de reisende. Selskapet forvalter trafikkreklame på Sporveiens driftsmidler, stasjoner og bygninger, og har samarbeidsavtale med Clear Channel Norway (CCN). Sporveien Media forvalter også kontrakten for reklamefinansierte lehus i Oslo.

Sporveien Media bidrar til å gi de reisende gode opplevelser og til å styrke kollektivtrafikkens omdømme gjennom høy standard på reklameprodukter, design og vedlikehold.

Reklame som oppleves som relevant, kan bidra til å redusere følelsen av ventetid for de reisende. Det legges samtidig stor vekt på å holde stasjonsområdene og holdeplassene rene og godt vedlikeholdt.

## Året oppsummert

Sporveien Media bidro i 2019 med totalt 129 millioner kroner til kollektivtrafikken. Dette var en økning på ca. 8 millioner kroner fra 2018.inntektene i Sporveien Media går til å bedre kollektivtrafikktilbudet for de reisende.

Mange kjemper om de reisendes oppmerksomhet og annonsørens budsjetter i det dynamiske reklamemarkedet. Sporveien Media jobber derfor aktivt for å være en pådriver og tilrettelegger for innovasjon og forretningsutvikling i markedet for trafikkreklame. Dette innebærer å videreutvikle løsninger og kapasitet på både eksisterende og nye reklameflater. I 2019 jobbet Sporveien Media, med samarbeidspartneren Clear Channel, om å utvikle dokumentasjon og effekt. I 2019 vokste utendørsmarkedet for reklame med 6 prosent, og var med det en vekstvinner i reklamemarkedet. Kombinasjonen av digital og analog produktutvikling, som gir et større tilbud av reklameflater er tilgjengelig for annonsørene, gjør at Sporveien Media forventer en positiv utvikling i 2020 på 5 prosent.

## Videre utvikling

I samarbeid med Ruter og Clear Channel skal Sporveien Media etablere 200 nye lehus og stoppestedssøyler for de reisende de neste årene. I tillegg jobber Sporveien Media kontinuerlig med produktutvikling for å skape gode produkter for de reisende og kollektivtrafikken. ■





# DEL 4 SAMFUNNS- ANSVAR

«VI MÅ TENKE NYTT OG SMART OM MÅTEN  
VI DRIVER KOLLEKTIVTRAFIKKEN.»

– TORGEIR KRISTIANSEN,  
KONSERNDIREKTØR FOR KOMMUNIKASJON  
OG SAMFUNN I SPORVEIEN



## SIRKULÆR ØKONOMI

# Hvor kaster du en trikk?

Jo mer vi får ut av de ressursene vi allerede har, jo mindre må vi hente fra naturen. Derfor er sirkulær økonomi et viktig verktøy i Sporveiens arbeid med å gi passasjerene et enda mer bærekraftig kollektivtilbud.

– Verden slik vi ønsker den i morgen, er ikke verden slik vi så den i går. Ambisjonene i hovedstaden er offensive. Oslo skal redusere utslippene av klimagasser med 95 prosent innen 2030. Da må vi tenke nytt og smart om måten vi driver kollektivtrafikken på, sier Torgeir Kristiansen, som er konserndirektør for kommunikasjon og samfunn i Sporveien.

– Vi må få mer ut av det vi produserer. Skal vi nå FNs bærekraftsmål innen 2030 er vi nødt til å endre måten vi tenker på fra en lineær økonomi til en sirkulær økonomi, sier Frode Hvattum, strategisjef i Ruter med ansvar for miljø og bærekraft.

### Resirkuler mest mulig

Kort forklart betyr sirkulær økonomi at vi må utnytte de ressursene vi allerede har på en bedre måte. Der vi tidligere fikk nytt materiale, brukte det og kastet det, vil vi i et sirkulært tankesett jobbe for å beholde materialet så lenge som mulig, og sørge for at mest mulig av materialet kan brukes igjen.

Mellom 2020 og 2024 kommer 87 nye trikker til Oslo. Da skal de gamle trikkene fases ut. Spørsmålet som da melder seg er; hvor kaster du en trikk?

Sammen med Norsk Gjenvinning har kontraktssjef i Sporveien Vognmateriell, Nina Gjøn, funnet ut at 90,5 prosent av dagens SL95-trikker kan resirkuleres og materialgjenvinnes. Det kan faktisk



**Torgeir Kristiansen**  
konserndirektør for kommunikasjon og samfunn i Sporveien.



**Frode Hvattum**  
strategisjef i Ruter med ansvar for miljø og bærekraft



**Nina Gjøn**  
kontraktssjef og bærekraftsansvarlig i Sporveien Vognmateriell

hende at det er deler av en gammel trikk som holder deg varm.

– Tidligere gikk glass til deponi, men nå vet vi at vinduene i en gammel trikk, T-bane eller buss kan bli til isolasjon i hus. Det er et strålende eksempel på teknologiutvikling som skaper økonomiske verdier og et positivt miljøregnskap, sier Gjøn.

### Et viktig verktøy

For Sporveien er den sirkulære tenkemåten viktig for å lage et grønnere kollektivtilbud.

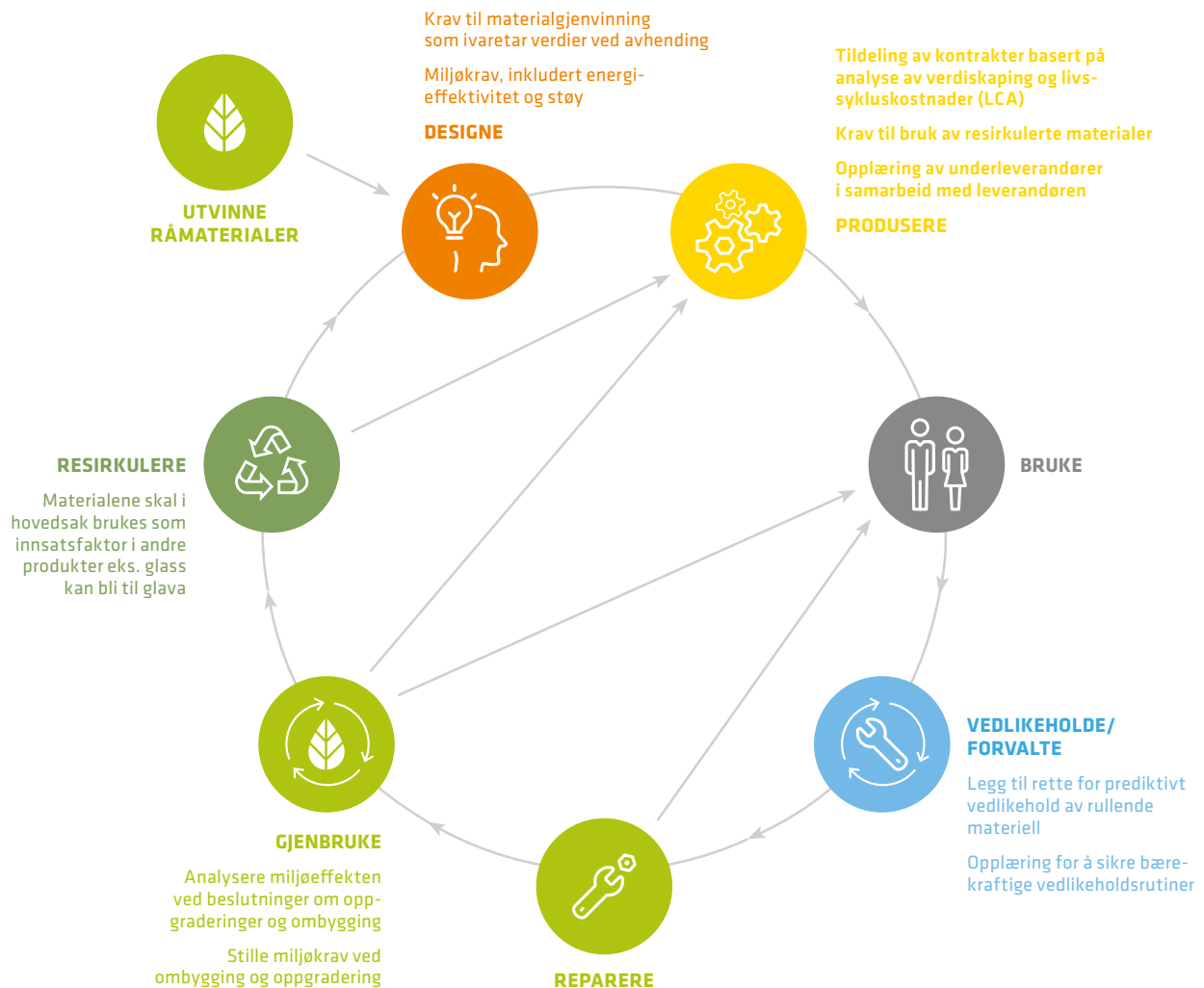
– Sirkulær økonomi er et sentralt verktøy for å produsere mer bærekraftig kollektivtrafikk for pengene. For Sporveien betyr det at vi må behandle materialet vi har på en måte som gjør at det lever lengst mulig. I tillegg er det viktig å velge miljøvennlige løsninger når vi får nytt materiell, sier Torgeir Kristiansen.

Frode Hvattum og Torgeir Kristiansen mener Sporveien og Ruter spiller hverandre gode i arbeidet med å lage et miljøvennlig kollektivtilbud til passasjerene.

– At Sporveien jobber så godt med å utnytte sine ressurser, gjør at også vi i Ruter har en høy utnyttelsesgrad, sier Frode Hvattum.

– Her må vi jobbe tett og godt sammen på tvers av kollektivselskapene for å skape enda mer bærekraftig kollektivtrafikk fremover, sier Torgeir Kristiansen. ■





## SLIK JOBBER SPORVEIEN MED SIRKULÆR ØKONOMI

### Gjenbrukbare busser

Unibuss stiller store krav til resirkulerbarhet, miljømerking og levetidsperspektiv. Oppdragsgivere i Norge stiller ulike krav til hvor lenge bussene kan være i drift.

Når en buss ikke lenger kan kjøre i Norge er Unibuss opptatt av gjenbruk ved å selge bussene til andre land i Europa. Alle busser som selges er EU-godkjente og i god kjørbare stand til å leve videre. Disse bussene har motorteknologien Euro klasse 5, som gir vesentlig mindre utslipp enn bussene som vanligvis kjører i for eksempel Øst-Europa.

Å gjenbruke bussene er derfor fornuftig siden bussene er i god stand, og bærekraftig siden de får et nytt liv etter endt tjeneste i Norge.

### Gjenvinnbare T-banvogner

T-banesystemet i Oslo er anerkjent for å ligge langt fremme i å gjenvinne vogner.

Sporveien stiller strenge krav allerede fra designstadiet, fordi det blir enklere å oppgradere og gjenvinne enkeltkomponenter i vognene. Dagens T-banvogner består av resirkulert jern, stål (40 prosent) og aluminium (60 prosent).

Da T-banvognene ble produsert i 2004, ble gjenvinningsgraden beregnet til å være nærmere 95 prosent for vognene (84,7 prosent materialgjenvinning og 10 prosent energigjenvinning). Neste gang Sporveien faser inn nye T-banvogner, er målet å øke gjenvinningsgraden av materiellet til hundre prosent.

### Gjenvinnbare trikker

Når den nye SL18-trikken gradvis blir satt i trafikk fra 2021, skal de eksisterende trikketyperne gradvis bli faset ut. En SL95-trikk er allerede tatt ut av drift for å bidra med reservedeler til den resterende flåten. Det som ikke kan gjenbrukes i drift, er analysert og kartlagt før resirkulering. Analysene viser at ca. 90,5 prosent av trikken kan materialgjenvinnes, 2,7 prosent kan energigjenvinnes, mens 6,8 prosent må gå til deponi.

I anskaffelsen av de nye SL18-trikkene har Sporveien stilt strenge krav til leverandøren CAF. Leverandøren har blant annet forpliktet seg til at trikkematerialene er i tråd med det europeiske kjemikaliereregverket. CAF skal også levere en gjenvinningsplan for de nye trikkene.

# HEVER AMBISJONENE MOT 2030

*Sporveien har et tydelig samfunnsoppdrag og tar et stort samfunnsansvar. Samfunnsoppdraget vårt løser vi ved å levere mer kollektivtrafikk for pengene. Samfunnsansvaret handler om å løse oppdraget på best mulig måte for reisende, ansatte, miljøet og byen som helhet.*

Sporveiens viktigste oppgave og bidrag til samfunnet er å levere effektiv og attraktiv kollektivtransport. Konsernet drifter og videreutvikler et stort og integrert system av vogner, skinner, vedlikehold og annen infrastruktur. Målet er å utnytte alle deler optimalt og skape best mulig samspill for å levere mer kollektivtrafikk for pengene.

Sporveiens virksomhet påvirker bybildet, lokalmiljøer og innbyggerne. Arbeidet med samfunnsansvar har som mål at effektene av virksomheten skal være mest mulig positive. Samtidig vil vi unngå eller redusere uønskede effekter av aktivitetene. Derfor retter Sporveien innsatsen mot seks målområder som står for de viktigste mulighetene og utfordringene knyttet til virksomheten. Målområdene er grundig forankret i en analyse vi gjorde av virksomheten og omgivelsene i 2016–2017. De reflekterer viktige samfunns mål som er satt for Oslo, Norge og verden.

Som eier har Oslo kommune forventninger til at Sporveien ivaretar sitt samfunnsansvar. Forventningene er forankret i kommunens prinsipper for god eierstyring av aksjeselskaper. Prinsippene handler om etisk regelverk, misligheter og korrupsjon, anskaffelsesprosesser, helse, miljø og sikkerhetsarbeid (HMS-arbeid), miljøansvar, likestilling og samfunnsikkerhet. Dette er sentrale tema i Sporveiens virksomhetsstyring.

## **Oslo og Sporveien deler høye ambisjoner**

Oslo kommune markerte utnevnelsen som europeisk miljøhovedstad gjennom hele 2019 og lanserte en rekke nye satsinger. Byrådet fulgte opp ved å legge frem et forslag til klimastrategi for Oslo mot 2030. Innsats fra Sporveien vil bli avgjørende for å innfri målene i strategien. Mer, bedre og billigere kollektivtrafikk er en av de viktigste satsingene for å nå målet om å redusere klimautslippene fra Oslo med 95 prosent i 2030 sammenlignet med 2009. Samtidig setter den

nye klimastrategien nye mål om å redusere energibruken og kutte klimagassutslipp utenfor kommunen.

Sporveiens nye miljøstrategi svarer på disse utfordringene. Den ble vedtatt i 2019 og speiler klimamålet for Oslo: Vi skal kutte klimagassutslippene med 95 prosent innen 2030. Strategien svarer også på de andre målene for Oslo ved å forsterke innsatsen for å redusere energibruken, øke andelen fornybar energi, redusere miljøbelastningene fra anskaffelser, redusere avfall og sortere bedre, og øke produksjonen innenfor gjeldende støykraav.

## **Sporveien bidrar til bærekraft**

FNs 17 bærekraftsmål utgjør en felles, global arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030. Sporveien kan ikke løse alle utfordringene i verden alene, men våre strategiske mål og de seks målområdene for samfunnsansvar har mange fellesnevner med bærekraftsmålene. Klima, miljø, likestilling, mangfold og sikkerhet har høy prioritet i driften av Sporveien. Samtidig har vi et stort ansvar for å modernisere kollektivsystemet og utvikle bærekraftige løsninger for mobilitet. Derfor er FNs bærekraftsmål til inspirasjon i både den daglige driften og langsiktige utviklingen av Sporveien. ■

## BIDRAR TIL BÆREKRAFT

FN har etablert 17 bærekraftsmål som sammen utgjør en felles, global arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030. Sporveien vil bidra og retter innsatsen mot de seks bærekraftsmålene som er mest relevante for konsernet.



Sporveien bidrar til mer effektiv energibruk og økt andel fornybar energi ved å drive energisparing, modernisere infrastrukturen og utforske potensialet i innovative energiteknologier.



Sporveien skaper gode, trygge arbeidsplasser i et miljø preget av mangfold, likebehandling og innsats for å ivareta medarbeidernes helse og sikkerhet.



Sporveien drifter, videreutvikler og moderniserer det store, integrerte systemet av vogner, skinner og annen infrastruktur med mål om å gjøre det mest mulig energieffektivt og bærekraftig.



Gjennom å løse samfunnsoppdraget – «mer kollektivtrafikk for pengene» – legger Sporveien grunnlaget for sikker, grønn og lett tilgjengelig mobilitet for folk i Oslo-regionen.



Sporveien arbeider for å forlenge produktenes levetid, effektivisere egen ressursbruk, redusere og gjenvinne avfall, og forebygge utslipp. Anskaffelser kvalitetssikres i tråd med konsernets etiske retningslinjer.



Sporveien tilrettelegger for fossilfri kollektivtrafikk og økt kapasitet i kollektivsystemet, for å gjøre en enda større andel av persontransporten grønn.

## MÅLOMRÅDE: SMART TUR

**AMBISJON:**  
VI SKAL VÆRE LØSNINGEN PÅ MORGENDAGENS  
KOLLEKTIVTRAFIKK OG BIDRA TIL EN BÆREKRAFTIG  
UTVIKLING.

Sporveiens viktigste bidrag til en bærekraftig utvikling er å få flere mennesker til å velge kollektivløsninger. Konsernet samarbeider tett med Oslo kommune og andre i kollektivfamilien for å utvikle et grønt mobilitetstilbud med T-banen som ryggrad og trikken og bussen som løsningen på effektive byreiser. Gjennom satsingsområdet Digitalisering og innovasjon vil Sporveien bedre forstå og utnytte mulighetene dette åpner.

### Smarte knutepunkter

Robuste skinnegående systemer utgjør grunnstammen i kollektivnettet i alle ledende kollektivbyer i Europa – inkludert Oslo. De forflytter store mengder reisende og danner utgangspunktet for smarte mobilitetsløsninger, der T-bane, trikk og tog kobles sammen med andre miljøvennlige transportformer i effektive knutepunkt. Fortetting rundt knutepunkt og videreutvikling av kollektivtilbudet er også satsingsområder i klimastrategien for Oslo kommune. I årene som kommer blir det viktig for Sporveien å kunne integrere nye mobilitetsformer med eksisterende tilbud ved slike knutepunkter. Det vil styrke tilbudet til de reisende.

### Smartere kollektivtrafikk

Sporveien følger to hovedspor i arbeidet for å utnytte eksisterende og nye teknologier. Digitalisering er det første og handler om å forbedre Sporveiens prosesser gjennom bedre datatilgang, bruk av sensorer, forvaltning og deling av data, og bruk av ny teknologi. Sporveien har gode erfaringer med å innføre digitale verktøy i vedlikeholdsarbeidet og arbeider med løsninger for prediktivt vedlikehold basert på dataanalyse. Unibuss innførte i 2019 en ny digital løsning for å akkumulere trafikk- og tekniske data. Løsningen vil blant annet kunne gi førerne løpende informasjon om energibruk.

Det andre sporet er innovasjon, et langsiktig arbeid for å utvikle kollektivsystemet i takt med teknologi- og samfunnsutviklingen. På dette området samarbeider Sporveien med en rekke ulike aktører for å bidra til å realisere Oslos ambisjoner for en smart by. Blant annet har Sporveien og Posten inngått et samarbeid om å levere ut pakker på trikke- og T-banestasjoner i Oslo. Samarbeidet er i første omgang et pilotprosjekt. ■

## MÅLOMRÅDE: REN TUR

**AMBISJON:**  
VI SKAL GJØRE VÅRT FOR AT OSLO KOMMUNE NÅR  
SINE MÅLSETTINGER FOR MILJØ OG KLIMA.

Sporveien skal produsere reiser med minst mulig miljøbelastning. Det er det overordnede målet for miljøstrategien som ble vedtatt i 2019. Konsernet skal implementere et felles miljøledelsessystem og har satt klare mål for områdene utslipp, energi, innkjøp, avfall og støy. Tabellen på neste side viser mål og status for 2019.

### Klimagassutslipp gikk ned

Sporveiens klimagassutslipp ble redusert med over 19 prosent i 2019. Samlede utslipp basert på lokasjonsbasert metode var 7793 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i 2019, mot 9663 i 2018. Klimaregnskapet omfatter konsernet unntatt Unibuss og Bussanlegg. De viktigste årsakene til nedgangen var mer klimavennlig strømproduksjon, lavere energibruk og utfasing av fossil fyringsolje.

Sporveien beregner klimagassutslipp med både lokasjonsbasert og markedsbasert metode i henhold til GHG-protokollen (Greenhouse Gas Protocol). Den sier at virksomheter skal synliggjøre både reelle klimagassutslipp fra produksjonen av elektrisitet, samt markedsbaserte utslipp knyttet til kjøp av opprinnelsesgarantier. Sporveien kjøper opprinnelsesgarantier for kjørestrom. Garantiene gir null utslipp med markedsbasert metode, men resterende elektrisitetsbruk langt høyere utslippsfaktor ved markedsbasert metode enn ved lokasjonsbasert metode. Samlede klimagassutslipp i 2019 basert på markedsbasert metode var 9378 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter.

### Effektiv energibruk betyr mest for klimaet

Elektrisitetsforbruket står for den desidert største andelen av klimagassutslippene fra Sporveien og utgjorde 85 prosent av disse i 2019. Deretter fulgte transport med 11 prosent. Øvrige kilder utgjorde relativt små andeler av klimagassutslippene.

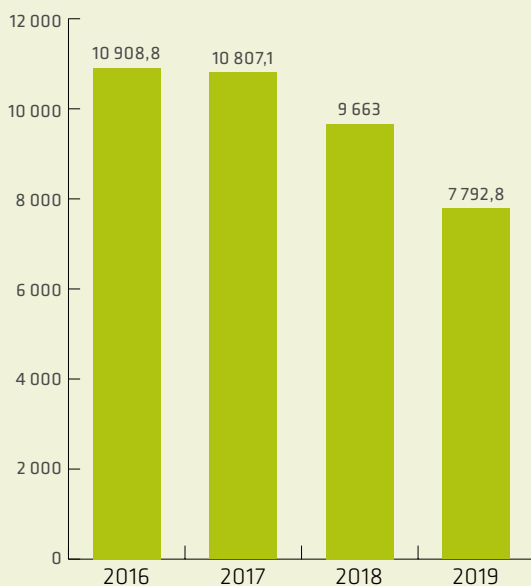
Betydningen elektrisitetsforbruket har for klimautslippene, understreker viktigheten av Sporveiens satsing på energieffektivisering. Sporveien reduserte forbruket av elektrisitet med ca. 4 prosent fra 2018 til 2019. En stor del av dette var lavere forbruk av kjørestrom til T-banen. Kjørestrom til T-bane og trikk utgjorde rundt 74 prosent av det totale strømforbruket i 2019.

Sporveien gjennomfører en rekke tiltak for å effektivisere energibruken, både til kjøring og i verksteder, stasjoner og

FOKUSOMRÅDE	MÅL	STATUS 2019
<b>Utslipp</b>	Redusere egne klimagassutslipp med 95 prosent innen 2030 sammenlignet med 2014. Redusere andre utslipp til luft og vann, og forebygge uønskede hendelser.	<ul style="list-style-type: none"> <li>53,5 % reduksjon i klimagassutslippene siden 2014.</li> <li>Reduserte utslipp til luft fra utfasing av fossil fyringsolje.</li> <li>Ingen vesentlige, uønskede hendelser.</li> </ul>
<b>Energi</b>	Redusere energibruken og kun bruke fornybar energi innen 2025.	<ul style="list-style-type: none"> <li>4 % reduksjon i elektrisitetsforbruket fra 2018 til 2019.</li> <li>Erstattet fossil fyringsolje med biobrensel til oppvarming.</li> </ul>
<b>Innkjøp</b>	Redusere miljøbelastningen fra anskaffelser, utbygging og drift.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stiller kontraktskrav om fossilfrie anleggsområder.</li> <li>Tatt i bruk prinsipper for sirkulær økonomi i forvaltningen av vognmateriell (se sak om sirkulær økonomi side 48).</li> </ul>
<b>Avfall</b>	Redusere avfallsmengdene fra utbygging og drift, og oppnå kildesorteringsgrad på 90 prosent innen 2030.	<ul style="list-style-type: none"> <li>52 % økning i avfallsmengder grunnet rapportering av nye fraksjoner.</li> <li>53,5 % gjenvinningsgrad.</li> <li>42,5 % kildesorteringsgrad (67,6 % justert for nye fraksjoner).</li> </ul>
<b>Støy</b>	Legge til rette for økt produksjon innenfor gjeldende støykrav.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Støy vektlagt i anskaffelsen av nye trikker.</li> <li>Systematisk vedlikehold for å redusere støy fra kjøring.</li> </ul>

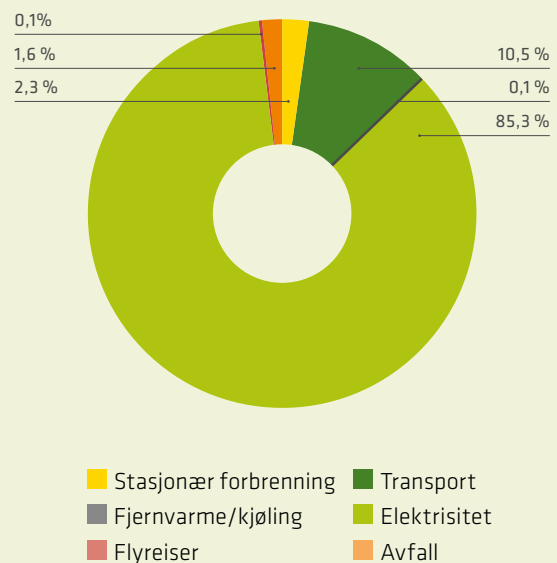
### KLIMAGASSUTSLIPP TOTALT, 2016-2019

Lokasjonsbaserte utslipp (tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter)



### KLIMAGASSUTSLIPP FORDELT PÅ KILDER

Lokasjonsbaserte utslipp



andre deler av bygningsmassen. Fornyelsesprogrammet for banestrømforsyningen er ett viktig tiltak for å redusere energibruk- og tap. Andre er mer effektiv belysning, oppvarming og ventilasjon i verksteder og på stasjonsområder.

I 2019 tok Sporveien i bruk 25 nye elbiler. De erstattet et tilsvarende antall dieselmotorer og gjorde at halve kjøretøyparken var elektrisk ved utløpet av 2019.

### Grønnere anlegg

Sporveien stiller krav til miljø og fossilfrie løsninger i nye prosjekter, og erfaringene er gode. De nye kontraktskravene ble først tatt i bruk i baseprosjektene på Grefsen og Holtet, der begge anleggsplassene var fossilfrie. Det har gitt gevinster i form av lavere klimagassutslipp. På Holtet har bruk av sertifisert biodiesel redusert klimagassutslippene fra arbeidsmaskinene med 65–80 prosent sammenlignet med konvensjonell diesel. I tillegg har bruken av elektriske anleggsmaskiner ved basene gjort de ansatte mindre eksponert for eksos og maskinstøy.

Sporveien opplever at bransjen er positiv til miljøkravene, og at den viser evne og vilje til å innfri dem. Massetransport til og fra anleggsplassen har hittil vært unntatt kravene, men Sporveien arbeider med å innføre krav også på dette området. Blant annet har Sporveien som krav at massetransporten ved oppgraderingen av T-banens anlegg på Ryen skal være basert på biodiesel. Sporveien jobber med å gjøre dette til en del av miljørapporteringen.

### Avfall, gjenvinning og kildesortering

Prosjektporteføljen har stor innvirkning på avfallsmengdene, og i 2019 ble samtidig rapporteringen av avfall utvidet til å omfatte forurensede masser og slam. Medregnet forurensede masser og slam økte avfallsmengden med 52 prosent, fra 1 310 tonn i 2018 til 1 993 tonn i 2019.

Endringene i rapporteringen medvirket til at gjenvinningsgraden ble 53,5 prosent, mot 90 prosent i 2018. Kildesorteringsgraden endte på 42,5 prosent, mot 71,3 prosent i 2018. Korrigert for forurensede masser og slam var kildesorteringsgraden 67,6 prosent mot 71,3 prosent i 2018.

Å styrke arbeidet med kildesorteringen har høy prioritet, og er nødvendig for å nå målet om 90 prosent sorteringsgrad innen 2030. ■

## MÅLOMRÅDE: GOD TUR

**AMBISJON:**  
VI SKAL GI FOLK GODE REISEOPPLEVELSER OG FÅ DEM TRYGT FREM.

Tilfredsheten med T-banen og Trikken var på hele 98 og 97 prosent i 2019, det samme høye nivået som i 2018. Dette var svært gledelig etter et år der T-banen i korte tidsrom måtte stenge linjer for å gjennomføre planlagt vedlikehold, og Trikken hadde mange endringer i rutetilbudet på grunn av forberedelsene til nye trikker. Sporveien har jobbet systematisk med å informere om avvikene. Den høye tilfredsheten tyder på at informasjonen blir verdsatt og at kundene har stor forståelse for videreutviklingen av kollektivtilbudet. Unibuss opplevde en liten nedgang i tilfredsheten fra 2018, men den var fortsatt svært høy: 94 prosent oppga at de var tilfredse med Unibuss i 2019.

### Blant de beste på tilfredshet og lojalitet

Sporveien oppnådde også gode resultater i undersøkelsen Norsk kundebarometer i 2019. T-banen tok andreplassen i tilfredshet i klassen for persontransport, kun overgått av Flytoget. Trikken og bybussene havnet på henholdsvis sjette- og niendeplass i rangeringen av kundetilfredshet. T-banens resultat i 2019 var på nivå med 2018, mens Trikken opplevde en liten økning i tilfredsheten, til tross for de mange infrastrukturprosjektene som utfordret driften i 2019. Rangert etter kundenes lojalitet, toppet T-banen listen mens bybussene tok tredje- og Trikken fjerdeplass.

### Enda sikrere reiser med T-bane og trikk

T-bane og trikk er blant de sikreste transportsystemene i Norge. Sporveiens visjon er null skader eller ulykker. Sikkerhetsarbeidet er risikobasert, noe som innebærer at innsatsen blir konsentrert om de stedene og situasjonene der risikoen for uønskede hendelser er størst. Sikkerhet er også et viktig element i alle nye prosjekter for å sørge for at passasjerene opplever reisen som trygg og god når prosjektene er ferdigstilte.

Utviklingen i trafiksikkerheten for Trikken var positiv i 2019. Det var ingen dødsfall knyttet til kjøring av trikk, og tallene for alvorlige hendelser og kollisjoner var de laveste siden målingene ble tatt i bruk. Antallet kollisjoner er halvert siden 2007. Første kvartal i 2019 var imidlertid utfordrende på grunn av store snømengder som førte til flere kollisjoner med parkerte kjøretøy enn normalt. Til tross for det dårligste kvartalsresultatet på fem år, oppnådde Trikken likevel et svært godt årsresultat for kollisjoner. Det var takket være systematisk sikkerhetsarbeid og årvåkne førere.

Også T-banen oppnådde gode sikkerhetsresultater i 2019. Det var ingen omkomne eller alvorlig skadede, og det viser at målet om null alvorlige ulykker er mulig å oppnå. Bak resultatet ligger gode tekniske systemer på tog og infrastruktur, dyktige medarbeidere og målbevisst arbeid med sikkerhetskultur. Tilfeller av nesten-ulykker understreker likevel hvor viktig det er å jobbe systematisk med sikkerheten, og dette har høy prioritet hos T-banen.

Unibuss deler av konkurransemessige hensyn ikke informasjon knyttet til sitt arbeid med sikkerhet.

### Beredskap

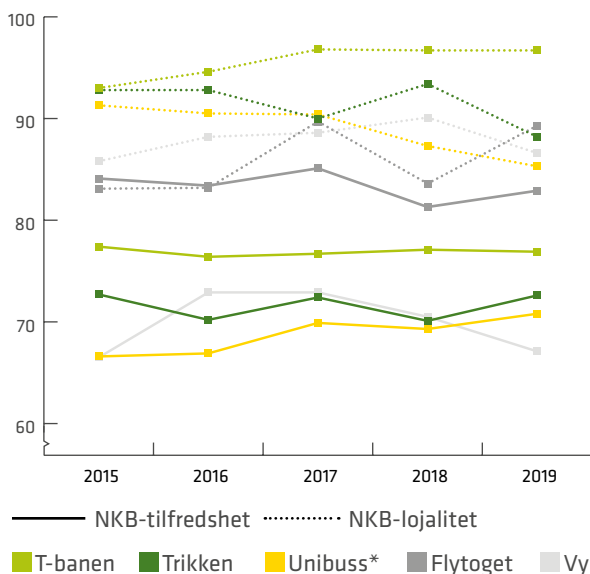
Kollektivtransporten i hovedstadsområdet er kritisk viktig for samfunnet og forutsetter et beredskapsnivå tilpasset risikoen for ulykker eller anslag. Systematisk beredskap og

sikringsarbeid er en naturlig og viktig del av Sporveiens virksomhet, og konsernet løser disse oppgavene i tett samarbeid med nødetatene, Beredskapsetaten i Oslo kommune, jernbaneaktørene og andre kommunale og statlige sikrings- og beredskapspartnere.

Gjennom 2019 la Sporveien vekt på å oppdatere egne risikoanalyser i tråd med endringer i risikobildet og det trusselnivået myndighetene ved PST og NSM bekjentgjør gjennom blant annet «Trusselvurdering 2019». Sporveien gjennomførte også åtte beredskapsøvelser rettet mot håndtering av sikrings- og beredskapssituasjoner i daglig drift for T-bane og trikk. ■

### NKB-TILFREDSHET OG -LOJALITET

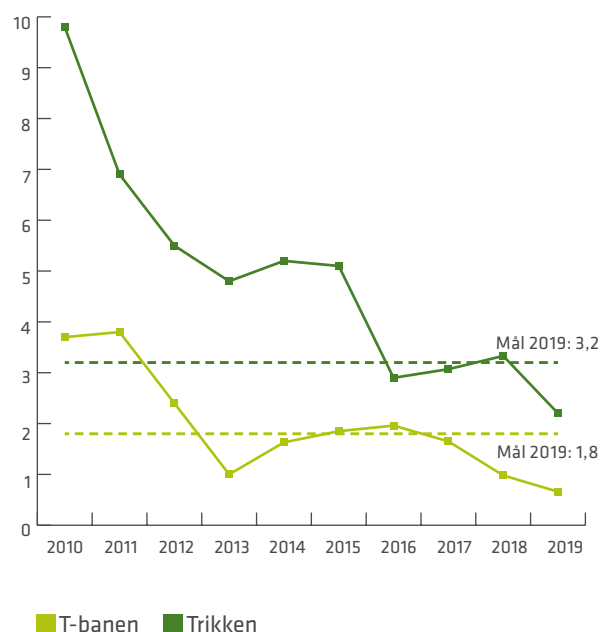
Skala 0-100 poeng



\*Gjelder alle røde bybusser, uavhengig av selskap. Unibuss kjører på den største kontrakten i Oslos indre by.

### SIKKERHETSINDEKS FOR TRIKK OG T-BANE

Ulykker og alvorlige hendelser per mill. vognkm./togkm.





## KULTURKALENDER

### JANUAR

- Norsk Billedhoggerforening: Kunstneren Ole-André Greger Eriksen stiller ut «Waiting for the Ominous», en installasjon av et venterom.
- 📍 Prosjektrommet på Carl Berner T-banestasjon

### FEBRUAR

- Dansens Hus/Nasjonal scene for dans: En utstilling av dansere i bevegelse.
- 📍 Kunstpassasjen på Jernbanetorget T-banestasjon

### MARS

- Åpning av nyoppussede Helsfyr T-banestasjon: Utsmykket med kunstner Katrine Gieværs verker.
- 📍 Helsfyr T-banestasjon
- Oslokassa: Utstilling av malte fuglekasser i forskjellige variasjoner i glassmontere på perrongen.
- 📍 Jernbanetorget T-banestasjon

### APRIL

- Kulturetaten/Vigeland-museet: Gustav Vigeland 150 år: Bilder av Gustav Vigeland sine verker i anledning hans 150-årsjubileum.
- 📍 Kunstpassasjen på Jernbanetorget T-banestasjon

### MAI

- Kronprinsessens Bokbane: Sporveien (T-banen og Unibuss) fikk det ærefulle oppdraget med å frakte kronprinsesse Mette-Marit på hennes bokturné til Oslos biblioteker, fra vest til øst.
- 📍 Kolsås i Bærum til Stovner i Oslo
- Barnekunst på Grünerløkka: Åpning av kunstutstilling med bilder laget av barn fra Oslo kulturskole.
- 📍 Birkelunden og Olav Ryes plass
- Musikk- og kulturfestivalen Miniøya: Sporveien tilstede med telt fylt av lego, modellbane og Sporveismaskoten Panto.
- 📍 Tøyenparken
- Naturhistorisk museum: Utstilling med fossiler.
- 📍 Sporveisgalleriet på Tøyen T-banestasjon





Helsfyr T-banestasjon



«Gull og gråstein»



Miniøya



Lyttefest-trikken

## JULI

- **Riksantikvaren:** «Den norske verdensarven», en utstilling om den norske verdensarven og Norges åtte verdensarvsteder.
- 📍 Kunstpassasjen på Jernbanetorget T-banestasjon

## AUGUST

- **Oslo-Filharmonien:** Lytt. Festen begynner! Utstilling i forbindelse med Filharmoniens 100-årsjubileum.
- 📍 Kunstpassasjen på Jernbanetorget T-banestasjon og Sporveisgalleriet på Tøyen T-banestasjon
- **Lyttefest på trikken:** Musikere spiller på Lyttefest-trikken, som kjører publikum til Oslo-Filharmoniens friluftskonsert på Slottsplassen.
- 📍 Trikken

- **Naturhistorisk museum:** En utstilling med fossiler.
- 📍 Sporveisgalleriet på Tøyen T-banestasjon

## SEPTEMBER

- **Kulturetaten:** Lysinstallasjon i forbindelse med Oslo kultur natt 2019.
- 📍 Kunstpassasjen på Jernbanetorget T-banestasjon og Sporveisgalleriet på Tøyen T-banestasjon
- **Operatrikken:** Minikonsert på trikken i samarbeid med Den Norske Opera & Ballett.
- 📍 Trikken

## OKTOBER

- **Kulturhistorisk museum:** Bilder fra utstillingen «VÍKINGR», som viser gjenstander funnet fra norsk vikingtid.
- 📍 Kunstpassasjen på Jernbanetorget T-banestasjon

## NOVEMBER

- **Deichman bibliotek:** Feiring av at boken er 500 år med utstillingen «Gull og gråstein» av fotograf Helge Skodvin – om samspillet mellom livet selv og boken som skildrer det.
- 📍 Kunstpassasjen på Jernbanetorget T-banestasjon

## DESEMBER

- **Høytidelig tenning av Juletrikken:** Med ordfører Marianne Borgen
- 📍 Stortorvet
- **Sporveismusikken på Juletrikken:** Julesanger blir spilt ombord på Juletrikken mens den kjører rundt i sentrum.
- 📍 Trikken

## MÅLOMRÅDE: GOD NABO

### AMBISJON:

VI SKAL HA EN ÅPEN LINJE TIL ALLE INTERESSENER, OG SKAL TRYGGE NABOER OG BERØRTE PARTER

Sporveien gjennomfører et stort antall prosjekter, ikke minst for å forberede innføringen av nye trikker. I tillegg kjører vi mer T-bane og trikk. Derfor har Sporveien de senere årene forsterket oppfølgingen av naboer som blir berørt av anleggsprosjekter og økt kjøring. Vi forstår at enkelte prosjekter og typer arbeid er belastende for omgivelsene, og strekker oss langt for å finne gode løsninger og tilpasse oss områdene vi jobber i.

### Åpen linje og god dialog

Sporveien ønsker å ha en åpen og god dialog med naboer, og tilrettelegger for det så langt det lar seg gjøre. Alle Sporveiens prosjekter skal inkludere en kommunikasjonsrådgiver. Deres rolle er å sørge for at alle som blir berørt av prosjekter i nærmiljøet, enten det er privatpersoner eller næringsdrivende, får god informasjon om arbeidets omfang og varighet.

I forbindelse med prosjektene gjennomfører Sporveien blant annet:

- Særmøter og én-til-én-møter for å informere om fremtidige prosjekter og for å lytte til lokalbefolkningens innspill
- Arbeidsmøter, ved behov, for å få bidrag til gode løsninger i anleggsperioden
- Informasjonsmøter i forkant av anleggsoppstart
- Utsendelse av informasjon for anleggsoppstart per post
- Utsendelse av elektroniske nyhetsbrev i anleggsperioden
- SMS-varslings ved planlagt nattarbeid

I 2019 viet Sporveien mye tid til å følge opp naboer langs Grefsenveien ovenfor Storkrysset og på Holtet. Anleggsarbeidene i disse områdene berører svært mange mennesker. Beboere på Grefsen og Kjelsås må forholde seg til avvikstrafikk med buss for trikk og kjøre alternative veier for å komme ut av bydelen. Beboere på Holtet bor tett ved trikkebasen som er under ombygging.

Sporveien brukte også betydelige ressurser på å informere og følge opp naboer som er berørt av prosjektene i Grefsenveien nedenfor Storkrysset, og ved Majorstuen og Grefsen base. Langs Grefsenveien ovenfor Storo samarbeidet Sporveien med lokale FAU og velforening om å videreføre en refleksvestaksjon for å sette fokus på trafiksikkerheten for skolebarna i området. Trygg skolevei og sikker lekeplass på Brynseng skole er også prioritert ved oppgraderingen av Østensjøbanen, som etter planen har oppstart i 2020. Sporveien opprettet

tidlig kontakt med skolens ledelse og FAU for å få innspill til hvordan trafikkavvikling og nabo-dialog bør skje i anleggsperioden.

### SMS-varslingsystem i bruk

Sporveien tok i bruk SMS-varslings i 2018 for å gi bedre informasjon og varslings ved støyende arbeider og oppstart av omfattende prosjekter. I 2019 sendte Sporveien ut 201 SMS-er til privatpersoner og bedrifter. Tilbakemeldingene er svært gode og mottakerne opplever Sporveiens informasjonsflyt som mer profesjonalisert, tydelig og proaktiv. Mottakere uten registrert mobil får taleopprikkning via fasttelefon. Det gir en varslingsdekning på hele 98 prosent.

### Om støyende arbeider

Sporveien har behov for å utføre støyende arbeider i forbindelse med vedlikehold, modernisering og utbyggingsprosjekter. Som anleggseier og utbygger må Sporveien etterleve konkrete krav og grenseverdier for støy. Så langt det lar seg gjøre blir støyende arbeider lagt til dagtid for å minimere belastningen for naboene. Arbeid på eller i nærheten av T-bane- eller trikkespor krever imidlertid stans i kjøring og utføres derfor i perioder av døgnet uten trafikk. Sporveien varslers naboer om planlagt nattarbeid via SMS, elektroniske nyhetsbrev, oppslag, flyveblader og/eller beboerbrev, men har dispensasjon til å løse akutte behov og uforutsette reparasjoner uten å varsle.

Støy er ett av seks innsatsområder i Sporveiens miljøstrategi, som ble vedtatt i 2019. Gjennom strategien vil konsernet legge til rette for økt produksjon innenfor gjeldende støykrav. Blant tiltakene er å vurdere konsekvenser for støypåvirkning ved større endringer i produksjonen og driftsdøgnet, og ved anskaffelser av nytt vogn- og arbeidsmateriell. Systematisk vedlikehold av vogner og infrastruktur, for eksempel skinnesliping, er også viktig for å redusere støy fra driften. ■



## TALL OG FAKTA OM NABODIALOGEN I 2019

- Sporveien var byggherre for 22 infrastrukturprosjekter med hver sin dedikerte kommunikasjonsrådgiver. Deres oppgave er å sørge for at de som blir berørt, mottar god informasjon om prosjektene.
- Det ble sendt ut ca. 60 nyhetsbrev, nabokort og beboerbrev/informasjonskriv.
- Det ble avholdt 55 informasjonsmøter, særmøter og én til én-møter med interessenter, en dobling fra 2018.
- Sporveiens e-postkonto for nabo-henvendelser mottok i underkant av 1050 henvendelser, en økning på om lag 500 fra 2018.
- Sporveien sendte 201 SMS-varslere til naboer og berørte parter, mot 110 i 2018.

I august inviterte Sporveien barn og voksne til Rådhusplassen for å oppleve de nye trikkene som snart kommer til Oslo.

## MÅLOMRÅDE: DRIFTIGE FOLK

**AMBISJON:**  
VI SKAL VÆRE EN GOD ARBEIDSGIVER OG DYRKE DRIFTIGHET OG NY KOMPETANSE

3 351 mennesker var ansatt i Sporveiskonsernet ved utgangen av 2019. Medarbeiderne utgjør et rikt og mangfoldig fellesskap som i stor grad reflekterer befolkningen i Oslo. Rundt 25 prosent av medarbeiderne representerer ulike etniske minoritetsgrupper fra om lag 50 forskjellige land. Det er også stort spenn i alder og kompetansebakgrunn blant våre ansatte.

### Høy kvinneandel blant ledere

Samlet sett er kvinnene i mindretall i Sporveien, men kvinneandelen på ledernivå er høyere. Ved utgangen av 2019 var 16

prosent av medarbeiderne kvinner. På de to øverste ledernivåene var kvinneandelen 40 prosent. For Sporveien er det en selvfølge at alle ansatte skal ha like rettigheter. Det gjelder så vel ansettelses-, lønns- og arbeidsvilkår, fremmelse- og utviklingsmuligheter, som beskyttelse mot trakassering.

### Fortsatt stor interesse for ansettelse i Sporveien

I 2019 ble det ansatt 167 nye medarbeidere i Sporveien, mot 183 i 2018. Det interne jobbmarkedet er stort: 73 personer fikk i løpet av 2019 nye stillinger internt etter interne og eksterne rekrutteringsprosesser.

Sporveien opplever at arbeidsmarkedet har blitt strammere. Det førte til en nedgang i antallet søkere i 2019, men interessen for å jobbe i Sporveien er fortsatt høy. Totalt 5 172 personer søkte på de 153 stillingene som ble utlyst. Andelen kvinner som ble ansatt økte med 7 prosent fra 2018 til 2019. For å sikre valg av den best kvalifiserte kandidaten vektlegger Sporveien likebehand-

ling gjennom objektive og profesjonelle rekrutteringsprosesser, både for internt og eksternt utlyste stillinger. Det ble gjennomført fire introduksjonskurs for nyansatte i 2019.

### Medarbeider- og lederutvikling

Sporveien er opptatt av å tilby helhetlige utviklings- og opplæringsplaner for så vel medarbeidere som ledere, slik at konsernet står enda bedre rustet til å nå sine strategiske mål. Sentrale tema i konsernets kompetanseutvikling er strategien Best 2020, HMS, kultur, verdier og lederskap.

Sporveiens kompetansesenter tilbyr et rikt utvalg kurs innenfor trafiksikkerhet, trikk- og togfremføring samt vedlikehold av infrastruktur og vogner. I 2019 ble det avholdt 681 kurs for i alt 3 441 deltakere, samt 4 970 e-læringskurs.

Traineeprogrammet er en viktig satsning for Sporveien. Det bidrar til å sikre konsernet kritisk kompetanse og stimulere til nytenking. Investeringene i traineenes faglige og personlige utvikling har skapt reelle gevinster og læring på tvers i konsernet. Traineeene som deltok i programmet i 2018–2019 er etterspurt i konsernet og motivert for en videre fremtid i Sporveien.

### Organisasjonsmålinger

Sporveien gjennomfører regelmessige målinger for å ta pulsen på organisasjonen, sette kultur, ledelse og arbeidsmiljø på agendaen, og fremme gode historier fra arbeidsplassen. Siste undersøkelse, fra 2018, viste at Sporveiens medarbeidere opplever høy grad av tillit, frihet under ansvar, stolthet og fellesskap på arbeidsplassen. Tre av fire medarbeidere mente at Sporveien er et flott sted å arbeide, alt tatt i betraktning. I 2019 gjennomførte Sporveien lokale pulsmålinger og forberedte neste, store organisasjonsmåling i 2020.

### Sykefraværet noe opp

Sykefraværet i Sporveien endte på 8,65 prosent i 2019, opp fra 8,34 prosent i 2018. Sykefraværet har ligget over 8 prosent i Sporveien i lengre tid og har vist seg utfordrende å redusere, til tross for mange gode tiltak og fokus på forebygging.

Bedriftshelsetjenesten, linjeorganisasjonen og sykefraværsteamet samarbeider for å redusere fraværet, tilrettelegge på arbeidsplassen og få sykemeldte tilbake i jobb. I 2019 lanserte Sporveien et nytt og enklere oppfølgingsverktøy for ledere, og det ble gjennomført månedlige kurs i sykefraværsoppfølging for ledere, verneombud og tillitsvalgte. Sporveien gjennomførte også et pilotprosjekt med Stami for å undersøke konsekvensene av nattarbeid og skiftordninger for de ansattes helse. Prosjektet fortsetter i 2020. I samarbeid med Stami setter Sporveien i tillegg i gang initiativet Frisk 2020, som vil fokusere på faktorene som holder medarbeiderne på jobb.

Den årlige Helseuken og prosjektet Helse for fremtiden er andre tiltak i forebyggingen av fravær. Helseuken er et årlig tilbud om influensavaksine og sjekk av kolesterol, blodtrykk og blodsukker. Helse for fremtiden er et tilbud for medarbeidere som er i fare for å miste helsegodkjenning eller har helseutfordringer som kan gi sykefravær, eller som allerede er sykemeldte. Sporveien har gode erfaringer med dette prosjektet, som har fått flere langtidssyke tilbake i arbeid. Konsernet tilbyr også kurs i mestring og psykisk helse. Tilbudet er populært og setter ansatte bedre i stand til å ta tak i utfordringer i en tidlig fase.

### Antallet skader ned

I 2019 ble det registrert 159 personskader blant ansatte i Sporveien, unntatt Unibuss. Det var en nedgang fra 173 personskader i 2018. Av personskadene i 2019 førte 28 til fravær, mot 21 året før. De vanligste skadeårsakene var vold, fall og lett psykisk skade. I tillegg registrerte Sporveien tre belastningsskader, hvorav to førte til fravær. Det ble også registrert 594 HMS-avvik i 2019, mot 628 i 2018. Rapporteringen av avvik er viktig for å kunne jobbe forebyggende i HMS-arbeidet, derfor er Sporveien opptatt av å dyrke frem en åpen og tillitsbasert rapporteringskultur. Unibuss rapporterte 23 skader med fravær i 2019, ned fra 36 slike skader i 2018.

### Aktivt Akan-arbeid

Sporveien stiller strenge sikkerhetskrav til medarbeidere, og forebygging av rus-, alkohol- og spillproblemer er et sentralt element i sikkerhetsarbeidet. Sporveiens Akan-utvalg og ruskontroller er viktige bidragsyttere i dette arbeidet. Akan-utvalget gjenspeiler mangfoldet i Sporveien, og medlemmene sitter tett på den operative driften. Det informerer ansatte, holder kurs og kampanjer, og bidrar i satsingen med å forebygge psykisk uhelse. I 2019 var utvalget på bedriftsbesøk for å lære andre om det forebyggende arbeidet i Sporveien. ■

## MÅLOMRÅDE: SKIKKELIGE FOLK

**AMBISJON:**  
VI SKAL SIKRE GOD ETISK PRAKSIS I ALT VI GJØR OG  
OPPTRE RESPEKTFULLT MOT HVERANDRE OG ANDRE.

### Etikk og antikorrupsjon

Sporveien har klare retningslinjer for medarbeidernes opptreden mot hverandre og samarbeidspartnere, og nulltoleranse mot korrupsjon.

Sporveiens etiske regelverk skal bidra til å sikre god etisk praksis og sette felles rammer og standarder for alle som jobber for og representerer konsernet. Regelverket beskriver blant annet tydelig forbud mot korrupsjon og hvordan ansatte skal forholde seg til situasjoner med representasjon, gaver og reiser. Det er styret i Sporveien som vedtar konsernets etiske regelverk og behandler forslag til endringer basert på innspill fra Compliance-enheten. Det etiske regelverket ble sist revidert i 2017. Det ble ikke avdekket vesentlige brudd på Sporveiens etiske regelverk i 2019.

Samtlige ansatte og personer med verv, samt konsulenter, prosjektledere og andre innleide ressurser er omfattet av det etiske regelverket. Sporveiens Compliance-enhet følger opp med opplæring og trening av ledergrupper og prosjektgrupper. Alle nye ansatte mottar og må undertegne Sporveiens etiske regelverk.

Sporveien innførte et obligatorisk, interaktivt e-læringskurs om jobbrelaterte etiske problemstillinger og utfordringer i 2018. Alle ansatte gjennomførte kurset, og det ble videreført blant nyan-satte i 2019. E-læringskurset gir trening i å håndtere dilemmaer knyttet til varsling, rus, mobbing, arbeidsmiljø, sosiale medier, korrupsjon, bijobber, interessekonflikter og habilitet.

Sporveien har også utarbeidet etiske krav til leverandører. Alle leverandører må signere på en egenerklæring ved inngåelse av avtale med konsernet. Egenerklæringen inneholder blant annet krav knyttet til forretningsetikk, miljø og arbeidstakerrettigheter. Videre følger Sporveien Oslomodellen, som er Oslo kommunes standard kontraktsvilkår for anskaffelser av varer, tjenester, bygg og anlegg over 500 000 kroner. Oslo modellen har til hensikt å fremme et seriøst og anstendig arbeidsliv.

### Varsling

Både ansatte og innleide har rett og plikt til å varsle om kritikkverdige forhold, enten gjennom nærmeste overordnede, direkte til Compliance-enheten eller via eksternt varslingskanal. Varsling kan skje konfidensielt og/eller anonymt. Sporveien har etablert et eget varslingsråd som vurderer og behandler mottatte varsler

fra ansatte eller nærstående til konsernet. Varslingsrådet skal sørge for en forutsigbar, forsvarlig og trygg behandling av varslingsaker og fremmer anbefalinger til tiltak.

### Informasjonssikkerhet

I 2019 utarbeidet Sporveien et målbilde for IT-sikkerhetsarkitektur og gjorde en påfølgende modenheitsvurdering. Disse to leveransene danner grunnlaget for prioriteringer knyttet til IT-sikkerhet de neste årene. Et viktig tiltak er å styrke overvåkningskapasiteten i nettverket, og en løsning for dette ble påbegynt i 2019 og skal implementeres i 2020.

Digitaliseringen i Sporveien skyter fart med økende bruk av skytjenester og en rekke nye tjenester knyttet blant annet til de nye trikkene – SL18. God informasjonssikkerhet blir avgjørende for å lykkes med digitaliseringen. Viktige oppgaver fremover blir å tilrettelegge og klargjøre praktiske og relevante rammer og krav til informasjonssikkerhet slik at digitaliseringsinitiativene kan utvikles så smidig som mulig.

Sporveien har utviklet omfattende e-læringskurs om informasjonssikkerhet og personvern for ledere og administrativt ansatte. I 2020 ruller konsernet også ut korte videokurs til alle ansatte for å bygge gode holdninger til informasjonssikkerhet.

### Informasjonsforvaltning

Sporveien har i 2019 fokusert på datafangst og brukeropplevelser gjennom å forbedre support- og opplæringstilbud og funksjonalitet for brukerne. Automatisk fangst og god håndtering av data kan legge til rette for mer effektive og rasjonelle kjerneprosesser. Dette er arbeid som blir videreført som del av Sporveiens digitaliseringsstrategi. ■



# DEL 5 STYRING

«JOB BEN SOM GJØRES AV SPORVEIEN HVER ENESTE  
DAG ER EN VIKTIG DEL AV KLIMASTRATEGIEN.»

– RAYMOND JOHANSEN,  
BYRÅDSLEDER



# Et miljøforbilde med store planer

2019 var året da hele Europa så til Oslos klimasatsing. Som europeisk miljøhovedstad har byen vært en internasjonal rollemodell i sitt arbeid med å kutte klimagassutslipp, men selv om året er omme stopper ikke arbeidet. Nå venter verdens mest ambisiøse klimastrategi.

Det er Europakommisjonen som kårer den europeiske miljøhovedstaden. To av tre europeere bor i urbane strøk og kommisjonen gir tittelen til byer med en offensiv klimapolitikk. Oslo vant fordi byen har innført flere klimavennlige tiltak for å redusere klimagassutslipp, som å tilrettelegge for elbiler, åpning av elveløp og satsing på kollektivtrafikk.

– Oslo er en liten nok by til å være et testlaboratorium for nye løsninger, men stor nok til at disse løsningene kan oppskaleres til større byer, sier ordfører Marianne Borgen (SV), og forteller at det har vært et innholdsrikt år som internasjonalt miljøforbilde.

I året som har gått har Oslo kommune jobbet for å forsterke klima- og miljøarbeidet i alle deler av kommunen, både internt og i samarbeid med organisasjoner og næringsliv. For ordføreren har det vært viktig å få til smarte og gode løsninger som gjør det enkelt for folk å være miljøvennlige.

– Vi er en av de mest handlekraftige byene i Europa og har vist at byers handlinger kan gjøre en stor forskjell på miljøet, sier hun og forteller at flere av de største satsingene lever videre også etter 2019.

## Ambisiøs klimastrategi

En stor arv etter miljøhovedstadsåret er Oslo kommunes forslag til ny klimastrategi for 2030. Det overordnede målet for strategien, som ble presentert av byrådet på en trikk kjørende gjennom Oslos gater i august i fjor, er å redusere byens utslipp av klimagasser med 95 prosent, og på ti år gjøre Oslo til verdens første utslippsfrie storby.

– Dette er den mest ambisiøse klimastrategien for noen storby i verden, sier byrådsleder Raymond Johansen (Ap).

Strategien beskriver Oslo kommunes politikk i dag og Klimatetatsens forslag til klimastrategi fremover. Det er uklart hvor mye klimasatsingen vil koste. Ifølge byrådslederen er de avhengig av et samarbeid med staten for å nå målene.

– Så skal vi gjøre det vi kan med innkjøpsmakt og støtteordninger til tiltak, sier han.

Klimastrategien peker på spesielt tre områder hvor det må skje store endringer. For det første er målet å fase ut all bruk av fossil diesel på bygge- og anleggsplasser. For det andre skal

Oslo få et mer klimavennlig forbruk med mindre avfall, hvor avfallet som blir produsert blir forbrent på en utslippsfri måte. For det tredje skal alle kjøretøy i Oslo være uten klimautslipp samtidig som trafikken skal reduseres.

– Jobben som gjøres av Sporveien hver eneste dag er en viktig del av klimastrategien. Det er dere som får oss på jobb, får oss hjem, får oss til fritidsaktiviteter og på besøk til de vi er glad i. Kollektivsystemet er selve blodomløpet til Oslo, og det kommer bare til å bli viktigere på veien mot en utslippsfri by, sier byrådsleder Raymond Johansen

## Færre har bil

Et viktig virkemiddel for å redusere trafikken, er å utvide kollektivtilbudet.

Ifølge byråd for miljø og samferdsel, Arild Hermstad (MDG), er en ny T-banetunell et av de viktigste tiltakene for at Oslos innbyggere skal greie seg uten bil i byen. I tillegg vil økt tilrettelegging for bildeling og flere sykkelveier være viktig for en stadig større befolkning uten bil. Undersøkelsen fra Statens vegvesen viser også at det er flere som bor i husstander uten bil, særlig i byene. I 2018 hadde 36 prosent av den voksne befolkningen i Oslo ikke tilgang til bil, mot 32 prosent i 2014. Det er likevel ikke nok dersom målet er å bli utslippsfri innen 2030.

– Dette er gledelige tall, men det betyr også at flere er avhengige av kollektivtransport for å få livene sine til å gå rundt. Derfor skal vi de neste årene fortsette å utvide antall avganger, sette inn flere elbusser, nulle ut nye trikker og få i gang byggingen av Fornebu-banen og ny T-banetunell, sier Hermstad.

Konsenssjef i Sporveien, Cato Hellesjø, er glad for at Oslo satser på kollektivtrafikken.

– Det er både vilje og gjennomføringsevne i Oslo, og den tverrpolitiske satsingen vi ser på kollektivtrafikken er helt avgjørende for utviklingen av hovedstaden fremover. Vi i Sporveien har det operative ansvaret for å gjennomføre flere av de planlagte prosjektene som øker kapasiteten til kollektivtrafikken. Vi skal gjøre vår del av jobben for at hovedstaden skal lykkes med sine ambisiøse klimamål, sier Cato Hellesjø. ■





**Oslo kommune** har som mål å bli verdens første utslippsfrie storby innen 2030. Her er spørveissjef Cato Hellesjø (t.v.), ordfører Marianne Borgen, byrådsleder Raymond Johansen og byråd for miljø og samferdsel, Arild Hermstad, i en samtale om hvordan kollektivtrafikken er et av de viktigste verktøyene for å nå det ambisiøse målet.

## BLANT DE BESTE I KLASSEN

– Oslo kommunes klima- og energistrategi er en av de beste i sin sjanger og fortjener å bli spredt vidt og bredt.

Det sier lederen av C40 Cities, Mark Wattson. C40 er et nettverk av byer i verden som har forpliktet seg til å ta klimaansvar. Nettverket viser frem eksempler på hva byer gjør for å bidra til lav- og nullutslippsløsninger, og oppfordrer til samarbeid for å finne løsninger som kan bidra til et mer bærekraftig samfunn. Oslo har fått status som innovatørby i nettverket, noe som kun gis til byer som har vist tydelig lederskap på miljø- og klimaområdet.



**Mark Wattson,**  
lederen av C40 Cities

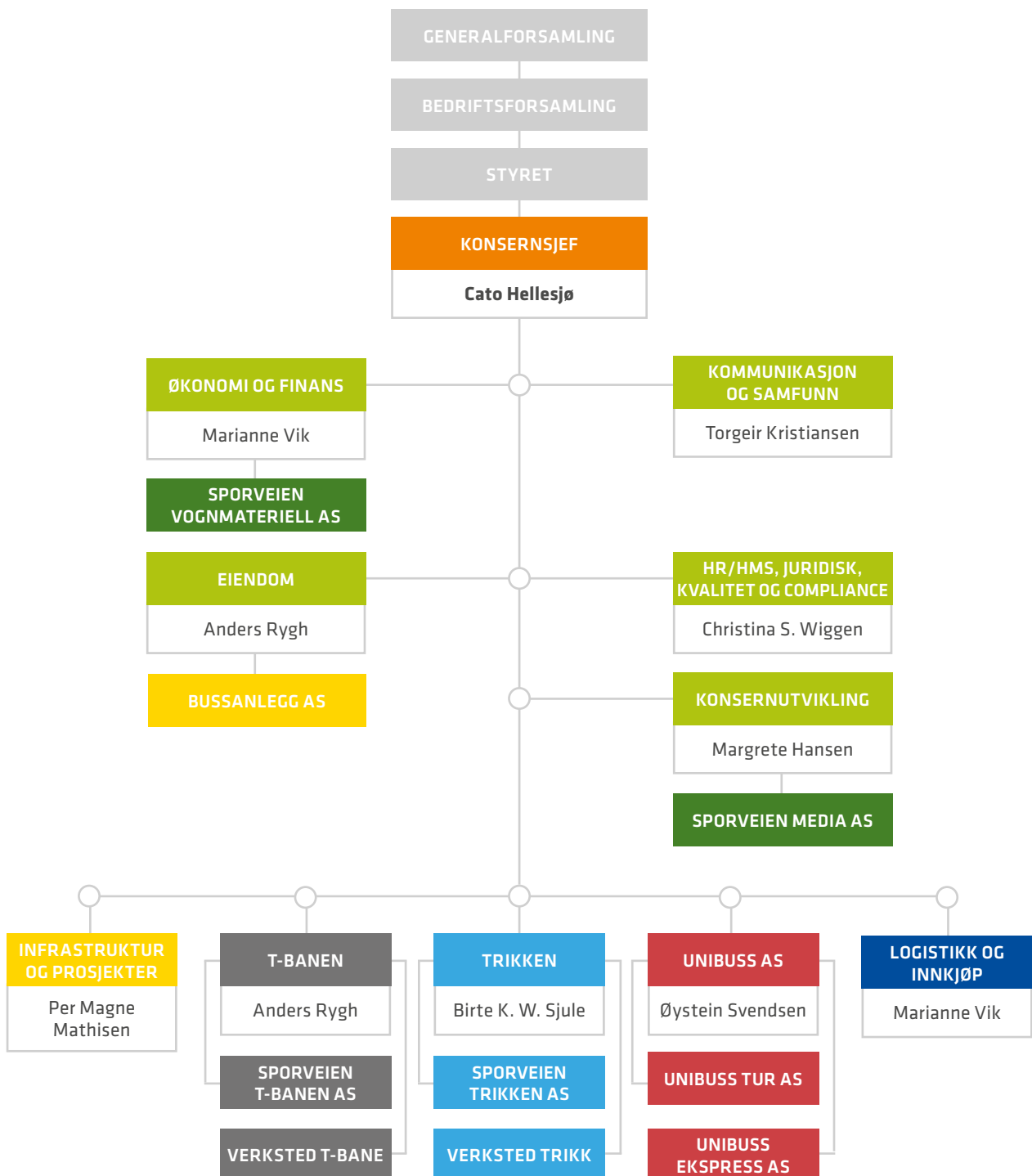
Han mener Oslo kommunes klima- og energistrategi er ambisiøs, og synes det er spesielt imponerende at det følger et årlig klimabudsjett med i planen, noe som gjør målene mer oppnåelige. – I tillegg, sier han, – styres Oslo på en transparent måte. Det gjør det lett å følge opp avgjørelser som påvirker klima.

C40-lederen trekker frem Oslos kollektivtilbud som en av suksessene i byens klimasatsing. Han viser blant annet til at det i 2016 for første gang ble gjort flere kollektivreiser enn bilturer, noe som lover

godt for målet om å bli en lavutslippsby.

– Det Oslo får til i dag bør bli morgendagens standard for hele nettverket, avslutter Wattson.

# ORGANISASJONEN



# EIERSTYRING OG SELSKAPSLEDELSE

## 1. REDEGJØRELSE FOR EIERSTYRING OG SELSKAPSLEDELSE

Sporveien er et kommunalt eid selskap og legger Oslo kommunes prinsipper for god eierstyring til grunn for virksomheten. God eierstyring og selskapsledelse er en viktig forutsetning for verdiskaping, samfunnsoppdrag og samfunnsansvar. Utøvelse og etterlevelse skjer på grunnlag av aksjelov, kommunalt regelverk og etablerte normer.

Sporveien har kontinuerlig fokus på effektiv, systematisk og enhetlig styring av konsernet med tilstrekkelig formalisering, dokumentasjon og etterrettelighet. Vårt styringssystem samler styringsdokumenter og beskriver hvilke rammer og verktøy som støtter organisasjonen i arbeidet med å oppnå Sporveiens målsetting.

### Det er tre hovedmål:

- 1) Gi pålitelig og effektiv styringsinformasjon.
- 2) Sikre gode resultater gjennom målrettet, effektiv og sikker drift.
- 3) Sikre etterlevelse av interne og eksterne krav og lovverk.

Våre styrende dokumenter innbefatter blant annet Styreinstruks, Konsernsjefsinstruks, Etisk regelverk og Konsernpolicy for risikostyring og internkontroll. Styrende dokumenter blir gjennomgått jevnlig og de legger grunnlaget for utøvelse av god eierstyring og selskapsledelse i Sporveien.

Styreinstruksen ble sist endret 30.08.2017. Den gjenspeiler aksjelovens krav bygget på beste praksis innenfor risikostyring og internkontroll, samt krav til etikk og samfunnsansvar. Det etiske regelverket er gjort kjent for alle ansatte og er tilgjengelig på selskapets nettside. Det ble revidert i 2017. Oppdatert versjon av Konsernpolicy for risikostyring og internkontroll ble vedtatt i 2019. Policyen utgjør et felles rammeverk og fastsetter prinsipper og ansvar for risikostyring og internkontroll.

## 2. VIRKSOMHET

Sporveien er et kollektivtransportkonsern med aktivitet i Norge. Morselskapet Sporveien AS eies av Oslo kommune ved Byrådsavdelingen for miljø og samferdsel. Hovedkontor er i Oslo.

### Det er utarbeidet mål, strategier og risikoprofil for Sporveiens virksomhet.

Virksomheten fremgår av vedtektene: Sporveien AS har som formål selv, eller gjennom deltakelse i og samarbeid med andre selskaper, å forestå persontransport, samt annen virksomhet i naturlig forbindelse med dette.

Styret har vedtatt en strategiplan for 2016-2020. Hovedmålet er at Sporveien skal være den beste nordiske løsningen på effektiv og miljøvennlig persontransport gjennom satsingsområdene samfunnsansvar, konkurransekraft, vekst og gjennomføringsevne.

Helhetlig og samlet rapportering til styret av Sporveiens mest sentrale risikoområder forbundet med eierstyring og selskapsledelse skjer minimum årlig. Compliance-rapportering presenteres årlig til styret.

### Sporveien er bevisst sitt samfunnsansvar i sin virksomhetsstyring.

Vi har retningslinjer som ivaretar at hensynet til omverdenen, medarbeidere og samarbeidspartnere blir integrert i verdiskapingen, inklusive nulltoleranse mot korrupsjon.

Vårt *etiske regelverk* skal sikre god etisk praksis og sette felles rammer. Styret vedtar de etiske reglene på bakgrunn av innspill fra compliance-enheten. Styret holdes jevnlig oppdatert om arbeid og saker knyttet til etisk regelverk, eksempelvis i årlig compliance-rapportering. Det ble ikke gjort endringer i regelverket i 2019. Regelverket beskriver blant annet tydelig forbudet mot korrupsjon og hvordan ansatte skal forholde seg til situasjoner med representasjon, gaver og reiser. Andre bestemmelser i regelverket omhandler varsling, interessekonflikter og habilitet, rus, mobbing og arbeidsmiljø, sosiale medier, bijobber.

Samtlige ansatte og personer med verv, samt konsulenter, prosjektledere og andre innleide ressurser til konsernet Sporveien AS med datterselskaper er omfattet av det etiske regelverket. De må undertegne på at de har lest og forstått dette. De gjennomfører obligatorisk e-læringskurs om etiske problemstillinger som kan oppstå i virksomheten og compliance-enheten er alltid tilstede på introduksjonssamlinger for nyansatte. I tillegg holdes egne gjennomganger og kurs

for ansatte med et særskilt behov gitt stilling, ansvar eller aktivitet.

Sporveien har utarbeidet *etiske krav til leverandører*. Kravene ble revidert og oppdatert i 2019. De er vedtatt av styret. Alle leverandører må signere på en egenerklæring ved inngåelse av avtale med konsernet. Egenerklæringen inneholder blant annet krav knyttet til forretningsetikk, lønns- og arbeidsvilkår, arbeidstakerrettigheter, miljø, habilitet.

### 3. SELSKAPSKAPITAL OG UTBYTTE

Selskapets aksjekapital er i Sporveien AS' vedtekter § 4 fastsatt til kroner 276 850 000 fordelt på 2 768 500 aksjer hver pålydende kroner 100. Oslo kommune eier alle aksjene. Ansvarlig byråd, eller den han/hun bemyndiger, ivaretar aksjonærenes rettigheter på generalforsamlingen.

### 4. LIKEBEHANDLING AV AKSJEIERE OG TRANSAKSJONER MED NÆRSTÅENDE

Selskapet har én aksjeklasse. Aksjene er ikke notert på børs, og det foregår ikke transaksjoner av aksjene.

### 5. FRI OMSETTELIGHET

Det er ikke vedtektsfestet noen form for omsetningsbegrensninger.

### 6. GENERALFORSAMLING

Byråd for miljø og samferdsel utgjør Sporveiens generalforsamling. Ordinær generalforsamling holdes i henhold til vedtektene innen utgangen av juni hvert år. Generalforsamlingen innkalles av styret i Sporveien. Generalforsamlingen behandler og avgjør saker i henhold til norsk lov, herunder godkjenning av årsregnskap og årsberetning, utdeling av utbytte, valg av revisor og fastsettelse av revisors godtgjørelse. Det er også generalforsamlingen som utpeker aksjonærvalgte medlemmer til bedriftsforsamlingen og vedtar vedtektsendringer. Sporveiens eksterne revisor er uavhengig i sin rolle til Sporveien, og oppnevnes av generalforsamlingen.

### 7. VALGKOMITÉ

Generalforsamlingen har ikke oppnevnt en valgkomité. For mer informasjon om valg av styremedlemmer, se neste punkt.

### 8. BEDRIFTSFORSAMLING OG STYRE, SAMMENSETNING OG UAVHENGIGHET

Sporveiens bedriftsforsamling velges av generalforsamlingen. Bedriftsforsamlingen skal bestå av tolv medlemmer. Åtte medlemmer og ett til tre varamedlemmer velges av generalforsamlingen. Fire medlemmer med fire varamenn velges av og blant de ansatte, etter bestemmelsene fastsatt i aksjeloven og forskrifter gitt i medhold av denne. Funksjonstiden for bedriftsforsamlingens medlemmer er normalt to år. Bedriftsforsamlingen velger en leder og nestleder blant sine medlemmer. Bedriftsforsamlingen møtes minst to ganger i året.

Selskapets styre skal ha seks til åtte medlemmer etter generalforsamlingens nærmere beslutning. Styret velges av bedriftsforsamlingen i henhold til de bestemmelser som gjelder for selskap med bedriftsforsamling fastsatt i aksjeloven og forskrifter medhold av denne. For de to styremedlemmer som eventuelt velges blant de ansatte, velges fire varamenn som skal kalles inn i den rekkefølge de er valgt. Funksjonstiden for styremedlemmer er normalt to år. Styret er innsatt av eier for å ivareta det mangfoldet av interesser som knytter seg til Sporveiens forretningsdrift.

Vi forutsetter at styret opererer med tyngde og selvstendighet, både overfor og på vegne av disse interessene. Ledende ansatte er ikke medlem av konsernstyret, og eier ikke aksjer i selskapet.

Informasjon om ledelse og styre er lagt ut på [www.sporveien.com](http://www.sporveien.com). Generalforsamlingsfullmakten i heleide datterselskap tilligger konsernstyret.

### 9. STYRETS ARBEID

Styret følger aksjelovens krav om å forvalte selskapets verdier på vegne av eierne. Styrets arbeid er fastsatt i egen instruks av 30.08.2017. Styret arbeider etter en årlig arbeidsplan med vekt på hovedoppgaver som mål, strategi, organisering og kontroll av virksomheten. Styret evaluerer årlig sin virksomhet. Styret

har fastsatt egen instruks for konsernsjef, og har etablert underutvalg for arbeidet med oppnevning av revisjonsutvalg og kompensasjonsutvalg. Det ble avholdt 8 styremøter i 2019.

### 10. RISIKOSTYRING OG INTERN KONTROLL

Sporveien er eksponert for risiko på en rekke områder og gjennom hele verdikjeden. Risikohåndtering er viktig for verdiskapingen og er en integrert del av alle forretningsaktiviteter.

Oppfølging av risiko gjøres innenfor den respektive enhet ved hjelp av prosedyrer for overvåking av risiko og tiltak for risikoavlastning. Det er utarbeidet retningslinjer, rutiner, håndbøker og fullmaktmatriser for å styre og kontrollere selskapets økonomi, regnskap og finansiering. Vi gjennomfører årlig risikoanalyser for konsernets aktiviteter. Tiltak iverksettes og evalueres for å styre risikobildet. Styret gjennomgår årlig selskapets risikostyring og internkontroll.

Risk Management Forum (RMF) ble etablert i 2017. Dette er et rådgivende og forberedende organ for konsernledelse, revisjonsutvalg og styre i saker som gjelder risikostyring og internkontroll og skal bidra til helhetlig risikostyring og hensiktsmessig koordinering mellom enheter i Sporveien. En hovedoppgave for RMF er jevnlig rapportering til styret av konsernets samlede risikobilde knyttet til eierstyring og selskapsledelse.

I årlig risikorapportering til styret inngår blant annet Sporveiens arbeid mot misligheter og korrupsjon og med HMS, miljø og samfunnsikkerhet. Dette bidrar til at våre systemer for risikostyring og interne kontroll ivaretar hensynet til samfunnsansvar, omverdenen og ansatte i Sporveiens verdiskaping.

Sporveien har også en egen varslingsordning. Det foreligger egen rutine for varsling som vedtatt av styret. Denne ble oppdatert i 2019. Både ansatte og innleide har rett og plikt til å varsle om kritikkverdige forhold, enten gjennom nærmeste overordnede, direkte til compliance-enheten eller via ekstern varslingskanal. Varsling kan skje konfidensielt og/eller anonymt. Sporveien har etablert et eget varslingsråd som vurderer og behandler mottatte varsler fra ansatte eller nærstående til konsernet. Varslingsrådet skal sørge for en

forutsigbar, forsvarlig og trygg behandling av varslingssaker og fremmer anbefalinger til tiltak. Varsling inngår i den årlige compliance-rapporteringen til styret.

Sporveiens internkontrollaktiviteter skal bidra til målrettet og effektiv drift og risikohåndtering, pålitelig rapportering og etterlevelse av krav og lovverk. Testing av internkontrollen og interne revisjoner bistår styret i å påse kvalitet og effektivitet innenfor virksomhets- og risikostyring, eierstyring og selskapsledelse.

### 11. GODTGJØRELSE TIL STYRET

Godtgjørelse til styret oppgis i note 4 til årsregnskapet. Godtgjørelse til styret er ikke resultatavhengig, og styremedlemmene deltar ikke i insentiv- eller opsjonsprogrammer.

### 12. GODTGJØRELSE TIL LEDENDE ANSATTE

Styret tilsetter konsernsjef og fastsetter tilsetningsvilkårene for denne. Styrets kompensasjonskomité evaluerer årlig konsernsjefens arbeids- og lønnsvilkår, og gjennomgår betingelsene til øvrige ledende ansatte. Konsernsjefen har fullmakt til å fastsette lønn og annen kompensasjon for konsernets øverste ledelse, innenfor de prinsipper for lederlønn som er fastsatt av styret. Godtgjørelse til konsernsjef er beskrevet i note 4 til årsregnskapet. Medlemmer av konsernledelsen mottar ikke ekstra godtgjørelse for styreverv i datterselskap.

### 13. INFORMASJON OG KOMMUNIKASJON

Sporveien legger vekt på å ha en åpen og ærlig kommunikasjon med alle interessenter, med størst fokus på de som berøres direkte av vår virksomhet. Vår informasjon til eier, långivere og finansmarkedene skal gi tilstrekkelig grunnlag til å kunne vurdere underliggende verdier og risiko i selskapet. For å sikre forutsigbarhet skal eier og finansmarkedene likebehandles, og informasjon skal kommuniseres til rett tid. Sporveiens rapportering av finansiell informasjon skal være preget av gjennomsiktighet og skal gi relevant, utfyllende og pålitelig oversikt over strategier, mål og resultater, samt konsernets økonomiske utvikling og finansielle stilling.

**14. SELSKAPSOVERTAGELSE**

Ikke relevant for Sporveien AS.

**15. REVISOR**

Revisor velges av generalforsamlingen. Revisor fremlegger årlig en plan til styret for gjennomføring av revisjonsarbeidet. Revisor utarbeider årlig et brev til styret, som oppsummerer revisjon av selskapet og status vedrørende selskapets interne kontroll. Revisor har en gang i året et møte med styret uten at daglig ledelse eller ansatte fra administrasjonen er til stede. Revisor deltar på styremøter som behandler rapportering og andre spørsmål som styret skal uttale seg om. Revisor møter også på generalforsamlingen. Revisors godtgjørelse fordelt på revisjon og andre tjenester er beskrevet i note til regnskapet.

**Bedriftsforsamlingen i Sporveien AS besto ved utgangen av 2019 av:**

Pål Martin Sand (leder), Andreas Mjærum Behring (nestleder), Leif Ingholm, Odd Bakken, Rina Brunsell Harsvik, Gro Seim, Svein Olav Lunde, Sidsel Sandelien, Therese Ustvedt (aksjonærvalgt vara), Terje Løkkevik, Linda Amundsen, Leif Arne Myhre og Per Arne Nicolaysen

**Styret i Sporveien AS besto ved utgangen av 2019 av:**

Terje Thon (styreleder) (8), Einar Skaarseth Enger (nestleder) (8), Margrethe Buskerud Christoffersen (8), Stine Rolstad Brenna (2), Terje Richard Venold (8), Sven Rune Aasen (7) og Ola Floberg (8).  
*Gyrid Skalleberg Ingerø (6) gikk ut av styret i september 2019 og Stine Rolstad Brenna ble valgt inn. Tall i parentes er antall styremøter deltatt.*

**Styret i Sporveien T-banen AS besto ved utgangen av 2019 av:**

Cato Hellesjø (styreleder), Per Magne Mathisen, Marianne Vik, Margrete Hansen, Birte K. W. Sjule, Iftikhar Hussain, Berit Okسدøl og Faizan Afzal.

**Styret i Sporveien Trikken AS besto ved utgangen av 2019 av:**

Cato Hellesjø (styreleder), Per Magne Mathisen, Tore Andreas Reinlie Elton, Iver Gård, Margrete Hansen, Marianne Vik, Anders Rygh og Nazli Tamanna Vakili.

**Styret i Unibuss AS besto ved utgangen av 2019 av:**

Cato Hellesjø (styreleder), Johan Leif Øverland, Leif Arne Myhre, Marianne Vik, Rene Bandholm Fevang, Margrete Hansen og Bjørn Granviken.

**Styret i Sporveien Vognmateriell AS besto ved utgangen av 2019 av:**

Cato Hellesjø (styreleder), Tomm Otto Bråten og Marianne Vik

**Styret i Sporveien Media AS besto ved utgangen av 2019 av:**

Margrete Hansen (styreleder), Anders Rygh, Birte K. W. Sjule, Erling Kittelsen og Ellen Rogde.

**Styret i Bussanlegg AS besto ved utgangen av 2019 av:**

Anders Rygh (styreleder), Per Magne Mathisen, Magnus Hellerud Rongved og Ole Anders Tangen.



I august avduket byrådsleder Raymond Johansen, byråd Lan Marie Nguyen Berg, leder av Samferdsels- og miljøkomiteen Eirik Lae Solberg og sporveissjef Cato Hellesjø en modell av de nye trikkene som snart kommer til Oslo. Tusenvis av nysgjerrige innbyggere tok turen til Rådhusplassen for å se på trikkemodellen.



## KONSERNLEDELSEN I SPORVEIEN

### ❶ Christina Styrvold Wiggen (1972)

**Konserndirektør HR/HMS, juridisk, kvalitet og compliance**

**Utdanning:** Cand. Jur (UIO).

**Erfaring:** Juridisk direktør Sporveien, Compliance ansvarlig/advokat EVRY ASA, Advokat Posten Norge AS, Seksjonsleder/advokat HSH (nå VIRKE).

### ❷ Per Magne Mathisen (1958)

**Konserndirektør infrastruktur og prosjekter**

**Utdanning:** Sivilingeniør (NTNU), bedriftsøkonom (BI).

**Erfaring:** Driftsdirektør NSB-persontrafikk, teknisk direktør NSB, teknisk direktør i SAS i Norge, produksjonsdirektør, senere VD SAS Tech, infrastrukturdirektør Jernbaneverket, leder for T-banen.

### ❸ Margrete Hansen (1978)

**Konserndirektør konsernutvikling**

**Utdanning:** Siviløkonom (NHH).

**Erfaring:** Direktør i Mediehuset Nettavisen med ansvar for inntekter, økonomi og adm. CFO Mediehuset Nettavisen, prosjektleder/forretningsutvikling TV2 Interaktiv.

### ❹ Anders Rygh (1968)

**Konserndirektør/adm. dir. Sporveien T-banen AS  
Konserndirektør eiendom**

**Utdanning:** Sivilingeniør teknisk kybernetikk (NTNU), MBA strategi og finans (BI), Befalsskole Sjøforsvaret.

**Erfaring:** Konserndirektør for Eiendom, strategi og konsernutvikling i Sporveien. 18 år som rådgiver innenfor strategi, restrukturering og omstilling, Vice President/ Partner og leder for strategipraksisen i internasjonalt konsulentfirma (Capgemini Consulting).





⑤ **Cato Hellesjø (1956)**

**Konsernsjef/Sporveissjef**

**Utdanning:** Siviløkonom (BI).

**Erfaring:** Diverse lederstillinger Aftenposten, logistikk-, drifts- og salgsdirektør Ringnes, adm. dir./konsernsjef Dagbladet/Berner-Gruppen.

⑥ **Marianne Vik (1962)**

**Konserndirektør økonomi og finans (CFO)**

**Utdanning:** Siviløkonom (NHH).

**Erfaring:** Controller Orkla, øk.sjef og controller Ringnes, dagl. leder Eden Norge/Eden Nordic, øk.dir. Stiftelsen Norsk Luftambulanse.

⑦ **Torgeir Kristiansen (1969)**

**Konserndirektør kommunikasjon og samfunn**

**Utdanning:** Høyere utdanning innen journalistikk, statsvitenskap og nordisk språk.

**Erfaring:** Informasjonsdirektør i EVRY, kommunikasjons-sjef i EDB Business Partner og redaktør, journalist og kommentator i NRKs nyhetsdivisjon, samt en rekke andre norske mediebedrifter.

⑧ **Birte K.W. Sjule (1978)**

**Konserndirektør/adm. dir. Sporveien Trikken AS**

**Utdanning:** Sivilingeniør industriell økonomi og teknologiledelse (NTNU).

**Erfaring:** Konserndirektør strategi Sporveien, konsulent Rokade (nå KPMG), prosjektplanlegger Aibel.

⑨ **Øystein Svendsen (1964)**

**Konserndirektør/adm. dir. Unibuss AS**

**Utdanning:** Bachelor of finance (University of Oregon) og Master International Business (University of South Carolina).

**Erfaring:** Adm. dir. Oslo T-banedrift, direktør for NSBs lokaltogvirksomhet og adm. dir. i Norsk Reiseinformasjon.

# STYRET



**Styreleder Terje Thon (1946)**

**Utdannelse:** Sivilingeniør NTH 1970, etterutdanning Harvard Business School 1985.

**Bakgrunn/erfaring:** Fra 2000 selvstendig næringsdrivende, vesentlig engasjert som styreleder/styremedlem i et antall norske og internasjonale selskap. Tidligere divisjonsdir. Elektrisk Bureau, adm. dir. TBK, vicekonsernsjef Telenor ASA (1994-2000).



**Styrets nestleder Einar Skaarseth Enger (1950)**

**Utdannelse:** Sivilagronom (Norges landbrukshøgskole Ås).

**Bakgrunn/erfaring:** Styreleder i Gjensidigestiftelsen og styremedlem i Coop Øst. Tidligere leder i blant annet Tine Norske Meierier og NSB, og medlem av 22. juli kommisjonen. Bred styreerfaring.



**Styremedlem Terje Richard Venold (1950)**

**Utdannelse:** Siviløkonom (Handelshøyskolen BI).

**Bakgrunn/erfaring:** Leder av bedriftsforsamling og valgkomite i Norsk Hydro ASA, medlem av bedriftsforsamlingen i Equinor ASA. Tidligere konsernsjef i Veidekke ASA, tidligere styreleder ved Handelshøyskolen BI og tidligere styremedlem i Ahlsell AB.



**Styremedlem Stine Rolstad Brenna (1965)**

**Utdannelse:** NTNU Bachelor Finance, BI Master of Mgt.

**Bakgrunn/erfaring:** Styreleder Rabbalshede Kraft, styreleder Lørenskog Kommunale Pensjonskasse, styrenestleder Boligbygg Oslo, fung. styreleder Fjong, leder revisjonsutvalg Lyse, CFO E-CO Energi, CFO Avishuset Dagbladet, Director IKT & Strategy Ringnes, EVP & CFO Conformat, Finanssjef Orkla, Finance Manager Norske Skog.



**Styremedlem Ola Floberg (1962)** (ansattrepresentant)

**Utdannelse:** Elektriker og pottemakerutdanning, Risør.

**Bakgrunn/erfaring:** Vognfører/jobbinstruktør Sporveien og nestleder Oslo Sporveiers Arbeiderforening. Tidligere klubleder Sporvogn, styremedlem (ansatt) Oslotrikken.



**Styremedlem Margrethe Buskerud Christoffersen (1971)**

**Utdannelse:** Jurist (UiO).

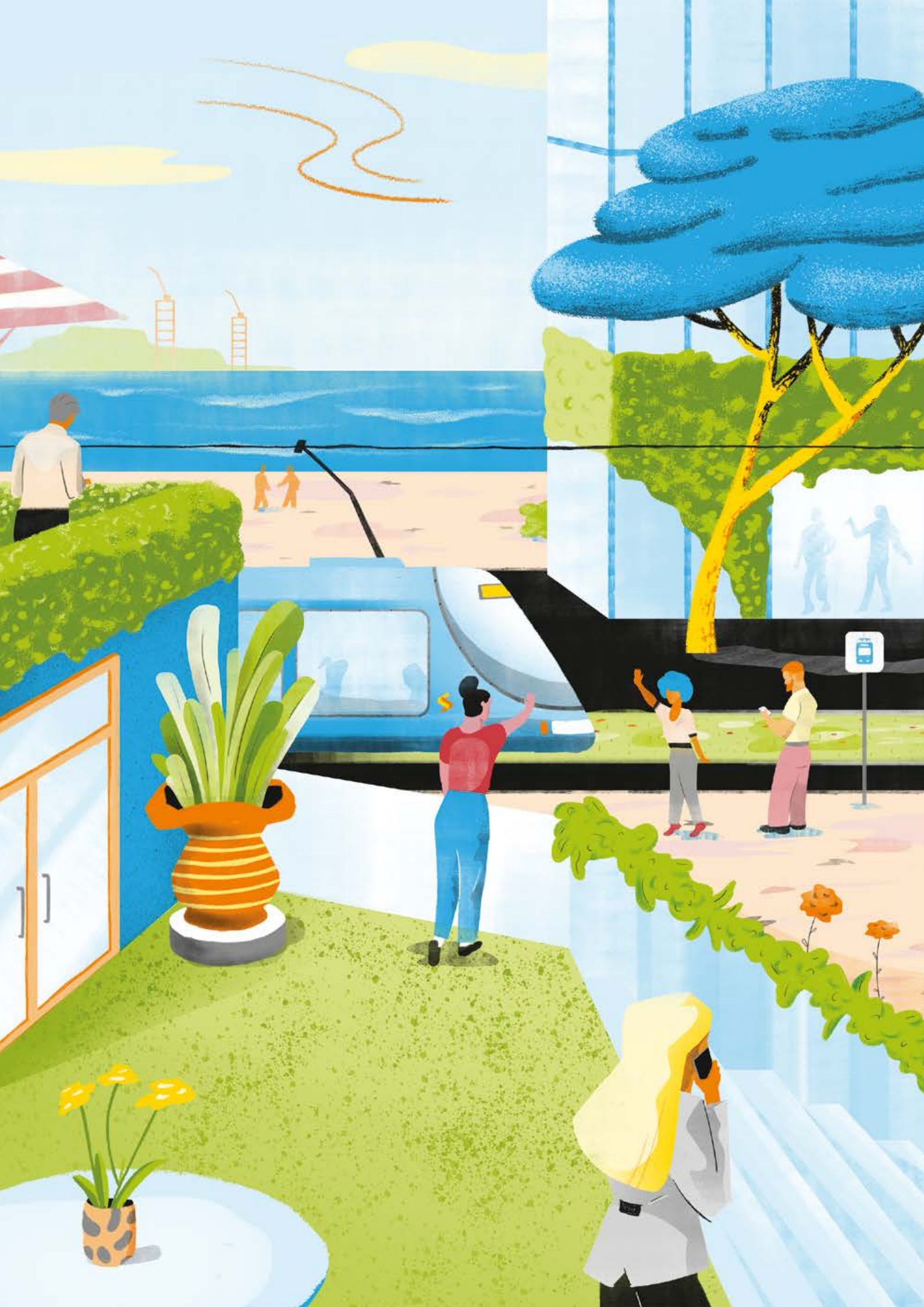
**Bakgrunn/erfaring:** Professor, Institutt for Privatrett (UiO). Tidligere blant annet advokat i BAHR og Thommessen og dr. Juris fra UiO.



**Styremedlem Sven Rune Aasen (1953)**  
(ansattrepresentant)

**Utdannelse:** Yrkeskole, 3-årig læretid og fagbrev som maskinmontør fra NEBB.

**Bakgrunn/erfaring:** Ansatt Oslo Sporveier ved Ryen Verksted, ansattrepresentant konsernstyret og leder Oslo Sporveiers Arbeiderforening.



DEL 6  
**ÅRSBERETNING  
OG -REGNSKAP**



## ÅRSBERETNING FOR SPORVEIEN AS 2019

# KONKURRANSEDYKTIG KOLLEKTIVTRANSPORT

Sporveien AS (Sporveien) leverer 65 prosent av all kollektivtrafikk i Oslo-området og er landets største kollektivkonsern målt i antall reiser. I 2019 fraktet Sporveien 269 millioner reisende. Konsernets årsresultat for 2019 ble 216,1 (2018: 66,7) millioner kroner. Resultatet er betydelig styrket som følge av bedre resultat i datterselskapet Unibuss og at Sporveien Vognmateriell ble lagt inn under Sporveien med regnskapsmessig virkning fra 1. januar i 2019.

### OM VIRKSOMHETEN

Sporveien AS er et integrert kollektivtransportkonsern med hovedkontor på Tøyen i Oslo. Morselskapet eies 100 prosent av Oslo kommune ved Byrådsavdelingen for miljø og samferdsel. Sporveien er organisert som et integrert konsern med sju heleide datterselskaper innen T-bane, trikk, vognmateriell, buss, bussanlegg, eiendom og forvaltning av trafikkreklame, samt morselskap bestående av verksteder, infrastruktur, prosjekter og konsernstaber.

Datterselskapene Sporveien T-banen AS og Sporveien Trikken AS drifter all skinnegående kollektivtrafikk med T-bane og trikk i Oslo og Bærum. Selskapene leverer kollektivtrafikk på bestilling fra administrasjonsselskapet Ruter AS, som er eid av Oslo kommune (60 prosent) og Viken fylkeskommune (40 prosent).

Datterselskapet Unibuss AS konkurrerer om anbud i fri konkurranse med andre aktører i bussmarkedet. Unibuss AS er et av landets største og mest miljøvennlige busselskap og en aktiv pådriver for mer miljøvennlig elektrifisert kollektivtransport. Virksomheten er organisert i selskapene Unibuss AS (rutebuss) og datterselskapene Unibuss Tur AS og Unibuss Ekspres AS (flybuss og ekspresbuss) og har drift i Oslo, Viken, Vestfold og Telemark, Innlandet og Trøndelag.

Datterselskapet Sporveien Vognmateriell AS eier og forvalter T-banegogner og trikker gjennom hele levetiden, fra anskaffelse via vedlikehold og oppgraderinger, til avhending.

Sporveiens datterselskap Bussanlegg AS eier og leier ut bussanlegg til kollektivtrafikken i Oslo og Viken, mens datterselskapet Sporveien Media AS forvalter trafikkreklame på egne driftsmidler, stasjoner, holdeplasser og bygninger.

Sporveien eier, forvalter og utfører vedlikehold og oppgraderinger for all infrastruktur til trikk og T-bane, inkludert

stasjoner, tunneller og bygninger. Selskapet har også ansvar for store utbyggingsprosjekter og forvalter en betydelig eiendomsmasse knyttet til kollektivtrafikken i Oslo og Viken. Selskapet utfører også alt vognvedlikehold ved egne verksteder.

### MARKED OG STRATEGI

Sporveiens samfunnsoppdrag er å skape mer kollektivtrafikk for pengene. Det betyr å frakte flest mulig fornøyde passasjerer dit de vil – raskt, trygt og til lavest mulig kostnad for samfunnet og miljøet.

Samfunnsoppdraget vil ytterligere øke i omfang og viktighet med befolkningsveksten i hovedstadsområdet. Statistisk sentralbyrå forventer kraftig vekst i folketallet i sentrale strøk, og det er særlig de unge som flytter til byene. En ung befolkning, stadig påfyll av unge voksne og fødselsoverskudd gjør at Oslo kommune forventer nærmere 840 000 innbyggere i byen innen 2040.

De neste ti årene er det forventet sterkest vekst i bydelene Gamle Oslo, Nordre Aker, Bjerke og Ullern målt i antall personer.

I 2019 fikk det rødgrønne byrådet fornyet tillit fra innbyggerne i Oslo til å styre hovedstaden i fire nye år. Den politiske plattformen for et byrådssamarbeid mellom de tre partiene i byrådet frem mot 2023 signaliserer en klar satsing på å gjøre Oslo til en grønnere by, med et enda bedre kollektivtilbud. Sporveien spiller en viktig rolle i arbeidet med å realisere byrådets ambisjoner.

I forkant av kommunevalget foreslo byrådet også en ny klimastrategi for Oslo mot 2030. Forslaget til klimastrategi viderefører det ambisiøse målet om å redusere Oslos klimagassutslipp med 95 prosent innen 2030, sammenlignet med 2009. Byrådet beskriver 16 satsingsområder for å innfri dette

målet. Å gjøre gange, sykkel og kollektivtrafikk til førstevalgene for reiser i Oslo, er ett av disse satsingsområdene. Byrådet vil igangsette en rekke store utbygginger i kollektivsystemet frem mot 2030, blant dem ny sentrumstunnel, Fornebubanen og nytt signal- og sikringsanlegg.

### Sporveiens strategi Best 2020

Sporveiens strategi for perioden 2016-2020 har navnet Best 2020. Det overordnede målet i Best 2020 er å gjøre Sporveien til beste nordiske løsning på effektiv og miljøvennlig kollektivtransport. Dette målet er konkretisert i en ambisjon om å realisere årlige gevinster på 375 MNOK fra økt produktivitet, kostnadsreduksjoner og økte inntekter innen 2020. Ved utgangen av 2019 hadde Sporveien realisert årlige gevinster på nærmere MNOK 524 fra kostnadsreduksjoner, produktivitetsøkning, bedre utnyttelse av vognparken, effektivisering av vedlikeholdsarbeidet og reduksjon av eksterne innkjøpskostnader. Samlet for både strategiperioden Best 2015 og Best 2020 har Sporveien realisert en kostnadsforbedring med årlig effekt på nær én milliard kroner.

Strategien Best 2020 er basert på Sporveiens integrerte forretningsmodell, der selskapet styrer vogner, personell, verksteder, infrastruktur og trafikk i ett, helhetlig system. Med kontroll over hele verdikjeden kan Sporveien optimalisere hvert enkelt ledd i kjeden og samhandlingen mellom leddene.

I juni 2019 vedtok bystyret å innlemme Oslo Vognselskap AS i Sporveien og organisere det som et nytt datterselskap. Etter innlemmelsen byttet selskapet høsten 2019 navn til Sporveien Vognmateriell AS. Gjennom eierskapet i Sporveien Vognmateriell AS styrker Sporveien ytterligere muligheten til å forvalte drifts- og anleggsmidlene i kollektivtrafikken på en helhetlig måte.

I 2019 vedtok Sporveien en ny miljøstrategi som reflekterer mange av ambisjonene i byrådets samarbeidsplattform og forslaget til klimastrategi for Oslo. Miljøstrategien har som mål at Sporveien skal produsere reiser med minst mulig miljøbelastning og definerer klare målsettinger knyttet til energi, innkjøp, avfall, støy, utslipp og miljøledelse. Klimamålet i strategien speiler målet for Oslo: Sporveien skal redusere egne klimautslipp med 95 prosent innen 2030, sammenlignet med 2014.

### REDEGJØRELSE FOR ÅRSREGNSKAPET

Konsernregnskapet omfatter Sporveien AS samt datterselskapene og er utformet som om konsernet var én økonomisk enhet. Transaksjoner og mellomværende mellom selskapene i konsernet er eliminert.

Årsregnskapet for konsernet Sporveien AS er satt opp i samsvar med regnskapslovens bestemmelser og god norsk regnskapsskikk. Styret mener at årsregnskapet og årsberetningen gir en rettvise oversikt over resultatet av selskapets virksomhet og stilling ved årsskiftet. Forutsetningen om fortsatt drift er lagt til grunn for årsregnskapet i tråd med regnskapslovens § 3-3a. Styret kjenner ikke til vesentlige forhold i eller etter regnskapsåret som har betydning for denne forutsetningen, eller for årsregnskapet for øvrig.

Det har ikke vært vesentlige hendelser etter balansedagen som påvirker det avlagte årsregnskapet.

### Resultat

Konsernet Sporveien hadde i 2019 et årsresultat på 216,1 (2018: 66,7) millioner kroner. Den totale omsetningen var 4 785 (2018: 4 951) millioner kroner i 2019.

2019 var et godt år for Sporveien med en resultatforbedring på 149,3 millioner kroner, sammenliknet med 2018. Konsernet har hatt fokus på forbedringsarbeid og kostnadsreducerende programmer i alle deler av organisasjonen. Særlig fremheves det at Unibuss har styrket sitt resultat med 29,7 millioner kroner i 2019 sammenlignet med 2018 som følge av bedre operasjonell drift. I tillegg er Sporveien Vognmateriell

innlemmet i konsernet med regnskapsmessig virkning for 2019 og bidrar med et resultat på 102,7 millioner kroner. Ved vurdering av konsernets resultat må det tas hensyn til at Sporveien Vognmateriells resultat er bundet opp til gjenanskaffelse av vognmateriell. Dette følger av byrådets pålegg (byrådssak 85/2011) som sikrer at vognleieprinsippet blir opprettholdt, slik det er nedfelt i Sporveiens vedtekter § 3. Vognleieprinsippet sikrer at vognleien reflekterer betjening av totale investeringskostnader over antatt levetid, vedlikeholdsavsetninger og kapitalkostnad, slik at reinvesteringsevnen ikke svekkes over tid.

### KONTANTSTRØM OG ØKONOMISK STILLING

Konsernets netto kontantstrøm per 31.12.2019 er 1 056 (2018: 361) millioner kroner. Årets investeringer utgjør 2 338 (2018: 2 823) millioner kroner, finansiert med 1 180 (2018: 1 211) millioner kroner fra operasjonelle aktiviteter og 2 214 (2018: 1 973) millioner kroner fra finansieringsaktiviteter.

Forskjell mellom kontantstrøm fra drift og driftsresultat skyldes i hovedsak endringer i arbeidskapital, forskjell

«Med kontroll over hele verdikjeden kan Sporveien optimalisere hvert enkelt ledd i kjeden og samhandlingen mellom leddene.»

mellom kostnadsført og inn-/utbetalinger i pensjonsordninger samt avskrivninger.

#### Soliditet

Konsernets egenkapitalgrad var 29,1 (2018: 31,2) prosent ved utgangen av 2019. Nedgang på 2,1 prosent skyldes en vesentlig økning i konsernets balanse etter innlemmelse av Sporveien Vognmateriell AS.

#### Likviditet

Likviditetsreserven var 2 114 (2018: 1058) millioner kroner pr. 31 desember 2019. Av dette er 400 millioner kroner ubenyttet kassakreditt.

### VIRKSOMHETENE I 2019

#### Sporveien T-banen AS (T-banen)

I 2019 fraktet T-banen 119,4 millioner reisende, en nedgang på 2 prosent fra 2018. T-banen leverte høy punktlighet og regularitet gjennom store deler av året, men avviklingen av planlagt vedlikehold på sensommeren og i høstferien svekket resultatene noe totalt sett. Dermed endte regulariteten på 99,3 prosent for året som helhet. T-banen avsluttet året med 100 prosent regularitet i uke 50. Det tilsvarte 7640 avganger uten en eneste innstilling.

Sporveiens strategi har som mål å øke den årlige produksjonen fra T-banen med 35 prosent i perioden 2016–2020. Ved utgangen av 2019 var T-banen over halvveis til å innfri dette målet, med en produksjon på over ni millioner togkilometer. En uavhengig, internasjonal sammenligning av 38 T-banesystemer verden over, utført av Community of Metros (CoMET) og Nova, rangerte samtidig T-banen i Oslo på andreplass i kostnadseffektivitet i 2019. Gjennom 2019 fortsatte T-banen arbeidet med å øke kapasiteten og forberede de store investeringene som er planlagt i infrastrukturen.

Nøkkeltall	2019	2018	2017
Driftsinntekter (MNOK)	<b>1 931,2</b>	1 799,7	1 756,6
Årsresultat (MNOK)	<b>7,0</b>	40,4	101,6
Antall reiser (mill.)	<b>119,4</b>	122	118
Kundetilfredshet (%)	<b>98</b>	98	98
Regularitet (%)	<b>99,3</b>	99,5	99,4

#### Sporveien Trikken AS (Trikken)

2019 var, i likhet med 2018, et krevende år for Trikken grunnet de store infrastrukturprosjektene for å oppgradere trikke-traseene. Trikken hadde 52,7 millioner påstigninger i 2019, mot 51 millioner i 2018, en oppgang på 2,5 prosent. Til tross

for de mange oppgraderingen som pågikk i trikketraseene, oppnådde Trikken samme, høye kundetilfredshet som i 2018 og kjørte nær 99 prosent av alle planlagte avganger.

Anskaffelsen av 87 nye og moderne trikker er fundamentet i den strategiske utviklingen av Trikken. Det omfattende arbeidet med å oppgradere og modernisere byens trikkeinfrastruktur er nødvendig for å ta imot og teste de første trikkene fra 2020. Produksjonen av trikkene startet i 2019, og innen 2024 skal dagens 71 trikker være erstattet av 87 nye, moderne og lengre trikker. Med de nye trikkene i drift har Trikken som målsetting å doble antallet passasjerer til 100 millioner innen 2030.

Nøkkeltall	2019	2018	2017
Driftsinntekter (MNOK)	<b>1 040,6</b>	937	899,6
Årsresultat (MNOK)	<b>5,4</b>	-1,6	19,3
Antall reiser (mill.)	<b>52,7</b>	51 mill.	51 mill.
Kundetilfredshet (%)	<b>97</b>	97	98
Regularitet (%)	<b>98,8</b>	99,1	99,5

#### Unibuss AS

I 2019 markerte Unibuss en viktig milepæl, da selskapet fraktet sine første passasjerer på elbusser i ordinær drift i Oslo. Unibuss har opparbeidet verdifull erfaring fra innfasing av miljøvennlige teknologi i bussmarkedet og var ved utgangen av 2019 Norges ledende operatør av elektriske busser.

Selskapet satte 42 elektriske busser i drift i Oslo i 2019, etter omfattende arbeid med å opprette ladeinfrastruktur ved anleggene på Alnabru, Klemetsrud og Mortensrud. Samlet fraktet Unibuss 97 millioner passasjerer i 2019 og oppnådde høy kundetilfredshet.

Nær 600 sjåfører har fått opplæring i elbusskjøring, og i 2019 ble det også igangsatt et prøveprosjekt med elektriske busser på Lillehammer i tett samarbeid med Opplandstrafikk.

I løpet av 2019 har Unibuss vunnet en rekke nye oppdrag, samtidig som virksomheten på Romerike og i Nordre Vestfold ble avviklet.

I 2019 vant Unibuss anbud i Bærum og flybusskjøring til Værnes, i tillegg til en rekke andre mindre oppdrag. Værnesanbudet hadde oppstart i februar 2020 og anbudene i Bærum har oppstart 28. juni 2020.



Nøkkeltall	2019	2018	2017
Driftsinntekter (MNOK)	<b>1 798</b>	1 819,6	1 684,1
Årsresultat (MNOK)	<b>16,6</b>	-13,1	17,1
Antall reiser (mill.)	<b>97</b>	102 mill.	98 mill.
Kundetilfredshet (%)	<b>94 %</b>	98 %	97 %
Regularitet (%)	<b>99,8</b>	99,9 %	99,9 %

### Sporveien Vognmateriell AS

Datterselskapet Sporveien Vognmateriell AS, tidligere Oslo Vognselskap AS, ble innlemmet i Sporveiskonsernet i 2019 etter vedtak i bystyret 19.juni (byrådssak 119/19) om at Oslo kommune skulle overdra sine aksjer i Oslo Vognselskap til Sporveien.

Selskapet leier ut vognmateriell til Sporveien T-banen og Sporveien Trikken. Vognleien skal avregnes i tråd med en vognleiemodell for å sikre reinvesteringsevne over tid. Selskapet har et resultat på 102,7 MNOK, som i sin helhet tilføres et gjenanskaffelsesfond.

Nøkkeltall	2019	2018	2017
Driftsinntekter (MNOK)	<b>692,3</b>	684,7	648,4
Årsresultat (MNOK)	<b>102,7</b>	99,4	75,2
Eiendeler (MNOK)	<b>5 624,0</b>	5441,7	5431,5
Vognanskaffelsesfond (MNOK)	<b>809,7</b>	704,9	605,6

### Infrastruktur og prosjekter

Enheten Infrastruktur og prosjekter er en del av morselskapet. Den hadde høyt aktivitetsnivå i 2019, et nivå som vil vedvare for å realisere de store prosjektene som skal gjøre kollektivtrafikken enda mer attraktiv for reisende. I 2019 bidro enheten blant annet til å utrede løsninger for nye Majorstuen stasjon, den fikk byggherreansvar for ny sentrumstunell, og den lyste ut anskaffelsen om nytt signal- og sikringsanlegg for T-banen. Infrastruktur og prosjekt arbeider systematisk med å effektivisere vedlikeholdet av infrastrukturen og har tatt i bruk digitale løsninger med gode resultater.

I tillegg til oppgraderinger i T-banenettet, har enheten gjennomført et stort antall prosjekter for å forberede innføring av nye trikker i Oslo. I 2019 ferdigstilte eller arbeidet enheten blant annet med følgende prosjekter knyttet til trikk og T-bane:

- Ryen verksted: Fire nye arbeidsstasjoner for MX-tog for å øke kapasiteten for vedlikehold skal stå ferdige i 2021.

- Etterstad base: Tilrettelegging for bedre logistikk og arealutnyttelse, samt bygningsmessige tiltak. Utearealene er oppgradert og tilrettelagt med ladepunkter for biler i 2019.
- Østensjøbanen Etterstad–Hellerud: Detaljprosjektering av parsellen Bryn–Hellerud, med byggestart planlagt i 2020.
- Strømforsyning: Ny likeretterstasjon ved Ullevål ferdigstilt i 2019. Likeretterstasjon ved Nationaltheatret stasjon blir ferdigstilt tidlig 2020.
- Grefsenveien: Tilpassing for nye trikker i øvre del pågikk i 2019 og skal ferdigstilles våren 2020.
- Holtet og Grefsen baser: Sporanlegg og innredning av verksted for trikketyper SL79 ferdigstilt på Holtet i 2019. Ombyggingen på Grefsen startet i 2019 og ferdigstilles i 2020.
- Ekebergbanen: Oppgradering av parsell langs Holtet og ny plattform ved Jomfrubråten ferdigstilt i 2019.
- Storgata: Omfattende fornyelse av infrastruktur, spor og holdeplasser startet i 2018 og skal ferdigstilles i 2020.
- Thorvald Meyers gate: Tilsvarende fornyelse som i Storgata startet i 2019 og skal ferdigstilles tidlig i 2021.
- Valkyriegata, Majorstukrysset og Bogstadveien: Oppgradering av sporene startet i 2019 og blir videreført i 2020.
- Bispegata: Nye sporforbindelser er planlagt åpnet høsten 2020.

### Bussanlegg

Bussanlegg AS legger til rette for vekst, effektivitet og miljøvennlig utvikling i kollektivtrafikken ved å sikre bussene nødvendig infrastruktur og anleggskapasitet. I 2019 åpnet Bussanlegg Europas største ladeanlegg for elektriske busser på Alnabru. Samme infrastruktur ble også åpnet på Klemetsrud og i Brubakkveien. Ved utgangen av 2019 hadde Bussanlegg ladeanlegg for 50 elektriske busser ved sine anlegg, og elektrifiseringen vil fortsette for å innfri målet om utslippsfri busstrafikk i 2028.

Behovet for ny basekapasitet for buss i Oslo er stort, og kampen om areal er hard. Høyere kapasitet i kollektivtrafikken innebærer flere, renere busser og busser i ulike størrelser. Å tilpasse dagens anlegg til denne nye virkeligheten har høy prioritet. I 2019 startet selskapet ombyggingen av anleggene på Skui og Bekkestua og fortsatte planleggingen av kapasitet til anbudene som omfatter Oslo syd og sentrum i 2021–2022. Bussanlegg er også i gang med å bygge midlertidig kapasitet på Mortensrud.

I 2019 kom Bussanlegg til enighet med Ruter om prinsipper for leieprisberegning ved investeringer og fastsetting av husleie for anleggene. Prinsippene sikrer lønnsomhet og forutsigbarhet i den videre utviklingen og veksten til Bussanlegg, i en tid med store investeringsbehov. Bussanlegg fikk et resultat på 8 millioner kroner i 2019.

### Sporveien Media AS (Media)

Sporveien Media skaper inntekter fra trafikkreklame. Selskapet skal gi økonomiske bidrag til kollektivtrafikken og samtidig skape positive opplevelser for de reisende. I 2019 bidro selskapet med 129 millioner kroner til å styrke kollektivtilbudet, en økning på rundt 8 millioner kroner fra 2018.

Sporveien Media er opptatt av å være en pådriver og tilrettelegger for innovasjon og forretningsutvikling i markedet for trafikkreklame, både på eksisterende og nye reklameflater. Utendørsmarkedet er et av de raskest voksende i reklame-markedet, og selskapet forventer rundt 5 prosent vekst i 2020. I samarbeid med Ruter og Clear Channel skal Sporveien også etablere 200 nye lehus og stoppestedsøyler for reisende de neste årene.

### PROSJEKTER

#### Trikkeprogrammet

Trikkeprogrammet forbereder innføring av 87 nye trikker i Oslo. Programmet omfatter tre delprosjekter – trikkeanskaffelsen, infrastruktur og baseutvikling – og hadde god fremdrift i 2019. Leverandøren startet produksjonen av trikkene, og det var høy aktivitet i delprosjektet for å ruste opp og fornye infrastrukturen, med svært mange gateopprustingsprosjekter som pågår samtidig. Arbeidet med å oppgradere basene på Holtet og Grefsen fortsatte gjennom 2019, og begge prosjektene er i rute til å bli ferdigstilt våren 2020.

#### Nytt signal- og sikringssystem

Nytt signal- og sikringssystem for T-banen har stor betydning for kollektivtilbudet. Med CBTC-teknologi – communication based train control – får T-banen et moderne, digitalt togstyringssystem som legger til rette for bedre trafikkflyt. Systemet har potensial til å øke antallet passasjerer som transporteres på fellesstrekningen Majorstua – Tøyen med flere tusen personer i timen.

Innføringen av det nye signal- og styringssystemet er organisert som et eget prosjekt i Sporveien, med rundt 50 årsverk. Prosjektet passerte viktige milepæler i 2019, da bystyret bevilget 5,4 milliarder kroner i september, og Sporveien kunn gjorde anskaffelsen i november. Anskaffelsen er utlyst som en totalleveranse, og Sporveien skal etter planen inngå kontrakt med den valgte leverandøren medio 2021.

### RISIKOSTYRING OG RISIKO

Sporveien er eksponert for både operasjonell og finansiell risiko, samt compliance-risiko. Konsernet har etablert rutiner for å overvåke og følge opp risiko med tiltak og risikoavlastning. God risikohåndtering er avgjørende for verdiskapingen i Sporveien, og risikostyring er derfor integrert i alle forretningsaktiviteter.

Styret gjennomgår årlig selskapets risikostyring og internkontroll (se nærmere omtale i kapitlet Eierstyring og selskapsledelse). Konsernpolicy for risikostyring og internkontroll ble revidert og vedtatt av styret i oktober 10.10.2019.

Risk Management Forum (RMF) er rådgivende og forberedende organ for styrende organer i saker som gjelder risikostyring og internkontroll. RMF ble etablert i 2017 og skal fremme samhandling og læring i Sporveien om risikostyring og internkontroll. En hovedoppgave er arbeidet med rapportering til styret av konsernets samlede og helhetlige risiko, inkludert risikoreducerende tiltak. Det har vært omfattende involvering av alle risikomiljøer i konsernet.

#### Operasjonell risiko

Produksjon av kollektivtransport innebærer risiko for ulykker og skader på mennesker og eiendom, og Sporveien arbeider derfor systematisk for å sikre liv og helse til så vel reisende som ansatte. Sammenlignet med andre transportalternativer er T-bane og trikk blant de sikreste transportsystemene i Norge (se nærmere omtale av resultatene i kapitlet Samfunnsansvar).

I situasjoner knyttet til omfattende sykdomsutbrudd som epidemi og pandemi, vil virksomhetens produksjonskapasitet kunne påvirkes dersom større deler av de ansatte blir rammet av sykdom. Mangel på ansatte i driftskritiske funksjoner som førere, trafikkleidere og andre som er nødvendige for å opprettholde driften, kan innebære at produksjonen må reduseres. Konsekvensene av en slik nedskalering vil avhenge av situasjonen i samfunnet og behovet for kollektivtransport på dette tidspunktet.

Konsernet har en felles beredskapsplan og samarbeider tett med blant annet nødstatene, Beredskapsstaten i Oslo og jernbaneaktørene i Norge. Sporveiens sikrings- og beredskapsanalyser gjenspeiler risikobildet og trusselnivået definert av PST og NSM. I 2019 gjennomførte Sporveien åtte øvelser for T-bane og trikk rettet mot sikrings- og beredskapssituasjoner i daglig drift.

#### Finansiell risiko

Konsernet Sporveien AS har finansiell risiko innenfor flere områder. Renterisiko gjennom lån og kontantbeholdning, risiko på kraftpriser og valutarisiko. Konsernet benytter finansielle sikringsinstrumenter for å redusere effekten av svingningene i markedsrenter (NIBOR), energipriser og valutakurser.

#### Compliance-risiko

Sporveien har null-toleranse for korrupsjon og har felles etiske retningslinjer for medarbeidernes opptreden. Konsernets etiske retningslinjer gjelder for alle ansatte og personer med verv, konsulenter, prosjektledere og innleide ressurser. Det ble ikke avdekket vesentlige brudd på Sporveiens etiske regelverk i 2019.

### Markedsrisiko

Sporveien AS er eksponert mot flere typer markedsrisikoer. Konsernet har inngått flerårige kjørekontrakter for trikk og T-bane med lav markedsrisiko. De gjeldende kjørekontraktene for trikk og T-bane er gjeldende i perioden 2017-2020. Det er knyttet noe risiko til ekspress- og turbildriften, men denne aktiviteten utgjør en liten andel av konsernets totale virksomhet. Den anbudsbaserte rutebuskjøringen utgjør majoriteten av Unibuss sine leveranser og har kontrakter på opptil 8 + 2 år.

### SAMFUNNSANSVAR

Sporveien prioriterer seks målområder for å ivareta sitt samfunnsansvar: Smart tur, Ren tur, God tur, God nabo, Driftige folk og Skikkelige folk. Innsatsen innenfor målområdene bidrar til at Sporveien løser samfunnsoppdraget til det beste for reisende, innbyggere, naboer, ansatte og miljøet, og på en måte som møter høy etisk standard. Målområdene ble lansert i 2017 og var resultatet av en vesentlighetsanalyse som involverte egne ansatte og representanter for eierne, fagforeninger og sentrale etater i Oslo kommune.

Sporveiens eier Oslo kommune stiller gjennom sine prinsipper for god eierstyring av aksjeselskaper forventninger til kommunalt eide selskapers ivaretagelse av samfunnsansvar. Kjerneverdier innen samfunnsansvar er ifølge prinsippene å verne om miljøet og å sikre gode sosiale forhold. Prinsippene omhandler etisk regelverk, misligheter og korrupsjon, anskaffelsesprosesser, helse, miljø og sikkerhetsarbeid (HMS-arbeid), miljøansvar, likestilling og samfunnsikkerhet. Dette er sentrale områder både innen Sporveiens virksomhetsstyring, arbeid med samfunnsansvar innenfor de seks målområdene og eierdialogen med Oslo kommune. Sporveien jobber i tråd med prinsippene i Osломodellen.

Kommunerevisjonen gjennomførte i 2019 en eierskapskontroll av Sporveiskonsernets ivaretagelse av samfunnsansvar. Kommunerevisjonen fant ingen vesentlige svakheter, men påpekte enkelte forbedringsområder som konsernet tar med seg i det videre arbeidet.

Norsk næringsliv og offentlige virksomheter støtter FNs bærekraftsmål. De 17 målene utgjør en felles, global arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimadringene innen 2030. Flere av bærekraftmålene er relevante for Sporveien, og konsernet bidrar til å løse dem gjennom de seks målområdene for samfunnsansvar. Bærekraftmålene vil også utgjøre en del av kunnskapsgrunnlaget Sporveien legger til grunn for å utvikle konsernstrategien som skal avløse Best 2020.

### KLIMA OG MILJØ

Det overordnede målet med Sporveiens miljøstrategi er å produsere reiser med minst mulig miljøbelastning. Strategien innebærer at konsernet skal implementere et felles miljøledelsessystem og innfri klare mål knyttet til energi, utslipp, innkjøp, avfall og støy:

- Redusere egne klimagassutslipp med 95 prosent innen 2030 sammenlignet med 2014
- Redusere energibruken og kun bruke fornybar energi innen 2025
- Redusere miljøbelastningen fra anskaffelser, utbygging og drift
- Redusere avfallsmengdene fra utbygging og drift, og oppnå kildesorteringsgrad på 90 prosent innen 2030
- Redusere andre utslipp til luft og vann, og forebygge uønskede hendelser
- Legge til rette for økt produksjon innenfor gjeldende støykrav

Sporveiens klimagassutslipp i den skinnegående virksomheten gikk ned med over 19 prosent i 2019, takket være mer klimavennlig strømproduksjon, lavere energibruk og utfasing av fossil fyringsolje. Forbruket av strøm ble redusert med ca. 4 prosent og sto for rundt 85 prosent av de samlede klimagassutslippene. Målt mot 2030-målet har Sporveien redusert klimagassutslippene med over 53 prosent siden 2014.

Kildesorteringsgraden endte på i underkant av 68 prosent, mot ca. 71 prosent i 2018. Uten korrigering for forurensede masser og slam var gjenvinningsgraden 53,5 prosent og kildesorteringsgraden 42,5 prosent. Prosjektporteføljen har stor innvirkning på avfallsmengdene, og i 2019 ble rapporteringen av avfall utvidet til forurensede masser og slam.

I januar 2020 vedtok Sporveien en bot på én million kroner etter oljelekkasjen fra Ryen base i mai 2018. Sporveien la ned et betydelig arbeid både umiddelbart etter lekkasjen og senere for å redusere utslipp og skade på miljøet, og beklager sterkt det som skjedde. Forebygging av nye hendelser har høy prioritet i miljøstrategien.

### FORSKNING OG UTVIKLING

Utgifter til egen forskning og utvikling kostnadsføres løpende. Konsernets FoU gjelder utvikling av metodikk som forbedrer trikkens regularitet og punktlighet. Et annet FoU-område er kontinuerlig avlesning av togdata. Optisk og infrarød måling kan sammen med ny sensorteknologi sette konsernet i stand til bedre å forutse og planlegge vedlikehold av trikker. Det vesentligste av kostnadene er relatert til lønnskostnader, samt innleie av eksterne arbeidskraft.

## ORGANISASJON

Ved utgangen av 2019 hadde konsernet totalt 3 351 ansatte, mot 3 812 i 2018. Nedgangen på 471 ansatte var knyttet til Unibuss, som i forbindelse med en virksomhetsoverdragelse knyttet til avvikling av en kjørekontrakt reduserte antall ansatte.

Medarbeiderne i konsernet var fordelt som følger: Sporveien T-banen: 623, Sporveien Trikken: 410, Unibuss: 1455, Sporveien Vognmateriell: 10 og morselskapet Sporveien: 853. Av medarbeiderne i morselskapet var 333 ansatt i verkstedene, 335 i infrastruktur og prosjekter, 32 i innkjøp og logistikk og 153 i konsernstaber.

Sporveien gjennomfører regelmessige målinger av kultur, ledelse og arbeidsmiljø på arbeidsplassen. I siste undersøkelse, fra 2018, oppga 74 prosent av medarbeiderne at Sporveien er et flott sted å arbeide, alt tatt i betraktning. I 2019 gjennomførte Sporveien flere lokale pulsmålinger og forbedret neste store måling i 2020.

Sporveien arbeider målrettet for å sikre at konsernet har riktig kompetanse og gode ledere, og at det er rigget for å nå sine strategiske mål. Selskapet er opptatt av å tilby helhetlige utviklings- og opplæringsplaner for ansatte på alle nivåer som er sentrale for utviklingen av virksomheten. Videre tilbyr Sporveiens kompetansesenter et bredt utvalg kurs innen trafiksikkerhet, togfremføring og vedlikehold. I 2019 avholdt kompetansesenteret 681 kurs for i alt 3441 deltakere. I tillegg gjennomførte medarbeiderne totalt 4 970 e-læringskurs, som var rundt 25 prosent flere enn i 2018.

Sporveiens seniorpolitikk har som mål å sikre en inkluderende arbeidsplass og beholde relevant kompetanse. Det er en forutsetning at alle iverksatte seniortiltak bidrar til å opprettholde drift og produksjon.

## HMS

Sykefraværet i Sporveien var 8,65 prosent i 2019, mot 8,3 prosent i 2018. Reduksjon i sykefravær har høy prioritet i konsernet. Bedriftshelsetjenesten, linjeorganisasjonen, sykefraværsteamet, tillitsvalgte og vernetjenesten samarbeider godt for å redusere fraværet, tilrettelegge på arbeidsplassen og få syke tilbake i jobb. I 2019 lanserte Sporveien i tillegg et nytt oppfølgingsverktøy for ledere, og gjennomførte kurs i sykefraværsoppfølging og et pilotprosjekt om konsekvensene av nattarbeid og skiftordninger for de ansattes helse.

I 2019 ble det registrert 159 personskader blant ansatte i Sporveien, unntatt Unibuss. Det var en nedgang fra 173 personskader i 2018. Av personskadene i 2019 førte 28 til fravær, mot 21 året før. De vanligste skadeårsakene var vold mot billettkontrollører, fall og lett psykisk skade. Unibuss rapporterte 23 skader med fravær i 2019, en nedgang fra 36

skader med fravær i 2018. Sporveien har fokus på å unngå skader på arbeidsplassen.

## LIKESTILLING

Sporveien legger vekt på å likebehandle ansatte i konsernet og har som mål å oppnå jevn kjønnsfordeling i så vel styre som i ledende stillinger og blant øvrige ansatte. Det skal ikke forekomme forskjellsbehandling i rekrutteringsprosesser, lønns- og arbeidsvilkår, forfremmelser eller tilbud om utviklingsmuligheter. Sporveien legger til rette for tiltak som permisjon, redusert arbeidstid, samt tilpasset arbeid og arbeidstid for småbarnsforeldre.

Sporveien er en virksomhet med mangfold. Andelen av kvinner på de to høyeste ledernivåene er 40 prosent og to av de fem aksjonærvalgte medlemmene i Sporveiens styre er kvinner. Førermiljøene har i overkant av 20 prosent kvinnelige ansatte. Den totale andelen kvinner i virksomheten var 16 prosent.

## IKKE-DISKRIMINERING

Sporveien har lenge vært et selskap preget av et rikt fellesskap der medarbeiderne i stor grad reflekterer befolkningen i Oslo. Rundt 25 prosent av medarbeiderne representerer ulike etniske minoritetsgrupper fra om lag 50 forskjellige land.

For Sporveien er det en selvfølge at alle ansatte har like rettigheter. Det gjelder så vel ansettelsesmuligheter, lønns- og arbeidsvilkår, forfremmelse og utviklingsmuligheter som beskyttelse mot trakassering. For arbeidstakere eller arbeidssøkere med nedsatt funksjonsevne foretar konsernet individuell tilrettelegging av arbeidsplass og arbeidsoppgaver.

## FREMTIDSUTSIKTER

Sporveien spiller en viktig rolle i utviklingen av kollektivtilbudet i Oslo og Viken, både som operatør, utbygger av infrastruktur og forvalter av de betydelige drifts- og anleggsmidlene i kollektivsystemet. Konsernet har de siste årene vist evne til å kutte kostnader og samtidig optimalisere verdikjeden for å produsere flere reiser. Gjennom strategien Best 2020 har Sporveien realisert store effektiviseringsgevinster og økt sin konkurransekraft.

Sporveiens resultatoppnåelse ble blant annet bekreftet i den globale sammenligningen av T-banesystemer verden over, der T-banen ble rangert som nummer to i kostnadseffektivitet. Selskapet hevdet seg også svært godt på parametere som ansattproduktivitet, vogntilgjengelighet og togtetthet.

Kollektivtilbudet skal imidlertid bli enda bedre. Det er et klart nasjonalt mål at veksten i persontransport skal løses med

kollektivtrafikk, sykkel og gange, ikke bil. Byrådet i Oslo følger opp det nasjonale målet og fører en ambisiøs og målrettet klimapolitikk. Befolkningsveksten som er ventet i Oslo og omegn gjør det helt nødvendig å øke kapasiteten i kollektivtrafikken og forbedre rutetilbudet for å nå klimamålene og gjøre Oslo til en fossilfri by.

Utvidelser og forbedringer av kollektivtilbudet krever investeringer. Trikkeprogrammet legger grunnlaget for fremtidens byreiser, og nytt signal- og sikringsanlegg (CBTC) styrker T-banen som rygggrad i kollektivsystemet. Begge prosjektene er underveis og vil øke attraktiviteten og kapasiteten i kollektivtilbudet. Det gjenstår imidlertid store investeringer før fremtidens kollektivtilbud er på plass. Blant dem er Fornebubanen, ny sentrumstunell, mulig bane til Ahus, trikk på ring 2, andre trikkestrekninger og knutepunktene som binder alt sammen. Dette er løsninger som tar lang tid å realisere og krever store investeringer.

Alle Sporveiens tre driftsarter er godt posisjonert for videre vekst i årene fremover. Med 87 nye trikker som leveres i perioden frem til 2024, vil trikken kunne doble sin kapasitet til 100 millioner reisende. T-banen har potensial til ytterligere utnyttelse av dagens vognpark, både gjennom optimalisering av trafikktilbudet og et fremtidig nytt signalsystem. Unibuss har etablert seg som Norges ledende elbussoperatør og har gjennom dette et godt utgangspunkt for videre vekst i anbudsmarkedet.

Sporveien vil i løpet av 2020 ferdigstille strategien som skal avløse Best 2020. Samfunnsoppdraget – mer kollektivtrafikk for pengene – ligger fast og er vår høyeste prioritet. I tillegg til å drive effektivt, innebærer samfunnsoppdraget også at konsernet vil ta del i arbeidet med å utvikle effektive og grønne mobilitetsløsninger for fremtiden. Den omstillingen Sporveien har vært gjennom de siste årene, har skapt et godt

grunnlag for den videre satsingen innenfor så vel drift som videreutvikling av kollektivtilbudet i Oslo. Effektiviseringen, profesjonaliseringen og industrialiseringen av virksomheten skal videreføres for å løfte konsernets konkurransevne ytterligere. Dette danner utgangspunktet for neste strategiperiode.

#### KORONA-PANDEMIEN PÅVIRKER SPORVEIEN

Korona (Covid-19)-pandemien sprer seg per mars 2020 kraftig i vårt område. I Sporveien er vår målsetning å ivareta godt HMS-arbeide overfor våre ansatte og samtidig opprettholde selskapets virksomhet best mulig gjennom pandemien. Sporveien følger myndighetenes retningslinjer og har innført en rekke tiltak for å begrense smitte både hos egne ansatte og de reisende. Samtidig har vi fokus på å opprettholde driften av kollektivtilbudet i tråd med anbefalingene fra norske myndigheter og Oslo Kommune. Situasjonen er svært krevende og vil prege Sporveiens virksomhet gjennom hele 2020, samtidig som det også må påregnes forsinkelser i mange pågående viktige prosjekter.

Normalt vil det være usikkerhet knyttet til vurderingen av fremtidige forhold og endringer for konsernet.

Styret retter en stor takk til alle medarbeidere i Sporveien for innsatsen som er nedlagt i 2019. ■

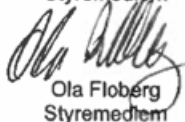
Oslo 13.3.2020



Terje Thon  
Styrets leder



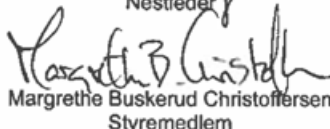
Stine Rolstad Brenna  
Styremedlem



Ola Floberg  
Styremedlem



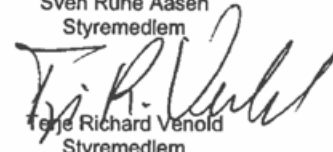
Einar Skaarseth Edger  
Nestleder



Margrethe Buskerud Christoffersen  
Styremedlem



Sven Rune Aasen  
Styremedlem



Terje Richard Venold  
Styremedlem



Cato Hellestjø  
Konsernsjef

# INNHOOLD

## Årsregnskap 2019

Resultatregnskap 2019	87
Balanse 2019	88
Kontantstrømpoppstilling	90
Regnskapsprinsipper	91
■ Note 1 – Virksomhetsområder	91
■ Note 2 – Transaksjoner med nærstående parter	92
■ Note 3 – Kjøp og salg av tjenester fra/til selskap i samme konsern	93
■ Note 4 – Lønnskostnad og andre godtgjørelser	93
■ Note 5 – Annen driftskostnad	94
■ Note 6 – Skattekostnad på ordinært resultat	95
■ Note 7 – Varige driftsmidler	96
■ Note 8 – Investeringer i foretak i samme konsern	99
■ Note 9 – Annen kortsiktig gjeld	100
■ Note 10 – Finansiell markedsrisiko	100
■ Note 11 – Investeringer i aksjer og andeler	101
■ Note 12 – Mellomværende med selskap i samme konsern	101
■ Note 13 – Gjeld prosjekter (netto)	102
■ Note 14 – Bankinnskudd, kontanter o.l.	102
■ Note 15 – Varer	103
■ Note 16 – Selskapskapital	103
■ Note 17 – Aksjekapital og aksjonærinformasjon	104
■ Note 18 – Pensjonskostnader og forpliktelser	105
■ Note 19 – Annen langsiktig gjeld	105
■ Note 20 – Pantstillelser og garantier mv.	106
■ Note 21 – Sertifikatlån	107
Revisors beretning	108

# RESULTATREGNSKAP

(Beløp i hele tusen)		Konsernet			Morselskapet		
DRIFTSINNTEKTER OG DRIFTSKOSTNADER	Noter	2019	2018	2017	2019	2018	2017
<b>Driftsinntekter</b>							
Annen driftsinntekt	1,2,3	4 785 327	4 950 306	4 749 416	1 516 065	1 471 140	1 381 100
Inntekt ved salg av eiendeler		0	1 500	5 100	0	1 500	5 100
<b>Sum driftsinntekter</b>		<b>4 785 327</b>	<b>4 951 806</b>	<b>4 754 516</b>	<b>1 516 065</b>	<b>1 472 640</b>	<b>1 386 200</b>
<b>Driftskostnader</b>							
Varekostnad	2,3,15	854 578	1 553 773	1 389 953	396 525	404 291	337 321
Lønnskostnad	4,18	2 390 041	2 348 553	2 275 155	603 093	583 280	604 341
Avskrivning på varige driftsmidler	7	508 453	285 586	270 289	194 827	193 898	185 806
Nedskrivning på varige driftsmidler	7	0	15 321	16 114	0	4 711	16 144
Annen driftskostnad	2,3,5,7	675 732	627 884	575 629	197 447	217 984	217 844
<b>Sum driftskostnader</b>		<b>4 428 804</b>	<b>4 831 117</b>	<b>4 527 141</b>	<b>1 391 892</b>	<b>1 404 164</b>	<b>1 361 426</b>
<b>DRIFTSRESULTAT</b>		<b>365 523</b>	<b>120 689</b>	<b>227 375</b>	<b>124 173</b>	<b>68 476</b>	<b>24 774</b>
<b>FINANSINNTEKTER OG FINANSKOSTNADER</b>							
<b>Finansinntekter</b>							
Inntekt på investering i datterselskap	8	0	0	0	144 617	41 310	155 978
Renteinntekter fra foretak i samme konsern		0	0	0	6 077	5 244	5 647
Annen renteinntekt	10	49 276	6 628	5 266	16 503	6 439	5 204
Annen finansinntekt	10	6 937	8 386	10 735	6 865	6 781	10 351
<b>Sum finansinntekter</b>		<b>56 213</b>	<b>15 014</b>	<b>16 001</b>	<b>174 062</b>	<b>59 774</b>	<b>177 180</b>
<b>Finanskostnader</b>							
Rentekostnader til foretak i samme konsern		0	0	0	11 187	6 817	6 761
Annen rentekostnad	10	133 723	55 331	52 438	47 358	53 529	50 378
Annen finanskostnad	10	1 905	1 603	21 995	1 269	927	19 986
<b>Sum finanskostnader</b>		<b>135 628</b>	<b>56 934</b>	<b>74 433</b>	<b>59 814</b>	<b>61 273</b>	<b>77 125</b>
<b>NETTO FINANSPOSTER</b>		<b>(79 415)</b>	<b>(41 920)</b>	<b>(58 432)</b>	<b>114 248</b>	<b>(1 499)</b>	<b>100 055</b>
<b>ORDINÆRT RESULTAT FØR SKATTEKOSTNAD</b>							
Skattekostnad på ordinært resultat	6	277 108	78 769	168 943	238 421	66 977	124 829
<b>ORDINÆRT RESULTAT</b>		<b>216 102</b>	<b>66 732</b>	<b>132 897</b>	<b>217 740</b>	<b>64 890</b>	<b>131 004</b>
<b>ÅRSRESULTAT</b>		<b>216 102</b>	<b>66 732</b>	<b>132 897</b>	<b>217 740</b>	<b>64 890</b>	<b>131 004</b>
<b>OVERFØRINGER OG DISPONERINGER</b>							
Overføringer annen egenkapital					217 740	64 890	131 004
<b>SUM OVERFØRINGER OG DISPONERINGER</b>					<b>217 740</b>	<b>64 890</b>	<b>131 004</b>

# BALANSE

## PER 31. DESEMBER 2019

(Beløp i hele tusen)		Konsernet			Morselskapet		
EIENDELER	Noter	2019	2018	2017	2019	2018	2017
<b>ANLEGGSMIDLER</b>							
<b>Immaterielle eiendeler</b>							
Konsesjoner, patenter, lisenser o.l.	7	2 712	2 140	3 160	1 120	2 140	3 160
Goodwill	7	51	668	1 285	0	0	0
<b>Sum immaterielle eiendeler</b>		<b>2 763</b>	<b>2 808</b>	<b>4 445</b>	<b>1 120</b>	<b>2 140</b>	<b>3 160</b>
<b>Varige driftsmidler</b>							
Tomter, bygninger og annen fast eiendom	7	876 776	899 058	849 029	464 862	488 282	512 953
Kjørevei	7	563 615	611 365	671 034	563 615	611 365	671 034
Anlegg under utførelse	7	1 384 032	818 175	164 575	1 326 315	816 028	164 575
Maskiner, rullende materiell	7	4 134 591	545 265	525 272	287 423	297 609	221 055
Driftsløsøre	7	55 235	67 338	68 592	55 014	67 337	68 592
<b>Sum varige driftsmidler</b>		<b>7 014 249</b>	<b>2 941 201</b>	<b>2 278 502</b>	<b>2 697 230</b>	<b>2 280 621</b>	<b>1 638 209</b>
<b>Finansielle anleggsmidler</b>							
Investeringer i datterselskap	8	0	0	0	2 030 540	681 126	600 442
Lån til foretak i samme konsern	12	0	0	0	139 450	225 413	260 563
Investeringer i aksjer og andeler	11	255	45	45	45	45	45
Andre fordringer	2	869 613	908 783	935 196	869 613	898 210	926 808
Overfinansiert pensjonsforpliktelse	18	553 678	578 308	499 673	446 899	449 822	395 427
<b>Sum finansielle anleggsmidler</b>		<b>1 423 546</b>	<b>1 487 136</b>	<b>1 434 914</b>	<b>3 486 547</b>	<b>2 254 616</b>	<b>2 183 284</b>
<b>SUM ANLEGGSMIDLER</b>		<b>8 440 558</b>	<b>4 431 145</b>	<b>3 717 861</b>	<b>6 184 897</b>	<b>4 537 377</b>	<b>3 824 653</b>
<b>OMLØPSMIDLER</b>							
Varer	15	216 013	210 987	165 903	210 809	204 465	162 077
<b>Fordringer</b>							
Kundefordringer	2	520 127	378 987	498 526	266 512	153 778	162 598
Fordring prosjekter (netto)	13	0	0	134 317	0	0	134 317
Andre fordringer	2	364 633	194 717	133 436	290 360	117 660	106 866
Fordringer på konsernselskap	12	0	0	0	455 016	228 858	316 714
<b>Sum fordringer</b>		<b>884 760</b>	<b>573 704</b>	<b>766 279</b>	<b>1 011 888</b>	<b>500 296</b>	<b>720 496</b>
Bankinnskudd, kontanter o.l.	14	1 714 137	657 934	296 993	596 264	633 514	283 578
<b>SUM OMLØPSMIDLER</b>		<b>2 814 910</b>	<b>1 442 625</b>	<b>1 229 174</b>	<b>1 818 961</b>	<b>1 338 275</b>	<b>1 166 151</b>
<b>SUM EIENDELER</b>		<b>11 255 468</b>	<b>5 873 770</b>	<b>4 947 036</b>	<b>8 003 858</b>	<b>5 875 652</b>	<b>4 990 805</b>



(Beløp i hele tusen)		Konsernet			Morselskapet		
EGENKAPITAL OG GJELD	Noter	2019	2018	2017	2019	2018	2017
<b>EGENKAPITAL</b>							
<b>Innskutt egenkapital</b>							
Selskapskapital	16,17	304 535	131 492	129 478	304 535	131 492	129 478
Overkurs	16	490 315	276 850	276 850	490 315	276 850	276 850
<b>Sum innskutt egenkapital</b>		<b>794 850</b>	<b>276 850</b>	<b>276 850</b>	<b>794 850</b>	<b>276 850</b>	<b>276 850</b>
<b>Opptjent egenkapital</b>							
Fond for vurderingsforskjeller	16	263 686	131 492	129 478	263 686	131 492	129 478
Annen egenkapital	16	2 218 836	1 426 690	1 361 972	2 263 887	1 473 485	1 410 610
<b>Sum opptjent egenkapital</b>		<b>2 482 522</b>	<b>1 558 182</b>	<b>1 491 450</b>	<b>2 527 573</b>	<b>1 604 977</b>	<b>1 540 088</b>
<b>SUM EGENKAPITAL</b>		<b>3 277 372</b>	<b>1 835 032</b>	<b>1 768 300</b>	<b>3 322 423</b>	<b>1 881 827</b>	<b>1 816 938</b>
<b>GJELD</b>							
<b>LANGSIKTIG GJELD</b>							
<b>Avsetning for forpliktelser</b>							
Pensjonsforpliktelser	18	9 881	1 596	7 213	0	0	0
Utsatt skatt	6	360 495	124 880	107 960	68 102	69 980	61 879
Avsetning for periodisk vedlikehold		660 278	124 880	107 960	0	69 980	61 879
<b>Sum avsetning for forpliktelser</b>		<b>1 030 654</b>	<b>126 476</b>	<b>115 172</b>	<b>68 102</b>	<b>69 980</b>	<b>61 879</b>
<b>Annen langsiktig gjeld</b>							
Obligasjonslån	19	0	660 000	660 000	0	660 000	660 000
Øvrig langsiktig gjeld	19,20,21	5 250 134	1 725 657	1 184 620	2 235 163	1 697 760	1 136 108
<b>Sum annen langsiktig gjeld</b>		<b>5 250 134</b>	<b>2 385 657</b>	<b>1 844 620</b>	<b>2 235 163</b>	<b>2 357 760</b>	<b>1 796 108</b>
<b>SUM LANGSIKTIG GJELD</b>		<b>6 280 788</b>	<b>2 512 134</b>	<b>1 959 792</b>	<b>2 303 265</b>	<b>2 427 740</b>	<b>1 857 987</b>
<b>KORTSIKTIG GJELD</b>							
Leverandørgjeld	2	509 072	661 950	435 468	380 446	392 724	303 944
Betalbar skatt	6	0	8 302	66 287	0	5 933	65 842
Skyldig offentlige avgifter		141 885	149 777	148 853	45 936	46 880	41 636
Kortsiktig gjeld til konsernselskap	12	0	0	0	1 419 658	739 115	684 188
Gjeld prosjekter (netto)	13	134 955	165 877	0	134 955	165 877	0
Annen kortsiktig gjeld	9,10	911 397	540 697	568 335	397 175	215 555	220 270
<b>SUM KORTSIKTIG GJELD</b>		<b>1 697 307</b>	<b>1 526 604</b>	<b>1 218 943</b>	<b>2 378 170</b>	<b>1 566 085</b>	<b>1 315 880</b>
<b>SUM GJELD</b>		<b>7 978 096</b>	<b>4 038 738</b>	<b>3 178 736</b>	<b>4 681 435</b>	<b>3 993 825</b>	<b>3 173 867</b>
<b>SUM EGENKAPITAL OG GJELD</b>		<b>11 255 468</b>	<b>5 873 770</b>	<b>4 947 036</b>	<b>8 003 858</b>	<b>5 875 652</b>	<b>4 990 805</b>

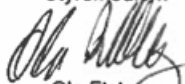
Oslo 13.3.2020



Terje Thon  
Styrets leder



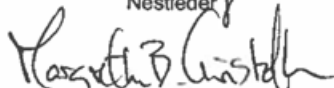
Stine Rolstad Brenna  
Styremedlem




Ola Floberg  
Styremedlem



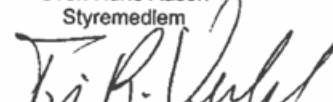
Einar Skaarseth Edger  
Nestleder



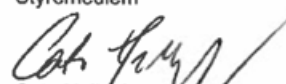
Margrethe Buskerud Christoffersen  
Styremedlem



Sven Rune Aasen  
Styremedlem



Terje Richard Venold  
Styremedlem



Cato Hellsjø  
Konsernsjef

# KONTANTSTRØMOPPSTILLING

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2019	2018	2017	2019	2018	2017
<b>Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter</b>						
Resultat før skattekostnad	277 108	78 769	168 943	238 421	66 977	124 829
Periodens betalte skatt	-8 302	-66 287	-53 372	-5 933	-65 842	-41 005
Avskrivninger	510 425	282 118	269 408	196 222	190 430	186 526
Nedskrivning/reversering anleggsmidler	0	15 321	16 114	0	4 711	16 114
Forskjell mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger pensjonsordninger	32 915	-84 252	102 179	2 924	-54 396	99 884
Resultatandel fra datterselskaper	0	0	0	-132 194	-86 371	-35 104
Endring i varelager	-5 026	-45 084	-3 270	-6 344	-42 388	-1 988
Endring i kundefordringer	-141 140	119 539	22 276	-112 734	8 820	-20 924
Endring i vareleverandørgjeld	-152 878	226 482	-38 246	-12 278	88 780	-4 075
Endring i andre tidsavgrensingsposter	667 184	684 210	53 093	141 057	683 036	-36 120
<b>Netto kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter</b>	<b>1 180 286</b>	<b>1 210 816</b>	<b>537 125</b>	<b>309 141</b>	<b>793 757</b>	<b>288 137</b>
<b>Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter</b>						
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-60 779	-1 117 132	-405 756	-864 927	-986 018	-312 195
Utbetalinger ved kjøp av immaterielle eiendeler	-1 941	0	-5 930	0	0	-4 080
Innbetalinger på lånefordring konsern (korts. /langs.)	0	0	0	85 963	22 793	29 320
Innbetalinger på andre lånefordringer (korts. /langs.)	39 170	26 414	24 804	28 597	28 598	28 598
Utbetalinger på fremmed fin. prosjekter (korts. /langs.)	-2 314 510	-1 732 194	-759 264	-2 314 300	-1 732 194	-759 264
<b>Netto kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter</b>	<b>-2 338 060</b>	<b>-2 822 912</b>	<b>-1 146 146</b>	<b>-3 064 667</b>	<b>-2 666 821</b>	<b>-1 017 621</b>
<b>Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter</b>						
Netto innbetaling kassekreditt	0	0	0	445 071	70 033	0
Netto utbetaling kassekreditt	0	0	0	0	0	-30 909
Innbetalinger gjeld konsernselskaper	0	0	0	1 661	42	3 466
Innbetalinger ved opptak av annen gjeld (korts. /langs.)	580 750	605 000	30 600	580 750	605 000	30 600
gjeld (korts. /langs.)	-681 073	-63 963	-364 503	-674 750	-43 348	-291 189
Innbetalinger på fremmed fin. prosjekter (korts. /langs.)	2 314 300	1 432 000	834 000	2 314 300	1 432 000	834 000
Innbetalinger av konsernbidrag fra Morselskapet	0	0	0	80 006	203 183	202 879
Utbetalinger av konsernbidrag til Morselskapet	0	0	0	-28 763	-43 910	-117 882
<b>Netto kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter</b>	<b>2 213 977</b>	<b>1 973 037</b>	<b>500 097</b>	<b>2 718 276</b>	<b>2 223 000</b>	<b>630 965</b>
<b>Netto kontantstrømmer for perioden</b>	<b>1 056 203</b>	<b>360 941</b>	<b>-108 924</b>	<b>-37 250</b>	<b>349 936</b>	<b>-98 519</b>
Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens begynnelse	657 934	296 993	405 917	633 514	283 578	382 097
<b>Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens slutt</b>	<b>1 714 137</b>	<b>657 934</b>	<b>296 993</b>	<b>596 264</b>	<b>633 514</b>	<b>283 578</b>
<b>Denne består av:</b>						
Bankinnskudd mv.	1 714 137	657 934	296 993	596 264	633 514	283 578

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

# NOTER REGNSKAPSPRINSIPPER

## Regnskapsprinsipper

Årsregnskapet er satt opp i samsvar med regnskapslovens bestemmelser og god norsk regnskapsskikk.

Øvrige regnskapsprinsipper er presentert som en del av den enkelte note.

### NOTE 1 VIRKSOMHETSOMRÅDER

(Beløp i hele tusen)

	*VEDLIKEHOLD	T-BANE	TRIKK	BUSS	ELIMINERING	KONSERNET
<b>Resultat</b>						
Annen driftsinntekt	2 416 523	1 931 233	1 040 582	1 798 050	-2 401 061	4 785 327
<b>Sum inntekter</b>	<b>2 416 523</b>	<b>1 931 233</b>	<b>1 040 582</b>	<b>1 798 050</b>	<b>-2 401 061</b>	<b>4 785 327</b>
Driftskostnader før avskrivning	1 650 567	1 925 651	1 036 057	1 706 619	-2 398 543	3 920 351
Driftsresultat før av-/nedskrivning	765 956	5 582	4 525	91 431	-2 518	864 976
Av-/nedskrivning	441 604	306	0	68 288	-1 745	508 453
<b>Driftsresultat</b>	<b>324 352</b>	<b>5 276</b>	<b>4 525</b>	<b>23 143</b>	<b>-773</b>	<b>356 523</b>
<b>Balanse</b>						
Anleggsmidler	10 128 815	8 019	1 851	358 313	-2 056 440	8 440 558
Omløpsmidler	3 940 724	359 466	183 167	392 448	-2 060 895	2 814 910
Gjeld	9 264 121	308 807	131 581	463 704	-2 190 117	7 978 096
Investeringstilganger	648 354	0	0	90 100	0	738 454

\*Omfatter vedlikehold av infrastruktur og vogner, eierskap til trikk og t-banvogner samt utleie av eiendom. Samlede husleieinntekter for konsernet utgjør MNOK 166,7 mens totale annonseinntekter er på MNOK 129,5. Konsernets driftsinntekter stammer i hovedsak fra virksomhet i Oslo.

Virksomhetsområdene er delt inn i forretningsområder etter de tjenester det enkelte selskap tilbyr, samt morselskapet bestående av produksjonsenheten, infrastrukturenheten, innkjøp og logistikkenheten og konsernsenteret. Inndelingen er i overensstemmelse med den inndelingen selskapet benytter for interne rapporterings- og styringsformål. I kolonnen for eliminering inngår transaksjoner mellom forretningsområdene, og som er eliminert i konsernoppstillingen.

Inntekter ved salg av varer og tjenester vurderes til virkelig verdi av vederlaget, netto etter fradrag for merverdiavgift, returer, rabatter og andre avslag. Salg av varer resultatføres når en enhet innenfor konsernet har levert sine produkter til kunden, og det ikke er uoppfylte forpliktelse som kan påvirke kundens aksept av leveringen. Levering er ikke foretatt før produktene er sendt til avtalt sted og risiko for tap og ukurans er overført til kunden. Tjenester inntektsføres i takt med utførelsen.

## NOTE 2 | TRANSAKSJONER MED NÆRSTÅENDE PARTER

Det vesentligste av konsernets inntekter er i henhold til kontrakter som inngås med Ruter AS. Ruter AS mottar offentlige tilskudd som viderefaktureres til konsernet Sporveien AS. Dette er offentlige midler til finansiering av utøvelsen av definerte tjenester og investeringer i kollektivtrafikken. Tilskuddet er sammenstilt i samme periode som tilsvarende kostnader/ investeringer.

Ruter AS eies av Oslo kommune (60 prosent) og Viken fylkeskommune (40 prosent), og har ansvaret for utviklingen av kollektivtrafikken i Oslo og deler av Viken (tidligere Akershus fylke), med unntak av den som utføres av Vygruppen AS.

Ruter AS kjøper transporttjenester fra Unibuss AS, Sporveien T-banen AS og Sporveien Trikken AS. Kontraktene for T-bane og trikk er ikke anbudsutsatt. Avtalen gjelder for fireårsperioden 2017–2020.

Unibuss AS inngår anbudskontrakter med Ruter AS om levering av rutebusstjenester. I hovedsak er dette brutto-

kontrakter hvor kjøper har ansvar for billettinntekter. For disse kontraktene bærer Unibuss AS en risiko for at endringer i rute- og driftsopplegg ikke fanges opp av godtgjørelsesmodellen i kontraktene, og for at indeksene som regulerer godtgjørelsen i kontraktene avviker fra kostnadsutviklingen i bransjen. I et marked med lave marginer kan begge forhold resultere i ulønnsomme kontrakter. Unibuss AS estimerer forventet resultatutvikling i den enkelte kontrakt, og foretar avsetninger der nåverdijusterte inntekter er lavere enn uunnværlige kostnader som påløper i kontraksperioden.

Sporveien Vognmateriell AS (SPV Vognmateriell) er et datterselskap av Sporveien AS fom 1. januar 2019.

Konsernet Sporveien AS har gjennomført flere forskjellige transaksjoner med nærstående selskaper. Alle transaksjoner er foretatt som en del av den ordinære virksomheten og til armlengdes priser. De vesentligste transaksjonene som er foretatt er som følger:

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2019	2018	2017	2019	2018	2017
<b>Salg av tjenester til nærstående parter</b>						
Ruter AS	5 715 025	5 197 185	4 655 059	1 583 865	988 651	906 630
Sporveien Vognmateriell AS	0	207 111	190 757	0	24 417	6 274
<b>Sum</b>	<b>5 715 025</b>	<b>5 404 296</b>	<b>4 845 816</b>	<b>1 583 865</b>	<b>1 013 068</b>	<b>912 904</b>
<b>Kjøp av tjenester fra nærstående parter</b>						
Ruter AS	175 970	208 689	158 274	23 266	30 348	3 434
Sporveien Vognmateriell AS	0	699 601	629 559	0	421	825
<b>Sum</b>	<b>175 970</b>	<b>908 290</b>	<b>787 833</b>	<b>23 266</b>	<b>30 769</b>	<b>4 259</b>

Balansen inkluderer følgende beløp vedrørende transaksjoner med nærstående selskaper:

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2019	2018	2017	2019	2018	2017
<b>Ruter AS</b>						
Kundefordringer	405 251	225 208	348 913	184 478	70 986	69 981
Annen kortsiktig fordring	28 597	28 598	28 597	28 597	28 598	28 597
Leverandørgjeld	26 406	16 746	16 662	3 758	226	433
Andre langsiktige fordringer	869 563	898 160	926 758	869 563	898 160	926 758
<b>Sporveien Vognmateriell AS</b>						
Kundefordringer	0	19 987	122	0	4 663	122
Leverandørgjeld	0	73 200	51 576	0	225	108

Kundefordringer og andre fordringer er oppført i balansen til pålydende etter fradrag for avsetning til forventet tap. Avsetning til tap gjøres på grunnlag av individuelle vurderinger av de enkelte fordringene.

Omløpsmidler og kortsiktig gjeld omfatter poster som faller til betaling innen ett år etter rapporteringsperioden, samt poster som knytter seg til den ordinære driftssyklusen.

Øvrige poster er klassifisert som anleggsmiddel.

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

**NOTE 3 KJØP OG SALG AV TJENESTER FRA/TIL SELSKAP I SAMME KONSERN**

(Beløp i hele tusen)

	2019	2018	2017
<b>Salg av tjenester til selskap i samme konsern</b>			
Sporveien Media AS	2 697	1 520	1 329
Sporveien T-banen AS	862 167	709 782	636 984
Sporveien Trikken AS	501 179	440 215	411 428
Unibuss AS	20 465	17 359	18 482
Bussanlegg AS	2 512	2 463	2 233
Sporveien Vognmateriell AS	10 369	0	0
<b>Sum</b>	<b>1 399 389</b>	<b>1 171 339</b>	<b>1 070 456</b>
<b>Kjøp av tjenester fra selskap i samme konsern</b>			
Sporveien T-banen AS	0	28	178
Unibuss AS	183	186	0
<b>Sum</b>	<b>183</b>	<b>214</b>	<b>178</b>

Sporveien AS utfører alt vedlikehold på trikkene og T-banevognene samt tilhørende infrastruktur. Rammeavtale om tjenestekjøp er inngått mellom partene Ruter AS og Sporveien T-banen AS og Ruter AS og Sporveien Trikken AS. Rammeavtalen om tjenestekjøp med Ruter AS dekker kostnadene til

korrektivt og preventivt vedlikehold som faktureres datterselskapene fra Sporveien AS. Periodisk vedlikehold med lavere frekvens enn årlig, viderefaktureres fra Sporveien T-banen AS og Sporveien Trikken AS til Sporveien Vognmateriell AS.

**NOTE 4 LØNNSKOSTNAD OG ANDRE GODTGJØRELSE**

(Beløp i hele tusen)

	2019	2018	2017
<b>Spesifikasjon av lønnskostnader</b>			
<b>Konsernet</b>			
Lønn	1 717 381	1 758 129	1 635 916
Arbeidsgiveravgift	319 025	307 507	296 989
Pensjonskostnader ekskl. arbeidsgiveravgift	317 820	246 639	309 512
Andre lønnsrelaterte ytelser	35 815	36 279	32 738
<b>Sum</b>	<b>2 390 041</b>	<b>2 348 553</b>	<b>2 275 155</b>
Antall ansatte i konsernet ved årets slutt	3 357	3 813	3 734
Antall årsverk i konsernet	3 050	3 457	3 378
<b>Morselskapet</b>			
Lønn	339 521	360 016	334 373
Arbeidsgiveravgift	104 388	97 337	97 173
Pensjonskostnader ekskl. arbeidsgiveravgift	139 504	106 645	153 518
Andre lønnsrelaterte ytelser	19 680	19 282	19 277
<b>Sum</b>	<b>603 093</b>	<b>583 280</b>	<b>604 341</b>
Antall ansatte i morselskapet ved årets slutt	860	886	864
Antall årsverk i morselskapet	853	880	860

(Beløp i hele tusen)			
	LØNN	ANNEN GODTGJØRELSE	PENSJONS- KOSTNADER
<b>Godtgjørelser konsern</b>			
Adm. dir. Sporveien AS	2 900	6	105
Adm. dir. Unibuss AS	2 223	5	69
Adm. dir. Sporveien T-banen AS	1 819	6	105
Adm. dir. Sporveien Trikken AS	1 580	6	105
Adm. dir. Sporveien Vognmateriell AS	1 381	0	291
Konsernstyret	1 431		
Bedriftsforsamlingen	172		
<b>Styrehonorarer datterselskaper</b>			
Unibuss AS	426		
Sporveien Media AS	0		
Sporveien T-banen AS	0		
Sporveien Trikken AS	0		
Bussanlegg AS	0		
Sporveien Vognmateriell AS	410		

Administrerende direktør og styreformann har ingen avtale om bonus. Det er ikke gitt lån til, eller stilt økonomiske garantier for ansatte, administrerende direktør, medlemmer av styret eller bedriftsforsamlingen. Det er ikke gjort avtale om sluttvederlag til selskapets styre og ledelse.

Ledelsen har brukt estimater og forutsetninger som har påvirket resultatregnskapet og verdsettelsen av lønnsrelaterte

gjeldsposter, samt usikre pensjonsforpliktelser på balanse-dagen under utarbeidelsen av årsregnskapet i henhold til god regnskapsskikk.

Utgifter til egen forskning og utvikling kostnadsføres løpende. Det vesentligste av kostnadene er relatert til lønns-kostnader og innleie av eksternt arbeidskraft.

**NOTE 5 ANNEN DRIFTSKOSTNAD**

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2019	2018	2017	2019	2018	2017
Konserninterne kjøp	0	0	0	183	186	38
Kjøp av eksterne tjenester	86 955	102 764	77 467	20 446	43 207	49 009
Leiekostnader eiendom inkl. vakthold	111 061	107 676	102 729	25 741	25 757	23 966
Leasing - operasjonell leie av busser	115 277	95 368	92 612	0	0	0
Bygningsstrøm	42 919	45 153	40 211	13 709	16 387	15 493
Kjørestrøm	67 681	66 612	52 736	0	0	0
Vedlikehold bygninger	9 697	10 074	19 163	1 526	6 015	14 539
Forsikringspremie	17 771	18 811	18 471	6 937	3 669	3 540
Tap på fordringer/avsetning tap kontrakter	345	46	-419	-348	-85	-350
Andre driftskostnader	224 027	181 380	172 659	129 252	122 848	111 609
<b>Sum</b>	<b>675 732</b>	<b>627 884</b>	<b>575 629</b>	<b>197 447</b>	<b>217 984</b>	<b>217 844</b>
<b>Godtgjørelse til revisor ekskl. mva.</b>						
Lovpålagt revisjon	1 235	924	976	506	466	474
Andre tjenester	792	101	49	339	43	36
Attestasjonsoppgaver	0	36	15	0	36	15
Skatterådgivning	0	0	80	0	0	80
<b>Sum</b>	<b>2 027</b>	<b>1 061</b>	<b>1 120</b>	<b>845</b>	<b>545</b>	<b>605</b>

Kostnader resultatføres i samme periode som tilhørende inntekt. Utgifter til egen forskning og utvikling kostnads-

føres løpende. Det vesentligste av kostnadene er relatert til lønnskostnader og innleie av eksternt arbeidskraft.

**NOTE 6 SKATTEKOSTNAD PÅ ORDINÆRT RESULTAT**

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2019	2018	2017	2019	2018	2017
<b>Midlertidige forskjeller som inngår i grunnlaget for utsatt skatt/skattefordel</b>						
Anleggsmidler	2 974 001	18 153	-621	-110 479	-100 258	-89 623
Varelager	-29 062	-30 101	-33 442	-29 062	-30 101	-33 442
Finansiell leasing	-1 604	-2 370	-1 724	0	0	0
Fordringer	4 821	11 487	17 932	-899	-1 586	-1 733
Finansielle instrumenter	-12 831	-19 695	-26 474	-12 831	-19 695	-26 474
Gevinst og tapskonto	17 963	22 453	28 051	15 926	19 908	24 884
Pensjonsmidler	544 981	577 911	493 360	446 899	449 822	395 427
Avskåret rentefradrag til fremføring	-532	-532	-532	0	0	0
Andre skatteøkende midlertidige forskjeller	-668 061	-9 670	-6 683	0	0	0
<b>Netto midlertidige forskjeller</b>	<b>2 829 676</b>	<b>567 636</b>	<b>469 867</b>	<b>309 554</b>	<b>318 090</b>	<b>269 039</b>
Underskudd og godtgjørelse til fremføring	-1 191 062	0	-476	0	0	0
<b>Grunnlag for utsatt skatt/skattefordel i balansen</b>	<b>1 638 614</b>	<b>567 636</b>	<b>469 391</b>	<b>309 554</b>	<b>318 090</b>	<b>269 039</b>
Utsatt skattefordel/utsatt skatt	360 495	124 880	107 960	68 102	69 980	61 879
<b>Utsatt skatt/ skattefordel i regnskapet</b>	<b>360 495</b>	<b>124 880</b>	<b>107 960</b>	<b>68 102</b>	<b>69 980</b>	<b>61 897</b>
<b>Grunnlag for skattekostnad, endring i utsatt skatt og betalbar skatt</b>						
Resultat før skattekostnad	277 108	78 769	168 943	238 421	66 977	124 829
Permanente forskjeller	-140 741	-2 730	-1 459	-144 416	-44 073	-157 651
<b>Grunnlag for årets skattekostnad</b>	<b>136 367</b>	<b>76 039</b>	<b>167 484</b>	<b>94 005</b>	<b>22 904</b>	<b>-32 822</b>
Endring i forskjeller som inngår i grunnlag for utsatt skatt/skattefordel	82 473	-33 423	124 325	8 536	-49 051	147 170
Endring i underskudd og godtgjørelse til fremføring	-218 840	-6 520	-15 564	0	0	0
<b>Grunnlag for betalbar skatt i resultatregnskapet</b>	<b>0</b>	<b>36 096</b>	<b>276 245</b>	<b>102 540</b>	<b>-26 147</b>	<b>114 348</b>
Mottatt konsernbidrag direkte balanseført	0	0	0	96 885	59 977	184 533
Avgitt konsernbidrag direkte balanseført	0	0	0	-199 425	-8 031	-24 539
<b>Skattepliktig inntekt (grunnlag for betalbar skatt i balansen)</b>	<b>0</b>	<b>36 096</b>	<b>276 245</b>	<b>0</b>	<b>25 799</b>	<b>274 142</b>
<b>Fordeling av skattekostnaden</b>						
Betalbar skatt (22 % av grunnlag for betalbar skatt i resultatregnskapet)	0	8 302	66 299	22 559	-6 014	27 444
For mye, for lite avsatt i fjor	0	0	4 392	0	0	4 392
<b>Sum betalbar skatt</b>	<b>0</b>	<b>8 302</b>	<b>70 691</b>	<b>22 559</b>	<b>-6 014</b>	<b>31 836</b>
Endring i utsatt skatt/skattefordel	61 006	3 734	-34 644	1 878	8 101	-38 011
<b>Skattekostnad (22 % av grunnlag for årets skattekostnad)</b>	<b>61 006</b>	<b>12 036</b>	<b>36 047</b>	<b>20 681</b>	<b>2 087</b>	<b>-6 175</b>
<b>Avstemming av årets skattekostnad</b>						
Regnskapsmessig resultat før skattekostnad	277 108	78 769	168 943	238 421	66 977	124 829
Beregnet skatt 22 %	60 964	18 117	40 546	52 453	15 405	29 959
Skattekostnad i resultatregnskapet	61 006	12 036	36 047	20 681	2 087	-6 175
<b>Differanse</b>	<b>42</b>	<b>-6 081</b>	<b>4 499</b>	<b>-31 772</b>	<b>-13 318</b>	<b>-36 134</b>
<b>Differansen består av følgende:</b>						
22 % av permanente forskjeller	-30 963	-628	-350	-31 772	-10 137	-37 836
Endring i utsatt skatt/skattefordel som følge av endret skattesats	0	-5 676	-4 694	0	-3 181	-2 690
Andre forskjeller	31 005	223	9 543	0	0	4 392
<b>Sum forklart differanse</b>	<b>42</b>	<b>-6 081</b>	<b>4 499</b>	<b>-31 772</b>	<b>-13 318</b>	<b>-36 134</b>
<b>Betalbar skatt i balansen</b>						
Betalbar skatt i skattekostnaden	0	8 302	66 287	22 559	-6 014	27 444
Skattevirkning av konsernbidrag	0	0	0	-22 559	11 947	38 398
<b>Betalbar skatt i balansen</b>	<b>0</b>	<b>8 302</b>	<b>66 287</b>	<b>0</b>	<b>5 933</b>	<b>65 842</b>

Det forutsettes at selskapet går med overskudd i fremtiden. Dette muliggjør utnyttelse av utsatt skattefordel. I konsernet benyttes konsernbidrag for å utnytte skatteposisjoner i de enkelte selskapene.

Konsernet driver skattepliktig virksomhet, og skattekostnaden beregnes således etter reglene i skatteloven. Skattekostnaden i resultatregnskapet omfatter både periodens betalbare skatt og endring i utsatt skatt. Utsatt skatt er beregnet med 22 prosent på grunnlag av de midlertidige forskjeller som eksisterer mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier, samt ligningsmessig underskudd til fremføring ved utgangen av regnskapsåret. Skatteøkende og skattereduserende midlertidige forskjeller som reverserer eller kan reversere i samme periode er utlignet.

Netto utsatt skattefordel balanseføres i den grad det er sannsynlig at denne kan bli nyttiggjort.

Skattereduksjon ved avgitt konsernbidrag, og skatt på mottatt konsernbidrag som føres som reduksjon av balanseført beløp på investering i datterselskap, føres direkte mot skatt i balansen (mot betalbar skatt hvis konsernbidraget har virkning på betalbar skatt, og mot utsatt skatt hvis konsernbidraget har virkning på utsatt skatt). Både i selskapsregnskapet og i konsernregnskapet regnskapsføres utsatt skatt til nominelt beløp.

Betalbar skatt og utsatt skatt er regnskapsført direkte mot egenkapitalen i den grad skattepostene relaterer seg til poster ført direkte mot egenkapitalen.

#### NOTE 7 VARIGE DRIFTSMIDLER

(Beløp i hele tusen)

Konsernet	Kjørevei inkl. tomteverdi	Maskiner, rullende materiell	Tomter, bygninger og annen fast eiendom	Anlegg under utførelse	Reparasjonsdeler sporvogn	Sum
<b>Anskaffelseskost pr. 1.1.18</b>	<b>1 728 251</b>	<b>1 055 657</b>	<b>1 627 248</b>	<b>164 575</b>	<b>79 269</b>	<b>4 655 000</b>
+Tilgang fra varelager	0	0	0	0	11 736	11 736
+ Tilgang	8 924	171 276	123 980	811 146	0	1 115 327
- Avgang	0	-77 128	0	-157 545	0	-234 673
<b>Anskaffelseskost pr. 31.12.18</b>	<b>1 737 175</b>	<b>1 149 805</b>	<b>1 751 228</b>	<b>818 175</b>	<b>91 006</b>	<b>5 547 390</b>
+Tilgang fra varelager	0	0	0	0	0	0
+ Vognmateriell	0	6 466 721	18 528	2 665	0	6 487 914
+ Tilgang	7 918	118 357	44 900	565 339	0	736 513
- Avgang	0	-160 553	-166	-2 148	-4 427	-167 294
<b>Anskaffelseskost pr. 31.12.19</b>	<b>1 745 093</b>	<b>7 574 329</b>	<b>1 814 490</b>	<b>1 384 032</b>	<b>86 578</b>	<b>12 604 522</b>
<b>Oppskrivning pr. 1.1.18</b>	<b>69 724</b>	<b>0</b>	<b>77 689</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>147 413</b>
+ Avskrivning på oppskrivning	-976	0	- 6 709	0	0	-7 684
<b>Oppskrivning pr. 31.12.18</b>	<b>68 749</b>	<b>0</b>	<b>70 980</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>139 729</b>
+ Avskrivning på oppskrivning	0	0	-6 709	0	0	- 6 709
<b>Oppskrivning pr. 31.12.19</b>	<b>68 749</b>	<b>0</b>	<b>64 271</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>133 020</b>
<b>Akk. av-/nedskrivning pr. 1.1.18</b>	<b>1 126 941</b>	<b>530 385</b>	<b>855 908</b>	<b>0</b>	<b>10 677</b>	<b>2 523 911</b>
+ Ordinære avskrivninger	68 593	125 267	73 629	0	12 992	280 481
- Avskrivning på oppskrivning	-976	0	-6 709	0	0	-7 684
- Tilbakeført avskrivning	0	-66 111	0	0	0	-66 111
+ Nedskrivninger	0	14 999	322	0	0	15 321
<b>Akk. av-/nedskrivning pr. 31.12.18</b>	<b>1 194 558</b>	<b>604 540</b>	<b>923 151</b>	<b>0</b>	<b>23 669</b>	<b>2 745 918</b>
+ Vognmateriell	0	2 601 707	15 552	0	0	2 617 259
+ Ordinære avskrivninger	55 668	375 011	70 084	0	7 675	508 439
- Avskrivning på oppskrivning	0	0	-6 709	0	0	-6 709
- Tilbakeført avskrivning	0	-141 519	-94	0	0	-141 613
+ Nedskrivninger	0	0	0	0	0	0
<b>Akk. av-/nedskrivning pr. 31.12.19</b>	<b>1 250 226</b>	<b>3 439 739</b>	<b>1 001 985</b>	<b>0</b>	<b>31 343</b>	<b>5 723 293</b>
<b>Balanseført verdi pr. 31.12.18</b>	<b>611 365</b>	<b>545 265</b>	<b>899 058</b>	<b>818 175</b>	<b>67 337</b>	<b>2 941 201</b>
<b>Balanseført verdi pr. 31.12.19</b>	<b>563 615</b>	<b>4 134 591</b>	<b>876 776</b>	<b>1 384 032</b>	<b>55 235</b>	<b>7 014 249</b>



**NOTE 7 VARIGE DRIFTSMIDLER (forts.)**

(Beløp i hele tusen)

Morselskapet	Kjørevei inkl. tomteverdi	Maskiner, rullende materiell	Tomter, bygninger og annen fast eiendom	Anlegg under utførelse	Reparasjonsdeler sporvogn	Sum
<b>Anskaffelseskost pr. 1.1.18</b>	<b>1 728 251</b>	<b>532 692</b>	<b>1 105 497</b>	<b>164 575</b>	<b>79 269</b>	<b>3 610 284</b>
+/- Tilgang fra varelager	0	0	0	0	11 736	11 736
+ Tilgang	8 924	145 516	20 813	808 998	0	984 252
- Avgang	0	-53 608	0	-157 602	0	-211 210
<b>Anskaffelseskost pr. 31.12.18</b>	<b>1 737 175</b>	<b>624 600</b>	<b>1 126 310</b>	<b>816 028</b>	<b>91 006</b>	<b>4 395 119</b>
+/- Tilgang fra varelager	0	0	0	0	0	0
+ Tilgang	7 918	73 818	24 399	510 288	0	591 449
- Avgang	0	-1 689	-100	0	-4 427	18 757
<b>Anskaffelseskost pr. 31.12.19</b>	<b>1 745 093</b>	<b>696 730</b>	<b>1 150 609</b>	<b>1 326 315</b>	<b>86 587</b>	<b>5 005 325</b>
<b>Oppskrivning pr. 1.1.18</b>	<b>69 724</b>	<b>0</b>	<b>77 689</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>147 413</b>
+ Avskrivning på oppskrivning	-976	0	-6 709	0	0	-7 684
<b>Oppskrivning pr. 31.12.18</b>	<b>68 749</b>	<b>0</b>	<b>70 980</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>139 729</b>
+ Avskrivning på oppskrivning	0	0	-6 709	0	0	-6 709
<b>Oppskrivning pr. 31.12.19</b>	<b>68 749</b>	<b>0</b>	<b>64 271</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>133 020</b>
<b>Akk. av-/nedskrivning pr. 1.1.18</b>	<b>1 126 941</b>	<b>311 637</b>	<b>670 233</b>	<b>0</b>	<b>10 677</b>	<b>2 119 488</b>
+ Ordinære avskrivninger	68 593	62 341	45 484	0	12 992	189 410
- Avskrivning på oppskrivning	-976	0	-6 709	0	0	-7 684
- Tilbakeført avskrivning	0	-51 697	0	0	0	-51 697
+ Nedskrivninger	0	4 711	0	0	0	4 711
<b>Akk. av-/nedskrivning pr. 31.12.18</b>	<b>194 558</b>	<b>326 992</b>	<b>709 008</b>	<b>0</b>	<b>23 669</b>	<b>2 254 227</b>
+ Ordinære avskrivninger	55 668	83 874	47 765	0	7 895	195 202
- Avskrivning på oppskrivning	0	0	-6 709	0	0	-6 709
- Tilbakeført avskrivning	0	-1 559	-46	0	0	-1 605
+ Nedskrivninger	0	0	0	0	0	0
<b>Akk. av-/nedskrivning pr. 31.12.19</b>	<b>1 250 226</b>	<b>409 306</b>	<b>750 019</b>	<b>0</b>	<b>31 564</b>	<b>2 441 115</b>
<b>Balanseført verdi pr. 31.12.18</b>	<b>611 365</b>	<b>297 609</b>	<b>488 282</b>	<b>816 028</b>	<b>67 337</b>	<b>2 280 621</b>
<b>Balanseført verdi pr. 31.12.19</b>	<b>563 615</b>	<b>287 423</b>	<b>464 862</b>	<b>1 326 315</b>	<b>55 014</b>	<b>2 697 230</b>
Økonomisk levetid	25-70 år	3-30 år	0-50 år		Restlevetid til 2024	
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær		Lineær	

Avskrivning i noten og avskrivning i resultatet er forskjellig fordi avskrivning i resultatet defineres som ordinær av-

skrivning pluss netto av reversert anskaffelses- og avskrivningskost på utrangerte driftsmidler.

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2019	2018	2017	2019	2018	2017
Ordinær avskrivning i note	508 438	280 481	267 823	195 202	189 410	183 905
Restverdi ved avgang	184	3 468	3 797	184	3 468	3 796
Reverserte avsetninger fra fjoråret	-1 189	0	-2 916	-1 579	0	-2 916
Avskrivning immaterielle eiendeler	1 020	1 637	1 585	1 020	1 020	1 020
<b>Avskrivning i resultat</b>	<b>508 453</b>	<b>285 586</b>	<b>270 289</b>	<b>194 827</b>	<b>193 898</b>	<b>185 806</b>

IMMATERIELLE EIENDELER		Konsernet			
(Beløp i hele tusen)		Lisenser	Varemerker	Andre immatr./Goodwill	Sum
<b>Anskaffelseskost pr. 1.1.18</b>	<b>4 080</b>	<b>100</b>	<b>1 850</b>	<b>6 030</b>	
+ Tilgang	0	0	0	0	
<b>Anskaffelseskost pr. 31.12.18</b>	<b>4 080</b>	<b>100</b>	<b>1 850</b>	<b>6 030</b>	
+ Tilgang	0	0	1 941	1 941	
<b>Anskaffelseskost pr. 31.12.19</b>	<b>4 080</b>	<b>100</b>	<b>3 791</b>	<b>7 971</b>	
<b>Akk. av-/nedskrivning pr. 1.1.18</b>	<b>1 020</b>	<b>0</b>	<b>565</b>	<b>1 585</b>	
+ Ordinære avskrivninger	1 020	0	617	1 637	
<b>Akk. av-/nedskrivning pr. 31.12.18</b>	<b>2 040</b>	<b>0</b>	<b>1 282</b>	<b>3 222</b>	
+ Ordinære avskrivninger	1 020	0	966	1 986	
<b>Akk. av-/nedskrivning pr. 31.12.19</b>	<b>3 060</b>	<b>0</b>	<b>2 148</b>	<b>5 208</b>	
<b>Balanseført verdi pr. 31.12.18</b>	<b>2 040</b>	<b>100</b>	<b>668</b>	<b>2 808</b>	
<b>Balanseført verdi pr. 31.12.19</b>	<b>1 020</b>	<b>100</b>	<b>1 643</b>	<b>2 763</b>	
Økonomisk levetid	4 år		3 år		
Avskrivningsplan	Lineær		Lineær		

Anleggsmidler vurderes til anskaffelseskost, fratrukket av- og nedskrivninger.

Varige driftsmidler balanseføres og avskrives lineært over driftsmidlets forventede levetid. Vesentlige driftsmidler som består av betydelige komponenter med ulik levetid, er dekomponert med ulik avskrivningstid for de ulike komponentene. Direkte vedlikehold av driftsmidler kostnadsføres løpende under driftskostnader, mens påkostninger eller forbedringer tillegges driftsmidlets kostpris og avskrives i takt med driftsmidlet. Dersom gjenvinnbart beløp av driftsmiddelet er lavere enn balanseført verdi, og verdifallet forventes å ikke være forbigående, foretas nedskrivning til gjenvinnbart beløp. Gjenvinnbart beløp er det høyeste av netto salgsverdi og verdi i bruk. Verdi i bruk er nåverdien av de fremtidige kontantstrømmene som eiendelen forventes å generere.

Anlegg under utførelse er pågående investeringsprosjekter som ikke er avsluttet. Når disse prosjektene blir avsluttet, vil de bli aktivert som anleggsmidler. Estimert for fullføringsgrad beregnes på utført produksjon på alle vesentlige investeringsprosjekter.

Leieavtaler (leasing) klassifiseres som operasjonelle eller finansielle i samsvar med avtalens reelle innhold. Dersom det vesentlige av økonomisk risiko og kontroll knyttet til underliggende objekt er overført til leietaker i konsernet Sporveien AS, klassifiseres avtalen som finansiell og tilhørende eiendeler og forpliktelser balanseføres. For avtaler klassifisert som operasjonelle leieavtaler, er leien behandlet som en driftskostnad.

#### Immaterielle eiendeler

##### Lisenser

Består av brukerlisenser til selskapets ERP-system og avskrives lineært over fire år. Det var ingen tilgang i 2018 eller 2019.

##### Goodwill

Unibuss Tur AS ervervet 1.1.17 turbussvirksomheten i Moss Turbiler AS. Overtagelsen av turbussvirksomheten ga en regnskapsmessig Goodwill på TNOK 1 850. Denne avskrives over tre år.

##### Vognmaterieell trikker

Vognmaterieell trikker er fom 2017 reklassifisert fra varelager til varige driftsmidler. Begrunnelsen for reklassifiseringen er at vognmateriellet er vurdert iht. samme restlevetid som sporvognene. Restlevetiden for vognene er fastsatt i Trikkeprogrammet sin fremdriftsplan der alle nåværende trikker blir skiftet ut med nye trikker i løpet av 2024.

Vognmaterieell trikker samt reparasjonsdelene for trikk er satt opp i egen kolonne i noten.

##### Finansiell leie av busser

Unibuss AS har inngått leiekontrakter med garanterte restverdier på busser. Leiekontraktene er i regnskapet behandlet som investering. Selskapet har rett til kjøp av bussene ved kontraktens utløp eller forlengelse av kontrakten. Det er ingen finansiell leie av busser pr 31.12.19.

##### Operasjonell leie av busser

Konsernet har pr 31.12.19 inngått avtale om operasjonell leie for 360 busser.

Alle busser har en gjenkjøpsavtale med garantert gjenkjøpspris av leverandør.

Hensikten er at konsernet skal tilbakelevere bussene til leverandør etter endt leieperiode.

Avtalene utløper med 64 busser i 2020, 28 busser i 2021, 126 busser i 2022, 98 busser i 2023, 26 busser i 2024, og 18 busser i 2025.

Kostnadsført leie i 2019 utgjør TNOK 115 225 (TNOK 95 364 i 2018).

### Andre leieavtaler

Sporveien T-banen AS og Sporveien Trikken AS (driftsselskapene) leier infrastruktur og kjøper drifts- og vedlikeholdstjenester fra enheter i morselskapet. Godtgjørelse for leie og vedlikehold av infrastruktur og vognmateriell avtales med varighet fem år. Leiebeløpet var i 2019 MNOK 55,3 for T-bane (MNOK 51,5 i 2018) og MNOK 6,3 for trikk (MNOK 6 i 2018).

Driftsselskapene leier vogner av Sporveien Vognmateriell AS. For 2019 var leiebeløpet MNOK 503 for T-bane og MNOK 200,7 for trikk.

Driftsselskapene leier lokaler av Sporveien AS. Leiebeløpet

var i 2019 på MNOK 7,6 (MNOK 7,4 i 2018) for T-bane og MNOK 3,8 (MNOK 5,1 i 2018) for trikk. Leieavtalene løper for ett år av gangen dersom ikke en av partene har endret den innen 1.3 året før.

Driftsselskapene inngår i rammeavtale for konsernet vedrørende leasing av biler. Løpende leasingavtaler pr. bil har individuelle løpetider. Rammeavtale for leasing/biladministrasjon - gjelder for alle nye uttak av biler. Bilparken skal fornyes fortløpende etter hvert som kontrakt på bil utløper. Totale leiekostnader for Sporveien T-banen AS i 2019 var TNOK 471 (TNOK 327 i 2018) og for Sporveien Trikken AS TNOK 694 (TNOK 760 i 2018).

### NOTE 8 INVESTERINGER I FORETAK I SAMME KONSERN

Sporveien AS har eierandel og stemmerett på 100 prosent i selskapene listet opp under.

Alle selskapene har forretningskontor i Oslo.

(Beløp i hele tusen)	Anskaffelseskost pr. 31.12.17	Inng. balanse 2017	Resultat 2017	Konsernbidrag 2017	Andre endringer 2017	Utgående balanse pr. 31.12.17
Sporveien T-banen AS	89 451	58 678	101 591	-101 591	0	58 678
Sporveien Trikken AS	67 232	53 437	19 283	-19 283	0	53 437
Unibuss AS	151 261	266 388	17 123	0	0	283 511
Sporveien Media AS	120	4 848	42	0	0	4 890
Bussanlegg AS	162 900	181 987	17 939	0	0	199 926
<b>Sum</b>	<b>470 964</b>	<b>565 338</b>	<b>155 978</b>	<b>-120 874</b>	<b>0</b>	<b>600 442</b>

	Anskaffelseskost pr. 31.12.18	Inng. balanse 2018	Resultat 2018	Konsernbidrag 2018	Andre endringer 2018	Utgående balanse pr. 31.12.18
Sporveien T-banen AS	89 451	58 678	40 397	-40 397	0	58 678
Sporveien Trikken AS	67 232	53 437	-1 578	1 578	0	53 437
Unibuss AS	151 261	283 511	-13 074	0	0	270 437
Sporveien Media AS	120	4 890	2 822	0	0	7 712
Bussanlegg AS	162 900	199 926	12 029	0	0	211 955
Enebakkeveien 310 AS	*78 670	0	714	-477	78 670	78 908
<b>Sum</b>	<b>549 634</b>	<b>600 442</b>	<b>41 310</b>	<b>-39 296</b>	<b>78 670</b>	<b>681 126</b>

	Anskaffelseskost pr. 31.12.19	Inng. balanse 2019	Resultat 2019	Konsernbidrag 2019	Andre endringer 2019	Utgående balanse pr. 31.12.19
Sporveien T-banen AS	89 451	58 678	7 016	-7 016	0	58 678
Sporveien Trikken AS	67 232	53 437	5 407	-5 407	0	53 437
Unibuss AS	151 261	270 437	16 622	0	0	287 059
Sporveien Media AS	120	7 712	0	0	0	7 712
Bussanlegg AS	162 900	211 955	7 962	0	0	219 917
Enebakkeveien 310 AS	72 798	73 035	2 377	0	0	75 412
Sporveien Vognmateriell	1 223 093	1 223 093	101 852	0	3 381	1 328 325
<b>Sum</b>	<b>1 766 855</b>	<b>1 898 347</b>	<b>141 236</b>	<b>-12 423</b>	<b>3 381</b>	<b>2 030 540</b>

\* Anskaffelseskost er korrigert i 2019.

I Sporveien AS er det bokført MNOK 108 i kjøpesum utover bokført EK i Bussanlegg AS. Dette er en del av anskaffelseskosten fra 2008 knyttet til salg av Alnabru og Klemetsrud fra Sporveien AS til Bussanlegg AS. Tilsammen utgjør dette i størrelsesorden MNOK 58,6. Meravskrivning utgjør årlig MNOK 1,9.

Dette er eliminert i konsernregnskapet.

Sporveien AS kjøpte selskapet Enebakkeveien 310 AS 6.8.18. Dette selskapet eier tomteverdier på Skullerud.

### Konsolideringsprinsipper

Konsernregnskapet omfatter morselskapet Sporveien AS og alle selskaper der morselskapet direkte eller indirekte har bestemmende innflytelse. Bestemmende innflytelse oppnås normalt når konsernet eier mer enn 50 prosent av aksjene i selskapet, og konsernet er i stand til å utøve faktisk kontroll over selskapet. Konsernregnskapet er utarbeidet som om konsernet var én økonomisk enhet. Transaksjoner og mellomværende mellom selskapene i konsernet er eliminert. Konsernregnskapet utarbeides etter ensartede prinsipper ved at datterselskaper følger de samme regnskapsprinsipper som morselskapet. Konserndannelsen skjer både ved stiftelse av nye datterselskaper og kjøp av eksisterende selskaper.

### Datterselskaper

Kjøpte datterselskaper regnskapsføres i konsernregnskapet basert på morselskapets anskaffelseskost. Anskaffelseskost tilordnes identifiserbare eiendeler og gjeld i datterselskapet som oppføres i konsernregnskapet til virkelig verdi på opp-

kjøpstidspunktet. Eventuell merverdi ut over hva som kan henføres til identifiserbare eiendeler og gjeld, balanseføres som goodwill. Goodwill behandles som en residual og balanseføres med den andelen som er observert i oppkjøpstransaksjonen. Merverdier i konsernregnskapet avskrives over de oppkjøpte eiendelenes forventede levetid.

Datterselskaper vurderes etter egenkapitalmetoden i selskapsregnskapet. Morselskapets andel av resultatet er basert på de investerte selskapenes resultat etter skatt med fradrag for interne gevinster og eventuelle avskrivninger på merverdi som skyldes at kostpris på aksjene var høyere enn den ervervede andelen av bokført egenkapital. I resultatregnskapet er resultatandelene vist under finansposter, mens eiendelene i balansen er vist under finansielle anleggsmidler.

Utbytte, konsernbidrag og andre utdelinger fra datterselskaper er inntektsført samme år som det er avsatt i givers regnskap.

---

#### NOTE 9 ANNEN KORTSIKTIG GJELD

Kortsiktig gjeld omfatter poster som forfaller til betaling innen ett år etter rapporteringsperioden, samt poster som knytter seg til den ordinære driftssyklusen. Øvrige poster er

klassifisert som langsiktig gjeld. Første års avdrag langsiktig gjeld er klassifisert som kortsiktig gjeld.

---

#### NOTE 10 FINANSIELL MARKEDSRISIKO

Konsernet Sporveien AS benytter finansielle sikringsinstrumenter for å redusere effekten av svingningene i markedsrenter (NIBOR) og energipriser. Endret markedsverdi for sikringsinstrumenter gjort for regnskapsperioder senere enn balanse dato, er hensyntatt i resultatregnskapet inneværende år.

Sporveien AS er eksponert mot flere typer markedsrisikoer, og benytter diverse instrumenter for å sikre seg mot disse risikoene. I 2019 er Sporveien Vognmaterie AS blitt et datterselskap av Sporveien AS, dette medfører en betydelig økning i langsiktig gjeld og sammensetningen av gjeldsporteføljen. I tillegg er kontantbeholdningen økt betydelig på bakgrunn av denne organisasjonsmessige endringen.

#### Renterisiko

Sporveien AS og datterselskapene Unibuss og Sporveien Vognmaterie AS har gjelden i konsernet. Sporveien Vognmaterie AS er lagt inn i konsernet i 2019 og endrer renterisikoen for konsernet betydelig.

Kostnadsrisiko, konsernet har langsiktig gjeld på MNOK 5 250. Av dette er MNOK 5 069 gjeld til Oslo kommune med fastrente med ulike løpetid. Av MNOK 5 069 er MNOK 1 720 uten renterisiko da rentekostnaden faktureres til Ruter i sin helhet. Gjeld på MNOK 516 knyttes til trikkeanskaffelsen og rentekostnadene resultatføres ikke, men kostnadsføres på prosjektet for senere aktivering. Resterende gjeld til Oslo kommune MNOK 2 833 er hos Sporveien Vognmaterie AS og er eksponert mot normal renterisiko ved rullering av fastrenten. Første renterullering er i 2024. Utover dette har Sporveien langsiktig gjeld på MNOK 162 som er eksponert mot NIBOR risiko, marginen er fast.

Inntektsrisiko, konsernet har en kontantbeholdning pr 31.12.2019 på MNOK 1 714. Kontantbeholdningen er plassert i bankinnskudd i flere banker. Rentebetingelsene er NIBOR + marginpåslag. Finansinntektene vil være eksponert mot renterisiko i forbindelse med endringer i NIBOR som skjer daglig.

#### Valutarisiko

Transaksjoner i utenlandsk valuta omregnes til kursen på transaksjonstidspunktet. Pengeposter i utenlandsk valuta omregnes til norske kroner ved å benytte balansedagens kurs. Valutakursendringer resultatføres løpende i regnskapsperioden under andre finansposter.

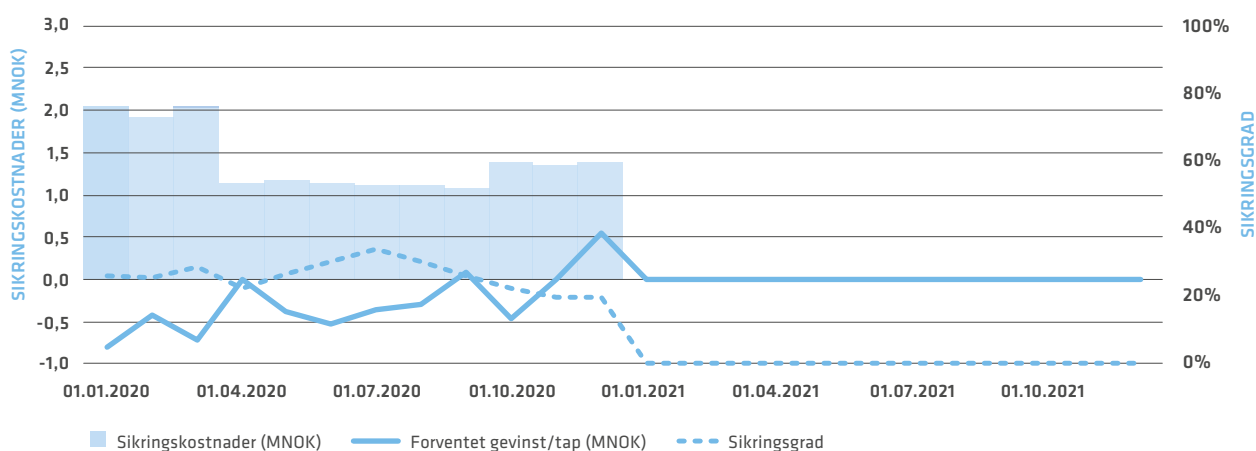
På selskapets driftsside er valutaeksponeringen moderat, men de store prosjektene, anskaffelsen av nye trikker, nytt signal- og sikringssystem til T-banen og kjøp av busser vil ha utbetalinger hovedsakelig i utenlandsk valuta. Valutarisiko og eventuell sikring i slike store anskaffelser behandles i hvert prosjekt isolert. Trikkeanskaffelsen har utarbeidet en sikringsstrategi for valutarisikoen prosjektet er eksponert mot. Alle transaksjoner i prosjektet er sikret 100 prosent frem til høsten 2021. Transaksjoner etter høsten 2021 skal sikres med 50 prosent og avtagende til 25 prosent. Total sikringsgrad for anskaffelsen skal være ca. 50 prosent når strategien er fullt ut implementert.

#### Kraftpriserisiko

Konsernet er storforbruker av strøm, og har dermed vesentlig risiko mot pris på strøm. Rammene for prisrisiko på strøm er fastsatt i konsernets strategi for risikostyring, og skal tilpasses ved hjelp av fastprisavtaler som er tilpasset konsernets forventede forbruksprofil. Konsernet har hatt fastprisavtaler for ca. 51,6 prosent av forbruket i 2019. For 2020 er det også

en sikringsgrad på ca. 25 prosent, mens årene 2021 og utover har ingen sikringer. Konsernet har kjøpt fastprisavtaler for nærmere MNOK 17 for 2020 som er tilpasset forbruksprofilen

og er fordelt som følger:



Markedsverdien av sikringene er pr. 31.12.19 MNOK -3,3.

#### Likviditetsrisiko

Konsernets likviditet er organisert i en konsernkontoordning. Kassakredittordningen på MNOK 400 ble ikke benyttet i løpet

av 2019. Sporveien AS har i løpet av 2019 hatt en relativt stabil høy likviditetsreserve, og likviditetsrisikoen vurderes som lav.

#### NOTE 11 INVESTERINGER I AKSJER OG ANDELER

Konsernet har kjøpt navnet Sporveien Oslo AS (tidligere Sporveien AS) av tidligere rettighetshaver. Selskapet blir ikke konsolidert inn i konsernregnskapet da dette ikke har

betydning for å bedømme konsernets stilling og resultat. I konsernregnskapet pr 31.12.19 er datterselskapet klassifisert som investering i aksjer. Kostpris var TNOK 45.

#### NOTE 12 MELLOMVÆRENDE MED SELSKAP I SAMME KONSERN

(Beløp i hele tusen)	2019	2018	2017
<b>Langsiktige fordringer</b>			
Unibuss AS	0	80 313	109 813
Bussanlegg AS	139 450	145 100	150 751
<b>Sum</b>	<b>139 450</b>	<b>225 413</b>	<b>260 563</b>
<b>Kortsiktige fordringer</b>			
Kundefordringer	0	42 945	40 946
Mottatt konsernbidrag	252 437	80 006	203 183
Andre fordringer	202 579	105 906	72 585
<b>Sum</b>	<b>455 016</b>	<b>228 858</b>	<b>316 714</b>
<b>Kortsiktig gjeld</b>			
Leverandørgjeld	0	272	277
Avgitt konsernbidrag	262 573	28 762	43 911
Konsernkontoordning	1 151 915	706 844	636 811
Annen kortsiktig gjeld	5 170	3 237	3 189
<b>Sum</b>	<b>1 419 658</b>	<b>739 115</b>	<b>684 188</b>

Bussanlegg AS har to lån i fra morselskapet. Lån 1 på MNOK 82 har en rente på 3 mnd. NIBOR pluss 90 basispunkter. Lån 2 på MNOK 57 er beregnet på basis av 6 mnd. NIBOR pluss 125

basispunkter. Unibuss AS har et lån på MNOK 80 fra morselskapet med en rente på 3 mnd. NIBOR pluss 80 basispunkter. Dette forfaller i sin helhet i 2020.

Kundefordringer og andre fordringer er oppført i balansen til pålydende etter fradrag for avsetning til forventet tap. Avsetning til tap gjøres på grunnlag av individuelle vurderinger av de enkelte fordringene.

Omløpsmidler og kortsiktig gjeld omfatter poster som faller til betaling innen ett år etter rapporteringsperioden,

samt poster som knytter seg til den ordinære driftssyklusen. Øvrige poster er klassifisert som anleggsmiddel.

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

#### NOTE 13 GJELD PROSJEKTER (NETTO)

(Beløp i MNOK)

Oversikt fremmedfinansierte prosjekter	2019	2018	2017	Kostnads- ramme	Økonomisk sluttdato
CBTC Signalanlegg	274	176	93	363	des. 28
Tilpasning ny trikk	343	190	148	339	des. 21
Fellesstrekningen Helsfyr-Majorstua	269	117	0	269	apr. 22
Ryen base med sporanlegg	143	37	7	170	feb. 21
Tullinløkka (Nordre streng)	153	128	54	156	apr. 20
Storgata	83	43	14	142	des. 21
Grenbaner T-bane	138	89	0	137	aug. 21
Ekebergbanen, signal og hovedspor	120	0	0	135	apr. 20
Østensjøbanen Etterstad-Hellerud	116	33	12	127	mar. 23
Majorstuen trikketiltak	83	29	17	115	jun. 21
Sum av andre prosjekter	851	19	35	1 072	
Krav til egenandeler i prosjektportefølje	-59				
<b>Sum pådrag fremmedfinansierte prosjekter</b>	<b>2 514</b>			<b>3 025</b>	
Fakturert	-2 683				
Prosjektlager	34				
<b>Netto balanseført</b>	<b>-135</b>				

De to foregående år er ikke summert fordi de er kun ment å vise utvikling i aktive prosjekter, og ikke den totale porteføljen for foregående år.

Det vesentligste av konsernets inntekter er i henhold til kontrakter som inngås med Ruter AS. Ruter AS mottar offentlige tilskudd fra Oslo Kommune og Viken fylkeskommune som viderefaktureres til konsernet Sporveien AS. Dette er offentlige midler til finansiering av utøvelsen av definerte tjenester og investeringer i kollektivtrafikken. Tilskuddet er sammenstilt i samme periode som tilsvarende kostnader/ investeringer. På denne måten opptrer Sporveien AS som utbygger på vegne av selskapene som mottar de offentlige tilskuddene.

Flere av de forhåndsdefinerte investeringene og tilhørende bevilgede midler strekker seg over flere år. De eksterne finansieringskildene faktureres i henhold til investeringsprosjektens fremdrift.

Konsernet Sporveien AS fører investeringstilskudd etter nettometoden. Konsernets investeringer i infrastruktur kjørevei er foretatt ut ifra samfunnsøkonomiske hensyn, og i mindre grad besluttet med basis i bedriftsøkonomiske kriterier. Alternativ nytteverdi og virkelig verdi av investeringene i et annenhåndsmarked er usikre. Nettometoden gir et godt bilde av konsernets drift og investeringer. Nettoføring innebærer at tilskuddene går til fratrukk i eiendelens anskaffelseskost som føres opp med nettobeløpet i balansen (nettoføring). Tilskuddene kommer indirekte til fratrukk i avskrivningene gjennom redusert anskaffelseskost for eiendelen.

Der offentlige tilskudd til finansiering av definerte investeringer dekker kostnaden ved investeringen fullt ut, vil nettoverdien av investeringen ikke fremkomme i selskapets balanse.

#### NOTE 14 BANKINNSKULD, KONTANTER O.L.

Det finnes bundne bankinnskudd i konsernet. Dette gjelder en depositumkonto i Bussanlegg AS på MNOK 9,7. Sporveien Vognmaterie AS har egen skattetrekkskonto. Rammen for

kassekreditt er på MNOK 400. Konsernet hadde innestående likvider MNOK 1 714 pr. 31.12.19.

**NOTE 15 VARER**

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2019	2018	2017	2019	2018	2017
Produksjonsmaterieell og reservedeler	245 774	241 088	199 345	239 870	234 566	195 519
Ukuransavsetning materieellbeholdning	-29 761	-30 101	-33 442	-29 061	-30 101	-33 442
<b>Sum varelager</b>	<b>216 013</b>	<b>210 987</b>	<b>165 903</b>	<b>210 809</b>	<b>204 465</b>	<b>162 077</b>

Lager av innkjøpte varer er verdsatt til laveste av gjennomsnittlig anskaffelseskost og virkelig verdi. Virkelig verdi er estimert salgspris fratrukket nødvendige utgifter til ferdigstilling og salg.

Det foretas nedskrivning for påregnelig ukurans. Ukurans på T-banematerieell i produksjonsenheten i morselskapet

er vurdert basert på omløpshastigheten på varene. Infrastrukturenheten i morselskapet benytter omløpshastigheten på varene som prinsipp for vurdering og beregning av ukuransavsetning. Vognmaterieell trikker er fra og med 2017 reklassifisert til driftsmidler og er vurdert iht. restlevetid for vognene.

**NOTE 16 SELSKAPSKAPITAL**

(Beløp i hele tusen)						
Konsernet	Aksjekapital	Overkurs	Fond for vurderingsforskjeller	Vognanskaffelsesfond	Annen egenkapital	Sum
<b>Pr. 1.1.18</b>	<b>276 850</b>	<b>0</b>	<b>129 478</b>	<b>0</b>	<b>1 361 972</b>	<b>1 768 300</b>
<b>Årets endring av egenkapital</b>						
Overføring til/fra fond	0	0	2 014	0	-2 014	0
Disponert fra årets resultat	0	0	0	0	66 732	66 732
<b>Pr. 31.12.18</b>	<b>276 850</b>	<b>0</b>	<b>131 492</b>	<b>0</b>	<b>1 426 690</b>	<b>1 835 032</b>
<b>IB Sporveien Vognmaterieell AS</b>				<b>704 856</b>		
<b>Årets endring av egenkapital</b>						
Overføring til/fra fond	27 685	490 315	132 194	105 234	470 810	1 226 238
Disponert fra årets resultat	0	0	0	0	216 102	216 102
<b>Pr. 31.12.19</b>	<b>304 535</b>	<b>490 315</b>	<b>263 686</b>	<b>810 090</b>	<b>1 408 746</b>	<b>3 277 372</b>

(Beløp i hele tusen)						
Morselskapet	Aksjekapital	Overkurs	Fond for vurderingsforskjeller	Vognanskaffelsesfond	Annen egenkapital	Sum
<b>Pr. 1.1.18</b>	<b>276 850</b>	<b>0</b>	<b>129 478</b>	<b>0</b>	<b>1 410 609</b>	<b>1 816 937</b>
<b>Årets endring av egenkapital</b>						
Overføring til/fra fond	0	0	2 014	0	-2 014	0
Disponert fra årets resultat	0	0	0	0	64 890	64 890
<b>Pr. 31.12.18</b>	<b>276 850</b>	<b>0</b>	<b>131 492</b>	<b>0</b>	<b>1 473 485</b>	<b>1 881 827</b>
<b>Årets endring av egenkapital</b>						
Overføring til/fra fond	27 685	490 315	132 194	0	572 662	1 222 856
Disponert fra årets resultat	0	0	0	0	217 740	217 740
<b>Pr. 31.12.19</b>	<b>304 535</b>	<b>490 315</b>	<b>263 686</b>	<b>0</b>	<b>2 263 887</b>	<b>3 322 423</b>

Selskapets frie egenkapital er pr. 31.12.19 MNOK 2 264. Vognanskaffelsesfondet viser midler avsatt til vognanskaffelser etter selskapets vedtekter § 3.

## NOTE 17 AKSJEKAPITAL OG AKSJONÆRINFORMASJON

Selskapet har 2 768 500 aksjer pålydende NOK 110 pr. aksje, samlet aksjekapital utgjør TNOK 304 535.

Selskapet har en aksjonær:

Navn	Foretaksnr.	Antall	Eierandel
Oslo Kommune	958 935 420	2 768 500	100,00 %

Ingen av selskapets tillitsmenn, administrerende direktør eller medlemmer av styret, eier aksjer i selskapet.

Oslo kommune utarbeider ikke konsernregnskap der Sporveien AS inngår.

## NOTE 18 PENSJONSKOSTNADER OG FORPLIKTELSER

Konsernets pensjonsordninger omfatter både ytelsesordninger og innskuddsordninger, og klassifiseringen er avhengig av det økonomiske innholdet i pensjonsordningen. Den ytelsesbaserte pensjonsordningen er en 70 % ordning som ble lukket i 2003 for konsernet Unibuss, i 2015 for Sporveien AS, Sporveien T-banen AS og Sporveien Trikken AS og i 2019 for Sporveien Vognmateriell AS. Ansettelse etter dette opptjener pensjon etter innskuddsbasert ordning. Ved beregning av årets pensjonskostnad for de ytelsesbaserte ordningene, benyttes en lineær opptjeningsprofil basert på forutsetninger om diskonteringsrente, fremtidig regulering av lønn, pensjoner og ytelse fra folketrygden, fremtidig avkastning på pensjonsmidler, samt aktuariemessige forutsetninger om dødelighet, frivillig avgang, osv.

Pensjonsforpliktelsen er nåverdien av den ytelsesbaserte pensjonsforpliktelsen på balansedagen, minus den virkelige verdien av pensjonsmidler. Endringer i forpliktelsen som skyldes endringer i pensjonsplaner, har t.o.m. 2015 vært fordelt over 10 år. Endringer i forpliktelsen og pensjonsmidlene som skyldes endringer i, og avvik fra beregningsforutsetningene (estimatendringer og avvik), har t.o.m. 2015 vært kostnadsført over gjenværende opptjeningsstid i ordningene. F.o.m. 2016 har konsernet vedtatt forsert amortisering over fem år med sikte på å avvike korridorløsningen. Den forserte amortiseringen gjøres over 5 år, og kommer i tillegg til den ordinære amortiseringen. Den forserte amortiseringen for 2019 er MNOK 151 for konsernet og MNOK 104 for morselskapet.

Pensjonskostnadene knyttet til konsernets innskuddsordninger kostnadsføres etter hvert som tilskuddet opptjenes av de ansatte. Innskuddsbaserte pensjonsordninger er ordninger hvor konsernets plikt er begrenset til betaling av avtalt bidrag, og hvor den aktuarielle risikoen og investeringsrisikoen faller på den enkelte ansatte.

Ytelsesordningen forvaltes av Oslo Pensjonsforsikring AS. Innskuddsordningen er en spareordning som forvaltes av Storebrand Livsforsikring AS. Sporveien Vognmateriell AS, tidligere Oslo Vognselskap AS, ble et datterselskap av Sporveien 1.1.19. Deres ytelsespensjonsordning, lik Sporveiens ytelsesordning, ble lukket pr. 31.12.19. Alle nyansatte i selskapet skal fra og med 1.1.20 ansettes med samme innskuddspensjonsordning som andre selskaper i konsernet.

## Ytelsesordningen

Dette er en bruttoordning. Pensjonsytelsene er i hovedsak avhengig av antall opptjeningsår og lønnsnivå ved oppnådd pensjonsalder. Pensjonsavtalene er finansiert gjennom en forsikringsordning. Pr. 31.12.19 omfatter forpliktelsen 6 052 ansatte i konsernet, hvorav 3 849 i morselskapet.

Aktuarberegningene er utført pr. 31.12.19. I beregningene inngår avtalefestet pensjon (AFP) og forpliktelser knyttet til førtidspensjonering som dekkes over selskapets drift. For AFP 62 er det lagt til grunn en uttakstilbøyelighet på 40 % for ansatte som ikke har rett til å gå av før fylte 67 år etter nærmere vilkår. Regnskapsmessig er arbeidsgiveravgift lagt direkte på periodens pensjonsopptjening. I tillegg er det også beregnet arbeidsgiveravgift på netto overfinansiering pr. 31.12.19. Denne arbeidsgiveravgiften er inkludert i bruttoforpliktelsen pr. 31.12.19. Verdijustert avkastning på pensjonsmidlene for 2019 ble 8,9 %.

Diskonteringsrenten er beregnet med bakgrunn i påslagsmetoden, som også er benyttet tidligere år. Det er tatt utgangspunkt i 10 års rentebytteeftale (2,07 %), en rentedifferanse mellom 10 og 25 års rentebytteeftale på 7 punkter, og for kredittrisiko på 73 punkter. Diskonteringsrenten blir dermed 2,87 %.

Estimatavviket reduseres betydelig i 2019, og er ved utgangen av året på hhv. MNOK 73 for konsernet og MNOK 72 for morselskapet. Reduksjonen kan i hovedsak tilskrives god avkastning i 2019.

Det er i 2019 gjennomført aktuarielle tilpasninger til ny offentlig tjenestepensjon. Dette betyr at effektene av lovendringene i Lov om Statens Pensjonskasse er innarbeidet i beregningen. Dette har for konsernet medført en planendring med positiv effekt på 16 MNOK og for morselskapet en positiv effekt på 33 MNOK.

## Innskuddsordningen

Innskuddsordningen er etablert med sparesats 6 % på inntekt mellom 0 og 7,1G mens inntekt mellom 7,1G og 12G gir 9 % sparing. Hos Unibuss er de sparesatsene 5 % og 8 %. Det er ingen sparing for lønn utover 12G. Ved utgangen av 2019 er det 2 804 ansatte som har innskuddsordning i konsernet, hvorav 467 i morselskapet. Privat AFP har en sparing på 2,5 % inntil 7,1G i 2019.



**NOTE 18 PENSJONSKOSTNADER OG FORPLIKTELSER (forts.)**

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2019	2018	2017	2019	2018	2017
Årets opptjente pensjonsrettigheter	84 951	83 455	86 674	42 328	44 339	46 131
Rentekostnad på opptjente pensjonsrettigheter	133 364	120 112	129 816	79 204	71 829	79 205
Avkastning på pensjonsmidler	-195 105	-182 122	-147 430	-119 196	-112 502	-92 535
Årets resultatføring av estimatavvik	220 571	123 506	162 665	148 217	80 069	109 568
Administrasjonskostnader	22 614	19 787	22 706	13 508	12 084	14 092
Planendring	-16 228	0	0	-33 415	0	0
Pensjonskostnad AFP og lederordninger	300	300	300	0	0	0
<b>Netto pensjonskostnad, ytelsesplaner</b>	<b>250 467</b>	<b>165 039</b>	<b>254 730</b>	<b>130 646</b>	<b>95 813</b>	<b>156 461</b>
Privat AFP	12 542	10 323	7 570	6 784	6 348	5 460
Kostnadsført pensjonstilskudd tilskuddsplaner	103 449	90 790	81 664	21 498	19 795	13 666
<b>Årets pensjonskostnad</b>	<b>366 458</b>	<b>272 979</b>	<b>343 964</b>	<b>158 928</b>	<b>121 962</b>	<b>175 588</b>
Opptjente pensjonsrettigheter inkl. arbeidsgiveravgift	4 510 406	4 400 318	4 316 014	2 662 448	2 635 159	2 593 709
Pensjonsmidler	-4 964 941	-4 536 338	-4 438 853	-3 003 612	-2 788 548	-2 748 928
Planendring	-16 227			-33 415		
Ikke resultatført virkning av estimatavvik	-73 037	-440 691	-370 521	-72 320	-296 434	-240 207
<b>Netto pensjonsforpliktelse</b>	<b>-543 798</b>	<b>-576 711</b>	<b>-492 460</b>	<b>-446 899</b>	<b>-449 823</b>	<b>-395 427</b>
Herav overfinansiering	553 678	578 308	499 673	-446 899	-449 823	-395 247
Pensjonsforpliktelser ytelsesordning	8 381	396	6 313	0	0	0
Pensjonsforpliktelse vedr. AFP-ordning	1 500	1 200	900	0	0	0
<b>Sum pensjonsforpliktelser</b>	<b>9 881</b>	<b>1 596</b>	<b>7 213</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Økonomiske forutsetninger</b>						
Diskonteringsrente	2,87 %	3,21 %	2,98 %			
Forventet avkastning på fondsmidler	3,80 %	4,30 %	4,10 %			
Forventet lønnsregulering	2,00 %	2,50 %	2,25 %			
Forventet pensjonsøkning	1,24 %	1,73 %	1,48 %			
Forventet G-regulering	2,00 %	2,50 %	2,25 %			

**NOTE 19 ANNEN LANGSIKTIG GJELD**

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2019	2018	2017	2019	2018	2017
Obligasjonslån	0	660 000	660 000	0	660 000	660 000
Gjeld til Oslo kommune	5 068 560	1 613 760	1 037 358	2 235 163	1 613 760	1 037 358
Annen langsiktig gjeld	160 000	84 000	98 750	0	84 000	98 750
Gjeld til kredittinstitusjoner	21 574	27 897	48 512	0	0	0
<b>Sum</b>	<b>5 250 134</b>	<b>2 385 657</b>	<b>1 844 620</b>	<b>2 235 163</b>	<b>2 357 760</b>	<b>1 796 108</b>

Langsiktig gjeld i konsernet er økt med MNOK 2 864 i 2019. Økningen kommer fra følgende bevegelser:

- Langsiktig gjeld i Sporveien Vognmateriell AS på MNOK 2 993 – etter reklassifisering av første års avdrag til kortsiktig gjeld
- Nedbetaling av obligasjonslån MNOK 660
- Nye lån til Trikkebaser MNOK 450
- Nye lån til Trikkeanskaffelsen MNOK 200
- Nedbetaling gjeld til Kredittinstitusjon Unibuss MNOK 6
- Omklassifisering til kortsiktig gjeld MNOK 113 – morselskapets andel av langsiktig gjeld

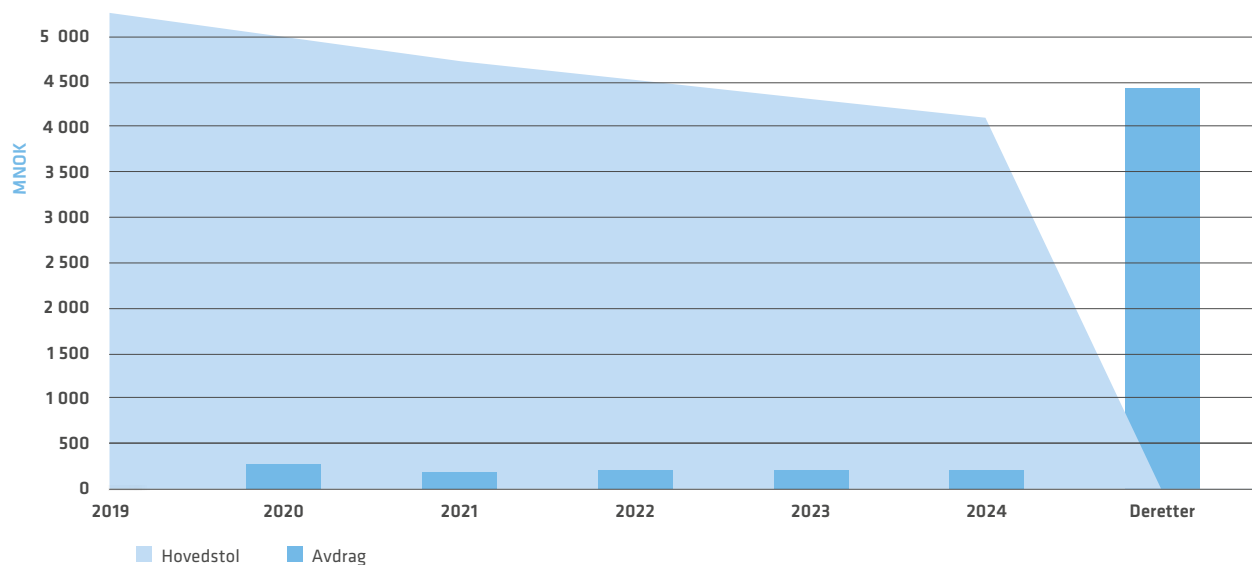
Langsiktig gjeld i morselskapet har en netto reduksjon på MNOK 123.

- Nedbetaling av obligasjonslån MNOK 660
- Nye lån til Trikkebaser MNOK 450
- Nye lån til Trikkeanskaffelsen MNOK 200
- Omklassifisering til kortsiktig gjeld MNOK 113

NOTE 19 ANNEN LANGSIKTIG GJELD (forts.)

	Konsernet	Morselskapet
<b>Avdragsprofil</b>		
2021	194 175	38 597
2022	205 425	49 847
2023	205 425	49 847
2024	202 923	49 847
Deretter	4 442 183	2 047 022
<b>Sum</b>	<b>5 250 133</b>	<b>2 235 162</b>

LÅNEPROFIL EKSISTERENDE GJELD FOR KONSERNET



Konsernet hadde en snittrente på 2,6 prosent.  
Morselskapet hadde en snittrente på 2,7 prosent.

Avdrag for 2019 på MNOK 268,2 for konsernet og MNOK 112,6 for morselskapet er flyttet til annen kortsiktig gjeld.

NOTE 20 PANTSTILLELSER OG GARANTIER MV.

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2019	2018	2017	2019	2018	2017
Gjeld som er sikret ved pant o.l.	27 592	46 826	83 914	0	0	0

Sporveien AS har ingen gjeld som har sikkerhet i pant eller kommunale garantier.

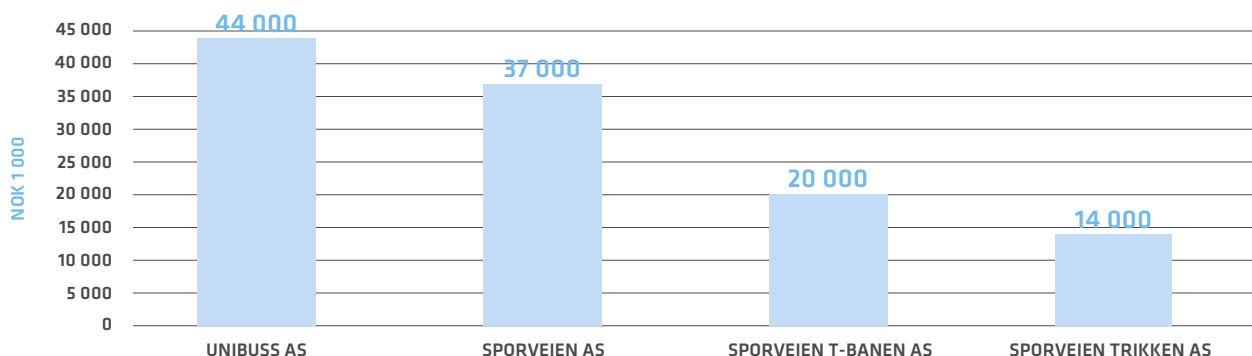
Balanseført verdi av driftsmidlene som inngår som sikkerhet utgjør TNOK 200 462.

Unibuss AS har gjeld på MNOK 27,6 som er sikret med pant i busser selskapet eier.

Skattetrekkgarantier overfor Oslo Kemnerkontor på til sammen MNOK 115 fra Nordea er gjeldende for understående selskaper. Samtlige av skattetrekkgarantiene utløper ved oppsigelse.

## NOTE 20 PANTSTILLELSER OG GARANTIER MV. (forts.)

## SKATTETREKKS GARANTIER



Konsernet har ulike driftsgarantier relatert til blant annet kontrakter og husleie. Alle er knyttet til Unibuss AS. De er på til sammen MNOK 206,8.

Garantiekreditor	Gjelder	Utløper	Beløp	Bank
<b>Unibuss AS</b>				
Vestfold og Telemark Fylkeskommune	Kontraktsgaranti	30.09.2024	14 070	Nordea
Statens Vegvesen, region vest	Vognløyver	Ved oppsigelse	2 984	Nordea
Måkeveien 2 AS	Leie anlegg	31.01.2025	950	Handelsbanken
Ruter AS	Kontraktsgaranti Oslo syd	30.12.2021	22 000	Nordea
Ruter AS	Kontraktsgaranti Østensjø	Ved oppsigelse	14 000	Nordea
Statens Vegvesen, region vest	Vognløyver	Ved oppsigelse	6 711	DNB
Statens Vegvesen, region vest	Vognløyver	Ved oppsigelse	19 983	DNB
Oslo Kemnerkontor	Skattetrekkkonto	Ved oppsigelse	44 000	SEB
Opplandstrafikk	Kontraktsgaranti Lillehammer	30.06.2022	7 000	Nordea
Vestfold og Telemark Fylkeskommune	Kontraktsgaranti	31.12.2019	7 550	Nordea
Statens Vegvesen, region vest	Vognløyver	Ved oppsigelse	201	Nordea
Circle K AS	Leie kontor	31.07.2022	1 434	Nordea
Avinor (for Unibuss Ekspress)	Selvskyldnergaranti	01.05.2025	500	SEB
Ruter AS	Kontraktsgaranti Indre by 2017	02.10.2022	27 000	Nordea
Ruter AS	Påkrevsgaranti	01.07.2020	17 700	SEB
Ruter AS	Påkrevsgaranti	01.07.2020	20 750	SEB

## NOTE 21 SERTIFIKATLÅN

Sertifikatlånet på MNOK 200 ble oppgjort 15.3.17.



**KPMG AS**  
Sørkedalsveien 6  
Postboks 7000 Majorstuen  
0306 Oslo

Telephone +47 04063  
Fax +47 22 60 96 01  
Internet www.kpmg.no  
Enterprise 935 174 627 MVA

Til generalforsamlingen i Sporveien AS

## Uavhengig revisors beretning

### Uttalelse om revisjonen av årsregnskapet

#### Konklusjon

Vi har revidert Sporveien AS' årsregnskap som viser et overskudd i selskapsregnskapet på kr 217 740 000 og et overskudd i konsernregnskapet på kr 216 102 000. Årsregnskapet består av:

- selskapsregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2019, resultatregnskap og kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper, og
- konsernregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2019, resultatregnskap og kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening:

- er årsregnskapet avgitt i samsvar med lov og forskrifter
- gir det medfølgende selskapsregnskapet et rettviseende bilde av den finansielle stillingen til Sporveien AS per 31. desember 2019 og av selskapets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.
- gir det medfølgende konsernregnskapet et rettviseende bilde av den finansielle stillingen til konsernet Sporveien AS per 31. desember 2019 og av konsernets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble 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 International Standards on Auditing (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet i Revisors oppgaver og plikter ved revisjon av årsregnskapet. Vi er uavhengige av selskapet og konsernet slik det kreves i lov og forskrift, og har 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

Ledelsen er ansvarlig for øvrig informasjon. Øvrig informasjon omfatter informasjon i årsrapporten bortsett fra årsregnskapet og den tilhørende revisjonsberetningen.

Vår uttalelse om revisjonen av årsregnskapet dekker ikke øvrig informasjon, og vi attesterer ikke den øvrige informasjonen.

KPMG AS, a Norwegian limited liability company and member firm of the KPMG network of independent member firms affiliated with KPMG International Cooperative ("KPMG International"), a Swiss entity.

Statsautoriserte revisorer - medlemmer av Den norske Revisorforening

Offices in:

Oslo	Elverum	Mo i Rana	Stord
Alta	Finnsnes	Molde	Straume
Arendal	Hamar	Skien	Tromsø
Bergen	Haugesund	Sandefjord	Trondheim
Bodø	Knarvik	Sandnessjøen	Tynset
Drammen	Kristiansand	Stavanger	Ålesund

Penneo Dokumentmøkkel: HLPQL-B34WO-Z3PAB-EEFFG-LM10Z-LMG13



Revisors beretning - 2019  
Sporveien AS

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese øvrig informasjon med det formål å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom øvrig informasjon og årsregnskapet, 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.

#### Styrets og daglig leders ansvar for årsregnskapet

Styret og daglig leder (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 utilsiktede feil.

Ved utarbeidelsen av årsregnskapet er ledelsen ansvarlig for å ta standpunkt til selskapets og konsernets evne til fortsatt drift, og på tilbørlig måte å opplyse om forhold av betydning for fortsatt drift. Forutsetningen om fortsatt drift skal legges til grunn for årsregnskapet så lenge det ikke er sannsynlig at virksomheten vil bli avvirket.

#### Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Vårt mål med revisjonen er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en revisjonsberetning som inneholder vår konklusjon. Betryggende 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 som eksisterer. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon blir vurdert som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke økonomiske beslutninger som brukerne foretar basert på 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 regnskapet, enten det skyldes misligheter eller utilsiktede feil. Vi utformer og gjennomfører revisjons handlinger 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 utilsiktede feil, siden misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av internkontroll.
- opparbeider vi oss en forståelse av den interne kontroll som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjons handlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets og konsernets interne kontroll.
- evaluerer vi om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimaterne og tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen er rimelige.
- konkluderer vi på hensiktsmessigheten av ledelsens bruk av fortsatt drift-forutsetningen ved avleggelsen av regnskapet, basert på innhentede revisjonsbevis, og hvorvidt det foreligger vesentlig usikkerhet knyttet til hendelser eller forhold som kan skape tvil av betydning om selskapets og konsernets evne til fortsatt drift. Dersom vi konkluderer med at det eksisterer vesentlig usikkerhet, kreves det at vi i revisjonsberetningen henleder oppmerksomheten på tilleggsopplysningene i regnskapet, eller, dersom slike tilleggsopplysninger ikke er tilstrekkelige, at vi modifierer vår konklusjon om årsregnskapet og årsberetningen. Våre konklusjoner er basert på revisjonsbevis innhentet inntil datoen for revisjonsberetningen. Etterfølgende hendelser eller forhold kan imidlertid medføre at selskapet og konsernet ikke fortsetter driften.

Perneo Dokumentnøkkel: HLPOL-B34WO-Z3PAB-EEFFG-LM10Z-LMG13



Revisors beretning - 2019  
Sporveien AS

- evaluerer vi den samlede presentasjonen, strukturen og innholdet, inkludert tilleggsopplysningene, og hvorvidt årsregnskapet representerer 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 det konsoliderte regnskapet. Vi er ansvarlige for å lede, følge opp og gjennomføre konsernrevisjonen. Vi alene er ansvarlige for vår revisjonskonklusjon.

Vi kommuniserer med styret blant annet om det planlagte omfanget av revisjonen og til hvilken tid revisjonsarbeidet skal utføres. Vi utveksler også informasjon om forhold av betydning som vi har avdekket i løpet av revisjonen, herunder om eventuelle svakheter av betydning i den interne kontrollen.

### Uttalelse om andre lovmessige krav

#### Konklusjon om årsberetningen

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, mener vi at opplysningene i årsberetningen og i redegjørelsene om foretaksstyring og samfunnsansvar om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til resultatdisponering er konsistente med årsregnskapet og i samsvar med lov og forskrifter.

#### Konklusjon om registrering og dokumentasjon

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, og kontrollhandlinger vi har funnet nødvendig i henhold til internasjonal standard for attestasjonsoppdrag (ISAE) 3000 «Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon», mener vi at 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, 30. mars 2020  
KPMG AS

Ole Christian Fongaard  
Statsautorisert revisor  
(elektronisk signert)

Penneo Dokumentnøkkel: HLPOL-834WO-Z3PAB-EEFEG-LM10Z-LMG13



**I Oslo hadde trikken** 53 millioner reisende i 2019. Nå har trikke-transporten over hele verden fått sin renessanse, spesielt i Europa.

## KOLOFON

### Ansvarlig redaktør

Torgeir Kristiansen / Sporveien

### Redaktører

Thomas Aleksander Ege og  
Jytte Seligmann / Sporveien

### Redaksjon

Sporveien

Stor takk til alle bidragsytere både  
i og utenfor Sporveien.

### Konsept og design

Dinamo

### Illustrasjon

Marius Pålnerud / Illustratørene

### Foto

Rune Bendiksen (s. 9, 48, 65, 72-73, 74)  
Imperial College London (s. 14)  
Ronny Boysen, Dinamo (s. 15, 29, 31, 33, 35)  
Simen Prestaaasen, Sporveien (s. 17, 27, 39, 111, 112)  
Katrine Holland, Sporveien (s. 37)  
Øyvind Ganesh (s. 59, 71)  
C40 (s. 65)  
Geir Anders Rybakken Ørslien (s.74-75)  
Øvrige foto: Sporveien.

### Trykk

Rolf Ottesen AS



### Sporveien AS

Økernveien 9  
0653 Oslo  
Postboks 2857, Tøyen  
0608 Oslo

Telefon: +47 22 08 40 00  
E-post: [firmapost@sporveien.com](mailto:firmapost@sporveien.com)  
[www.sporveien.com](http://www.sporveien.com)

**Sporveien** jobber hele tiden med å utvikle nye og mer effektive måter å drive vedlikehold på.





## SPORVEIENS HISTORIE



**1875**

Kristiania Sporveisselskab starter byens første hestesporvei, med linjer fra Stortorvet til Homansbyen, Vestbanen og Gamlebyen.

**1894**

Kristiania Elektriske Sporvei («Blåtrikken») åpner Skandinavias første elektriske sporveislinje. Trikken gikk fra Jernbanetorget over Briskeby til Majorstuen, med sidelinje til Skarpsno.

**1898**

A/S Holmenkolbanen åpner driften på vår første forstadsbane fra Majorstuen til Holmenkollen.

1-10

**1910**

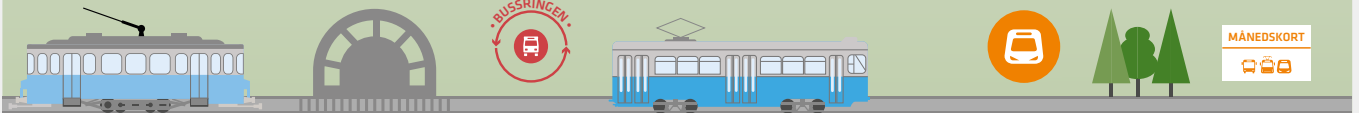
Linjenummer (1-10) innføres på alle linjer.

**1912**

A/S Holmenkolbanen åpner sidelinje Majorstuen-Smestad. Arbeidet med Undergrunnsbanen starter.

**1917**

A/S Ekebergbanen åpner forstadsbane mellom Gamlebyen og Sæter.



**1926**

Østensjøbanen åpner med strekningen Vålerenga - Oppsal.

**1928**

A/S Holmenkolbanen åpner Skandinavias første undergrunnsbane mellom Majorstuen og Nationalteatret.

**1931**

Bussringen åpner.

**1952**

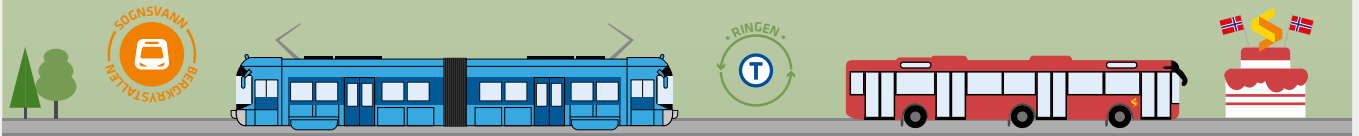
Trikkefornyelsen kommer i gang med nye HØKA-trikker. Frem til 1958 får Sporveien hundre nye og ombygde vogner.

**1966**

Oslo får T-bane med åpningen av Lambertseterbanen og Grorudbanen. De røde T-banevognene T1000 (østvognene) blir satt i trafikk.

**1970**

Universalmånedskort for hele Oslo og samordnet bytakst blir innført.



**1993**

Øst og vest kobles sammen gjennom Fellestunnelen for T-banen med linje 4 mellom Sognsvann og Bergkrystallen.

**1999**

Nye, italienske leddtrikker med lavgulv blir gradvis faset inn.

**2006**

T-baneringen og ny stasjon på Sinsen åpner. 115 nye MX3000 T-banetog blir gradvis satt i trafikk.

**2010**

Busslinjene 31 og 37 går hele døgnet, som de første bybussene i Norge.

**2015**

6. oktober: Sporveien fyller 140 år!



**2016**

22. mai: T-banen fyller 50 år!

**2017**

Unibuss fyller 90 år!

**2018**

Ny passasjerrekord på T-banen 23. november med 454 000 påstigninger på ett døgn.

**2018**

Unibuss bestiller 40 elbussar.

**2019**

Trikken i Oslo fyller 125 år.

