



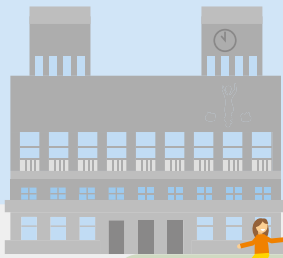
Årsrapport 2020

Bærekraftig mobilitet for alle





OSLO KOMMUNE EIER SPORVEIEN



SPORVEIEN:
3 730 ansatte
4 730 mill. kr i omsetning
155 mill. reisende



BEDRE LUFT OG MINDRE KLIMAUTSLIPP



RUTER BESTILLER KOLLEKTIVTRAFIKK FRA SPORVEIEN



FAKTA:



TRIKKEN:
6 linjer
71 trikker
2 baser



T-BANEN:
5 linjer
115 togsett
2 baser



UNIBUSS:
Rute- og turbuss
Ekspres- og flyplassbuss



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



ATTRAKTIV ARBEIDSPASS MED MANGFOLD OG HØY KOMPETANSE

DRIFT, VEDLIKEHOLD OG UTVIKLING AV INFRASTRUKTUR

VEDLIKEHOLD OG OPPGRADERING AV TRIKKER OG T-BANEVOGNER

RASKE OG TRYGGE REISER I BYEN

TILRETTELEGGING FOR FOSSILFRI KOLLEKTIVTRAFIKK

KUNST- OG KULTUROPPLEVELSER OMBORD OG LANGS LINJENETTET

UTVIKLING AV GODE BYROM OG KNUTEPUNKT

RESULTATER:



TRIKKEN:
22 mill. reiser
4,6 mill. vognkm.
99,4 % regularitet



T-BANEN:
74 mill. reiser
9,2 mill. togkm.
99,5 % regularitet



UNIBUSS:
59 mill. reiser
29,7 mill. busskm.
99,9 % regularitet



INFRASTRUKTUR OG PROSJEKTER
Oppgradering og modernisering.
Bevaring av verdier.

Regularitet måler andel av planlagte avganger kjørt.

SPORVEIENS SAMFUNNSOPPDRAG

MER KOLLEKTIVTRAFIKK FOR PENGENE

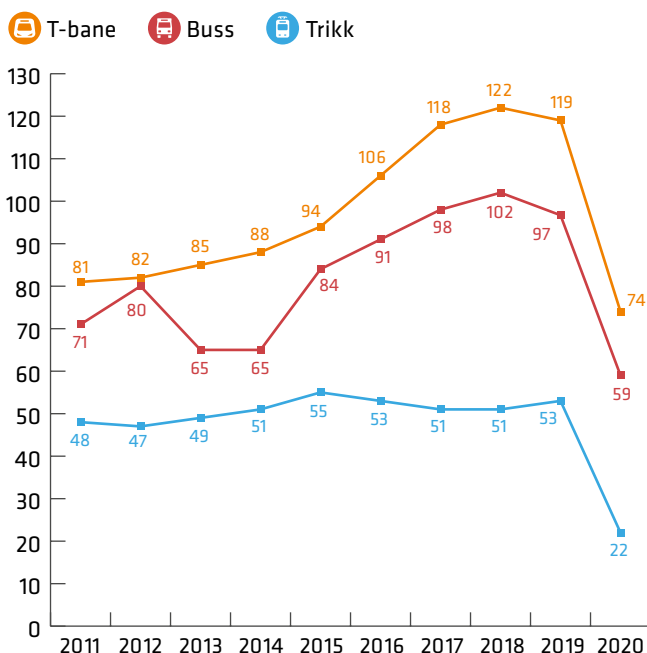
Sporveien er Norges største kollektivselskap målt i antall reiser. Konsernet forvalter og utvikler store verdier på vegne av fellesskapet. Vårt samfunnsoppdrag er å skape **mer kollektivtrafikk for pengene**. Det betyr å frakte flest mulig fornøyde passasjerer dit de vil – raskt, trygt og til minst mulig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

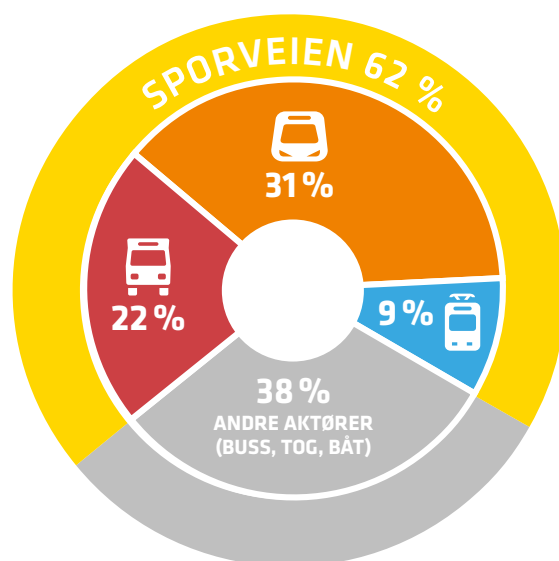
Hver eneste dag jobber våre over 3 700 ansatte for å levere i tråd med samfunnsoppdraget.

ANTALL ENKELTREISER (MILL.)

KONSERNETS UTVIKLING SISTE 10 ÅR



ANDEL REISER OSLO /VIKEN 2020



DETTE ER SPORVEIEN

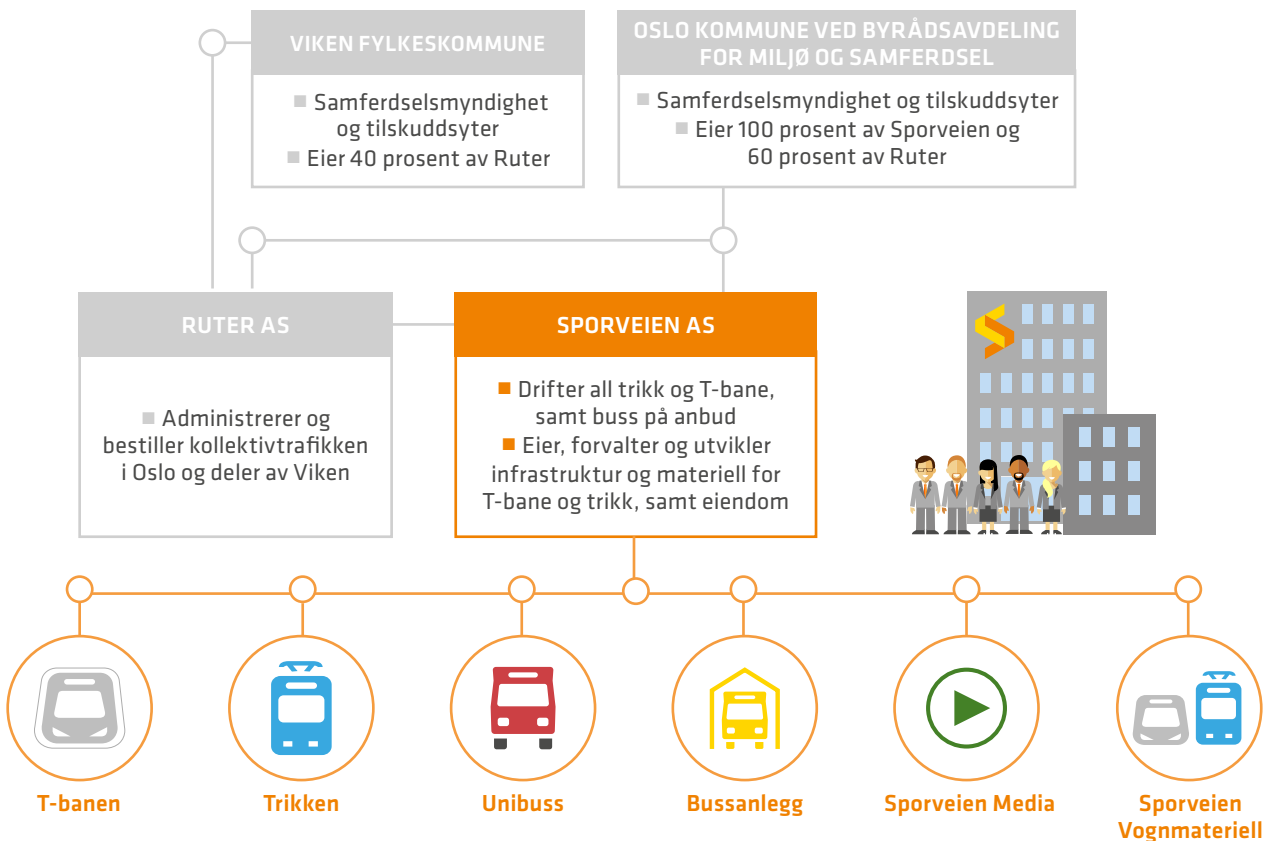
Sporveien forvalter store verdier på vegne av fellesskapet. Hver eneste dag leverer vi den kollektivtrafikken byens befolkning er helt avhengig av.

Sporveien står for 62 prosent av kollektivtrafikken i Oslo og Viken. Vi leverer kollektivtrafikk på kjørekontrakter og buss på anbud. Konsernet eier, utvikler og forvalter skinnegående materiell og 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. ■

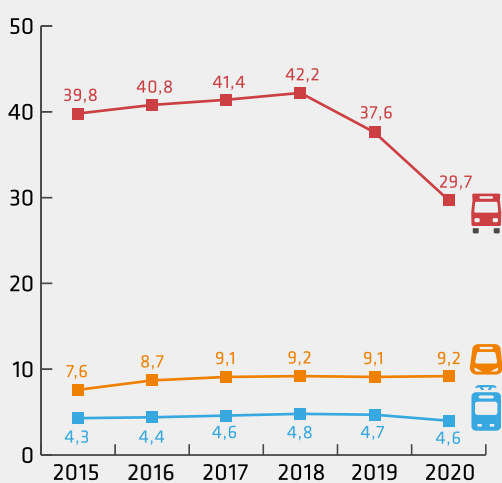
AKTØRENE I KOLLEKTIVTRAFIKKFAMILIEN



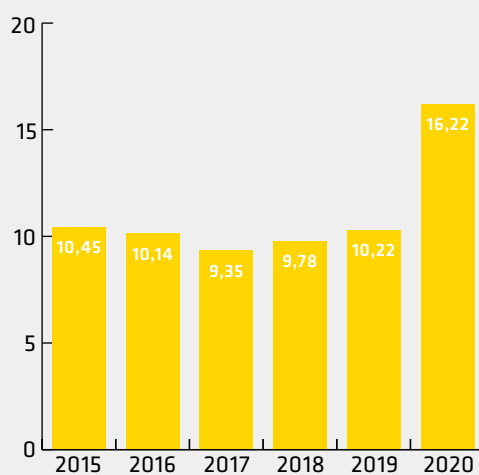
NØKKELTALL



KJØRTE KM (MILL.)



KOSTNADER PER REISE PÅ SKINNER (NOK)



NØKKELTALL KONSERN	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Driftsinntekter (MNOK)	4 730	4 785	4 952	4 755	4 560	4 375
Driftskostnader (MNOK)	4 209	4 428	4 831	4 528	4 362	4 205
Driftsresultat (MNOK)	521	365	121	227	198	170
Driftsmargin (%)	11	7,7	2,4	4,8	4,3	3,9
Resultat før skatt (MNOK)	405	277	78,8	168,9	179	136
Årsresultat (MNOK)	316	216	66,7	132,9	145	113
Antall ansatte	3 730	3 357	3 812	3 734	3 629	3 540
Enkeltreiser (mill.)	155	269	275	267	250	233
Kjørt km på skinner (mill.)	13,8	13,8	14,0	13,6	13,1	11,9
Kjørt km buss (mill.)	29,7	37,6	42,2	41,4	40,8	39,9
Kostnader per kjørt km på skinner (NOK)	113,47	127,99 ¹	120,64	115,77	127,96	131,01
Kostnader per reise på skinner (NOK)	16,22	10,22 ¹	9,78	9,35	10,14	10,45

¹Tall nedjustert fra hhv 147,24 og 10,31 etter 2019-rapportering.

VIKTIGE HENDELSER I 2020

KAPASITET

05.01

Frem til 25. mars utfører Sporveien et større vedlikeholdsarbeid på T-banestrekningen mellom Tøyen og Hasle.

31.03

Et nytt system basert på fiberteknologi, tas i bruk for styring av kjørestrømmen til trikken.



11.05

Trikkebasen på Holtet gjenåpner etter oppgradering. Basen får plass til 43 av de 87 nye SL18-trikkene.

12.06

En ny likeretter for trikken settes i drift på Sollerud.

18.06

Trikken tar i bruk et nytt kommunikasjonssystem for å overvåke driftskomponenter og anlegg langs trikkenettet. Gevinsten er et smartere og mer preventivt vedlikeholdsarbeid.

19.06

Sporveien inngår avtale med Telia om styring av T-banen ved hjelp av det offentlige mobilnettet. Løsningen blir gradvis tatt i bruk i tråd med utrulling av nytt signalsystem CBTC.

28.06

Unibuss starter drift i Vestregionen med nye ruter i Bærum, Lommedalen og Vestre Aker. 400 nye medarbeidere ønskes velkommen.

17.08

Vedlikeholdsarbeid på T-banens linje 1 mellom Majorstuen og Frognerseteren. Arbeidene varer frem til 3. september.

12.09

Vedlikeholdsarbeid på T-banen mellom Carl Berners plass og Sinsen/Økern. Arbeidene varer frem til 20. september.



19.09

Den første av de 87 nye SL18-trikkene ankommer Drammen havn og blir klargjort for videre transport til Oslo.

23.09

Den første av de 87 nye SL18-trikkene ankommer Oslo.

04.10

Kveldsarbeid på Røabanen mellom Hovseter og Østerås. Arbeidene varer frem til 22. oktober.

15.10

Sporveien får oppdraget med å utarbeide forprosjekt for innkjøp av nye T-banevogner til Fornebu-banen.



16.11

Vedlikeholdsarbeid på T-banen mellom Jernbanetorget og Helsfyr, Økern og Sinsen. Arbeidene varer frem til 26. november.

KUNDER/BYEN

30.01

Flere nye bomanlegg for trikken settes i drift på Lilleaker- og Ekebergbanen.

26.02

Et større arbeid med å oppgradere trikkeholdeplassene i byen starter.

03.05

Oppgraderingen av Grefsenveien på oversiden av Storokrysset ferdigstilles. Trikken kjører igjen til Grefsen og Kjelsås.

12.05

Arbeidet på trikketraseen mellom Konows gate og Oslo Hospital ferdigstilles.

13.06

Sporveien låner ut en tomt ved Frognerseteren T-banestasjon til Roseslottet kunstinstallasjon.

02.09

Unibuss tar i bruk SafeSpot på Værnesekspressen for å bidra til rask smittesporing ved tilfeller av korona.

14.09

Etter fire måneder med oppgradering er trikken tilbake på Grünerløkka, Torshov og Sandaker.

15.09

Forsvaret, nødetatene og Sporveien gjennomfører en større beredskapsøvelse på T-banen i Oslo.

27.09

Oppgraderingen av Frognerveien ferdigstilles og trikken kjører igjen til Frogner og Majorstuen. Nye Majorstuen holdeplass tas i bruk.

04.10

En helt ny trikketrasé åpner i Bispegata, som kobler Gamlebyen og Bjørvika sammen. Nye Middelalderparken holdeplass åpner.

12.10

Hele byen inviteres til en digital fest-lansering fra Grefsen vognhall for å feire ankomsten til den første SL18-trikken.

14.10

Offisiell gjenåpning av Thorvald Meyers gate.

**27.10**

Den nye SL18-trikken kjører sin første prøvetur i Oslo.

**06.11**

En ny kunstvegg av den lokale kunstneren Øivin Horvei, blir avduket på Trosterud T-banestasjon.

01.12

Tradisjonen tro tennes lysene på juletrikken og på juleutstillingen på den nedlagte T-banestasjonen Valkyrie plass.

19.12

Oppgraderingsarbeidet på Majorstuen ferdigstilles. Trikken tar i bruk et nyåpnet spor i Valkyriegata.

ORGANISASJON

09.01

Reklameavtalen med Clear Channel forlenges frem til 2022. Inntektene skal brukes til å styrke kollektivtilbudet.

07.05

Etter to vellykkede strategiperioder kunn- gjør Sporveien at konsernet driver nær én milliard kroner mer effektivt i året.

11.08

Sporveissjef Cato Hellesjø deltar i en debatt med blant andre statssekretær Paul Chaffey om 5G-teknologiens betydning for digitaliseringen av Norge.

20.09

Streik i bussbransjen etter meklingsbrudd. Partene kommer til enighet 1. oktober.

06.10

Sporveien feirer at det er 145 år siden den aller første trikketuren med hestespurvogn gikk fra Homansbyen til Stortorvet.

24.09

Einar Enger velges som ny leder i Sporveiens konsernstyre.

10.11

Lean Forum Norge nominerer Sporveien ved Infrastrukturenheten, banesjef T-bane, til årets leanprosjekt.

**12.11**

Ordfører Marianne Borgen besøker Sporveien for å takke medarbeiderne for innsatsen under koronapandemien.

26.11

Sporveien vinner Farmandprisen for beste årsrapport for offentlige virksomheter.

15.12

Sporveien vedtar sin nye strategi Best 2025.

MILJØ

15.01

Trikkebasen på Grefsen blir første anleggsplass i Norge som tar i bruk fossilfri betongpumpe.

**18.05**

Forprosjektet med å bygge ut Nordens største elbussanlegg på Stubberud i Oslo, starter.

**03.06**

T-banen vinner Bærekraftprisen 2020, etterfulgt av Trikken på andreplass.

28.06

Unibuss setter i drift 150 nye el- og biodieseldrevne busser i forbindelse med oppstart i Vestregionen.

28.10

Sporveien deltar i en Norad-kampanje om FNs bærekraftsmål.

16.12

Sporveiens trikkebase på Grefsen legger om til fjernvarme.

SPORVEISSJEFEN

BÆREKRAFTIG MOBILITET FOR ALLE

Alle fortjener tilgang til kollektivtransport, og behovet for effektive og kapasitetssterke løsninger som flytter store mengder mennesker er større enn noensinne. Samtidig har Oslo, Norge og hele verden nå vært lammet av koronapandemien i mer enn ett år. I Sporveien har vi gjort noe jeg aldri hadde trodd vi skulle gjøre. Vi har bedt folk om å ikke reise med oss! Det strider mot alt vi jobber for hver eneste dag. Det stritter imot i alle ledd av vår kultur og vårt oppdrag, men likevel har det vært nødvendig. Det unormale er blitt normalt – også for oss i Sporveien.

Gjennom å begrense antall reisende med kollektivtrafikken, har vi sikret at alle de som må bruke oss får en tryggest mulig reise. For det er mange som trenger Sporveien i sin hverdag og som til tross for pandemien ikke har alternativer når de skal komme seg til og fra jobb. Det er sykepleiere, leger, hjelpepleiere, lærere, politifolk, brannfolk, våre egne sporveisarbeidere og en rekke andre yrkesgrupper som står i første linje hver eneste dag og som samfunnet vårt er avhengig av.

I hele koronaperioden har vi i Sporveien gjennom målrettet smittevernarbeid lyktes med å holde smittetallene blant våre 3 700 ansatte nede. I skrivende stund har det knapt nok vært et eneste tilfelle der smitte er overført på arbeidsplassen. Det er heller ikke påvist at kollektivtrafikken utgjør noen stor risiko for smitteutbrudd, selv om mange fryktet dette. Vi har skjerpet renhold, vi desinfiserer fortløpende, vi ber alle reisende bruke munnbind og vi har begrenset antall reisende. Dette har effekt og vi skal fortsette med tiltakene frem til pandemien er endelig nedkjempet. Jeg er stolt av den innsatsen som er lagt ned av alle ansatte i Sporveien i denne krevende perioden. Samtidig gleder jeg meg til vi igjen kan ønske alle velkommen om bord. I et normalår har Sporveien vel 270 millioner reisende. I 2020 hadde vi 155 millioner. Målet de nærmeste årene er at vi skal ta unna en enda større andel av det totale reisebehovet gjennom effektive og trygge reiser med trikk, T-bane og buss.

Ved utgangen av 2020 avsluttet Sporveien strategiperioden vi har kalt Best 2020. Gjennom dette og det foregående strategiprogrammet vårt har vi forbedret virksomheten med én milliard kroner i årlig effekt. Enkelt sagt innebærer dette at det koster én milliard kroner mindre å drive Sporveien hvert år enn det ville gjort om vi hadde opprettholdt kostnadsnivået vi hadde i 2012. Resultatene er skapt gjennom det vi kaller

«Sporveismetoden», en serie med målrettede tiltak knyttet til profesjonalisering, industrialisering og effektivisering og ikke minst et velfungerende bedriftsdemokrati der samspillet mellom ansatte, fagforeninger og ledelse står helt sentralt. Helt avgjørende for «Sporveismetoden» er også Sporveiens integrerte konsernmodell der ansvaret for drift, vedlikehold, utbygging, materiell, og andre sentrale deler av den totale verdikjeden, ligger samlet i samme struktur og system. Ved inngangen til 2021 skinneretter vi en ny strategi som skal sikre Sporveien en enda tyngre markedsposisjon frem mot 2025, samtidig som vi skal være løsningen på Oslo kommunes mål og ambisjoner innenfor byutvikling knyttet til mobilitet og bærekraft. I den kommende strategiperioden frem mot 2025 skal vi fortsette å skape sterke resultater bygget på det fundamentet som er lagt. Vi skal hente nye effekter fra vårt forbedringsarbeid og vi skal fortsette å drive kostnadsnivået i kollektivtrafikken nedover. I tillegg skal vi ta spennende og viktige skritt inn i fremtiden med utgangspunkt i vår nye visjon «Bærekraftig mobilitet for alle».

I Sporveien har vi vært opptatt av bærekraft siden vår opprinnelse i 1875, og i all hovedsak leverer vi alle våre reiser utslippsfritt med elektrisk drevne trikker og T-baner og en stadig større elektrisk bussflåte. I 2020 vant vi «Bærekraftsprisen» og T-banen og Trikken ble nummer en og to på Norsk bærekraftbarometers oversikt over større norske virksomheter. Dette er en tillitserklæring vi skal ta godt vare på, og vi skal bruke denne tilliten godt til å prege samfunnet i årene som kommer. I Sporveien jobber vi med samfunnsansvar og bærekraft gjennom de seks områdene God tur, Ren tur, Smart tur, God nabo, Skikkelige folk og Driftige folk. Sammen med Sporveiens verdier pålitelig, engasjert og samhandlende skal dette være kjennetegnet på hvordan vi i Sporveien løser vårt samfunnsoppdrag «mer kollektivtrafikk for pengene» og hvordan vi tar samfunnsansvar på veien inn i fremtiden. Ta plass. Dørene lukkes. Velkommen om bord! Etter at koronapandemien er nedkjempet kan vi alle reise kollektivt igjen. Vi sees på veien mot bærekraftig mobilitet for alle! ■


Sporveissjef
Cato Hellesjø

«Jeg er stolt av den innsatsen som er lagt ned av alle ansatte i Sporveien i denne krevende perioden.»



BÆREKRAFTIG LØSNING PÅ FREMTIDENS BEHOV

Målet til Sporveien er å levere bærekraftig mobilitet for alle. Gjennom å være en del av løsningen på morgendagens utfordringer, skal selskapet tilby et voksende marked flere avganger 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 34.**



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 36.**



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 38.**



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 40.**



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 48.**



SPORVEIEN MEDIA AS

Sporveien Media AS forvalter all trafikkreklame på Sporveiens driftsmidler, stasjoner og bygninger. **For mer om Sporveien Media: se side 49.**



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 42.**



VERKSTED/PRODUKSJON

Konsernets verksteder, med sine 348 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 2020 av 166 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 2020 hadde 33 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 Enebakkveien 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
2020	74 mill.	5	99,5 %	9 174 757	618	115	305 243	2 031 400
2019	119 mill.	5	99,3 %	9 080 332	623	115	300 344	1 931 233
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

**SPORVEIEN TRIKKEN AS**

	REISENDE	LINJER	REGULARITET	VOGKVM	ANSATTE	TRIKKER	VOGTIMER	DRIFTSINNTEKTER I TUSEN KR
2020	22 mill.	6	99,4 %	4 575 557	437	71	314 986	1 082 813
2019	53 mill.	6	98,8 %	4 660 981	410	71	332 686	1 040 600
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

**UNIBUSS AS**

	REISENDE	LINJER	REGULARITET	BUSSKM	ANSATTE	BUSSER	BUSSTIMER	DRIFTSINNTEKTER I TUSEN KR
2020	59 mill.	277	99,9 %	29 665 080	1 738	712	1 393 038	1 663 259
2019	97 mill.	267	99,8 %	37 638 736	1 455	725	1 793 365	1 798 000
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

For mer informasjon om virksomhetene, se rapportens del 3.

Driftsleder Lasse Bye på T-banens verksted på Ryen har fått ny bekledning på jobb. Siden mars i fjor har han desinfisert alle vogner iført åndedrettsmaske, briller og smittevernsdrakt.

ANNERLEDESÅRET

Koronaviruset stopper ikke kollektivtrafikken. Men når samfunnet må stenge ned, ser hverdagen annerledes ut for de fleste. For han som må ta T-banen for å komme seg til jobb, for de som kjører eller vasker den – og for passasjerene som fikk beskjed om å holde seg hjemme.





Selv om koronakrisen har ført til færre folk på holdeplassene har Sporveien holdt hjulene i gang.

«Kollektivtrafikken har vært helt avgjørende for at jeg skal kunne gjøre jobben min. I starten var kanskje ikke folk like flinke til å bruke munnbind og holde avstand, men alvoret gikk fort opp for de fleste. Jeg føler meg veldig trygg på vei til jobb.» - Frode Riseggen

Mot slutten av februar 2020 skjønte sporveissjef Cato Hellesjø at noe var i gjære. Nyhetene om det mystiske koronaviruset spredte seg raskt fra Kina og ut i verden. Nå rykket det stadig nærmere Norge. To uker før statsminister Erna Solberg gikk på talestolen 12. mars og stengte landet, satte Sporveien krisestab og opprettet en beredskapsgruppe.

– Vi startet på noe vi ikke visste hvordan ville utvikle seg. Selv om vi er trent på beredskapssituasjoner hadde vi ikke en plan liggende i skuffen for hvordan vi skulle løse en pandemi, sier han. Det han og resten av beredskapsgruppen derimot visste, var at Sporveien er nødvendig for å få samfunnet til å fungere. De måtte holde hjulene i gang.

Smittet til det motsatte er bevist

En av dem som har vært avhengig av Sporveien for å komme seg på jobb, er Frode Riseggen. 52-åringen bor på Toppåsen i Søndre Nordstrand og jobber som anestesisykepleier på Ullevål sykehus.

Når vi møter ham utenfor sykehuset, er han akkurat ferdig på dagvakt og er kledd i grønn operasjonsuniform og lang, hvit frakk. Selv om det er kaldt, er den sure februarvinden likevel et kjærkomment avbrekk. Som sykepleier på akuttmottak er han vant til å ha det varmt når han jobber. I tillegg til uniformen, har han på seg en blyfrakk for å beskytte seg mot strålene fra røntgenapparatet. Det er varmt, men med smittevernsutstyr er det enda varmere. Når pasienter ikke kan gjøre rede for seg behandles de som smittet av korona-

viruset frem til det motsatte er bevist. For Frode og kollegene betyr det at de må ha smittefrakk, munnbind og hette utenpå blyfrakken.

– Det er slitsomt. Svetten renner oppover, sier han. Han ler, men selv for en med over tjue års erfaring har det vært en ekstra påkjenning å jobbe med de akutte tilfellene når smittevernet skal ivaretas. Heldigvis er både han og kollegene hans på sykehuset ved godt mot. Det har de vært siden dag én, forteller han.

– En skulle nesten tro det var litt mer depressiv stemning etter hvert, men det er utrolig hva folk klarer å mobilisere. Vi vet at vi må stå i dette og er flinke til å motivere hverandre. Det er helt fantastisk.

Det tar på å jobbe tett på smitten. Frode har tatt imot alvorlig syke pasienter og sett hvor dramatisk sykdommen kan utvikle seg. Ikke alle han har møtt har overlevd. Det går inn på en, og anestesisykepleieren har stor respekt for viruset.

– Vi er nødt til å få bukt med dette så fort som mulig, sier han.

For å komme seg til jobb må han bruke T-bane og buss. Turen fra der hvor han og samboeren bor med de to hundene Stella og Tristan tar tre kvarter. Han er takknemlig for at kollektivtrafikken har gått som vanlig i pandemien.

– Kollektivtrafikken har vært helt avgjørende for at jeg skal kunne gjøre jobben min. I starten var kanskje ikke folk like flinke til å bruke munnbind og holde avstand, men alvoret gikk fort opp for de fleste. Jeg føler meg veldig trygg på vei til jobb, sier han.



Cato Hellesjø



Frode Riseggen

1



3





Bidrar med det de kan

T-banevogna som Frode sitter i på vei til jobb om morgenen er nyvasket. Kanskje er den en av vognene som har vært oppe på T-banens verksted på Ryen i løpet av natten og blitt klargjort av driftsleder Lasse Bye og hans kolleger. Også her på verkstedet har koronaviruset ført til en annerledes hverdag. Når arbeidsdagen starter klokken ni om kvelden skal de vaske vognene, rydde opp i eventuelt hærverk – og desinfisere.

Når alle vognene er vasket og klargjort sprøytes de med et desinfiserende middel, forteller Lasse. Middelet de bruker etterlater seg små, finkornete perler i lufta som ikke må pustes inn. Derfor går personalet med åndedrettsmaske, briller og smittevernsdrakt utenpå.

Lasse og kollegaene sørger også for at førerhuset er virusfritt til T-baneførerne kommer på jobb. Rundt halv fem om morgenen begynner de første togene å røre på seg. Fra Ryen, Vestli, Avløs og Ellingsrudåsen ruller T-banetogene ut fra det nattlige vedlikeholdet og T-banen våkner gradvis til liv, i takt med Oslos befolkning. Da har Lamya Taoussi allerede vært oppe en stund. Hun kjører morgenskiftet og er en av de første til å sette seg bak spakene når en ny dag i T-banenetttet i Oslo står for tur. Som T-banefører har hun lite kontakt med passasjerene og er dermed mindre utsatt for smitte enn mange andre av sine kolleger i Sporveien, men renholdet i førerrommet har blitt desto viktigere. Hun roser arbeidsplassen sin for måten de har håndtert pandemien på.

– Tiltakene som har blitt innført gjør at jeg føler meg ivaretatt. Jeg har aldri vært engstelig for å gå på jobb, sier hun, og synes det er godt å bidra med det hun kan i krisen som samfunnet står i. Det siste året har hun kjent litt mer på yrkesstoltheten.

– Det er hardt å stå opp så tidlig som jeg gjør, men jeg gleder meg til å dra på jobb fordi jeg står opp til noe. T-banen

1 Anestesisykepleier Frode Risegeen må reise kollektivt til jobb på Ullevål sykehus.

2 Sammenlignet med året før, gikk antall kollektivreiser ned med 40 prosent i 2020.

3 Driftsleder Lasse Bye savner det sosiale fellesskapet på T-banens verksted på Ryen.

er et stort ledd i samfunnet, og det er mange der ute som ikke kan ha hjemmekontor og er avhengig av oss for å komme seg på jobb. Kanskje var det en sykepleier eller en butikkmedarbeider som gikk ombord på forrige stasjon, sier hun.

Trygt tilbud

Cato Hellesjø har vært sjef i Norges største kollektivselskap i tolv år. I løpet av årene han har sittet i lederstolen i Sporveien har han knapt tatt en taxi.

– Jeg trenger ikke det når kollektivtilbudet i byen er så bra. Det går alltid en trikk, buss eller T-bane som frakter meg dit jeg skal, sier han.

Det er han ikke alene om. I 2019 reiste 800 000 mennesker kollektivt i Oslo hver eneste dag. I løpet av året kan Sporveien se tilbake på 270 millioner reiser. Da koronakrisen traff landet med full styrke 12. mars i fjor, og regjeringen innførte drastiske tiltak for å begrense smitten, skulle folk holde seg hjemme og reise minst mulig på kryss og tvers av byen. I over ti år har sporveissjefen jobbet for å få befolkningen til å reise kollektivt. Nå måtte han be de samme menneskene om å gjøre det motsatte.

– Det var ikke noe særlig, men det var nødvendig. Det viktigste for oss da vi begynte å forstå omfanget av dette, var å ivareta tryggheten til passasjerene og ansatte. Da måtte reiser som ikke var strengt nødvendige unngås, forteller han.

Noe av det første Sporveien gjorde var å stenge den første døren på busser og trikker for å skjermeførerene for smitte, renholdet ble trappet opp, og administrativt personale ble bedt om å ha hjemmekontor. Beredskapsgruppen måtte finne løsninger som sikret driften, samtidig som de ansatte skulle føle at det var trygt å gå på jobb. Som for samfunnet for øvrig, er krisen den mest krevende situasjonen Sporveien har stått i siden 2. verdenskrig.

– Det er fortsatt krevende. Vi er ikke i mål ennå og mange er slitne, men jeg er stolt av at vi har klart å opprettholde tilbudet hver eneste dag mens dette har pågått. Innsatsen til de 3 700 ansatte i Sporveien det siste året er imponerende, sier han.

Et stort savn

Utenfor Ullern videregående skole sitter to tredjeklassinger og snakker om det som skulle være det mest begivenhetsrike året i deres 19 år lange liv. Alexandra Hval Strand og Johannes Faa Rørdam går i samme klasse på studiespesialisering og er russ i år. Når de går ut av dørene på skolen for siste gang til sommeren har pandemien beslaglagt halvparten av tiden deres på videregående.

– Hele førsteklasse gikk vi og gledet oss til alt det morsomme som skulle skje sosialt i andre og tredjeklasse, men da det skulle begynne ble ingenting som vi hadde tenkt, sier Johannes.

Siden mars i fjor har det vært mye hjemmeskole. Den litt overfylte bussturen ned til skolen har blitt byttet ut med gåturer med noen få utvalgte venner, Netflix og alt for mange timer for seg selv. For Alexandra har 2021 vært tøffere enn det var da pandemien først brøt ut. Det tærer på motivasjonen, så mye at det har fått henne til å tenke annerledes om tiden etter videregående.

– Nå gleder jeg meg bare til å bli ferdig. Jeg skal fullføre, men jeg må ha et friår etterpå for å gjøre noe som er litt mer lystbetont.

For ungdommene som er vant til å reise på kryss og tvers rundt om i byen for å møte venner, har hverdagen blitt en helt annen enn den de så for seg. Avlyste fotballtreninger, stengte butikker og ingen fester å dra til. De savner å sette inn øretelefonene, lene seg tilbake og høre på musikk mens de blir fraktet fra ett sted til et annet. Bortsett fra skolen noen dager i uken skal de ingen steder nå.

Selv om det er færre folk på stasjonene og rushtiden knapt eksisterer lenger, ruller arbeidsdagene videre for de fleste sporveisfolk. Det er likevel mer enn passasjerene som mangler. Lasse Bye på T-banens verksted på Ryen savner også det sosiale. For dem er lunsjen klokka ett på natta et viktig samlingspunkt. Da feirer de bursdager, spiser mat og har tid til å snakke med hverandre. Andre natteravner på Ryen har kanskje kjent lukten av grillmat sive fra verkstedet enkelte sommeretter.

– Det er kanskje litt rart for noen, men vi lever på natta og det er hyggelig å finne på noe i lunsjen. Vi griller sammen eller spiser kake når noen skal feires. Jeg har spist mye marsipankake mens andre ligger og sover, sier Lasse og ler. For driftslederen og hans kolleger har det siste året vært stusslig sosialt sett.

– Men vi prøver å gjøre det beste ut av det. Det kan jo bare bli bedre, sier han.

En usynlig del av samfunnet

I kriseåret 2020 har kollektivtrafikken gått som normalt. Sett bort ifra noen færre avganger i mars for å ha mannskap i beredskap i tilfelle smitte, har ikke byens puls hoppet over noen slag. I likhet med tidligere år, har Sporveien levert de avgangene de har sagt de skal gjøre, takket være et velfungerende, nesten umerkelig, system. For Lasse på verkstedet er det positivt når ingen tenker over jobben de gjør. Når vognene forlater verkstedet om morgenen skal passasjerene ta det for gitt at de er i god stand.

– Vi er en usynlig del av samfunnet, i hvert fall vi som jobber på natta, sier han. Men selv om det er få som faktisk er oppe på natta og ser den jobben som gjøres på verkstedet, føler han seg likevel sett, både av andre i Sporveien og i samfunnet for øvrig. Han satte stor pris på å få besøk av ordfører Marianne Borgen i Oslo kommune for en stund tilbake.

– Det var hyggelig med litt oppmerksomhet, sier han.

Også kongefamilien har lagt merke til jobben de ansatte i Sporveien har gjort for å holde hjulene i gang i koronapandemien. I januar møtte Kronprins Haakon noen av dem som har stått på hver eneste dag for at samfunnet ikke skal stoppe opp i krisen. Han ville høre hvordan arbeidsdagen har vært for hverdagsheltene det siste året.

– Kollektivtrafikken er utrolig viktig i en by som Oslo. Det er en av livsnervene i samfunnet vårt. Det er har vært et spesielt år, hvor mange har stått i en krevende situasjon. Jeg synes det er imponerende hvordan alle som jobber i Sporveien

har klart å opprettholde tilbudet på en trygg og god måte. Det har krevd en skikkelig innsats fra mange mennesker, så kronprinsen etter besøket på Holtet.

T-banefører Lamya, som selv ikke tenkte over T-banens betydning for byen før hun begynte å jobbe der, tror flere har fått øynene opp for de usynlige, samfunnskritiske yrkene som mange tar for gitt.

– Jeg tror samfunnet trengte en pandemi for å sette mer pris på undervurderte arbeidsgrupper, sier hun.

Tror passasjerene kommer tilbake

Da statsminister Erna Solberg gikk på talerstolen i mars i fjor og ba nordmenn stå sammen ved å holde avstand, var det få som skjønte omfanget av krisen og hvor langvarig den skulle bli. Ett år etter sprer viruset seg fortsatt i befolkningen og hverdagen vi trodde skulle komme tilbake lar vente på seg. I løpet av året som har gått har det meste blitt annerledes enn det vi hadde tenkt.

Sykepleier Frode, som bruker reiseveien til å høre på låter koret skal syngte på neste konsert, har ikke vært på korøvelse på mange måneder. Lamya, som liker å jobbe morgenskift fordi det gir henne mer tid til å danse på fritiden, har byttet ut en dansesal full av folk med en ensom stue. For Johannes og Alexandra lever drømmen om en ordentlig russetid ennå. De planlegger som om det skal skje. Russebukser er bestilt og russebussen er straks klar til å ruller ut i løpet av våren.





1 Årene på Ullern videregående skole ble ikke som Alexandra Hval Strand og Johannes Faa Rørdam hadde tenkt.

2 – Vi prøver å gjøre det beste ut av det, sier driftsleder Lasse Bye.

3 T-banefører Lamya Taoussi er glad for å bidra med det hun kan i koronakrisen.



– Jeg håper vi får en slags form for russetid, sier Alexandra.
 – Hvis ikke får vi bare utsette den så lenge som mulig før folk reiser til studier og i militæret. Det går an å være russ i sommerferien også, legger Johannes til.

Pandemien har truffet kollektivtransporten kraftig. I 2020 var nedgangen i antall kollektivreiser, ifølge Ruter, totalt sett på 40 prosent sammenlignet med året før. Selv om det kan ta tid, har også sporveissjef Cato Hellesjø troen på at samfunnet skal tilbake til sitt gamle jeg. Han tror 2022 kommer til å bli ganske lik 2019 i antall reiser.

– Det er for tidlig å si noe om de fulle konsekvensene av pandemien. Jeg tror mange har blitt ganske lei av kun å være på hjemmekontor, og at like mange gleder seg til å ta del av bylivet igjen. Det som er sikkert, er at vi skal ønske folk velkommen om bord når pandemien er over, sier han.

For Lasse og de andre på verkstedet er det fortsatt en stund til alle kan samles på pauserommet. I år fyller han også femti, men det blir nok ingen stor feiring med marsipankake midt på natta med det første.

– Sikter du mot 2022?

– Nei, jeg er da optimist! Det blir nok bedre allerede i 2021, skal du se.



DEL 2 **STRATEGI**

«FOLK SKAL STOLE PÅ AT VI KAN GI DEM ET
GODT KOLLEKTIVTILBUD, UANSETT HVEM DE ER
OG HVOR DE KOMMER FRA.»

- CATO HELLESJØ,
SPORVEISSJEF



MER KOLLEKTIVTRAFIKK FOR PENGENE

Sporveismetoden

Måten Sporveien får mest mulig ut av kollektivsystemet på vekker interesse. Nå ser andre virksomheter til Sporveien når de vil effektivisere driften på en god måte.

I 2011 kom det en tydelig beskjed fra byrådet i Oslo kommune; lag mer kollektivtrafikk for pengene. Alternativet var konkurranseutsetting. Sporveien tok utfordringen. Samtidig som antall reiser har økt, er kostnadene ved å produsere en reise nå rundt fire kroner mindre enn da bestillingen fra byrådet kom for ti år siden.

– Ingen i verden skal være bedre enn oss til å drive med kollektivtrafikk i Oslo. De siste ti årene har vi vist at vi er de beste til å gjøre den jobben. At andre offentlig eide virksomheter henter inspirasjon fra Sporveien, er en anerkjennelse av metoden vår. Jeg forteller om den med glede, sier sporveissjef Cato Hellesjø.

Ett Sporveien

Ordvalget er ikke tilfeldig. Siden 2011 har Sporveien gjennomført to strategiperioder med nettopp navnet Best. I Best 2015 og Best 2020 har målet vært å forbedre driften for å kunne levere flere kollektivreiser til en billigere penge. De siste årene har selskapet forbedret resultatet med nær én milliard i årlig effekt. Det hadde ikke gått uten de ansatte, forteller Cato Hellesjø.

– For å få til en snuoperasjon av den

størrelsen vi har fått til i Sporveien, har alle vært nødt til å jobbe smartere. Det har vært effektivisering i alle ledd, fra innkjøp til vedlikeholdsarbeid, sier han.

Det er denne laginnsatsen som er hovedårsaken til at det aldri ble noen sporveisreform. Ved å drive Sporveien som én helhetlig organisasjon har kollektivselskapet klart å være effektive uten innblanding av en reform. Ifølge Hellesjø har bedriftsdemokratiet vært spesielt viktig i denne prosessen.

– At medarbeiderne har vært involvert fra start har gjort at strategiene har vært godt forankret blant alle i Sporveien. Det har vært et stort fellesskapsprosjekt. Hele prosessen kaller vi for Sporveismetoden, forteller han.

Rune Aasen er avtroppende leder i Oslo Sporveiers Arbeiderforening (OSA). Han mener resultatene av Best 2015-strategien var helt avgjørende for å slippe oppsplitting og konkurranseutsetting av Sporveien.

– Vi er glade for at politikerne den gangen ga oss muligheten til å bevise at Sporveien og kollektivtrafikken i Oslo er mest tjent med den organiseringen vi har nå. Resultatene vi har oppnådd sammen med ledelsen er samarbeid på sitt aller beste, selv om vi selvsagt også

har vært uenige. Grunnlaget Sporveien har lagt, har mye å si for hvordan Sporveien kan utvikle seg videre, sier han.

Best 2025

I de to foregående strategiperiodene har kollektivselskapet vist en stigende forbedring. Nå starter en ny strategiperiode som skal vare til 2025. Også den har fått navnet Best. Samfunnsoppdraget er det samme som for ti år siden, å levere mer kollektivtrafikk for pengene.

– Grepene Sporveien har gjort de siste årene kommer hele Oslo til gode. Et forbedret resultat med nesten én milliard i årlig effekt er en betydelig sum. Dette er penger som vi igjen kan bruke på å lage mer kollektivtrafikk, sier Hellesjø.

Kursen er satt. De neste fem årene skal Sporveien fortsette å ha fornøyde reisende, jobbe enda smartere, fornye kollektivtrafikken og gripe kommersielle muligheter. Med visjonen bærekraftig mobilitet for alle er målet å hjelpe alle i Oslo frem i hverdagen.

– Folk skal stole på at vi kan gi dem et godt kollektivtilbud, uansett hvem de er og hvor de kommer fra. Vi skal vise at vi fortsatt er verdens beste på kollektivtransport i Oslo, sier sporveissjef Cato Hellesjø. ■



Alle i Sporveien har bidratt til å lage mer kollektivtrafikk for pengene, som fagarbeiderne Mohammad Awais Nasir Mahmood og Jan Åge Andersson på T-banens verksted på Avløs.

BESTPROGRAMMENE 2015, 2020 OG 2025

TRE STRATEGIPERIODER MED SAMME, OVERORDNEDE MÅL

Mer kollektivtrafikk for pengene har vært Sporveiens tydelige mål og samfunnsoppdrag siden 2011. Gjennom en langsiktig strategisk plan for industrialisering, profesjonalisering og effektivisering av virksomheten i en integrert konsernmodell har gevinstene ved utgangen av 2020 nådd en milliard kroner i årlig effekt. Her er historien om hvordan selskapet har arbeidet for å løse oppdraget, under ett navn og én merkevare: Sporveien.

2011–2015: BEST 2015 BESTE LEVERANDØR AV KOLLEKTIV- TRAFIKK

Da konsernet gikk inn i strategiperioden Best 2015, var det ikke som Sporveien, men som Kollektivtransportproduksjon AS. I forarbeidet til strategien identifiserte selskapet et effektiviseringspotensial på 270–400 millioner kroner og behov for å profesjonalisere alle deler av virksomheten. Samling om å bli beste leverandør av kollektivtrafikk og det nye samfunnsoppdraget – mer kollektivtrafikk for pengene – bidro til at effektiviseringsmålet ble overoppfylt.

Ved slutten av strategiperioden sto selskapet med nytt navn, Sporveien, og kunne vise til gevinster på 456 millioner kroner i form av produksjonsvekst, inntektsøkninger og kostnadsreduksjoner. Gevinstene ble hentet ut ved å optimalisere kollektivtransporten som ett helhetlig integrert system av infrastruktur, materiell og trafikk. Samordning av virksomhetene, deling av kunnskap, bedriftsdemokrati og kontinuerlig forbedring av arbeidsprosesser var avgjørende for de gode resultatene.

Viktige suksessfaktorer

- Nytt navn – Sporveien
- Flere vogner i trafikk, bedre utnyttelse av vognparken
- Test av 8. tog per kvarter gjennom T-banens fellestunell
- Åpning av Avløs base, Kolsåsbanen og Lørenbanen
- Ny reklameavtale som øker inntektene
- Ny pensjonsordning
- Optimalisering av organisasjonsstrukturen
- Bedriftsdemokrati

2016–2020: BEST 2020 BESTE NORDISKE LØSNING FOR EFFEKTIV OG MILJØVENNLIG PERSONTRANSPORT

I forkant av strategiperioden Best 2020 lanserte det nye byrådet høye klima- og miljøambisjoner for Oslo, og varslet en storstilt satsing på kollektivtransporten, som bygget videre på den offensive satsingen Oslo hadde gjort over flere år. Sporveien hadde ambisjoner om å være best i Norden på resultatutvikling og hadde samtidig oppmerksomheten rettet mot å være løsningen for Oslos fremtidige behov. Selskapet tok fatt på store moderniseringsoppgaver og har skapt løsninger som styrker kollektivtilbudet. Blant prosjektene er store utbygginger i infrastrukturen, Trikkeprogrammet og et nytt signalsystem for T-banen som skal være på plass når Fornebubanen åpner. Unibuss startet jobben med å elektrifisere bussvirksomheten.

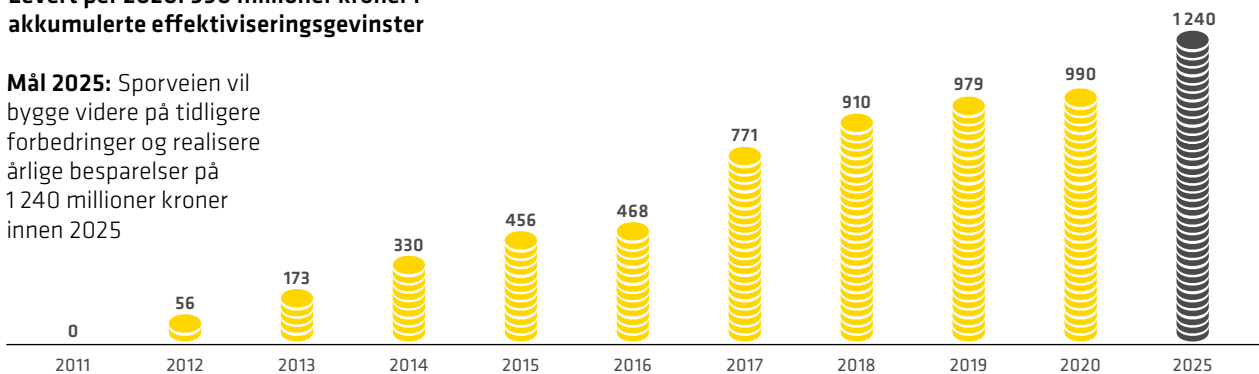
Parallelt har Sporveien bygget videre på Best 2015 ved å hente nye effektiviseringsgevinster gjennom videre profesjonalisering av innkjøp og logistikk, forbedrede driftsprosesser og bemaningsplanlegging, proaktivt vedlikehold og bedre utnyttelse av vognparken. Det ble målsatt årlige effektiviseringsgevinster på 375 millioner kroner. Ved utgangen av strategiperioden var årlig effekt på totalt 534 millioner kroner. Fra 2019 ble Oslo Vognselskap en del av konsernet. Det gjør den integrerte modellen komplett: Sporveien kan jobbe videre med å optimalisere hele systemet av infrastruktur, materiell, vogner og trafikk.

Viktige suksessfaktorer

- 8 tog per kvarter i fellestunellen øker kapasiteten
- Trikkeprogrammet i rute, og to av 87 nye trikker levert
- Unibuss setter elbusser i ordinær drift
- Oslo Vognselskap blir en del av Sporveien
- Digitale verktøy blir tatt i bruk til preventivt vedlikehold
- Lansering av ambisiøst klimamål i miljøstrategi
- Videre optimalisering av organisasjonsstrukturen
- Bedriftsdemokrati

Levert per 2020: 990 millioner kroner i akkumulerte effektiviseringsgevinster

Mål 2025: Sporveien vil bygge videre på tidligere forbedringer og realisere årlige besparelser på 1 240 millioner kroner innen 2025



DEN NYE STRATEGIEN BYGGER VIDERE PÅ EN SOLID PLATTFORM

- Best 2020**
- Vekst, konkurransekraft, samfunnsansvar og gjennomføringsevne
 - Kvalitet, sikkerhet og effektivitet
- Best 2015**
- Profesjonalisering, effektivisering og industrialisering

2021–2025: BEST 2025 BÆREKRAFTIG MOBILITET FOR ALLE

Med Best 2025 vil Sporveien bygge videre på suksessen fra de to foregående periodene. Konsernet har vist evne til å levere stadig bedre og mer effektiv kollektivtransport, og går inn i Best 2025 med et mål om å delta aktivt i utviklingen av Oslo. Sporveiens produkter utgjør en viktig del av løsningen for å innfri målene om å gjøre byen grønnere og kutte klimagassutslippene med 95 prosent innen 2030. Nye mobilitetsløsninger vil bli viktige for å nå disse målene.

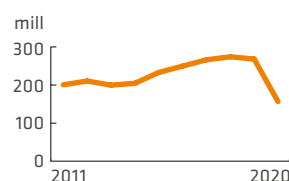
Sporveiens nye visjon – bærekraftig mobilitet for alle – gjen-speiler denne koblingen. Samtidig har konsernet et mål om å være best i verden på å tilby kollektivtrafikk i Oslo. Dette skal blant annet oppnås gjennom å skape enda mer kollektivtrafikk for pengene, der ytterligere 250 millioner kroner i årlig effektivisering skal hentes innen 2025.

De fire fokusområdene i Best 2025 er:

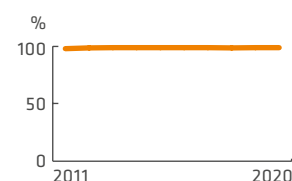
- Fornøyde reisende
- Jobbe enda smartere
- Fornye kollektivtrafikken
- Gripe kommersielle muligheter

Les mer om fokusområdene på neste side.

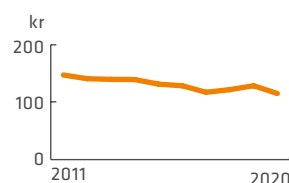
35 % vekst i passasjer-tallet før koronaen traff Norge



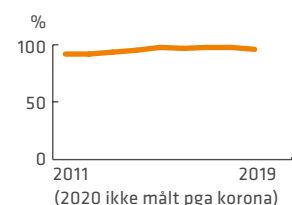
Høy og stabil regularitet gjennom perioden



30 % reduksjon i kostnader per kjørte kilometer på skinner



Høy kundetilfredshet gjennom perioden



BEST 2025

SPORVEIENS NYE KONSERNSTRATEGI

FORNØYDE REISENDE

Vi i Sporveien skal fortsette å levere gode reiseopplevelser

- De reisende skal kunne stole på våre transportmidler som en pålitelig måte å ta seg frem dit de skal
- Opplevelsen av reisen skal være god: God kundebehandling, god sikkerhet, godt renhold, og god kapasitet
- Fornøyde reisende oppnås gjennom et godt og tett samarbeid med Ruter

Et trygt og pålitelig kollektivtilbud:

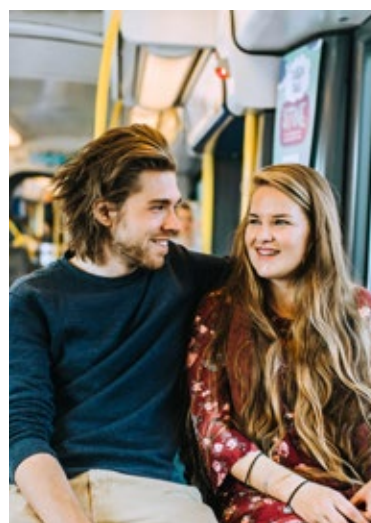
For at de reisende skal kunne stole på kollektivtrafikken, er det viktig at vi opprettholder et trygt og pålitelig kollektivtilbud med god regularitet.

God kundebehandling: Flere faktorer påvirker opplevelsen til dem som reiser. Vi skal gjøre vårt beste for at hele reisen blir en god opplevelse.

God kapasitet: Vi ønsker oss flere passasjerer gjennom å kunne tilby god kapasitet. Når kapasiteten i kollektivsystemet har blitt bedre, har antallet reiser også økt. Uansett situasjonen rundt oss ønsker vi å tilby kapasiteten som en by i utvikling trenger.

Godt samarbeid med Ruter: Å skape gode reiseopplevelser skal vi gjøre gjennom et godt samarbeid med

Ruter. Ved å jobbe sammen for å skape et godt tilbud vil de reisende oppleve at resultatet desto bedre.



JOBBE ENDA SMARTERE

I Sporveien søker vi alltid å jobbe enda smartere

- Vi bygger kompetanse ved å tiltrekke, utvikle og beholde dyktige og engasjerte medarbeidere
- Sammen hever vi kvaliteten i våre prosesser gjennom innovasjon, kontinuerlig forbedring og utnyttelse av ny og eksisterende teknologi
- For å skape mer kollektivtrafikk for pengene har vi satt oss som mål å realisere 250 millioner i nye forbedringsgevinster

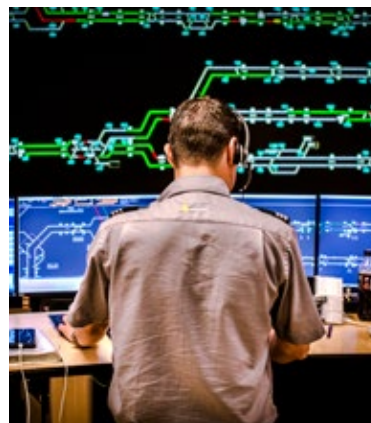
Nye forbedringsgevinster: I Sporveien søker vi alltid å levere mer kollektivtrafikk for pengene. I neste strategiperiode har vi som ambisjon å skape forbedringsgevinster som tilsvarer 250 millioner kroner i årlige effekter. For å nå dette målet vil alle deler av konsernet bidra aktivt.

Kultur for kontinuerlig forbedring:

For å jobbe enda smartere trenger vi en kultur for kontinuerlig forbedring. Vi skal fortsette å bruke Lean-metodikk for å gjøre prosessene våre enda smidigere.

Dyktige og engasjerte ansatte: Det å ha dyktige og engasjerte ansatte er en forutsetning for å forbedre oss. Vi har som mål å beholde, utvikle og tiltrekke flinke og engasjerte medarbeidere.

Smart bruk av teknologi: For å jobbe enda smartere må vi også ta smarte valg i bruk av både eksisterende og ny teknologi. Det nye signalsystemet for T-banen er et eksempel på teknologi som vil gi oss helt nye muligheter.



FORNYE KOLLEKTIV-TRAFIKKEN

Sammen fornyer vi kollektivtrafikken

- Sporveien har kompetanse som er viktig for å utvikle fremtidens kollektivsystem
- Vi skal være pådrivere for å finne gode løsninger, være garantister for god gjennomføringsevne i prosjekter, og arbeide for bærekraftig fornyelse av infrastruktur og materiell over tid
- I fornyelse ligger det også å ta godt vare på den infrastrukturen som allerede eksisterer

Være med og definere hva som er fremtiden: Vi har operatørskap for T-bane, trikk og buss, og vi har ansvar for vedlikehold, infrastruktur og eiendom. Til sammen utgjør dette et helt system vi skal være med og utvikle.

Bærekraftig vedlikehold og fornyelse av det vi eier: Vi skal sørge for bærekraftig vedlikehold og fornyelse av det vi eier. Enda viktigere enn å bygge nytt, er det å ta vare på det vi allerede har. Sporveien har et unikt ansvar for å vedlikeholde infrastrukturen og materiellet vi eier.

God gjennomføringsevne i prosjekter: Sporveien har ansvaret for flere viktige prosjekter: elektrifisering av bussparken og basene tilknyttet buss, nye og digitale trikker, og nytt signal-system. Vi skal være ansvarlige i alt vi

gjør, og fortsette å levere prosjekter til riktig tid, kost og kvalitet.

Utvikling av mobilitetsknutepunkter: Å utvikle byens mobilitetsknutepunkter handler om å gjøre det lett for de reisende. Kollektivtransport og mikromobilitet kan sammen bli en vinnende kombinasjon.



GRIBE KOMMERSIELLE MULIGHETER

Mer kollektivtrafikk for pengene

- For å fortsette å skape mer kollektivtrafikk for pengene, må vi være gode på å gripe de kommersielle mulighetene som finnes i tilknytning til driften.
- For å gjøre dette ønsker vi å styrke inntektene fra det vi allerede gjør i dag, utvikle eiendommene våre og øke inntektene fra passasjerstrømmene
- Vi vurderer også inngang i nye mobilitetsprodukter der hvor vi finner kilder til konkurransefortrinn

Flere inntekter fra det vi gjør i dag: Gjennom å skape kommersielle inntekter bidrar vi til å skape mer kollektivtrafikk for pengene. Vi skal fortsette å styrke de kommersielle resultatene til vår bussvirksomhet.

Utvikle eiendommene våre: Vi har flere eiendommer hvor vi ser konkrete muligheter for aktiv eiendomsutvikling. Ved å ta del i selve eiendomsutviklingen kan vi være med i verdistigningen som skjer mellom regulering, bygging og salg.

Flere inntekter fra passasjerstrømmer: Vi ønsker også å skape flere inntekter fra passasjerstrømmer. Vi skal styrke vår satsing på utendørs reklame, og finne nye kommersielle konsepter på våre stasjoner.

Inngang i nye mobilitetsprodukter: Vi skal også vurdere inngang i nye mobilitetsprodukter. Vårt hovedfokus er å finne produkter som er relevante for innbyggerne i Osloregionen, og hvor Sporveien har fortrinn som gir oss konkurransekraft.



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.



Oppstart for å innføre det nye signalsystemet med CBTC-teknologi. Signalsystemet legger til rette for flere og mer presise avganger.

Østsjøbanen ferdig oppgradert. Kjøretiden redusert med 20 prosent mellom Bryn og Hellerud.

2023



Serieproduksjonen av nye trikker starter.

2021



Ny trikkelinje i Bispegata med forbindelse mellom Dronning Eufemias gate og Oslogate.

2022



Follobanen åpner med dobbeltspor. Reisetiden mellom Ski og Oslo blir halvert.



Arbeidene med å tilpasse trikkeholdeplassene til de nye trikkene er i hovedsak ferdig.

2019



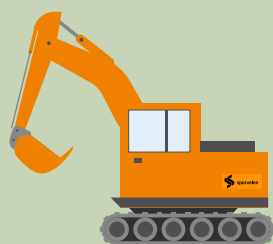
Pilot for selvkjørende busser startet opp. Målet er å tilby et finmasket busstilbud som frakter reisende videre til knutepunkter.

2020



Programmet for å kjøpe nye trikker, oppgradere infrastruktur og utvikle baser og verksteder startet opp.

2018





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



Trikk til Tonsenhagen og langs Ring 2: Prosjektene blir utredet videre.

2029

2030

Arbeidet med å fornye Majorstuen stasjon starter.

2025

2026

2027

2028



All kollektivtransport i hovedstadsregionen skal være utslippsfri.



Nye Majorstuen stasjon er ferdig bygget.

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 KAPASITETEN FREMOMER

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 ferdigstilt.
2018–2021: Ombygging av Grefsen base.

T-banen med verksteder

2020: Omorganiseringen av driftssentralen gjennomført.
2021–2025: 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

2019–2021: Ombygging av Ryen base.
2020–2022: Anskaffelse av fem nye arbeidsmaskiner for å vedlikeholde infrastrukturen.
2023–2027: Ombygging av Etterstad base.

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



DEL 3

VIRKSOMHETEN

«LØSNINGEN SPORVEIEN HAR VALGT ER
BANEKRYTTELSE FOR OSLO OG NORGE»

– PAUL CHAFFEY, STATSSEKRETÆR I KOMMUNAL-
OG MODERNISERINGSDEPARTEMENTET



NYTT SIGNALSYSTEM CBTC

Sporveien leder an

Det er mange som følger spent med når Sporveien som første selskap i verden vil styre T-banen over offentlige mobilnett.

T-banen er ryggraden i kollektivtilbudet i Oslo og Viken. Signalsystemene som styrer og sikrer T-banen har nådd og til dels passert sin tekniske levealder. Samtidig øker etterspørselen for enda mer effektive kollektivsystemer med større kapasitet. Et nytt signalsystem skal erstatte dagens systemer og gi Oslo-regionen flere og mer presise avganger.

Det nye signalsystemet er basert på CBTC-teknologi (Communication Based Train Control) eller kommunikasjonsbasert togstyring.

– Teknologien baserer seg på trådløs kommunikasjon mellom T-banetog og infrastruktur. Denne forbindelsen skal Sporveien, som første operatør i verden, kjøpe som en tjeneste over offentlige mobilnett, forteller prosjektsjef Erik Leenderts i Sporveien.

Robust og fremtidsrettet

I andre byer med tilsvarende signalsystemer er løsningen vanligvis å bygge egne trådløse nettverk kun for signalsystemet. Med den raske utviklingen i mobilteknologien mener Sporveien at tiden er inne for mer moderne løsninger. I 2020 inngikk selskapet en avtale med Telia for å levere den trådløse kommunikasjonen til signalsystemet over deres mobilnett. Sporveiens teknologivalg er

NYTT SIGNALSYSTEM CBTC

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

Gevinster

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

Fremdrift

Prosjektet skal etter planen ferdigstilles i løpet av 2027.

et resultat av en grundig prosess, basert på utredninger og diskusjoner med både leverandørmarkedet, mobiloperatørene, myndigheter, forsknings- og fagmiljøer.

– Vi kan velge denne løsningen fordi Norge har mobilnett i verdensklasse, med god dekning og høy stabilitet. Ved å styre det nye signalsystemet

over eksisterende mobilnett bruker vi velprøvd teknologi på en ny og smart måte. Dette gir oss en mer fremtidsrettet løsning, med høyere driftssikkerhet og lavere kostnader, blant annet fordi vi unngår å bygge og vedlikeholde egne trådløse nettverk, sier Leenderts.

Til nytte for alle

Andre aktører i Norge og utlandet, følger spent med når Sporveien velger å styre en samfunnskritisk tjeneste som T-banen over offentlige mobilnett.

Statssekretær i Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Paul Chaffey, forteller at myndighetene jobber for å legge til rette for flere samfunnskritiske tjenester over offentlig mobilnett, og ser positivt på Sporveiens teknologivalg.

– Løsningen Sporveien har valgt er banebrytende for Oslo og Norge. Den digitale grunnmuren Norge har bygget opp er en viktig forutsetning for det fremoverlente valget om å styre T-banen over offentlige mobilnett. Regjeringen har også tatt avgjørelsen om at mobilnettene skal være fremtidig løsning for nød- og beredskapskommunikasjon. Digitaliseringen av samfunnet gjør det viktig å styrke den digitale grunnmuren vår. Dette kommer hele samfunnet til gode, sier han. ■



Tiden er inne for mer moderne løsninger, forteller prosjektsjef Erik Leenderts i Sporveien.



T-BANEN

BÆREKRAFTIG EFFEKTIVITET

T-banen utgjør ryggraden i kollektivtilbudet i hovedstaden. Takket være kontinuerlig og systematisk forbedringsarbeid har T-banen også etablert seg blant de mest kostnadseffektive aktørene i verden.

Sporveien T-banen AS (T-banen) drifter og leverer all T-banetrafikk 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 2020 hadde T-banen 618 ansatte.

Året oppsummert

2020 ble et annerledes år også for T-banen. Virksomheten fikk understreket sin samfunnskritiske funksjon og la ned stor innsats for å opprettholde et godt og sikkert tilbud til reisende gjennom året. Totalt fraktet T-banen 74 millioner reisende i 2020, 38 prosent færre enn i 2019. Kundetilfredshet ble ikke målt i 2020.

I 2020 fikk T-banen på ny bekreftet at den er blant verdens mest kostnadseffektive T-banesystemer. T-banen ble rangert på førsteplass på en kostnadsindeks i sammenligningen av 38 selskaper. Samme måling rangerte T-banen i verdensklasse på ansattproduktivitet, vogn-tilgjengelighet, togtetthet og andre parametere. T-banen vant også bærekraftsprisen og tok førsteplassen for mest lojale kunder i BIs kunde- og bærekraftsbarometer.

Driftskvaliteten var svært høy i 2020. Koronasituasjonen skapte noe etterslep av kritisk vedlikehold på høsten, men godt samarbeid mellom T-banen, infrastrukturprosjekter og Ruter løste situasjonen. Regularitet og punktlighet endte på henholdsvis 99,5 og 88,6 prosent for året som helhet (mot 99,3 og 80,3 for 2019).

Korrigert for avvik i driften var regulariteten 99,6 prosent. Verkstedet leverte svært godt gjennom hele året, til tross for ekstra smitteverntiltak, som blant annet desinfisering av togene før service og klargjøring til trafikk.

T-banen leverte gode sikkerhetsresultater gjennom 2020 og opplevde ingen alvorlige skader eller dødsfall knyttet til jernbaneulykker. Resultatet er skapt av gode tekniske

systemer i tog og infrastruktur i kombinasjon med dyktige medarbeidere og målbevisst arbeid med sikkerhetskultur. Enkelte nestenulykker understreker likevel viktigheten av å jobbe systematisk med sikkerheten. (Se s. 58 God tur.)

Billettkontrollen bidrar til å sikre inntektene fra kollektivtrafikken, men fikk andre oppgaver i tillegg da pandemien brøt ut og passasjertallet sank. Gjennom 2020 gjorde billett-kontrollen en viktig innsats for å begrense smitte ved å desinfisere holdestenger og rengjøre flater på stasjoner, samt foreta tellinger av passasjerer for kommunen.

Mål:
10 mill.
togkilometer
i 2025.

I 2020 ble basen på Ryen bygd om for å møte fremtidens vedlikeholdsbehov, montering av CBTC-anlegg på vognene og mottak av nye vogner. I tillegg ble det bygd en ny lakkhall. T-banen videreutviklet i tillegg det prediktive vedlikeholdet av vognene. Det innebærer at verkstedet kan forutsi vedlikeholdsbehov bedre, jobbe mer effektivt, heve kvaliteten på togene og potensielt frigjøre flere togsett for trafikk.

Videre utvikling

Det er planlagt historisk høye investeringer – hele 60 milliarder kroner – i T-banen frem mot 2036. Den politiske enigheten om å satse på T-banen er bred, likevel er finansieringen gjennom Oslo-pakke 3 usikker. Det er viktig at Sporveien fortsetter arbeidet for å sikre fremtidige investeringsmidler.

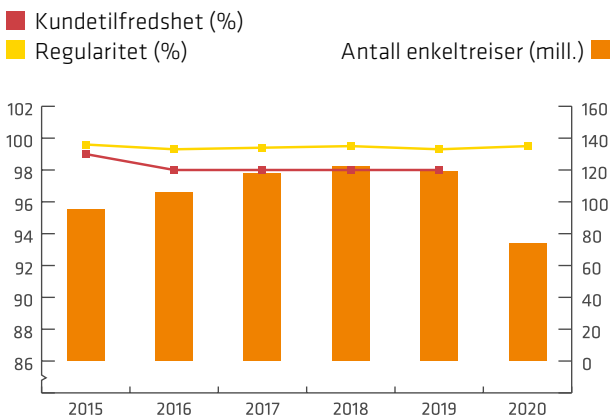
T-banen er involvert i store prosjekter som Fornebubanen, Majorstuen stasjon, ny sentrumstunell, nytt materiell og nytt signalsystem med CBTC-teknologi. Prosjektene vil åpne store muligheter for vekst og videreutvikling av T-baneproduktet. Investeringene vil imidlertid ikke øke kapasiteten vesentlig før i 2027–2028. Til det skjer videreutvikler T-banen hele sin komplekse verdikjede for å stabilisere dagens drift og ytterligere øke kapasiteten i fellestunellen. 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. ■



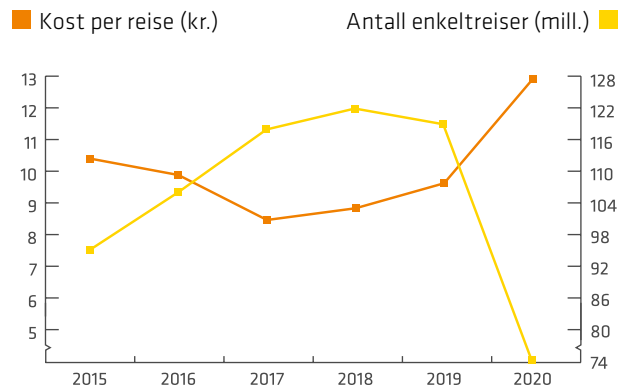
Operativ driftsleder Per Øyvind Steffensen styrer trafikken på T-banen. Han bidrar til at alle som tar T-banen hver dag kommer seg trygt frem.

Nøkkeltall	2020	2019	2018
Total omsetning (MNOK)	2 031,4	1 931,2	1 779,7
Resultat etter skatt (MNOK)	43,7	7	40,4
Antall reiser	74	119,4	122
Kundetilfredshet ¹	-	98	98
Regularitet ²	99,5	99,3	99,5

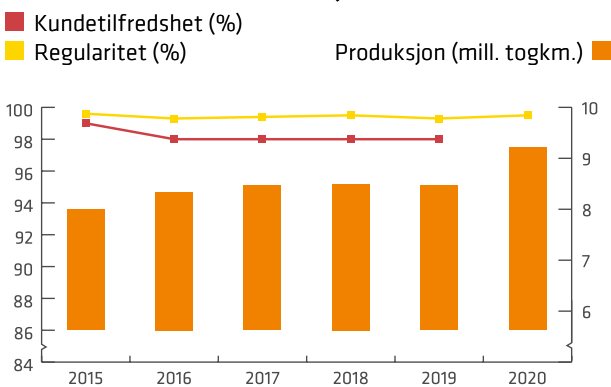
KUNDETILFREDSHET OG ENKELTREISER



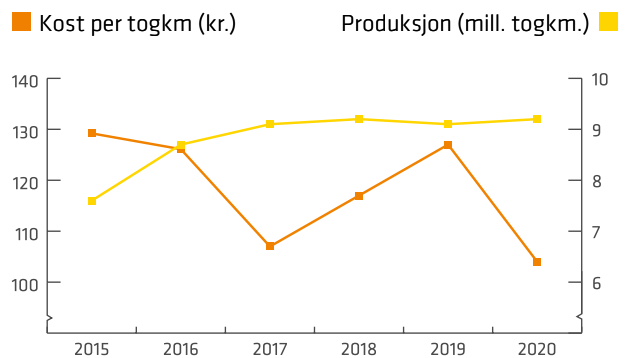
REISER OG KOSTNADER



REGULARITET OG PRODUKSJON



TOGKILOMETER OG KOSTNADER



¹Kundetilfredsheten måles gjennom spørreundersøkelser gjennomført om bord, og prosenten som oppgis er antall som svarer at de er fornøyde eller svært fornøyde med gjeldende reise. Ikke målt i 2020 på grunn av pandemien. ²Regularitet: Andel avtalte avganger kjørt. Mål 2020: 99,6 prosent.



TRIKKEN

I RUTE TIL VEKST

Trikkens mål er å nå 100 millioner passasjerer i 2030, en dobling i antallet reiser fra de siste årene. Pandemien påvirket reisetall og trikketilbudet i 2020, men innfasingen av nye trikker til fremtidens byreise går som planlagt.

Sporveien Trikken AS (Trikken) styrer og drifter trikketilbudet i Oslo. Trikken kjører på tillatelse fra Statens jernbanetilsyn og på avtale med Ruter. Selskapet kjøper vedlikehold fra infrastruktur- og produksjonsenhetene i Sporveien, og leier trikker fra Sporveien Vognmaterie AS. Ved utgangen av 2020 hadde Trikken 437 ansatte.

Året oppsummert

I 2020 fraktet Trikken 22 millioner passasjerer, mot 53 millioner i 2019. Den viktigste årsaken til nedgangen i reiser var oppfordringen til befolkningen om å unngå kollektivreiser i koronapandemien. I tillegg var to av Trikkens mest trafikkerte tilbud, traseene over Grünerløkka og Majorstua, stengt over en lang periode på grunn av oppgraderinger.

Trikken har innført en rekke smitteverntiltak og opprettholdt et godt tilbud for de som er avhengige av trikketilbudet i hverdagen. Pandemien gjorde imidlertid at selskapet ikke gjennomførte kundemålinger om bord etter februar. Da var kundetilfredsheten 98 prosent. Trikken holdt høy regularitet gjennom 2020 og kjørte 99,4 prosent av alle avganger, en forbedring fra 98,8 prosent i 2019.

Hovedårsaken skyldes færre feil på vognparken. Tekniske analyser og vurderinger, og et systematisk vedlikeholdsarbeid var viktige årsaker til forbedringen av regulariteten. Den analytiske tilnærmingen gir bedre muligheter til å fange opp rotårsaker til vognfeil, og den styrker verkstedenes evne til å levere vogner med høy kvalitet. Verkstedene la i 2020 til rette for vedlikehold av vogntypene SL79, SL95 og de nye SL18.

Trikken har oppnådd svært gode sikkerhetsresultater de siste årene, og forbedret sikkerhetsnivået ytterligere i 2020. Selskapet har halvert antallet kollisjoner siden 2007, til tross for at annen trafikk i bybildet har økt. Det var ingen dødsfall knyttet til kjøring av trikk i 2020, og antallet ulykker og alvorlige hendelser per million kjørte vognkilometer var 1,3,

godt under målet på 3,2. Trikken har en nullvisjon for skader og ulykker. Alle hendelser og avvik blir derfor fulgt opp for å redusere sannsynligheten for gjentakelse.

I 2020 kom de to første av totalt 87 nye trikker til Oslo. En rekke små og store infrastrukturprosjekter er ferdigstilt, eller vil bli det i nær framtid, for å ta imot de nye trikkene. Det omfatter også basene og verkstedene på Holtet og Grefsen. Testkjøringen av de nye trikkene startet høsten 2020 og vil fortsette i 2021, deretter tar serieproduksjonen til. Innfasingen av de første trikkene starter i 2021, og leveransen skal være komplett i 2024. Da skal 71 gamle trikker være byttet ut med flere og lengre trikker med høyere kapasitet.

Skinnegående kollektivtrafikk er et miljøvennlig transportalternativ. Trikken arbeider spesielt for å redusere støy, øke energieffektiviteten og forebygge utslipp. Prioriteringene henger nært sammen med Oslo kommunes strategier for klima og luftkvalitet. Trikken fikk i 2020 2. plass i BIs bærekraftmåling, en anerkjennelse av selskapets leveranse til samfunnet. Selskapet har stilt krav om og forventer noe lavere støynivå med de nye trikkene. Ettersom underlaget påvirker støynivået, har også oppgraderingene av trikkeinfrastrukturen stor betydning.

Videre utvikling

De nye trikkene står sentralt i Trikkens strategi. Det overordnede målet for strategien er å nå 100 millioner reiser i 2030 gjennom å tilby et attraktivt, robust og kostnadseffektivt trikketilbud. Flere trikker med høyere kapasitet vil gi grunnlag for et enda bedre rutetilbud til de reisende. Til tross for utbruddet av koronapandemien og medfølgende risiko, er innfasingen av de nye trikkene i rute.

De nye trikkene bidrar dessuten til å utvikle Oslo som by. Trikkeprogrammets visjon er å skape fremtidens byreise, og de 87 nye trikkene og investeringene i infrastruktur er viktige for å skape attraktive byrom. ■

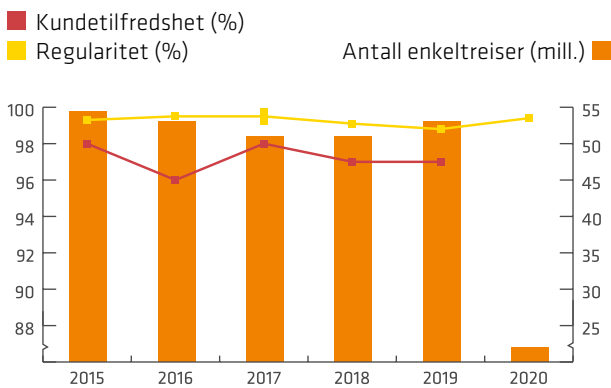
Mål:
100 mill
kunder innen
2030.



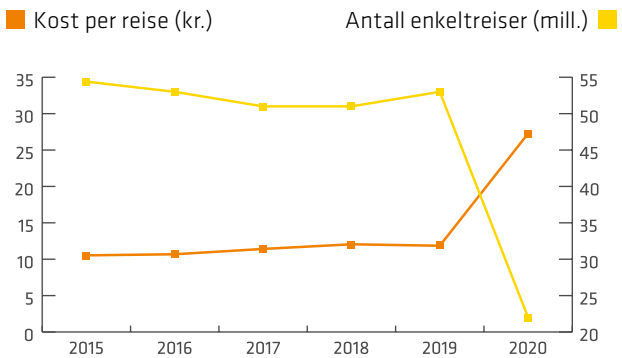
Örjan Oliverson er stedfortredende driftsleder på trikkens verksted på Grefsen. Han bidrar til at trikkene fungerer som de skal.

Nøkkeltall	2020	2019	2018
Total omsetning (MNOK)	1 082,8	1 040,6	937,0
Resultat etter skatt (MNOK)	32,7	5,4	-1,6
Antall reiser	22	53	51
Kundetilfredshet ¹	-	97	97
Regularitet ²	99,4	98,8	99,1

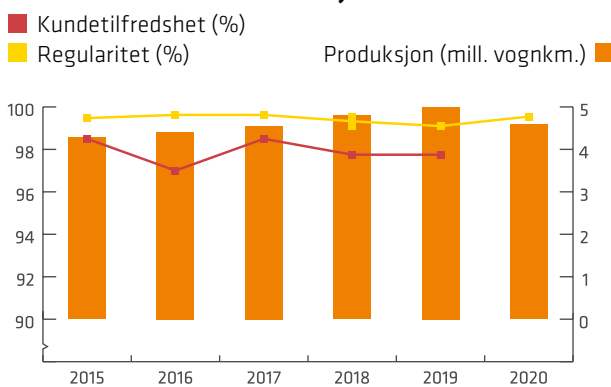
KUNDETILFREDSHET OG ENKELTREISER



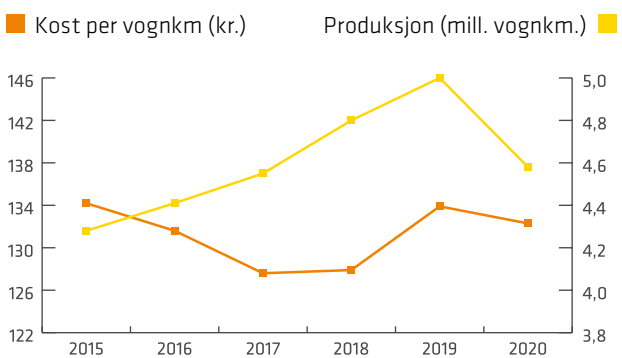
REISER OG KOSTNADER



REGULARITET OG PRODUKSJON



VOGNILOMETER OG KOSTNADER



¹Kundetilfredsheten måles gjennom spørreundersøkelser gjennomført om bord, og prosenten som oppgis er antall som svarer at de er fornøyde eller svært fornøyde med gjeldende reise. Ikke målt i 2020 på grunn av pandemien. ²Regularitet: Andel avtalte avganger kjørt. Mål 2020: 99,0 prosent.



UNIBUSS

OPPSTART I BÆRUM I ET KREVENDE ÅR

Unibuss er et av landets største busselskaper og en pådriver for miljøvennlig kollektivtransport. Bussparken blir stadig grønnere og økte med 23 nye elektriske busser i 2020 da Unibuss startet drift i Bærum fra garasjene på Furubakken, Lommedalen og Skui.

Unibuss-konsernet er, med sine 1 738 medarbeidere, 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). Selskapet kjører buss i Oslo, Viken, Vestfold og Telemark, Innlandet, Trøndelag og på Sørlandet.

Året oppsummert

Unibuss fraktet 59 millioner reisende og omsatte for 1 663,2 millioner kroner i 2020. Kundetilfredsheten lot seg ikke måle i 2020 på grunn av koronapandemien.

Unibuss har opparbeidet verdifull erfaring med miljøvennlig teknologi og er en ledende operatør i Norge innen elbussdrift. I juni 2020 startet Unibuss driften i Bærum etter å ha vunnet kjøpekontraktene i Vestre Aker, Bærum kommune og på Nesøya. Rutene kjøres med elektriske busser og HVO-busser (Hydrogenerert Vegetabilisk Olje). De 23 elektriske, 12 meter lange bussene har minimum rekkevidde på 25 mil. De resterende 127 bussene bruker biodrivstoffet HVO som er laget av fornybare råvarer og gir 90 prosent mindre utslipp enn konvensjonell diesel. Unibuss åpner for å kjøpe ytterligere 130 elektriske busser i 2025, i tråd med Ruters miljømål om å kjøre kun utslippsfrie busser innen 2028.

Ved oppstarten i Bærum ønsket Unibuss 400 nye medarbeidere velkommen. Pandemien medførte nye og høye krav til medarbeiderne, en utfordring Unibuss tok på strak arm. Språktester og intervjuer ble gjennomført på video, opplæringsprogrammene ble digitalisert og en rekke andre tiltak ble iverksatt for å følge myndighetenes retningslinjer for smittevern.

Koronautbruddet påvirket hele organisasjonen gjennom store deler av 2020. Da Norge stengte ned i mars 2020, fortsatte Unibuss og resten av kollektivbransjen å holde hjulene i gang. Aktørene i kollektivtrafikken ble definert som samfunnskritiske og bidro blant annet til å frakte helsepersonell til og

fra jobb i en krevende og usikker tid. De ansatte i Unibuss har bidratt med imponerende innsats igjennom hele 2020. Flere titalls små og store smitteverntiltak har blitt iverksatt og opprettholdes i tråd med helsemyndighetenes anbefaling. Selv om rutebussene holdt hjulene i gang tilnærmet som normalt, ble situasjonen en annen for tur- og ekspressbussvirksomheten. Markedet for turbuss ble endret over natten og dette påvirket situasjonen for de ansatte i Unibuss Tur. Ved utgangen av året var syv ansatte blitt permittert eller midlertidig omplassert med nye oppgaver. Ekspress- og flybussvirksomheten ble også påvirket av reiserestriksjoner og nedgangen i luftfarten. Det førte til at 37 ansatte i Unibuss Ekspress ble permittert eller midlertidig omplassert med nye oppgaver. Når restriksjonene bortfaller og samfunnet igjen normaliseres, er målet at Unibuss' rute-, tur- og ekspressvirksomhet igjen skal levere de beste løsningene og ta del i den videre utviklingen av kollektivbransjen.

Videre utvikling

Pandemien har satt tilpasningsevnen og fleksibiliteten på prøve i 2020 og vil kreve mye av organisasjonen også i 2021. Samtidig har Unibuss fortsatt arbeidet med nye anbud, videreutviklet digitale løsninger og posisjonert selskapet for videre vekst.

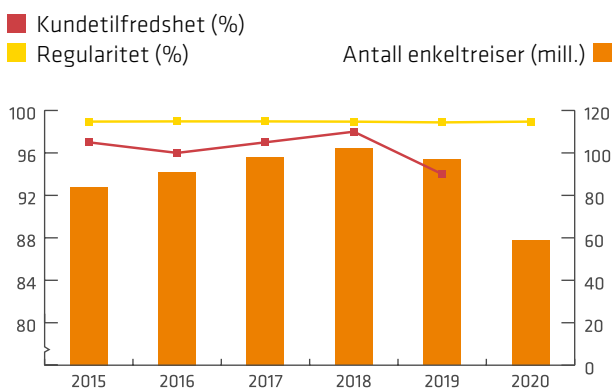
Unibuss tar, sammen med øvrige deler av Sporveien, fatt på en ny strategiperiode med blikket rettet fremover mot nye anbud, nye strategiske målsetninger, miljøvennlige løsninger og videre vekst. ■



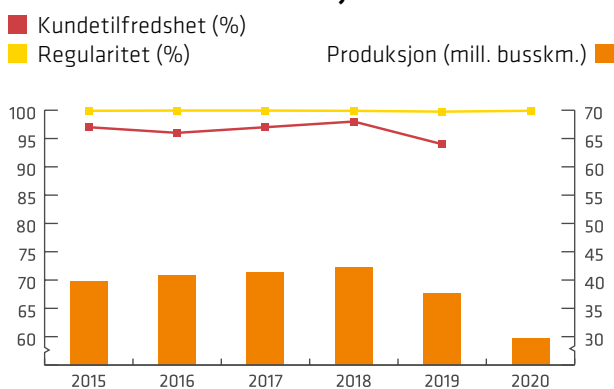
Bussjåfør Pirjo Anneli Hagelbrand mener bussjåføryrket har vært spesielt viktig under koronapandemien.

Nøkkeltall	2020	2019	2018
Total omsetning (MNOK)	1 663,2	1 798,0	1 819,6
Resultat etter skatt (MNOK)	44,9	16,6	-13,1
Antall reiser	59	97	102
Kundetilfredshet ¹	-	94	98
Regularitet ²	99,9	99,8	99,9

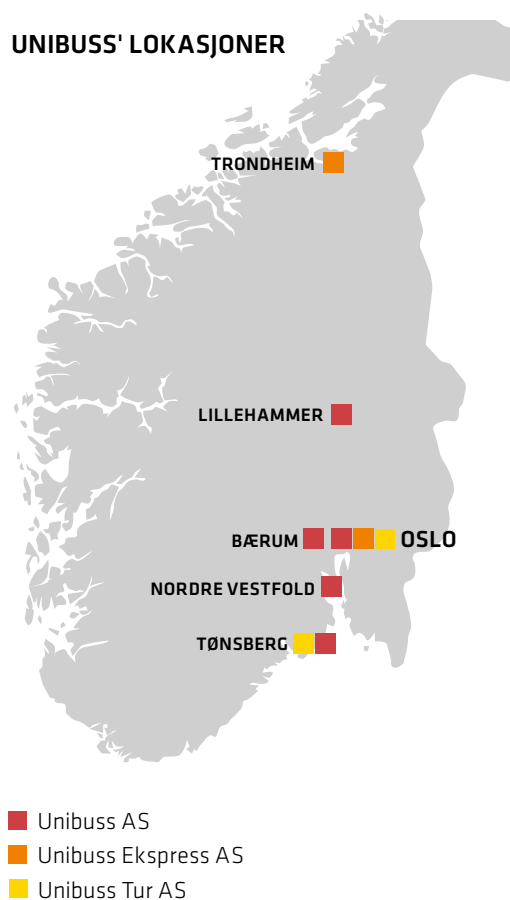
KUNDETILFREDSHET OG ENKELTREISER



REGULARITET OG PRODUKSJON



UNIBUSS' LOKASJONER



¹Kundetilfredsheten måles gjennom spørreundersøkelser gjennomført om bord, og prosenten som oppgis er antall som svarer at de er fornøyde eller svært fornøyde med gjeldende reise. Ikke målt i 2020 på grunn av pandemien. ²Regularitet: Andel avtalte avganger kjørt. Unibuss deler av konkurransemessige hensyn ikke måltall knyttet til kundetilfredshet og regularitet.



SPORVEIEN VOGNMATERIELL

FORVALTNING OG FORNYELSE AV VOGNPARKEN

Oslo har et godt utgangspunkt for å forvalte de store investeringene i rullende materiell på en god måte. Det skyldes ikke minst at vognleiemodellen bidrar til langsiktige og stabile økonomiske rammebetingelser.

Sporveien Vognmateriell AS har økonomisk ansvar for T-banevognene (MX3000) og trikkene (SL79 og SL95) gjennom hele livsløpet, fra anskaffelse via vedlikehold og oppgraderinger til avhending. Selskapet, som tidligere het Oslo Vognselskap, har siden 2006 satt av midler som skal gå til å investere i nytt materiell når dagens T-banevogner og trikker må avhendes.

Sporveien Vognmateriell setter også av midler til planlagt og verdibevarende vedlikehold, samt til fornyelser og oppgraderinger. Dersom det oppstår feil eller mangler som skyldes beskaffenhetsproblemer på materiellet, hviler risikoen på Sporveien Vognmateriell.

Året oppsummert

Sporveien Vognmateriell hadde i 2020 et årsresultat på 131,4 millioner kroner som i sin helhet blir overført til vognanskaffelsesfondet. Antall ansatte ved årsskifte var åtte personer.

Sporveien Vognmateriell arbeidet med flere fornyelses-, oppgraderings- og utviklingsprosjekter på T-banevognene i 2020. Prosjektene vil påvirke energibruk, effektivitet i produksjonen og kvaliteten på materiellet. Det vil igjen påvirke ytelsen til kundene (operatørene) gjennom bedre vogn-tilgjengelighet, regularitet, pålitelighet og reiseopplevelser. Selskapet jobber blant annet med å redusere energibruken i dagens T-banevogner. Målet er å øke energieffektiviteten med fem prosent forbedring og realisere årlige energibesparelser verdt omtrent fem millioner kroner innen 2025.

I 2020 fortsatte Sporveien Vognmateriell arbeidet med å kartlegge muligheter for å forlenge levetiden på dagens T-banevogner. Selskapet ser gode muligheter for å oppgradere og modernisere dagens vogner, men samtidig beholde selve skjelettet i vognene. Selskapet har avgitt en medarbeider til å delta i innfasingen

av nye trikker. En annen medarbeider er delvis avgitt for å forberede anskaffelsen av nye T-banevogner. Selskapet leder også arbeidet med å forberede materialgjenvinning av de gamle trikkene når de skal avhendes. Kompetansen fra dette arbeidet blir nyttig i arbeidet med å anskaffe nye T-banevogner.

Videre utvikling

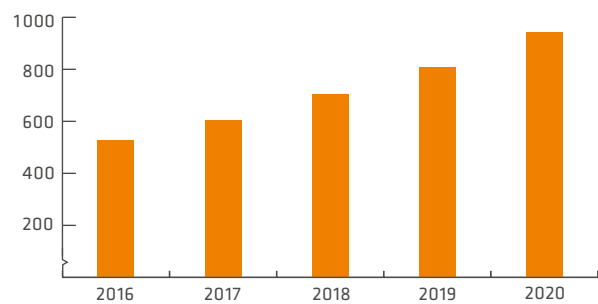
Sporveien Vognmateriell har som ambisjon å ha en vognpark i verdensklasse i 2024. Det betyr at selskapet skal sørge for at dagens T-banevogner er så godt vedlikeholdte og oppgraderte at kundene fremdeles oppfatter dem som moderne, attraktive og konkurransedyktige. Når den nye trikkevognparken er på plass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



Sporveien jobber målbevisst med sikkerheten for medarbeidere og reisende. I fjor ble en løsning for å montere en ny utvendig sikkerhetsbelg godkjent. I år starter Sporveien arbeidet med å montere den nye sikkerhetsbelgen på alle T-banetogene. Belgen reduserer risikoen for fall mellom tog og plattform.

Nøkkeltall	2020	2019	2018
Driftsinntekter (MNOK)	731,8	692,3	684,7
Årsresultat (MNOK)	131,4	102,7	99,4
Eiendeler (MNOK)	5 749	5 624	5 442
Vognanskaffelsesfond (MNOK)	941,5	809,7	704,9

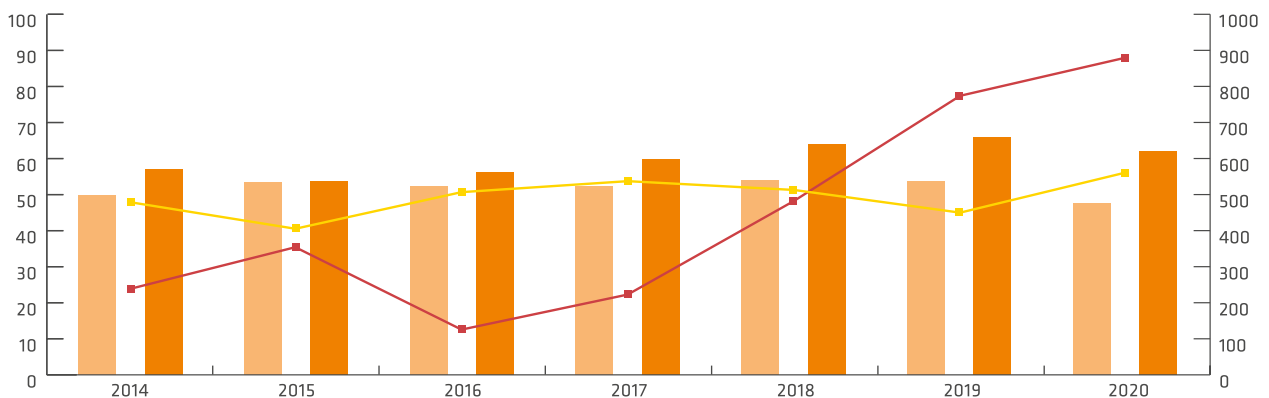
VOGNANSKAFSELSESFOND (MNOK)



PERIODISK VEDLIKEHOLD (PV) - FORPLIKTELSE

■ SL95
■ SL79

■ MX3000
■ Sum PV





INFRASTRUKTUR OG PROSJEKTER

NYE LØFT FOR TRIKK OG T-BANE

Aktiviteten i Infrastruktur og prosjekter er høy, og enheten står overfor store og spennende oppgaver som skal gjøre kollektivtilbudet enda mer attraktivt for de reisende.

Infrastruktur og prosjekter (IE) vedlikeholder, bygger og forvalter Sporveiens eiendommer og infrastruktur for T-bane og trikk. Arbeidet omfatter stasjoner, tunneller, signalanlegg, bygninger, skinnegang, 1 450 bussholdeplasser i Oslo, samt større utbyggingsprosjekter. Ved utgangen av 2020 hadde enheten 360 medarbeidere fordelt på arbeidsstedene Tøyen, Etterstad, Majorstuen og Holtet i Oslo.

Året oppsummert

I 2020 ferdigstilte IE oppgraderingene av trikketraseene i Grefsenveien ovenfor Storokrysset, i Frognerveien og på Majorstuen. Bymiljøetaten ferdigstilte samtidig traseene i Thorvald Meyers gate og Bispegata, mens arbeidene i Storgata og nedre del av Grefsenveien fortsatt pågår. Videre ble Holtet base ferdigstilt med parkeringsspor for 43 trikker (SL18). Grefsen verksted og vognhall ble klargjort for å ta imot nye trikker (SL18) i september 2020, mens ombyggingen av verkstedspor og parkeringsspor blir ferdig i 2021. Ombyggingen av T-baneverkstedet på Ryen kom langt i 2020 og vil pågå til høsten 2021. Oppgraderingen av Øststensjøbanen mellom Bryn og Hellerud er forberedt for anleggsstart i 2021. Vedlikeholdsarbeidene på fellesstrekningen Majorstuen–Helsfyr ble videreført gjennom 2020.

Gjennom 2020 bidro IE i flere av de store prosjektene som skal utvide kapasiteten i kollektivtrafikken i Oslo og Viken. Blant dem er Majorstuen stasjon, der alternative løsninger og Volvatsving gikk til behandling i Oslo kommune i 2020. Når løsning er valgt, vil forprosjektet etter planen starte i 2021.

Sporveien fikk byggherreansvar for en ny T-banetunell gjennom sentrum i 2019, og i 2020 startet Ruter, i samarbeid med Sporveien, et arbeid for å optimalisere den foreslåtte traseen.

Anskaffelsen av det nye signalsystemet med CBTC-teknologi til T-banen kom langt i 2020. Prekvalifiseringen av tilbydere er gjennomført, og i juni fikk deltakerne invitasjon til å delta

i tilbudskonkurransen. Det er planlagt å inngå kontrakt med valgt leverandør høsten 2021.

Oslo kommune er byggherre for Fornebubanen, men Sporveien skal overta og drifte banestrekningen når den står klar og integrere den i det eksisterende T-banesystemet. Sporveien samarbeider tett med kommunens prosjektorganisasjon for å sikre brukermedvirkning og felles forståelse av teknisk regelverk og valg av løsninger.

Sporveien har fått oppdraget med å avklare basestrukturen for vognanskaffelsen til Fornebubanen. Oppdraget innebærer å avklare hvor fasiliteter for mottak, vedlikehold og nattparkering skal ligge og avstemme dette med fremdriftsplanen for Fornebubanen og basen på Fornebu.

Veien videre

I 2020 er de fleste av de store oppgraderingsprosjektene for trikkens traseer ferdigstilt. Når Storgata og nedre del av Grefsenveien står klare i 2021, vil Trikken ha tilfredsstillende infrastruktur for å drifte de nye SL18-vognene. Med færre, store trikkeprosjekter vil IE i større grad konsentrere arbeidet om planlagt vedlikehold av spor og kontaktledning for å sikre stabil trikkedrift med økt rutefrekvens og akseptabelt støynivå.

I 2020 har organisasjonen tatt i bruk leanmetodikk i vedlikeholdet, med mål om å skape størst mulig verdi fra minst mulig ressursbruk. Det har skapt resultater i form av økt effektivitet, tillit og trivsel i organisasjonen. I tillegg har digitalisering av vedlikeholdet gjort det mulig å arbeide mer selvstendig i felt og forenklet statusoppdateringen. IE fortsetter utviklingsarbeidet med å vurdere hvordan dataanalyse kan gjøre prediktivt vedlikehold til en integrert del av arbeidshverdagen i enheten om noen år. ■

Hild Andreassen Kollien, leder for prosjekt og byggeledelse, Hanna Rachel Broch, utbyggingssjef, og prosjektleder Hilde Ulvik jobber hver dag for å vedlikeholde T-banenettet i Oslo.

Viktige prosjekter

Trikkeprosjekter

Grefsenveien og Frognerveien

Oppgraderingen av Grefsenveien ovenfor Storokrysset ble avsluttet våren 2020. Trikkelinjen til Kjelsås ble gjenåpnet 3. mai, etter halvannet år med buss for trikk. Den lange stengeperioden skyldtes store arbeider med å skifte ut kommunale vannledninger. Tilsvarende oppgradering av Grefsenveien nedenfor Storo startet høsten 2019, og vil pågå frem til høsten 2021. Oppgraderingen av Frognerveien ble ferdigstilt i november 2020.

Holtet og Grefsen baser

Trikkebasen på Holtet var ferdig ombygget etter ca. to års arbeid og ble åpnet av byråd Arild Hermstad 11. mai. Ombyggingen av Grefsen verksted og vognhall pågår og blir ferdigstilt i 2021. Mottakssporet for SL18 i vognhallen ble klart til bruk i september.

Storgata og Thorvald Meyers gate

I Storgata pågår en stor fornyelse av blant annet gate-dekke, spor og holdeplasser. Prosjektet startet før jul i 2018 og vil pågå til sommeren 2021. I mellomtiden kjører trikken på trasé i Chr. Kroghs gate og Stenersgate. I Thorvald Meyers gate startet en tilsvarende oppgradering tidlig i 2019. Den har pågått gjennom 2020 til oktober, først med enkeltsporet drift og deretter med buss for trikk i perioden mai–september. Prosjektene er gjennomført i regi av Bymiljøetaten.

Majorstuen

Utbedring av sporene i Valkyriegata, Majorstukrysset og Bogstadveien startet i 2019 og har pågått gjennom hele 2020. I september var trikken tilbake i Bogstadveien. I desember var hele anlegget på Majorstuen i drift.

Bispegata

Arbeidet med sporforbindelsen i Bispegata mellom Oslo gate ved Ladegården og Dronning Eufemias gate startet i januar 2019, og ble ferdigstilt med offisiell åpning 4. oktober.

T-baneprosjekter

Ryen verksted

Arbeidet med å bygge om verkstedet på Ryen startet i 2019 og skal pågå frem til høsten 2021. Da skal fire nye arbeidsstasjoner for MX-tog stå klare. Verkstedet får et nytt anlegg for lakkering av deler, og komponentverkstedet får større arealer for sine aktiviteter. Ledelsen av det daglige arbeidet får lokaler i en ny sidebygning. I tillegg bygges det blant annet nytt garderobeanlegg, ny kantine og kontor- og møteromsfasiliteter.

Etterstad base

Sporveien varslet i november oppstart av detaljregulering med konsekvensutredning for Etterstad base. Hensikten er å utrede muligheten for å legge infrastrukturbasen for T-banen under lokk, med bolig- og næringsbebyggelse oppå.

Østsjøbanen Etterstad–Hellerud

Østsjøbanen mellom Etterstad og Hellerud skal oppgraderes. Reguleringsplanen for strekningen Bryn–Hellerud, med ny trasé via en 400 meter lang tunell, ble vedtatt i Oslo bystyre i juni. Detaljprosjekteringen er ferdig, og grunnerv og inngåelse av avtaler pågår. Byggstart er planlagt til september 2021. Reguleringsplan for den andre strekningen med Brynseng stasjon er under behandling.

Strømforsyning

Fornylsesprogrammet for banestrømforsyningen for å sikre bedre kapasitet og stabilitet er inntil videre stilt i bero på grunn av manglende finansiering.

Fellesstrekningen Majorstuen–Helsfyr

Vedlikeholdet i T-banens sentrumstunell ble startet i 2018 og gjennomføres som ett prosjekt over flere år. Arbeidet i 2020 omfattet flere vedlikeholdstiltak som tunellsikring og bytte av sporveksler og strømskinner. Aktivitetene ble lagt til kvelder, utvidede netter og helger og medførte tre stengeperioder med alternativ transport.

T-BANEPROGRAMMET

STYRKER RYGGRADEN I KOLLEKTIV-TRAFIKKEN MED EGET PROGRAM

T-banen er bærebjelken i kollektivtrafikken i Oslo. For å sikre at kapasiteten blir best mulig i årene som kommer, organiserer Sporveien flere planlagte prosjekter i et eget T-baneprogram.

T-baneprogrammet er opprettet for å samordne prosjektene som skal øke kapasiteten til T-banen. Eierskap til prosjektene i programmet ligger i Sporveien, Ruter og Fornebubaneetaten. Arbeidet i prosjektene og virksomhetene blir koordinert av et eget programstyre, under ledelse av konsernsjefen i Sporveien.

Prosjektene i T-baneprogrammet henger nært sammen.

Nytt signalsystem CBTC for T-banen

Prosjektet er ansvarlig for å anskaffe og innføre et nytt signalsystem for helhetlig styring og sikring av T-banen.

Ryen base

Prosjektet skal oppgradere verkstedet og basen på Ryen.

Østensjøbanen mellom Etterstad og Hellerud

Infrastrukturen skal vedlikeholdes og oppgraderes. Ny trasé vil korte ned kjøretiden mellom Bryn og Hellerud med 20 prosent.

Nye T-banevogner

Sporveien skal gjennomføre et forprosjekt om bestilling av nye T-banevogner for å møte kapasitetsøkningen fra Fornebubanen. I samarbeid med Ruter skal prosjektet vurdere fremtidig vognbehov og baseløsning med ny T-banetunell gjennom byen.

Fornebubanen

Fornebubanen utvider T-banens linjenett med en ny bane mellom Majorstuen i Oslo og Fornebu i Bærum.

Majorstuen stasjon

Sporveien skal gjennomføre et forprosjekt om ny Majorstuen stasjon for å forberede påkobling av Fornebubanen og ny fellestunell, samt øke kapasiteten på stasjonen.

Ny sentrumstunell

Sporveien skal være byggherre for ny T-banetunell mellom Tøyen og Majorstuen. Ruter leder en utredning for å optimalisere trasévalg og plassering av T-banestasjoner. ■

Kapasitetsutvidelse i T-banenettet

T-baneprogrammet ivaretar helheten av kapasitetsutvidelsene og oppgraderingene som skjer i regi av Sporveien, Ruter og Fornebubaneetaten. Prosjektene omfatter oppgraderinger på Østensjøbanen, modernisering av signalsystem, utvidelser av linjenett og kapasitet med nye Majorstuen stasjon, nye vogner, Fornebubanen og ny sentrumstunell, samt baser til å håndtere de nye vognene.

Gevinster

- Økt kapasitet og driftsstabilitet
- Utvidelse av linjenettet
- Redusert kjøretid

Organisering

- Programstyret består av lederne i Sporveien, Ruter og Fornebubaneetaten, samt en representant for de ansatte i Sporveien
- Konsernsjefen i Sporveien leder programstyret, og samme selskap ivaretar sekretariatsfunksjonen.

Finansiering

- Samtlige prosjekter blir finansiert med bidrag fra Oslopakke 3. Fornebubanen får i tillegg et direkte statlig bidrag.

Fremdrift i prosjektene i T-baneprogrammet

2021:

- Investeringsbeslutning for nye T-banevogner til behandling i Oslo kommune
- Oppstart arbeider på Østensjøbanen
- Ferdigstilling av Ryen base
- Oppstart utredning av trasé- og stasjonsplassering for ny sentrumstunell
- Kontrakt med leverandør av signalsystem

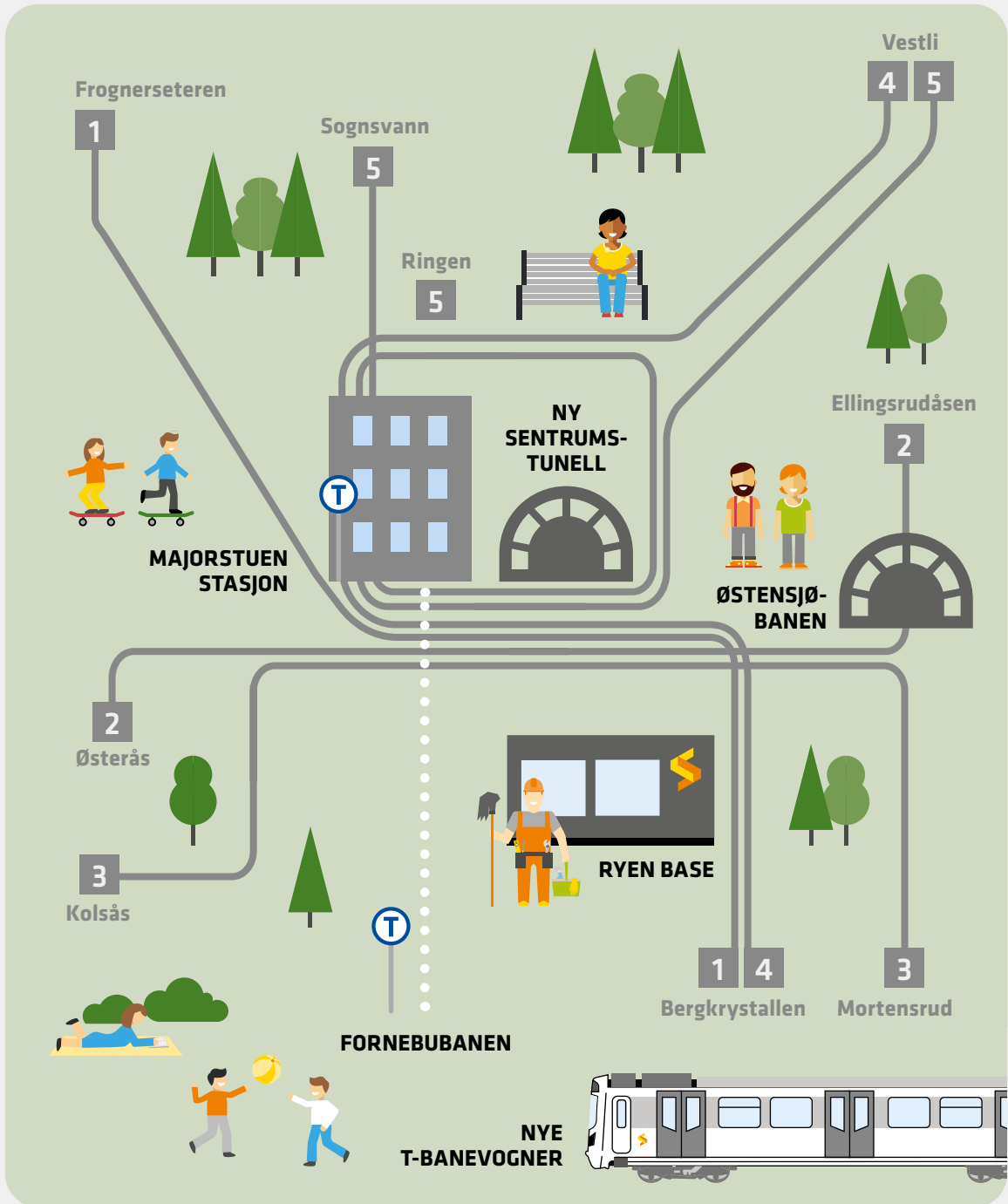
2022: Ferdigstilling av forprosjekt om nye Majorstuen stasjon

2023–2027: Innføring og drift av nytt signalsystem

2027: Åpning av Fornebubanen



NYTT
SIGNALSYSTEM CBTC



TRIKKEPROGRAMMET

FØRSTE NYE TRIKK LEVERT TIL OSLO

Flere samtidige gateopprustningsprosjekter ble ferdigstilt i 2020, og Holtet base ble gjenåpnet. Den første nye trikken ankom Grefsen vognhall i september og testkjøringen er godt i gang.

Trikkeprogrammet omfatter anskaffelse av 87 nye trikker, utvikling av trikkebasene og flere infrastrukturoppgraderinger. Sporveien leder programmet og samarbeider tett med Ruter, Bymiljøetaten og Vann- og avløpsetaten om gjennomføringen.

Vognanskaffelse

Til tross for utfordringer knyttet til koronapandemien, ble den første nye trikken levert til Oslo i september og avduket under et digitalt arrangement. Testkjøringen av den nye trikken startet i henhold til plan høsten 2020 og vil fortsette i 2021, etter hvert også med passasjerer om bord. Når testkjøringen avsluttes, vil serieproduksjonen starte. Innfasingen av de nye trikkene er planlagt å starte i løpet av 2021.

Infrastrukturoppgraderinger

Mye av et mangeårig vedlikeholdsetterslep på trikkeinfrastrukturen ble innhentet i 2020. Selv under koronapandemien var det aktivitet i alle prosjekter.

Grefsenveien ovenfor Storokrysset, Thorvald Meyers gate og Majorstuen ble ferdigstilt i 2020. Det ble også ferdigstilt infrastrukturarbeider i Frognerveien, på Skarpsno og i Grefsenveien mellom Platåveien og Kjelsåsalléen holdeplass. Bymiljøetaten er prosjekteier for Bispegata og Storgata, som begge er planlagt ferdigstilt i 2021. Sporveien er prosjekteier for opprustningen av Grefsenveien nedenfor Storokrysset, som skal være ferdig i desember 2021. Det gjenstår å ruste opp trikkeinfrastrukturen i Pilestredet, og fremtidig trikke trasé for Briskebylinjen er uavklart.

Tiltak på holdeplasser

De nye trikkene åpner for å nå målet om at trikketilbudet skal være universelt utformet. Holdeplassene vil gradvis bli satt i stand for en best mulig tilgjengelighet for alle brukergrupper. Tiltak på holdeplassene vil pågå parallelt med testkjøring og innfasing av de nye trikkene.

Baseutvikling

Holtet base ble gjenåpnet i mai 2020. Grefsen base forventes å være ferdigstilt i 2021. Utvikling av trikkebasene er en sentral del av Trikkeprogrammet fordi flere og lengre trikker krever ombygging av dagens vognhall og verkstedlokaler, samt mer plass til parkering og verkstedopphold. Målet er å sikre en effektiv og moderne trikkedrift i årene som kommer. ■

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

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

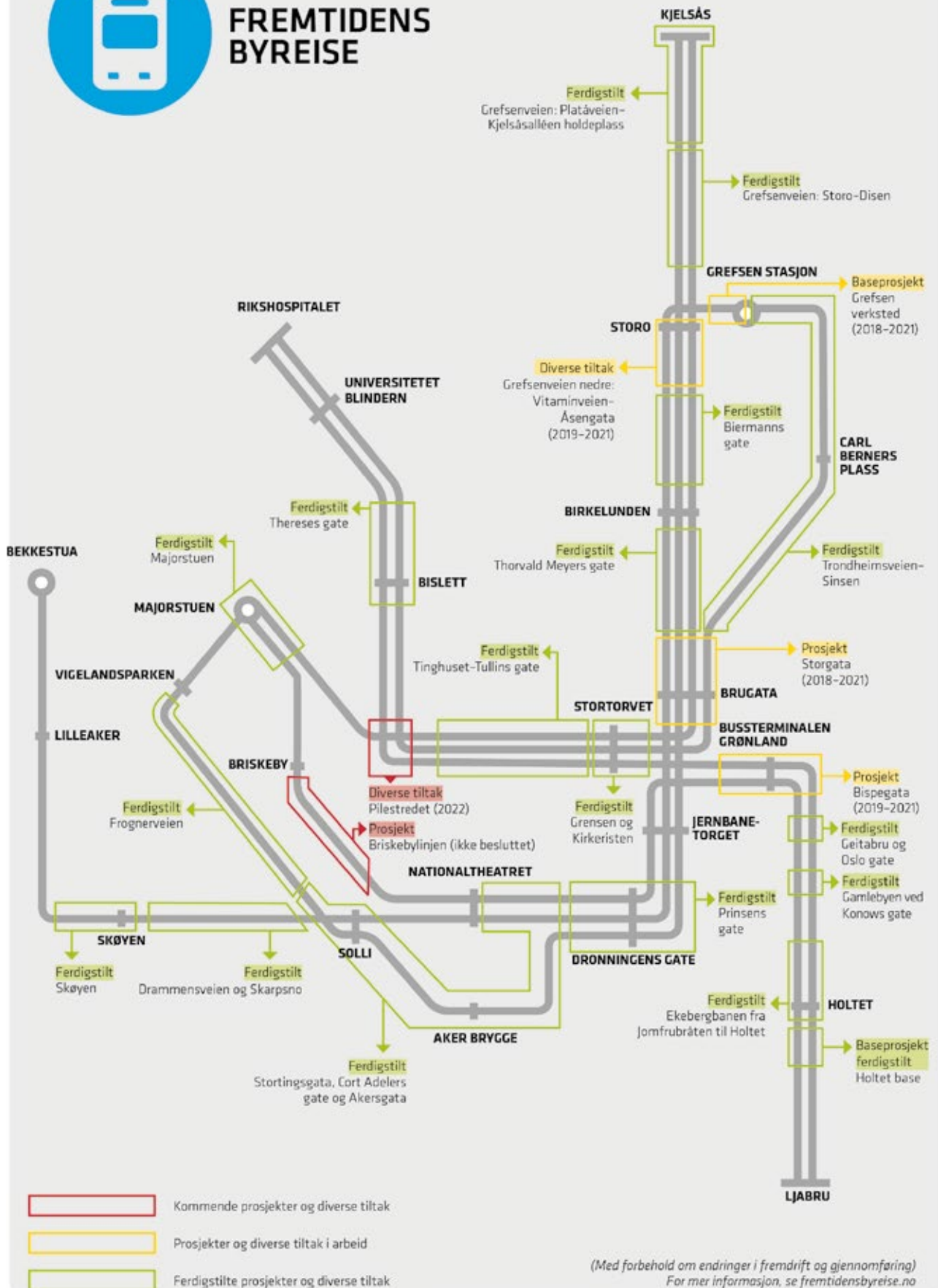
2017-2018: Tilbud og kontraktsinngåelse

2020-2021: Testing av trikker

2021-2024: Leveranse og driftssetting av nye trikker



FREMTIDENS BYREISE





BUSSANLEGG

TILRETTELEGGING 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

Selskapets to bussanlegg i Bærum er bygget om for å møte behovene i Ruters nye kjørekontrakt for Vestregionen. Anlegget på Bekkestua fremsto i ny drakt med kapasitet for 80 busser og utstyr for lading av elektriske busser. Fra oppstart kjørekontrakt sist sommer driftes 25 elektriske busser herfra, men anlegget er klargjort for gradvis full elektrifisering i løpet av de nærmeste årene. Anlegget på Skui fikk forsinket oppstart og sto først ferdig med ny driftsbygning og økt kapasitet ved siste årsskiftet. Ved utgangen av 2020 er 20 prosent av selskapets oppstillingsplasser elektrifisert.

På Stubberud i Groruddalen skal det bygges et nytt stort bussanlegg med plass til 150 elektriske busser. Anlegget blir hovedbase for bussene som betjener Indre by i Oslo fra høsten 2022 og vil romme leddbusser og dobbeltleddede busser (høykapasitet busser). Planlegging og prosjektering har pågått gjennom året og det første spadetaket tas i mai 2021.

Forberedelsene til ny kjørekontrakt for Oslo sør pågår for fullt på selskapets anlegg på Rosenholm. Anlegget har tidligere vært kjent for sine hydrogenbusser, men nå bygges anlegget om for å betjene elektriske busser i det nye anbudet som har oppstart i 2022. Ny vaskeshall inngår også i byggeprosjektet. På Mortensrud bygges det nytt bussanlegg som gir tilleggs-kapasitet til Klemetsrudanlegget. Anlegget er midlertidig og får kapasitet til 70 busser.

De tre igangsatte byggeprosjektene på Stubberud, Rosenholm og Mortensrud har en samlet investeringsramme på 560 MNOK frem mot høsten 2022.

I februar ble bussanlegget i Enebakk rammet av et jordskred. Deler av parkeringsarealet raste ut. Ingen mennesker kom til skade, men anleggets funksjonalitet ble helt eller delvis satt ut av spill for en lenger periode. Etter anvisninger fra NGI og NVE er skredkanten nå sikret og anlegget tilbakeført til normal drift. Hendelsen er en påminnelse om at det er knyttet risiko til driften av industrielle anlegg av denne typen. Flere og mer teknologisk komplekse bussanlegg utstyres blant annet med strømforsyning for lading av elektriske busser. Selskapet iverksetter nå ekstern kartlegging av virksomhetskritisk risiko. Hensikten er å oppnå bedre oversikt og kontroll med alle sider av anleggsdriften.

Servicehus og pandemi

Bussanlegg har utviklet et modulbasert servicehus for å bedre pause- og toalettforholdene for bussførere. De fire første servicehusene ble produsert og plasseres ut på busslinjenes endestoppesteder.

Pandemien har nødvendiggjort ekstraordinære smittevern-tiltak for å sikre at bussførerne kan gjennomføre sine pauser på en trygg måte. Renholdet er styrket og de mest brukte lokalene er utvidet med mer plass.

Selskapet vokser og har i løpet av året styrket sin organisasjon med to nye medarbeidere innenfor anleggsutvikling og vedlikeholdsplanlegging. ■



SPORVEIEN MEDIA

GOD REKLAME GIR BEDRE REISER

Sporveien Media skaper inntekter fra trafikkreklame. I 2020 bidro selskapet med 107 millioner kroner til å bedre kollektivtrafikktilbudet for de reisende.

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 driftsmidler, stasjoner og bygninger, og har samarbeidsavtale med Clear Channel Norway. Sporveien Media forvalter også kontrakten for reklamefinansierte lehus i Oslo.

Sporveien Media bidrar til å styrke kollektivtrafikkens omdømme gjennom å holde høy standard på reklameprodukter, design og vedlikehold. Reklame kan bidra til å redusere følelsen av ventetid for de reisende hvis de opplever den som relevant. Selskapet legger samtidig stor vekt på at stasjonsområdene og holdeplassene skal være rene og godt vedlikeholdt.

Året oppsummert

Sporveien Media bidro i 2020 med totalt 107 millioner kroner til kollektivtrafikken. Dette var en nedgang på ca. 22 millioner kroner fra 2019. Koronapandemien har ført til en sterk nedgang i medieinvesteringer i 2020 sammenlignet med 2019.

Sporveien Media har jobbet 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 2020 jobbet Sporveien Media og samarbeidspartneren Clear Channel sammen om å dokumentere effekt og etablere flere digitale skjermer. Nye digitalskjermer på stasjoner som Storo og Sinsen bidrar til å utvikle posisjonen i markedet og det digitale varelageret. Til tross for stor usikkerhet fremover, tror Sporveien Media på en bedring i utendørsmarkedet i andre halvår 2021.

Videre utvikling

I samarbeid med Ruter og Clear Channel etablerer Sporveien Media 200 nye moderne lehus og stoppestedssøyler for de reisende. I 2021 vil selskapet fortsette utviklingen av de digitale og analoge mulighetene for å skape gode produkter for de reisende og kollektivtrafikken. ■



Sporveien Media skal holde høy standard på reklameprodukter, design og vedlikehold.



DEL 4

SAMFUNNSANSVAR OG BÆREKRAFT

«FORNØYDE PASSASJERER ER VÅRT VIKTIGSTE
BIDRAG TIL ET BÆREKRAFTIG SAMFUNN.»

– BIRTE SJULE, ADMINISTRERENDE
DIREKTØR I SPORVEIEN TRIKKEN



FREMTIDENS BYREISE

Blå bærekraft

Det handler om mer enn miljø når de nye SL18-trikkene til Sporveien skal farge bybildet blått.

– Trikken har vært en miljøvennlig del av Oslo i 145 år, den! sier administrerende direktør i Sporveien Trikken, Birte Sjule.

At trikken er viktig for miljøet i byen er derfor ingen overraskelse, men når de første SL18-trikkene rulles ut i gatene i løpet av 2021 byr Sporveien på noe større enn et grønt og klimavennlig kollektivtilbud.

Fornøyde kunder

At trikken er utslippsfri, er ikke den eneste grunnen til at den er et bærekraftig fremkomstmiddel. For å nå bærekraftmålene til FN må flere byer gjøre som Sporveien og tilrettelegge for at enda flere folk skal komme seg trygt og smidig frem i bykjernen.

– Det viktigste for de som reiser med oss er hyppige avganger – det skal være enkelt å benytte trikken. Kollektivtilbudet må være så godt at flere velger å reise med oss fremfor å sette seg i bilen når de skal bevege seg rundt i hverdagen. Derfor er fornøyde passasjerer vårt viktigste bidrag til et bærekraftig samfunn, sier Sjule.

I 2020 gikk Sporveien helt til topps i Norsk Bærekraftbarometer. Barometeret viser hvor bærekraftige norske bedrifter er sett fra kundenes ståsted. T-banen



Birte Sjule
Administrerende direktør
Sporveien Trikken AS

gikk til topps, mens trikken sikret seg andreplassen. Sjule ser frem til at Oslos innbyggere skal få prøve de nye trikkene. Hun vet at de ønsker seg flere blå kjøretøy i byen.

Sporveien er ikke alene om å gi byen sin et trikkeløft. Tall fra Den internasjonale foreningen for offentlig transport, UITP, viser at Europa satses på trikk. At trikken er en ren, stille og arealeffektiv måte å frakte mange mennesker rundt på har fått europeiske byer til å bestille over tre tusen nye trikker de neste årene og bygge nye trikkelinjer.

Tilgjengelig for alle

Kapasitet er også viktig for å kunne

levere et bærekraftig kollektivtilbud. Når alle de nye SL18-trikkene er på plass i 2024, har trikkeparken i Oslo mulighet til å ta dobbelt så mange passasjerer som i dag.

Det nye trikkene er universelt utformet. Det er fordi Sporveien ønsker å gjøre kollektivtilbudet tilgjengelig for så mange som mulig. Derfor har Sporveien gjennom Trikkeprogrammet samarbeidet tett med ulike interesseorganisasjoner og brukergrupper. Det er nestleder Magnhild Sørbotten i Norges Handicapforbund glad for.

– Hadde alle store prosjekter gjort som Sporveien og involvert oss tidlig i prosessen, hadde samfunnet spart seg for store summer, sier hun.

– Ved å kartlegge behovene i forkant unngår man den ekstrakostnaden det er å gjøre endringer når prosjekter er ferdige.

Sjule forteller at tilbakemeldingen fra kartleggingen og brukertesting med organisasjonene har vært viktig i arbeidet med å få et enda bedre trikketilbud.

– Vi skal være best mulig for flest mulig, det er det bærekraftig mobilitet for alle handler om, sier hun. ■



De første SL18-trikkene har ankommet Oslo og testes og klargjøres for bruk i løpet av 2021.

SAMMEN OM EN BÆREKRAFTIG FREMTID

Sporveiens nye visjon – Bærekraftig mobilitet for alle – understreker hvilken vekt konsernet vil legge på arbeidet med samfunnsansvar og bærekraft i årene som kommer. Et grønnere Oslo krever at konsernet leverer grønnere og mer bærekraftige transportløsninger og får enda flere til å ta dem i bruk.

Sporveiens virksomhet påvirker bybildet, lokalmiljøer og innbyggerne. Gjennom selskapets arbeid med bærekraft legges grunnlaget for å løse samfunnsoppdraget på en måte som er til beste for alle reisende, innbyggere, naboer, ansatte og miljøet – og følger høye etiske standarder. Samtidig vil utnyttelse av teknologiske muligheter skape mer kollektivtrafikk for pengene.

– Sporveien har et viktig samfunnsoppdrag og vi skal ta et aktivt samfunnsansvar gjennom målrettet arbeid med bærekraftige løsninger. Vi arbeider med samfunnsansvar og bærekraft innen seks målområder. De definerte vi i 2016–2017 etter en bred analyse av utfordringer og muligheter for virksomheten, og med involvering av så vel egne ansatte som representanter for eierne, fagforeninger og sentrale etater i kommunen. Strategiprosessen i 2020 konkluderte med at målområdene blir videreført mot 2025. Vi vil spisse målområdene og utvikle flere konkrete mål under implementeringen av konsernstrategien Best 2025, forteller konserndirektør for kommunikasjon og samfunn Torgeir Kristiansen.

Gjenspeiler viktige mål for samfunnsutviklingen

De seks målområdene reflekterer viktige samfunns mål som er satt for Oslo, Norge og verden. Sporveiens bidrag er avgjørende for å lykkes med Oslo kommunes klimastrategi og viktige for å innfri nasjonale klimamål. Konsernets miljøstrategi svarer også på andre viktige mål som er satt for Oslo knyttet til å redusere energibruken, øke andelen fornybar energi, gjøre anskaffelsene grønnere, redusere avfall og sortere bedre, og styrke kollektivtrafikken innenfor gjeldende støykrav.

Konsernets målområder speiler også mange av FNs 17 bærekraftsmål. Tema som klima, miljø, likestilling, mangfold og sikkerhet har høy prioritet i Sporveien. Samtidig arbeider Sporveien med å modernisere kollektivsystemet og utvikle bærekraftige løsninger for mobilitet, også dette blant målene fra FN. Oversikten på neste side viser hvordan Sporveiens seks målområder henger sammen med bærekraftmålene.

Som eier har Oslo kommune fastsatt 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. ■

BÆREKRAFTPRIS TIL SPORVEIEN

I juni mottok Sporveien T-banen Bærekraftprisen 2020. Sporveien Trikken tok andreplassen. Prisen ble delt ut i forbindelse med offentliggjøringen av Norsk Bærekraftbarometer som viser hvor bærekraftige norske bedrifter er sett fra kundenes ståsted.

Sporveiens viktigste bidrag er å levere et effektivt og attraktivt kollektivtilbud. På den måten vil enda flere reise kollektivt, noe som igjen reduserer klimautslipp og forbedrer luftkvaliteten.

Sporveien er eid av Oslo kommune, og har hoveddelen av virksomheten i hovedstaden. Derfor er det naturlig at også det meste av Sporveiens innsats innen bærekraft skjer her. Klimautfordringene må løses internasjonalt, men initiativene må også komme nasjonalt og lokalt.

– Mange storbyer går nå foran i nasjonale initiativer, og det ser vi ikke minst her i Oslo. Vi håper prisen kan være en ekstra inspirasjon inn i det videre bærekraftarbeidet vårt, sier Torgeir Kristiansen.

Norsk bærekraftbarometer gjennomføres av Handelshøyskolen BI og måler 149 av Norges største virksomheter.



Torgeir Kristiansen
konserndirektør for kommunikasjon og samfunn



SMART TUR

Vi skal være løsningen på morgendagens kollektivtrafikk og bidra til en bærekraftig utvikling.

Eksempler på tiltak:

- Utvikler knutepunkt og nye, grønne mobilitetsløsninger
- Innfører digitale verktøy for å effektivisere vedlikehold
- Samarbeider med andre om innovasjon



REN TUR

Vi skal gjøre vårt for at Oslo kommune når sine målsettinger for miljø og klima.

Eksempler på tiltak:

- Reduserer energibruk og klimagassutslipp
- Moderniserer og forlenger levetiden på materiellet
- Tar i bruk prinsippene for sirkulær økonomi
- Stiller krav om grønne anlegg
- Arbeider for å redusere avfallsmengder og øke gjenvinning
- Øker produksjonen innenfor støykrav



GOD TUR

Vi skal gi folk gode reiseopplevelser og få dem trygt frem.

Eksempler på tiltak:

- Arbeider systematisk med sikkerhet
- Høy regularitet og punktlighet
- God informasjon ved avvik
- Hyppig renhold av vogner og stasjoner
- Kunst- og kulturprosjekter
- Samarbeid om beredskap



GOD NABO

Vi skal ha en åpen linje til alle interessenter, og skal trygge naboer og berørte parter.

Eksempler på tiltak:

- Kommunikasjonsrådgivere i alle prosjekter
- Møter med naboer for å finne løsninger før prosjekter
- Informasjon før og under prosjekter
- SMS-varsling av nattarbeid
- Elektroniske nyhetsbrev i anleggsperioder



DRIFTIGE FOLK

Vi skal være en god arbeidsgiver og dyrke driftighet og ny kompetanse.

Eksempler på tiltak:

- Rikt kurs- og utviklingstilbud
- Traineeprogram for talenter
- Fremmer likestilling og kjønnsbalanse
- Regelmessige organisasjonsmålinger
- Fremmer fysisk og psykisk helse
- Forebygger personskader
- Samarbeid om å redusere fravær



SKIKKELIGE FOLK

Vi skal sikre god etisk praksis i alt vi gjør og opptre respektfullt mot hverandre og andre.

Eksempler på tiltak:

- Nulltoleranse for korrupsjon
- Obligatorisk kurs om etisk regelverk og dilemmatrening
- Implementert Oslo modellen, Oslo kommunes kontraktsvilkår
- Varslingskanal for ansatte og innleide
- Ivaretar informasjonssikkerhet



MÅLOMRÅDE: SMART TUR

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

Teknologi og bærekraft er to av bærebjelkene i konsernets strategi Best 2025, og de to henger tett sammen. Mye av konsernets arbeid med ny teknologi er knyttet til å forbedre prosesser og skape innovasjon i kollektivsystemet. Hensikten er å skape mer kollektivtrafikk for pengene ved å effektivisere produksjonen og få flere mennesker til å velge kollektivløsninger. Dette er vårt viktigste bidrag til å utvikle Oslo og regionen rundt i bærekraftig retning. Konsernet samarbeider tett med Oslo kommune og andre i kollektivfamilien for å utvikle et grønt mobilitetstilbud med T-banen som rygggrad og trikken og bussen som løsningen på effektive byreiser. Sporveien har opprettet en egen avdeling, *Digitalisering og Innovasjon*, som skal skape forståelse av data, effektivisere prosesser basert på disse dataene, og utforske ny teknologi, alt for å støtte bærekraftig og effektiv transport av Oslos innbyggere. Den teknologiske utviklingen går fort, og fremtidens mobilitet vil være en blanding av flere ulike transportmidler. Det skaper spennende muligheter så vel for Sporveien som for alle reisende.

Smarte knutepunkter

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

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 har innført digital løsning for å akkumulere trafikk- og tekniske data. Den 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 om å bli en smart by. Dette har blant annet resultert i at reisende kan få levert pakker til pakkeautomater på flere av Sporveiens stasjoner. Gjennom samarbeid med andre, vil Sporveien også gi bedre oversikt og informasjon til de reisende, og skape mer sømløse overganger mellom ulike transportformer. ■

MÅLOMRÅDE: REN TUR

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

Det overordnede målet for konsernets miljøstrategi er å produsere reiser med minst mulig miljøbelastning. Konsernet har en ambisjon om å implementere et felles miljøledelsesystem med tydelige mål innen områdene utslipp, energi, innkjøp, avfall og støy.

Klimagassutslipp i Sporveien

Samlede utslipp basert på lokasjonsbasert metode var 8 700 tonn CO₂-ekvivalenter i 2020, mot 7 900 i 2019. Klimaregnskapet omfatter konsernet, unntatt Unibuss og Bussanlegg. De viktigste årsakene til oppgangen er høyere forbruk av kjørestrøm til T-bane, og noe mer avfallshåndtering (betongavfall).

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 kjørestrøm. Garantiene gir null utslipp med markedsbasert metode, men resterende elektrisitetsbruk langt høyere utslippsfaktor ved markedsbasert metode enn ved lokasjonsbasert metode.

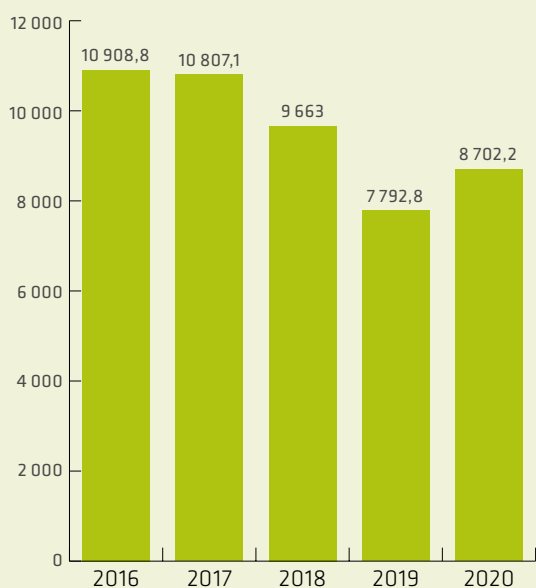
Effektiv energibruk betyr mest for klimaet

Elektrisitetsforbruket står for den desidert største andelen av klimagassutslippene fra Sporveien, og utgjorde 87 prosent av disse i 2020. Deretter fulgte områdene øvrig transport og avfallhåndtering, som hvert sto for fem prosent klimagassutslippene. Øvrige kilder utgjorde relativt små andeler av utslippene.

FOKUSOMRÅDE	MÅL	STATUS 2020
Utslipp	Redusere egne klimagassutslipp med 95 prosent innen 2030 sammenlignet med 2014. Redusere andre utslipp til luft og vann, og forebygge uønskede hendelser	■ Ingen alvorlige uønskede hendelser i 2020
Energi	Redusere energibruken og kun bruke fornybar energi innen 2025	■ Dieselforbruket til transport er i 2020 redusert med 60 prosent sammenlignet med 2019
Innkjøp	Redusere miljøbelastningen fra anskaffelser, utbygging og drift	■ Stiller kontraktskrav om fossilfrie anleggsområder. ■ Tatt i bruk prinsipper for sirkulær økonomi i forvaltningen av vognmaterieill
Avfall	Redusere avfallsmengdene fra utbygging og drift, og oppnå kildesorteringsgrad på 90 prosent innen 2030	■ Korrigert for forurensede masser og slam var kildesorteringsgraden 86 prosent
Støy	Legge til rette for økt produksjon innenfor gjeldende støykrav	■ Sporveien setter strenge krav og grenseverdier for minimere støy ved vedlikehold og anleggsarbeider. Det gjennomføres systematisk informasjon og kommunikasjon med naboer og eier

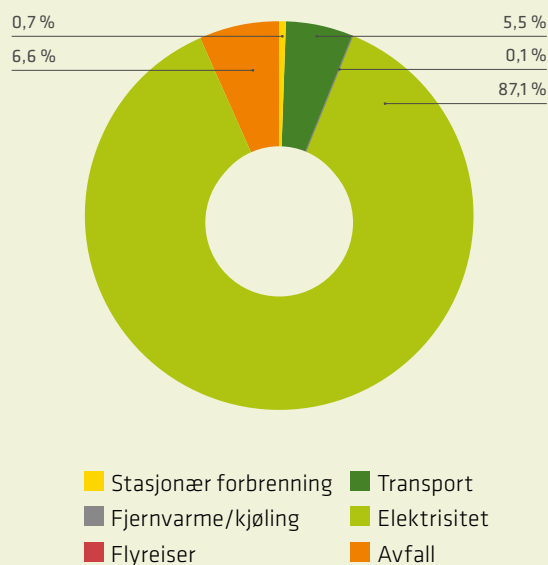
KLIMAGASSUTSLIPP TOTALT, 2016-2020

Lokasjonsbaserte utslipp (tonn CO₂-ekvivalenter)



KLIMAGASSUTSLIPP FORDELT PÅ KILDER

Lokasjonsbaserte utslipp



Elektrisitetsforbruket har størst betydning for klimautslippene. Det understreker viktigheten av Sporveiens satsing på energieffektivisering. Sporveien planlegger en rekke tiltak for å effektivisere energibruken, både til kjøring og i verksteder, stasjoner og andre deler av bygningsmassen. Fornyelsesprogrammet for banestrømforsyningen er også et viktig tiltak for å redusere energibruk- og tap. Ved ombygging av verksteder og stasjoner gjør Sporveien tiltak for å oppnå mer effektiv energibruker belysning, oppvarming og ventilasjon for en effektiv energibruk.

Grønnere anlegg

Sporveien stiller krav til miljø og fossilfrie løsninger i nye prosjekter, og erfaringene er gode. Det er strenge kontraktskrav på baseprosjektene på Grefsen hvor anleggsplassene skal være fossilfrie. I tillegg har bruken av elektriske anleggsmaskiner ved basen gjort de ansatte mindre eksponert for eksos og maskinstøy.

Avfall, gjenvinning og kildesortering

Korrigert for forurensede masser og slam var kildesorteringsgraden 86 prosent i 2020, mot 68 prosent i 2019. 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.

Både T-banen og Trikken oppnådde kundetilfredshet på 98 prosent frem til mars 2020. Det var samme nivå som i 2019 for T-banen og en liten forbedring fra 97 prosent for Trikken. Målingene av kundetilfredshet stoppet da koronapandemien brøt ut, men Ruter gjennomførte undersøkelser av tilfredsheten digitalt og per telefon. De viser at den høye tilfredsheten holdt seg ut året.

Resultatet er svært gledelig gitt all usikkerheten pandemien skapte for kundene og Sporveien. Trikken hadde i tillegg flere endringer i rutetilbudet i 2020 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 målte ikke kundetilfredsheten i 2020 på grunn av koronarestriksjoner.

Blant de beste på tilfredshet og lojalitet

Sporveien oppnådde også gode resultater i undersøkelsen Norsk kundebarometer i 2020. T-banen tok andreplassen i tilfredshet i klassen for persontransport, kun overgått av Flytoget. Trikken og bybussene havnet på henholdsvis fjerde og ellefte plass i rangeringen av kundetilfredshet. T-banens plassering i 2020 var på nivå med 2019, mens Trikken opplevde å klatre opp to plasser, til tross for flere infrastrukturprosjekter som utfordret driften i 2020. Rangert etter kundenes lojalitet, toppet T-banen listen, mens bybussene tok andre- og Trikken tredjeplass.

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 trafikkikkerheten for Trikken var meget positiv i 2020 og det beste historiske resultatet noensinne for sikkerhetsindeksen (jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser). Det var ingen dødsfall knyttet til kjøring av trikk og antall kollisjoner sammenlignet med 2007 er redusert med to tredjedeler. Dette er takket være systematisk sikkerhetsarbeid, årvåkne førere samt driftssikrere sporvogner og infrastruktur. De gode trafikkikkerhetstallene må også sees i sammenheng med pandemiåret 2020 med færre passasjerer og trafikkanter i trafikkbildet i byspor (Trikken kjører i blandet trafikk med andre trafikkanter), men en økning av syklistene.

T-banen opplevde ingen ulykker med dødsfall eller alvorlige skader i 2020. 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 i system

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, jernbaneak-

tørene og andre kommunale og statlige sikrings- og beredskaps partnere.

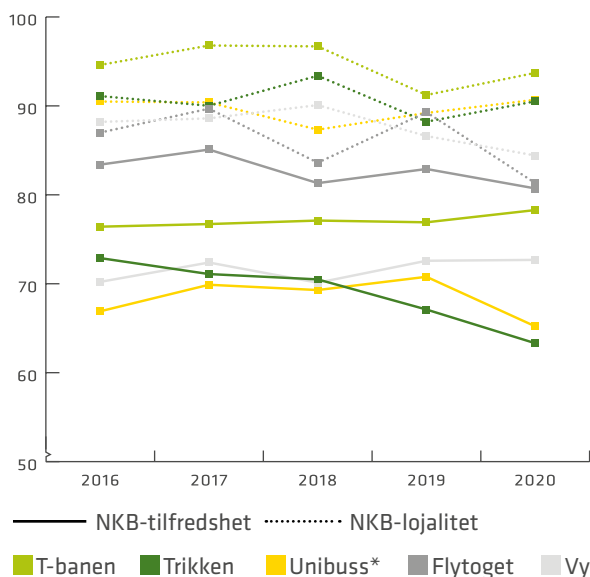
Gjennom 2020 oppdaterte Sporveien og T-banen egne risikoanalyser i tråd med endringer i risikobildet og vurderinger av trusselbildet fra PST. I 2020 la konsernet vekt på å oppdatere hele Sporveiens Beredskapssystem, SBS, inkludert Trikkens taktiske planverk knyttet til de nye trikkene (SL18).

Sporveien gjennomførte i 2020 tre sikringsøvelser med eksterne etater. I oktober og november 2020 ble det gjennomført syv skarpe øvelser med Oslo Brann- og redningsetat for å teste redningsutstyr for de nye trikkene. Sporveien gjennomførte også to digitale stabsberedskapsøvelser over Teams, og fagledere i T-banen gjennomførte et omfattende beredskapskurs i skadestedsledelse og evakueringsteknikk.

Planlagte øvelser i Sporveiens Øvingsprogram 2020, som krever tilstedeværelse av større grupper egen ansatte, ble innstilt på grunn av koronarestriksjoner. ■

NKB-TILFREDSHET OG -LOJALITET

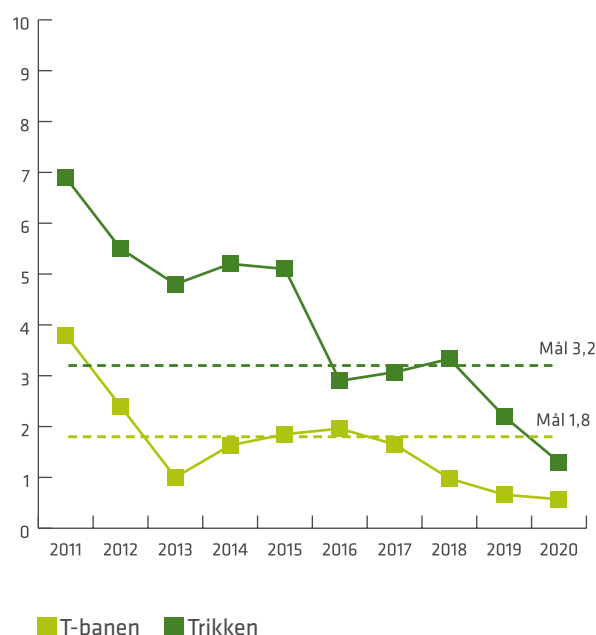
Skala 0-100 poeng



*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.



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 for å oppgradere og modernisere T-bane- og trikketilbudet. Vi kjører også mer T-bane og trikk, og har ambisjoner om å øke produksjonen i årene som kommer. 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 andre som blir berørt av virksomheten vår. Vi forsøker så langt det lar seg gjøre å gjennomføre anleggsarbeider med minst mulig ulempe for omgivelsene. Alle Sporveiens prosjekter skal inkludere en kommunikasjonsrådgiver. Deres rolle er å sørge for at de 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:

- Informasjonsmøter i forkant av anleggsoppstart
- Særmøter og én-til-én-møter for å informere om fremtidige prosjekter og for å lytte til innspill fra naboer og andre som blir berørt av arbeidene
- Arbeidsmøter, ved behov, for å få bidrag til gode løsninger i anleggsperioden
- Utsendelse av informasjon per post
- Utsendelse av elektroniske nyhetsbrev på e-post i anleggsperioden
- Oppslag i nabolag der vi arbeider
- SMS-varsling ved planlagt helge- og nattarbeid

I 2020 var det høy anleggsaktivitet i Sporveien, blant annet for å innhente vedlikeholdsetterslep og forberede innfasingen av de nye trikkene i Oslo. Sporveien brukte mye tid på å følge opp naboer langs Grefsenveien, på Holtet, Majorstuen og Frogner. Anleggsarbeidene i disse områdene berørte svært mange mennesker. Beboere i Grefsenveien ovenfor Storkrysset måtte forholde seg til avvikstrafikk med buss for

trikk i halvannet år frem til trikken var tilbake i mai. Majorstuen ligger i bydel Frogner som har om lag 60 000 innbyggere. I dette området ble det kjørt buss for trikk fra mai til september, og etter omfattende arbeider sto prosjektet ferdig i desember. Mange bor tett ved trikkebasen på Holtet, som ble gjenåpnet i mai.

Gjennom høsten 2020 brukte Sporveien betydelige ressurser på å informere og følge opp naboer langs trikketraseene som ble testet av to nye trikker. Langs Grefsenveien nedenfor Storo vil det pågå arbeid frem til desember 2021. Sporveien er i dialog med lokale skoler og barnehager, blant annet for å informere om trafiksikkerhet for skolebarn som beveger seg nær anleggsområdet. I forbindelse med oppgraderingen av Østensjøbanen, som etter planen skal starte i 2021, opprettet Sporveien tidlig kontakt med skoleledelse og FAU ved Bryn-seng skole for å få innspill til hvordan trafikkavvikling og nabodialog bør skje i anleggsperioden. I forbindelse med vedlikeholdsarbeider og støytiltak på T-banen er naboer blitt informert om varighet og omfang av arbeidene.

SMS-varslingssystem i bruk

Sporveien tok i bruk SMS-varsling i 2018 for å gi bedre informasjon og varsling ved støyende arbeider og oppstart av omfattende prosjekter. I 2020 varslet Sporveien via SMS om 309 ulike tiltak. SMS-er om tiltakene nådde ut til i alt 30 000 adresser og 245 000 privatpersoner og bedrifter. Mottakerne gir generelt gode tilbakemeldinger og opplever Sporveiens informasjonsflyt som profesjonalisert, tydelig og proaktiv. Mottakere uten registrert mobil får taleoppringning via fasttelefon og/eller informasjon på e-post. Varslingsdekningen ved bruk av SMS og e-post er 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. Enkelte arbeider på eller i nærheten av T-bane- eller trikkespor krever imidlertid stans i kjøring og må derfor utføres i perioder av døgnet uten trafikk. Sporveien varsler naboer om planlagt nattarbeid via SMS, elektroniske nyhetsbrev, oppslag, flyveblader og/eller beboerbrev per post, men har dispensasjon til å løse akutte behov og uforutsette reparasjoner uten å varsle.

Støy er ett av seks innsatsområder i Sporveiens miljøstrategi. 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.



Gjennom sitt samfunnsansvar har Sporveien en lang tradisjon for å arbeide med kultur. Sporveien ønsker å legge til rette for at stasjonene blir viktige og gode byrom for formidling av kunst og kulturopplevelser til Oslos innbyggere. Vi vil være en «God nabo» og gi alle en «God tur». –Gjennom samarbeidet med Sporveien får vi mulighet til å bringe Oslo-Filharmonien ut til Oslo ved å være til stede på trikken og T-banestasjonen, og det setter vi stor pris på, sier administrerende direktør Ingrid Røyensdal i Oslo-Filharmonien.

Sporpussere reduserer støy og forlenger levetiden

T-baner og trikker sliter på skinnene når de kjører, og slitte skinneganger skaper mer støy og slitasje på vognmateriellet. Sporveien henter hvert år inn ekspertise som sliper skinnegangen, men mange steder oppstår det bølger og skader på skinnene kort tid etter sliping.

Derfor har Sporveien besluttet å kjøpe to skinnepussere, én hver til T-bane og trikk, for å drive mer kontinuerlig vedlikehold av skinnene. Skinnepusserne vil optimalisere kontaktflaten og friksjonen mellom skinner og hjul, og fjerne ujevnheter. Under kjøring av T-bane og trikk vil det bety mindre støy og vibrasjoner for omgivelsene. Regelmessig skinnepussing er også ventet å forlenge levetiden til skinner og vognmateriellet betraktelig, og gi store besparelser knyttet til vedlikehold. ■

TALL OG FAKTA OM NABODIALOGEN I 2020

- Sporveien var byggherre for nærmere 30 prosjekter 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, enten på e-post eller via ordinær post.
- Det ble avholdt 25 informasjonsmøter, særmøter og én til én-møter med interessenter. Dette er en halvering fra 2019, mye på grunn av koronasituasjonen.
- Sporveiens e-postkonto for nabohenvendelser mottok i underkant av 1 500 henvendelser, en økning på om lag 500 fra 2019.
- Sporveien sendte 309 SMS-meldinger om ulike tiltak til naboer og berørte parter, mot 201 i 2019 og 110 i 2018.
- I alt 30 000 adresser og 245 000 personer mottok sms-varsel fra Sporveien om ulike tiltak.

MÅLOMRÅDE: DRIFTIGE FOLK

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

Antallet ansatte i konsernet økte forsiktig fra 3 351 i 2019 til 3 370 ansatte ved utgangen av 2020. Arbeidsstokken er variert, preget av mangfold. De ansatte har bakgrunn fra til sammen mer enn 50 forskjellige land, og hver fjerde medarbeider representerer en minoritetsgruppe. Medarbeidere har også variert kompetanse, og spennet i alder er stort.

Høy kvinneandel blant ledere

Kvinnene er fremdeles i mindretall i Sporveien, med en kvinneandel på 15 prosent. Men i lederstillinger er kvinneandelen høyere. For ledere som rapporter til konsernsjef er kvinneandelen 50 prosent mens den på neste ledemivå er 36 prosent.

Fortsatt stor interesse for ansettelse i Sporveien

Sporveien ansatte 202 nye medarbeidere (eksklusive Unibuss) i 2020. Det var 35 flere enn i 2019. Det interne jobbmarkedet blir stadig sterkere, og i 2020 fikk 82 ansatte nye stillinger internt i konsernet.

Også rekrutteringen ble påvirket av pandemien i 2020, og Sporveien måtte endre og digitalisere rekrutteringsprosessene. Usikkerhet, oppsigelser og permitteringer i andre bransjer bidro til at antallet søkere til stillinger i Sporveien økte med rundt ti prosent. Totalt registrerte Sporveien ca. 5 800 søkere på 137 stillingsutlysninger. Andelen kvinnelige søkere var 25 prosent, og det ble ansatt en kvinne i 30 prosent av alle ansettelsene. Snittalderen på nyansatte var 34 år, den samme alderen som i 2019.

For å sikre valg av den best kvalifiserte kandidaten vektlegger Sporveien likebehandling gjennom objektive og profesjonelle rekrutteringsprosesser. Dette gjelder både ved internt og eksternt utlyste stillinger. Sporveien legger også vekt på at mottakelsen og introduksjonen av nyansatte skal være god, men pandemien og bruken av hjemmekontor i 2020 gjorde dette mer krevende enn i normalår. Ledere rettet ekstra innsats mot å ivareta nyansatte, og konsernet klarte å gjennomføre fire introduksjonskurs i 2020.

Bredt tilbud om kompetanseutvikling

Sporveien er opptatt av å tilby helhetlige utviklings- og opplæringsplaner for så vel medarbeidere som ledere. I 2020 ble store deler av konsernets kompetanseutviklingstilbud digitalisert, og flere kurs og samlinger ble avholdt over video eller som e-læring.

I tillegg til kurs rettet mot alle ledere og nyansatte, tilbyr Sporveien også et rikt utvalg kurs innenfor trafiksikkerhet, trikk- og togfremføring, samt vedlikehold av infrastruktur og vogner. I 2020 ble det avholdt 696 kurs for i alt 2 797 deltakere, samt 5 883 e-læringskurs.

Fire nye traineer ble rekruttert til Sporveiens traineeprogram i 2020. Programmet har til hensikt å tilføre og utvikle kompetanse som Sporveien trenger, utfordre etablerte tankemåter og øke Sporveiens attraktivitet i arbeidsmarkedet.

Klar fremgang i organisasjonsmåling

Sporveien gjennomfører målinger annethvert år for å ta pulsen på organisasjonen, sette kultur, ledelse og arbeidsmiljø på agendaen, og fremme gode historier fra arbeidsplassen. Organisasjonsmålingen som ble gjennomført i 2020, viste en solid fremgang siden forrige måling. Resultatene viser at medarbeiderne opplever stor grad av tillit til ledelsen. De verdsetter Sporveien som en trygg og god arbeidsplass, og opplever å ha god balanse mellom jobb og fritid. Stolthet over arbeidsplassen og opplevelsen av fellesskap er også klare styrkefunn i målingen. Åtte av ti medarbeidere mener at Sporveien er et flott sted å arbeide, alt tatt i betraktning.

Sykefraværet noe ned

Sykefraværet i Sporveien var på 9,39 prosent i 2020, mot 8,65 prosent i 2019. Korrigert for fravær knyttet direkte til koronapandemien (pandemifravær) endte fraværet i 2020 på 8,45 prosent. Sykefraværet har ligget over åtte prosent i lengre tid og har vist seg utfordrende å redusere, til tross for mange gode tiltak og fokus på forebygging. Utviklingen i 2020 virket positiv, men det kan være vanskelig å konkludere i et så unormalt år.

I 2020 startet FRISK-prosjektet opp. Dette er et strategisk prosjekt, med mål om å skape varige reduksjoner i sykefraværet i Sporveien. Det omfatter tre arbeidsstrømmer: sykefraværsledelse, styring og oppfølging, og rammer og organisering. Basert på objektive kriterier har prosjektet definert en målgruppe med ansatte med relativt høyt fravær. Ledere for ansatte i denne gruppen får ekstra oppfølging, kursing og bistand. Prosjektet skal også vurdere hvordan bruken av interne støttefunksjoner som bedriftshelsetjenesten, sykefraværsteam og HR, kan optimaliseres. Disse funksjonene bidrar allerede i arbeidet med å redusere fraværet, tilrettelegge på arbeidsplassen og få sykemeldte tilbake i jobb.

Flere tiltak ble avlyst eller utsatt på grunn av pandemien. Dette gjaldt blant annet en del planlagte kurs i sykefraværsoppfølging og HMS, den årlige Helseuken og prosjektet Helse for fremtiden. Sporveien planlegger alternative tilbud i 2021, blant annet digitale kurs og nettbasert trening.

Antallet skader ned

I 2020 registrert Sporveien (unntatt Unibuss) 513 HMS-avvik, hvorav 68 personskader. Det var en nedgang fra 159 personskader i 2019. Av personskadene førte 13 til fravær, mot 28 året før. En kombinasjon av systematisk HMS arbeid, mindre kontakt mellom publikum og trikker, og færre billettkontroller er hovedårsaken til nedgangen i antall skader.

Akan-arbeid

Sporveien stiller strenge sikkerhetskrav til medarbeidere. Forebygging av rus-, alkohol- og spillproblemer er et sentralt element i sikkerhetsarbeidet. Sporveiens Akan-utvalg og Akan-kontakter er viktige bidragsytere i dette arbeidet. Akan-utvalget er et underutvalg av AMU. I 2020 behandlet AMU organiseringen av Akan-utvalget og Akan-kontakter, og det kom inn nye utvalgsmedlemmer og -kontakter. ■

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 2020.

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

Sporveien innførte i 2018 et obligatorisk, interaktivt e-læringskurs om jobberelaterte etiske problemstillinger og utfordringer. Alle ansatte gjennomfør kurset, og alle nyansatte tok det i 2020. 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 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 kontraktvilkår for anskaffelser av varer, tjenester, bygg og anlegg over 500 000 kroner. Oslomodellen 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 varslings saker og fremmer anbefalinger til tiltak.

Informasjonssikkerhet

Informasjonssikkerhet følger prosjekter fra idé til driftssetting og videre inn i den daglige driften. Det skjer både gjennom rammer og krav satt av styringssystemet, og i IT-sikkerhetsarkitekturen som styrer valg av løsninger.

Sterk satsing på teknologi, samt økt innsamling og bruk av informasjon i årene fremover, gjør det avgjørende å opprettholde god informasjonssikkerhet for å lykkes med Best 2025. Strategien forutsetter at informasjonssystemet bidrar til å skape gevinster som økt effektivitet og kundetilfredshet. Samtidig innebærer digitaliseringen økt sårbarhet for tilfeldige eller målrettede cyberangrep. Trusselbildet med tanke på cyberangrep er skjerpet og krever økt innsats på overvåkning og kontroll, og styrking av Sporveiens evne til å takle eventuelle alvorlige angrep.

Informasjonsforvaltning

I 2020 fokuserte Sporveien på digital samhandling gjennom å tilrettelegge for digital utsendelse av brev og digital signering av avtaler. Gode og effektive brukeropplevelser, kombinert med bedre teknologi, har åpnet for større datafangst på områder som har vært basert på manuelle prosesser.

Å yte hjelp til å ta i bruk ny funksjonalitet er en prioritering. Derfor utvidet Sporveien tilbudet om opplæring og markedsførte supportfunksjonen for å gjøre den til et lavterskeltilbud for alle. Fremover til Sporveien fortsette jobben med å kartlegge og revidere kjerneprosesser, slik at større deler av konsernet kan utnytte ny teknologi, ta i bruk automatisering og oppnå en mer effektiv arbeidshverdag, i tråd med konsernets digitaliseringsstrategi. ■



DEL 5 STYRING

«JEG TROR KOLLEKTIVTRAFIKKEN KOMMER TIL
Å VÆRE LIKE VIKTIG, OM IKKE ENDA VIKTIGERE, NÅR
VI FÅR HVERDAGEN TILBAKE ETTER PANDEMIEN.»

– RAYMOND JOHANSEN,
BYRÅDSLEDER



KOLLEKTIVTRAFIKKEN I OSLO

Hva nå?

Byrådsleder Raymond Johansen og byråd Lan Marie Berg hadde aldri trodd de skulle oppfordre folk til å ikke reise kollektivt. Som ledere i en kommune med en av verdens mest ambisiøse klimastrategier satt det langt inne.

– Vi håper å slippe å gjøre det igjen, sier Raymond Johansen og Lan Marie Berg.

Folk i Oslo gjorde det de fikk beskjed om. Selv om bussen, T-banen og trikken har gått, har det vært langt færre passasjerer. Ifølge tall fra Ruter var nedgangen i 2020 på 40 prosent. Ingen andre steder i landet har folks reisevaner endret seg så mye som i Oslo i løpet av året som gikk.

Da byen stengte i mars i fjor, tok mange bussen hjem fra jobb for siste gang på lenge. Hjemmekontor ble den nye hverdagen, og i stedet for å ta T-banen til marka, tok folk beina fatt i nærmiljøet. Om innbyggerne som har mulighet til å jobbe hjemmefra fortsetter med det etter at samfunnet åpner igjen, er uvisst. For kollektivtrafikken, som finansieres av billetter og bompenger, kan det få store konsekvenser.

Ifølge Ruter steg reisetallene da Oslo delvis åpnet i fjor sommer og høst raskt opp mot det som var normalt før pandemien. Raymond Johansen tror derfor at vi kommer til å se like mange reiser med buss, trikk og T-bane når samfunnet åpner igjen.

– Jeg tror kollektivtrafikken kommer til å være like viktig, om ikke enda viktigere, når vi får hverdagen tilbake etter pandemien. De aller fleste av oss savner å se kolleger og ønsker seg tilbake til



Byrådsleder
Raymond Johansen (AP)



Byråd
Lan Marie Berg (MDG)

jobb, vi vil se venner og familie igjen, og vi vil reise kollektivt til fritidsaktiviteter eller for å gå en tur i marka, sier han.

Kommunens klimaverktøy

Selv om det kan ta tid før folk er tilbake for fullt, sier både byrådsleder Johansen og samferdselsbyråd Berg at byrådet skal fortsette sin satsing på kollektivtrafikk. Målet er å gjøre Oslo til verdens første utslippsfrie storby innen 2030. Da må det skje store endringer det neste tiåret, blant annet i trafikken. Til det er Sporveien et viktig verktøy.

– For å bli en nullutslippsby må vi blant annet redusere biltrafikken og utvide kollektivtilbudet. De neste årene skal vi fortsette å utvide antall avganger, sette inn flere elbusser, rulle ut nye trikker og få ferdig Fornebu-banen. Byen skal være trygg på at den får den kollektivtrafikken den trenger og fortjener, sier byråd Lan Marie Berg.

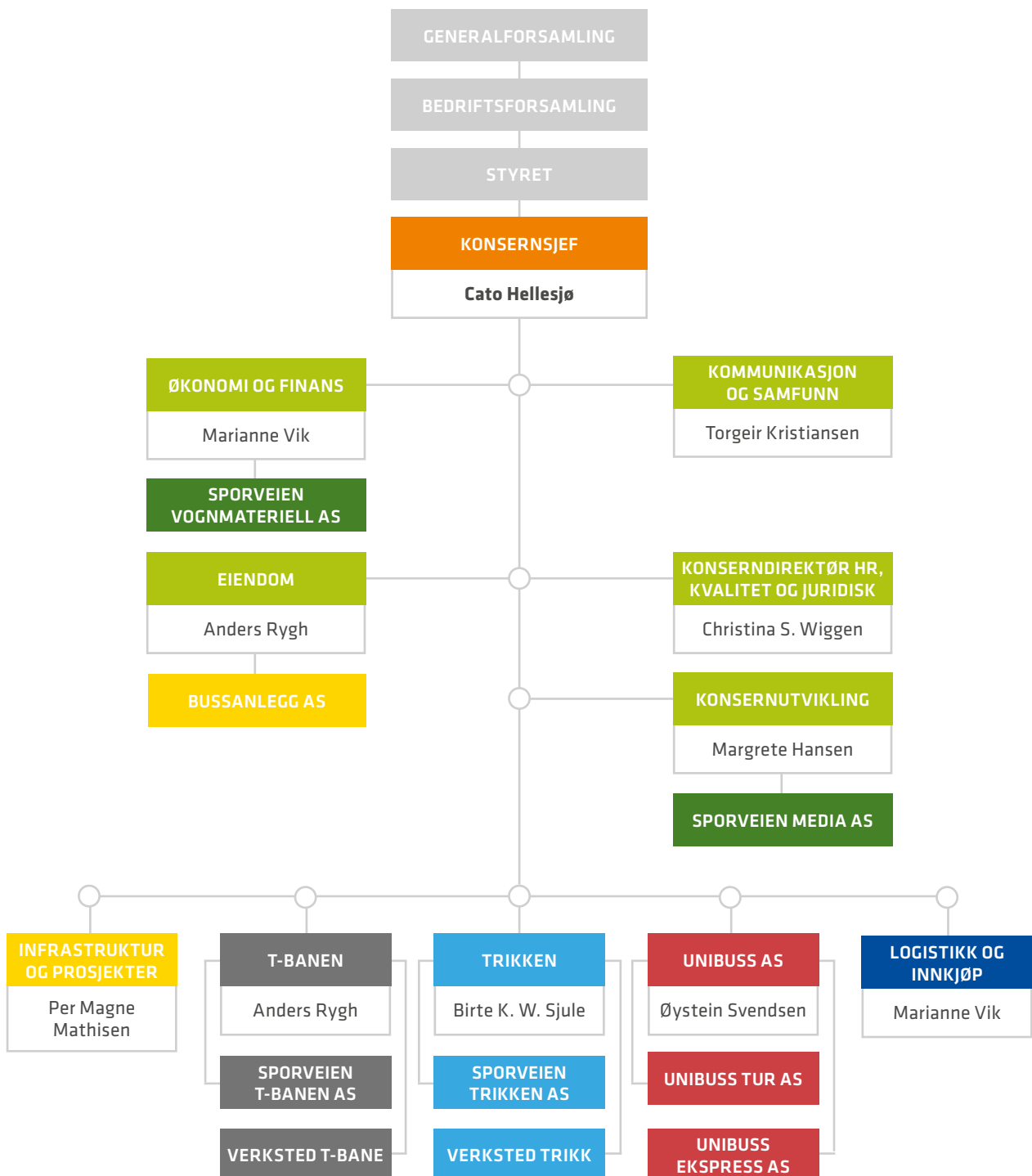
Nå er de begge mer enn noen gang opptatt av å jobbe for at Oslo skal være et utstillingsvindu for utslippsfri massetransport og en kollektivby til inspirasjon for andre.

– Sporveien er pulsen av Oslo. Hvilke pulsen har vært lavere enn ønsket det siste året, men vi skal nok få blodomløpet i gang igjen, sier Raymond Johansen og Lan Marie Berg. ■



Selv om det kan ta tid før folk er tilbake for fullt i bybildet, skal byrådet fortsette sin satsing på kollektivtrafikk.

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.

Mål, strategier og risikoprofil for virksomheten

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.

Det er arbeidet med ny strategiplan for 2021–2025 Helhetlig og samlet rapportering til styret av Sporveiens mest sentrale risikoområder forbundet med eierstyring og selskapsledelse skjer minimum årlig. Compliancerapportering presenteres årlig til styret.

Bevisst samfunnsansvar i virksomhetsstyringen

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 complianceenheten. 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 2020. 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. Alle nye ansatte og innleide skal ta kurset ved oppstart i Sporveien. Complianceenheten er alltid tilstede på introduksjons-samlinger for nyansatte. I tillegg holdes egne gjennomganger og kurs, for ansatte med et særskilt behov gitt stilling, ansvar eller aktivitet, bl.a. for ledere. Sporveiens rutine for innhenting av habilitets- og relasjonserklæring er oppdatert i 2020. Sporveien har utarbeidet etiske krav til leverandører. Kravene ble revidert og oppdatert i 2020. 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 og 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. 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 2020.

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 sist oppdatert i 2019. Både ansatte og innleide har rett og plikt til å varsle om kritikkverdige forhold, enten gjennom nærmeste overordnede, direkte til complianceenheten 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 varslingsaker 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. Complianceenheten sjekker etterlevelse av interne rutiner og regelverk ved testing av internkontroll og interne revisjoner og kartlegginger. Dette 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.

Bedriftsforsamlingen i Sporveien AS besto ved utgangen av 2020 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), Linda Amundsen, Leif Arne Myhre, Per Arne Nicolaysen og Raymond Lorentzen.

Styret i Sporveien AS besto ved utgangen av 2020 av:

Einar Skaarseth Enger (styreleder) (8), Stine Rolstad Brenna (8), Sven Rune Aasen (8) og Ola Floberg (7). Terje Thon (5), Margrethe Buskerud Christoffersen (5) og Terje Richard Venold (4) gikk ut av styret i oktober 2020 og Arne Giske (3), Bjørn Kjerand Haugland (3) og Helga Nes (3) ble valgt inn.

Tall i parentes er antall styremøter deltatt.

Styret i Sporveien T-banen AS besto ved utgangen av 2020 av:

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

Styret i Sporveien Trikken AS besto ved utgangen av 2020 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 2020 av:

Cato Hellesjø (styreleder), Johan Leif Øverland, Mukhtar Ahmad, Marianne Vik, Per Petterson, Margrete Hansen og Bjørn Granviken.

Styret i Sporveien Vognmateriell AS besto ved utgangen av 2020 av:

Marianne Vik (styreleder), Tomm Otto Bråten, Birte Sjule og Anders Rygh.

Styret i Sporveien Media AS besto ved utgangen av 2020 av:

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

Styret i Bussanlegg AS besto ved utgangen av 2020 av:

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



I januar besøkte Kronprins Haakon Sporveiens trikkebase på Holtet for å takke alle medarbeiderne i kollektivtrafikken. – De ansatte har gjort en imponerende jobb, både med å opprettholde tilbudet, men også klare å gjøre det på en trygg og god måte med smittevern, sa han.

Takket hverdagsheltene

Det var en imponert Kronprins Haakon som møtte ansatte i kollektivtransporten på nyåret. Han ønsket å takke alle medarbeidere i kollektivtransporten som har holdt trikker, busser, ferger og baner i gang under pandemien.

– Kollektivtrafikken er utrolig viktig i en by som Oslo – og i hele Norge. Det er en livsnerve i samfunnet vårt, sa Kronprins Haakon da han i januar 2021 besøkte Sporveiens trikkebase på Holtet i Oslo.

Ordfører i Oslo, Marianne Borgen og konsernsjef i Sporveien, Cato Hellesjø, var vertskap for besøket hvor Kronprinsen møtte hverdagsheltene som har holdt hjulene i gang under koronapandemien. I en samtale med ansatte fra Sporveien og Unibuss fikk han høre

hvordan det har vært å være på jobb det siste året.

– Det har vært et spesielt år med pandemien. De ansatte har gjort en imponerende jobb, både med å opprettholde tilbudet, men også klare å gjøre det på en trygg og god måte med smittevern. Det er mange dyktige folk her som gjør jobben sin på en utrolig bra måte. Det var fint å se, sa Kronprinsen.

Hans Kongelige Høyhet fikk også ta en kikk på den nye SL18-trikken under

besøket. Her fikk han en innføring i trikkens utforming og hvordan den vil forbedre tilbudet til alle som reiser med trikken i Oslo.

– Jeg skjønner det er valgt en trikk som er veldig godt utprøvd. Den skal være så driftssikker som mulig. Nå tester de dem i gatene, så vi får håpe at de lever opp til forventningene. Den ser veldig kul ut, sa han til Nordstrands Blad under besøket. ■



12. oktober ble én av de 87 nye Oslo-trikkene presentert på en koronavennlig og digital trikkfest. I samarbeid med Oslo kommune og Ruter hadde Sporveien en høytidelig lansering og fremvisning av trikken i en times lang sending fra Grefsen vognhall. Hele festprogrammet ble gjort tilgjengelig via ulike digitale kanaler for byens befolkning. Med på sendingen var blant andre byrådsleder Raymond Johansen, byråd Lan Marie Berg og Magnhild Sørbotten fra Norges Handikapforbund.



Per Magne Mathisen



Christina Styrvold Wiggen



Øystein Svendsen



Anders Rygh



Cato Hellesjø



Birte K.W. Sjøle



Margrete Hansen



Torgeir Kristiansen



Marianne Vik

KONSERNLEDELSEN I SPORVEIEN

Cato Hellesjø (1956)

Konsernsjef/Sporveissjef

Utdanning: Siviløkonom (BI).

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

Torgeir Kristiansen (1969)

Konserndirektør kommunikasjon og samfunn

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

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

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.

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 Luftambulansse.

Christina Styrvold Wiggen (1972)

Konserndirektør HR, kvalitet og juridisk

Utdanning: Cand. Jur (UIO).

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



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.

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.

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.

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).

STYRET



Styreleder Einar Skaarseth Enger (1950)

Utdannelse: Sivilagronom (Norges landbrukshøgskole Ås).

Bakgrunn/erfaring: Tidligere adm.dir. i Tine Norske Meierier og NSB og medlem av 22.julikommisjonen. Enger har bred styre- og ledererfaring og er nå styremedlem i Glommen Mjøsen Skog og Coop Øst.



Styremedlem Arne Giske (1957)

Utdannelse: Siviløkonom fra BI, MBA fra University of Wisconsin.

Bakgrunn/erfaring: Tidligere konsernsjef i Veidekke ASA og fra 2019 seniorrådgiver i selskapet. Styremedlem i Clemens Eiendom AS. Har solid ledererfaring fra blant annet ABB-konsernet, Skiforeningen og Veidekke ASA.



Styremedlem Helga Nes (1956)

Utdannelse: Master of Business Administration (MBA), Strategi og ledelse, Handelshøyskolen BI MSc-grad i kjemi fra Universitetet i Trondheim.

Bakgrunn/erfaring: Fra 2018 selvstendig næringsdrivende innenfor lederutvikling og mentoring. Er p.t styremedlem i Bane NOR Eiendom AS. Tidligere utbyggingsdirektør i Bane NOR SF, samt tung og bred ledererfaring fra Statoil og Hydro.



Styremedlem Stine Rolstad Brenna (1965)

Utdannelse: NTNU Bachelor Finance, BI Master of Mgt.

Bakgrunn/erfaring: Styreleder Rabbalshede Kraft, styreleder Lørenskog Kommunale Pensjonskasse, styrets nestleder Lyse Energi, styrets nestleder Boligbygg Oslo, styremedlem Arendals Fossekompagni, styrets nestleder Fjong. Tidligere: CFO E-CO Energi (nå: Hafslund E-CO), CFO Avishuset Dagbladet, Director IKT & Strategy Ringnes, EVP & CFO Con-fermit, Finanssjef Orkla, Finance Manager Norske Skog.



Styremedlem Bjørn Kjærland Haugland (1965)

Utdannelse: M.Sc, Naval Architecture, NTNU.

Bakgrunn/erfaring: Fra 2019 adm. direktør i Skift. Styremedlem i Kezzler Norway, Peace Research Institute of Oslo, WWF Norway og Universitetet i Bergen. Oppnevnt av Regjeringen som medlem av Teknologirådet. Medlem av NTVA. Bakgrunn fra mange ulike topplederroller i DNV i Norge, Korea og Kina.



Styremedlem Ola Floberg (1962)

(ansattrepresentant)

Utdannelse: Elektriker og Pottemakerutdanning, Risør.

Bakgrunn/erfaring: Vognfører/jobbinstruktør Sporveien og nestleder Oslo Sporveiers Arbeiderforening, leder fra 28/1-2021. Tidligere klubbleder Sporvogn, styremedlem (ansatt) Oslotrikken.



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 (til 28/1-2021).



DEL 6
**ÅRSBERETNING
OG -REGNSKAP**



ÅRSBERETNING FOR SPORVEIEN AS 2020

MER BÆREKRAFTIG MOBILITET FOR PENGENE

Sporveien AS (Sporveien) leverer 62 prosent av all kollektivtrafikk i Oslo-området og er landets største kollektivkonsern målt i antall reiser. I likhet med øvrige deler av samfunnet, ble Sporveiens virksomhet sterkt påvirket av pandemien i 2020. Passasjertallet sank fra 269 millioner reisende i 2019 til 155 millioner i 2020. Konsernet brukte betydelige ressurser på å opprettholde et godt tilbud til de reisende samtidig som det ble arbeidet med smitteverntiltak for både passasjerer og ansatte. I 2020 var konsernets årsresultat 316,0 millioner kroner, mot 216,1 millioner kroner 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 åtte heleide datterselskaper innen T-bane, trikk, vognmateriell, buss, bussanlegg, eiendom og forvaltning av trafikkreklame, samt morselskap med virksomhet innenfor områdene 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 Ekspress AS (flybuss og ekspressbuss) og har drift i Oslo, Viken, Vestfold og Telemark, Innlandet, Trøndelag og på Sørlandet.

Datterselskapet Sporveien Vognmateriell AS eier og forvalter T-banevogner 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.

Koronautbruddet og restriksjonene som fulgte gjennom 2020, understreket hvor samfunnskritisk Sporveiens oppdrag og virksomhet er. Arbeidsreiser med kollektivmidler ble kraftig redusert etter myndighetenes oppfordring – og senere pålegg – om hjemmekontor for alle det var mulig for. For mange var imidlertid hjemmekontor aldri et alternativ. Helsepersonell, ansatte i skoler og barnehager, butikkansatte, renholdere, transportører og en rekke andre yrkesgrupper jobbet gjennom store deler av pandemien og var avhengige av et stabilt og trygt kollektivtilbud.

Da samfunnet stengte ned 12. mars 2020, hadde Sporveien allerede startet forberedelsene til å håndtere situasjonen. Konsernet satte krisestab i februar, forberedte organisasjonen, gjorde risikovurderinger og utarbeidet rutiner for ulike scenarier. Den samme staben har ledet konsernets håndtering av pandemien, med støtte fra et operativt sekretariat. Det har vært tett samarbeid med vernetjenesten og de ansattes organisasjoner, og konsernsjefen har holdt en rekke informasjonsmøter for tillitsvalgte og verneombud. Sporveien har også rapportert status ukentlig til Oslo kommune, og samarbeidet tett med Ruter.

Driftsartene iverksatte en rekke ulike tiltak gjennom 2020, basert på anbefalinger og pålegg fra helsemyndighetene. De ansatte la dessuten ned betydelig innsats for å opprettholde smitteverntiltak og begrense smitte gjennom året. Dette bidro til at Sporveien hadde relativt få smittetilfeller og kunne opprettholde et godt tilbud til de reisende gjennom hele 2020.

Statistisk Sentralbyrå mener at pandemien de nærmeste årene vil bremse den allerede lave befolkningsveksten i Norge. Bildet av befolkningsveksten er imidlertid nyansert. Den er ventet å bli lav i store deler av landet og negativ i 140 kommuner, men samtidig skjer det en sentralisering. Oslo og Viken er derfor øverst på listen over regioner med høyest forventet befolkningsvekst frem mot 2050, med vekst beregnet til 15,4 prosent i Oslo og 18,4 prosent i Viken. Prognosene underbygger viktigheten av et langsiktig arbeid for å sikre tilstrekkelig med kapasitet i kollektivtrafikken.

Befolkningsveksten i og rundt Oslo, i kombinasjon med de politiske ambisjonene om å gjøre Oslo til en grønnere og mer klimavennlig by, gir gode markedsutsikter for Sporveien. Byrådet har lenge signalisert ønsker om å igangsette en rekke store utbygginger i kollektivsystemet, men politisk uenighet om finansieringen har bremsert prosessene. Enigheten om det nye handlingsprogrammet for Oslopakke 3 var derfor en viktig milepæl i 2020. Handlingsprogrammet sikrer finansiering av blant annet Fornebubanen, nytt signalsystem CBTC til T-banen og planleggingen av ny sentrumstunell og nye Majorstuen stasjon. I parallell med behovet for nyinvesteringer, vil det være viktig å sikre tilstrekkelig finansiering til nødvendig vedlikehold og oppgradering av eksisterende anlegg og infrastruktur. I årene fremover viser Sporveiens fremskrivninger at gapet mellom vedlikeholdsbehov og tilgjengelige midler til dette gjennom Oslopakke 3 vil øke.

Sporveiens strategiarbeid

Ved utgangen av 2020 avsluttet Sporveien strategiperioden Best 2020 og startet arbeidet med en ny strategiperiode som har fått navnet Best 2025. Sentralt i foregående strategiperiode var arbeidet med et forbedringsprogram der selskapet skulle levere en målsatt forbedringsgevinst på 375 MNOK i årlig effekt. Ambisjonen ble nådd med god margin, og ved avslutningen av programmet 31.12.20 var det realisert 534 MNOK fra tiltak knyttet til kostnadsreduksjon, produktivitetssøkning og inntektsvekst. Bidragene kommer fra alle deler av organisasjonen, men de største bidragene i denne perioden kommer fra T-banen som har forbedret produktiviteten i operasjon og verksted, reduksjon av eksterne innkjøpskostnader og gjennom omlegging av konsernets pensjonsordning.

Sporveien har de siste fire årene redusert sine inntekter fra Ruter med 40 MNOK årlig og på den måten bidratt med egen effektivisering til å redusere kostnadene til kollektivtransporten.

Videre har Sporveien i perioden avvirket en betydelig pensjonsgjeld (estimatavvik) knyttet til konsernets offentlige tjenestepensjonsordning.

Samlet gjennom de to strategiperiodene Best 2015 og Best 2020 har Sporveien forbedret virksomheten med om lag en milliard kroner i årlig effekt.

Gjennom 2020 er det jobbet med å etablere den nye strategien Best 2025 som løper fra 2021 til 2025. Strategien bygger videre på resultatene som er skapt i de to foregående strategiperiodene. Sporveien skal fortsette å skape nye forbedringsgevinster gjennom kontinuerlig forbedring, sikre at fornøyde reisende også i fremtiden, og fortsette å fornye kollektivtrafikken ved å levere flere store prosjekter. I tillegg skal selskapet gripe kommersielle muligheter der hvor det bidrar til å finansiere kollektivtrafikken.

Sporveien har som offentlig eid virksomhet et viktig samfunnsoppdrag. Samtidig skal Sporveien ta samfunnsansvar som en pådriver innenfor relevante bærekraftsområder. Den nye strategien er tett knyttet til realiseringen av bærekraftsmål i Oslo-regionen og selskapet nyter stor tillit i befolkningen. Dette ble dokumentert i 2020 da Sporveien vant Norsk Bærekraftsbarometer med T-banen på førsteplass og trikken på andreplass. Med utgangspunkt i sin rolle, skal Sporveien være en viktig bidragsyter til samfunnets behov for bærekraftige løsninger. Selskapet har som ledd i sitt strategiarbeid endret sin visjon til «bærekraftig mobilitet for alle». Den nye visjonen understreker at bærekraft skal være gjennomgående til stede i selskapets arbeid fremover.

I likhet med de to foregående strategiperiodene, er Best 2025 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.

REDEGJØRELSE FOR ÅRSREGNSKAPET

Konsernregnskapet omfatter Sporveien AS med datterselskaper 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 regnskapspraksis. 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

I 2020 har Sporveien et årsresultat på 316,0 (2019: 216,1 MNOK). Omsetningen totalt var 4 730 MNOK i 2020, (2019: 4 785 MNOK).

Konsernet har levert et godt resultat i et vanskelig år. Alle virksomhetsområder har hatt god og stabil drift og forbedret sine resultater. Særlig Unibuss har forbedret resultatet betydelig fra foregående år. Fortsatt fokus på forbedringsarbeid i alle enheter har bidratt til den positive resultatutviklingen. Sporveiens datterselskaper med kommersiell virksomhet har hatt store utfordringer med fall i omsetning og resultat, som følge av pandemien.

I 2020 avsluttes den ekstraordinære amortiseringen av estimatavviket i den nå lukkede offentlige tjenestepensjonsordningen. I perioden 2016 til 2020 har 457 MNOK blitt kostnadsført som ekstraordinær pensjonskostnad (amortisering). Belastningen i årets resultat er mindre enn forventet grunnet god avkastning på pensjonsmidler i 2019. Resultatet i 2020 er belastet med 22 MNOK (2019: 151 MNOK).

Kontantstrøm og økonomisk stilling

Konsernets netto kontantstrøm per 31.12.20 var 227,5 (2019: 1 056,0) millioner kroner. Årets investeringer utgjorde 2 794,1 (2019: 2 338,1) millioner kroner, finansiert med 1 228,0 (2019: 1 180,3) millioner kroner fra operasjonelle aktiviteter og 1 793,7 (2019: 2 214,0) millioner kroner fra finansieringsaktiviteter.

Forskjellen mellom kontantstrøm fra drift og driftsresultat skyldes i hovedsak endringer i arbeidskapital, forskjell mellom kostnadsført og inn-/utbetalinger i pensjonsordninger samt avskrivninger.

Soliditet

Konsernets egenkapitalgrad var 30,4 (2019: 29,1) prosent ved utgangen av 2020. Endringen på 1,3 prosentpoeng skyldes et tilfredsstillende resultat som styrker egenkapitalen.

Langsiktig gjeld har økt i 2020 som følge av lånefinansierte investeringer i trikkebaser og nye trikker. Investeringene vil gi nye inntekter og dermed kontantstrøm som sikrer konsernets evne til å betjene gjelden.

Likviditet

Likviditetsreserven var 2 342,0 (2019: 2 114,0) millioner kroner pr. 31 desember 2020. Av dette er 400 millioner kroner ubenyttet kassakreditt.

VIRKSOMHETENE

Sporveien T-banen AS (T-banen)

T-banen fikk i 2020 et resultat etter skatt på 43,7 MNOK (2019: 7,0 MNOK). T-banen fraktet 74 millioner passasjerer i 2020, en nedgang på 38 prosent fra 2019. Nedgangen skyldes endrede reisevaner og restriksjoner gjennom pandemien. Selskapet leverte høy kvalitet i driften gjennom 2020, med en regularitet på 99,6 prosent og punktlighet på 88,6 prosent (99,6 prosent korrigert for avvik i driften). Koronasituasjonen medførte etterslep i kritisk vedlikehold om høsten, men dette ble løst i godt samarbeid med Ruter og infrastrukturprosjektene. T-banen la gjennom 2020 ned betydelig innsats for å opprettholde tilbudet til de reisende, blant annet ved å desinfisere vogner på verkstedene og omdisponere billettkontrollen til smitteverntiltak.

I 2020 ble T-banen kåret til verdens mest kostnadseffektive T-banesystem i en sammenlignende undersøkelse av 38 selskap verden over (CoMet og Nova). Samme undersøkelse rangerte T-banen blant verdenslederne i ansattproduktivitet, vogntilgjengelighet og togtetthet. I BIs barometre for bærekraft og kunder ble T-banen nummer en både innenfor bærekraft og kundelojalitet. I 2020 startet Sporveien også arbeidet med å anskaffe nytt vognmateriell knyttet til behovet for mer kapasitet når Fornebubanen står klar.

Nøkkeltall	2020	2019	2018
Driftsinntekter (MNOK)	2 031,4	1 931,2	1 799,7
Årsresultat (MNOK)	43,7	7,0	40,4
Antall reiser (mill.)	74	119,4	122
Kundetilfredshet (%)	*	98	98
Regularitet (%)	99,5	99,3	99,5

*Grunnet pandemi er det ikke gjennomført normale målinger på kundetilfredshet

Sporveien Trikken AS (Trikken)

Trikken fikk i 2020 et resultat etter skatt på 32,7 MNOK (2019: 5,4 MNOK). Trikken fraktet 22 millioner passasjerer i 2020, mot 53 millioner i 2019. I likhet med T-banen skyldes nedgangen koronapandemien. Driftskvaliteten var høy gjennom hele 2020, og Trikken kjørte 99,4 prosent av alle avganger, opp fra 98,8 prosent fra 2019, til tross for koronasituasjonen. Selskapet gjennomførte en rekke smitteverntiltak gjennom året for å opprettholde trikketilbudet og beskytte de reisende og ansatte.

Leveransen av de to første av 87 nye trikker, SL18, var en viktig milepæl for Trikken i 2020. Det meste av trikkeinfrastrukturen i Oslo har blitt oppgradert eller vil stå ferdig for å ta imot de nye trikkene om kommer i perioden 2020–2024. Trikken startet testkjøring av de nye trikkene høsten 2020. Serieproduksjonen er planlagt startet etter avsluttet testperiode første halvår

2021. Da vil også innfasingen av de første nye trikkene starte. I 2024 skal leveransen være komplett og alle dagens trikker skal være erstattet av de 87 nye.

Trikkens overordnede, strategiske mål er å nå 100 millioner passasjerer i 2030. Det krever en dobling fra passasjernivået de siste årene. Fornyelsen av trikkeparken er et avgjørende virkemiddel for å nå dette målet.

Nøkkel tall	2020	2019	2018
Driftsinntekter (MNOK)	1 082,8	1 040,6	937
Årsresultat (MNOK)	32,7	5,4	-1,6
Antall reiser (mill.)	22	52,7	51
Kundetilfredshet (%)	*	97	97
Regularitet (%)	99,4	98,8	99,1

*Grunnet pandemi er det ikke gjennomført normale målinger på kundetilfredshet

Unibuss AS

Unibuss fikk i 2020 et resultat etter skatt på 44,9 MNOK (2019: 16,6 MNOK). Unibuss fraktet 59 millioner reisende og omsatte for 1 663,2 millioner kroner i 2020. Selskapet startet kjøring på nye kontrakter i Vestre Aker, Bærum og på Nesøya i juni, med 400 nye medarbeidere og 140 busser, hvorav 23 elektriske busser, mens de øvrige bruker biodrivstoffet HVO. Unibuss er en ledende aktør i Norge innen drift av elbusser, og har kjørt et stort antall elbusser i ordinær trafikk i Oslo siden 2019.

Koronapandemien hadde stor innvirkning på driften i Unibuss i 2020. Busstilbudet ble ansett som samfunnskritisk, og selskapet satte i verk et stort antall tiltak for å opprettholde et godt tilbud, i tråd med helsemyndighetenes anbefalinger. Bruk av videosamtaler og digitalisering av opplæringen gjorde det også mulig å starte opp driften i Bærum på en god måte.

Rutebussene kjørte tilnærmet som normalt gjennom 2020, men tur- og ekspressbussvirksomheten i datterselskapene Unibuss Tur AS og Unibuss Ekspress AS, ble hardt rammet av reiserestriksjoner og nedgangen i luftfarten. I Unibuss Ekspress og Unibuss Tur var henholdsvis 37 og 7 ansatte permittert eller satt til nye oppgaver ved utløpet av januar 2021.

Nøkkel tall	2020	2019	2018
Driftsinntekter (MNOK)	1 663,2	1 798	1 819,6
Årsresultat (MNOK)	44,9	16,6	-13,1
Antall reiser (mill.)	59	97	102
Kundetilfredshet (%)	*	94	98
Regularitet (%)	99,9	99,8	99,9

*Grunnet pandemi er det ikke gjennomført normale målinger på kundetilfredshet

Sporveien Vognmateriell AS

Sporveien Vognmateriell fikk i 2020 et resultat etter skatt på 131,4 MNOK (2019: 102,7 MNOK), som i sin helhet blir overført vognanskaffelsesfondet. Ved utløpet av 2020 hadde selskapet generert totalt 941,5 millioner kroner til gjenanskaffelse av materiell. I tillegg har selskapet satt av 619,7 millioner kroner til fremtidig vedlikehold.

I 2020 arbeidet blant annet Sporveien Vognmateriell med å gjennomføre et oppgraderingsprogram for T-banemateriellet og forberede vognene på det nye signalsystem CBTC. Parallelt har de eksisterende trikkene gjennomgått nødvendige oppgraderinger. Å minimere vedlikeholdskostnadene for disse trikkene er en prioritet fremover, all den tid alle skal fases ut innen 2024.

Nøkkel tall	2020	2019	2018
Driftsinntekter (MNOK)	731,8	692,3	684,7
Årsresultat (MNOK)	131,4	102,7	99,4
Eiendeler (MNOK)	5 749,0	5 624,0	5 441,7
Vognanskaffelsesfond (MNOK)	941,5	809,7	704,9

Infrastruktur og prosjekter

Infrastruktur og prosjekter er en enhet i morselskapet. Som i foregående år, bidro Infrastruktur og prosjekter i 2020 i flere av de store prosjektene som skal utvide kapasiteten i kollektivtrafikken i Oslo-regionen. Enheten sendte blant annet muligheter for Majorstuen stasjon og Volvatsvingen til behandling i Oslo kommune, samarbeidet med Ruter om å planlegge den valgte traseen for ny T-banetunell, arbeidet videre med anskaffelsen av nytt signalsystem CBTC og deltok i arbeidet med Fornebubanen, som Sporveien skal drifte når den står klar. I tillegg har enheten fått oppdraget med å planlegge basestrukturen for vognanskaffelsen til Fornebubanen.

Anleggsaktiviteten var også høy i 2020, særlig for å forberede innfasingen av de nye trikkene i Oslo. Innen området Infrastruktur og prosjekter ble det ferdigstilt eller arbeidet med følgende prosjekter i 2020:

Trikkeprogrammet

Trikkeprogrammet omfatter anskaffelsen av nye trikker, modernisering av infrastrukturen og utvikling av trikkebasene. De to første av totalt 87 nye trikker ble levert til Oslo i september, og Sporveien startet testkjøring av trikkene rett i etterkant. Mange gateopprustingsprosjekter ble ferdigstilt i 2020. Trikkeholdeplassene i byen ble også klargjort for testkjøring, og Holtet base ble gjenåpnet i mai, mens Grefsen base skal stå ferdig oppgradert i 2021.

Ferdigstilt i 2020

- **Grefsenveien ovenfor Storokrysset:** Oppgradering av trikkeinfrastrukturen på Grefsenplatået og Kjelsås, og mellom Storo og Disen. Utskifting av en eldre vannledning og fornyelse av fortau, gatedekke og holdeplasser.
- **Frognerveien:** Oppgradering av trikkeinfrastrukturen.
- **Skarpsno:** Oppgradering av trikkeinfrastrukturen.
- **Gamlebyen ved Konows gate:** Oppgradering av trikkeinfrastrukturen.
- **Majorstuen:** Oppgradering av trikkeinfrastrukturen i Valkyriegata, Majorstukrysset og Bogstadveien, utskifting av vann- og avløpsrør og fornyelse av fortau, gatedekke og holdeplasser.
- **Thorvald Meyers gate:** Oppgradering av trikkeinfrastrukturen, fornyelse av fortau, gatedekke og holdeplasser og utskifting av deler av vann- og avløpsnett, i regi av Bymiljøetaten med støtte fra Sporveien.
- **Holtet base:** Ombygging og utbygging av base og verksted, for å gi plass til 43 av de 87 nye trikkene som er bestilt til Oslo.

Pågående prosjekter

- **Grefsenveien nedenfor Storokrysset:** Oppgradering av trikkeinfrastrukturen mellom Vitaminveien og Åsengata, frem til desember 2021.
- **Grefsen base:** Ombygging og utvikling av vognhall og verksted, med planlagt ferdigstilling høsten 2021.

T-baneprogrammet

T-baneprogrammet har som formål å samordne prosjekter relatert til T-banen i Oslo. Prosjektene er til dels avhengig av hverandre, og de er i stor grad finansiert med midler fra Oslopakke 3. Prosjektene som inngår i T-baneprogrammet er etablering av nytt signalsystem CBTC, anskaffelse av nye T-banetrokker, oppgradering av Ryen base, oppgradering av Østensjøbanen, ombygging av Majorstuen T-banestasjon, bygging av ny fellestunell og Forneubanen. Ansvar for prosjektene er til dels plassert i Sporveien og i samarbeidende virksomheter.

- **Nytt signalsystem CBTC:** Modernisering av T-banens signalsystemer med CBTC-teknologi vil øke kapasiteten og driftsstabiliteten, gi kortere reisetid og bedre punktlighet. Prosjektet er i en gjennomføringsfase, med planlagt avslutning i 2027. Se eget punkt under.
- **Ryen base:** Oppgradering av verkstedet og basen på Ryen, samt etablering av mottak for nye T-banetrokker, frem til høsten 2021.
- **Østensjøbanen Etterstad–Hellerud:** Vedlikehold og reinvestering av eksisterende infrastruktur, som vil redusere kjøretiden mellom stasjonene på Bryn og Hellerud. Reguleringsplanen for parsellen Bryn–Hellerud ble vedtatt i Oslo bystyre i 2020, og byggestart er planlagt høsten 2021.
- **Majorstuen T-banestasjon:** Sporveien har fått i oppdrag fra Oslo kommune å gjennomføre et forprosjekt for bygging av ny Majorstuen stasjon for innfasing av Forneubanen

og forberedelse for ny fellestunell. Forprosjekt forventes ferdigstilt sommeren 2022.

- **Ny sentrumstunell:** Sporveien har fått byggherreoppdraget for bygging av ny T-banetunell mellom Tøyen og Majorstuen. Byggestart er ikke bestemt.

Andre T-baneprosjekter

- **Strømforsyning:** Oppgraderingen av Nationaltheatret likeretterstasjon sto ferdig ved årsskiftet 2019/2020. Fornyelsesprogrammet for banestromforsyningen er inntil videre stilt i bero på grunn av manglende finansiering.
- **Fellesstrekningen Majorstuen–Helsfyr:** Vedlikehold av fellestunellen startet i 2017 og er et flerårig prosjekt, for å forlenge levetiden på dagens infrastruktur, sikre en mer stabil drift og legge til rette for økt kapasitet i årene som kommer. I 2020 ble det utført vedlikeholdstiltak som sporveksel- og skinnebytter, drypp- og bergsikring, montering av jordingsspyd og bytte av strømskinner fra stål til aluminium.
- **Grenbaner:** Består av ulike vedlikeholdstiltak for å sikre stabil drift og bidra til økt kapasitet på T-banen. I 2020 ble det utført omfattende arbeid langs Røabanen, med utskifting av skinner, strømskinner, kabelkanaler og kabler, samt bytte av sporvekselparti ved Makrellbekken.
- **Etterstad base:** Oppgradering for økt kapasitet og fremtidens T-banedrift, i tillegg til utvikling av området for boliger og næring. Oppstart av detaljregulering med konsekvensutredning ble varslet i 2020, og planprogrammet var ute på offentlig høring.

Nytt signalsystem CBTC

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

Innføringen av det nye systemet er organisert som et eget prosjekt i Sporveien, med rundt 50 årsverk. Prosjektet gjennomførte i 2020 prekvalifisering av tilbydere for anskaffelsen av det nye signalsystemet. Prosjektet inngikk i 2020 også kontrakt med Telia for å styre T-banen over offentlige mobilnett, som første operatør i verden.

Bussanlegg AS

Bussanlegg fikk i 2020 et resultat etter skatt på 13,5 MNOK (2019: 8,0 MNOK). Gjennom året fortsatte Bussanlegg arbeidet med å sikre anleggskapasitet og fasiliteter for miljøvennlig drift til busstrafikken i Oslo og Viken. Selskapets to bussanlegg i Bærum, på Bekkestua og Skui, sto ferdige etter ombygging. Begge er utstyrt for lading av elektriske busser. Rundt 20 prosent av Bussanleggs oppstillingsplasser var utstyrt for lading ved utgangen av 2020.

Gjennom 2020 pågikk også tre store prosjekter med en samlet investeringsramme på 562 MNOK for å utvide kapasiteten i Oslo. Bussanlegg arbeidet her med å planlegge og prosjektere et nytt, stort bussanlegg med plass til 150 elektriske busser på Stubberud i Groruddalen. Ved anlegget på Rosenholm pågikk ombygging for å betjene elektriske busser i det nye anbudet som har oppstart i 2022. Det tredje prosjekter omfatter nytt bussanlegg på Mortensrud for å gi tilleggskapasitet til Klemetsrudanlegget. Anlegget blir midlertidig og får kapasitet til 70 busser.

Anlegget i Enebakk ble rammet av et jordskred i februar 2020. Ingen mennesker kom til skade, men anlegget ble satt delvis ut av drift en lang periode. Skredkanten ble sikret i tråd med anvisninger fra NGI og NVE, og anlegget kom tilbake til normal drift.

Sporveien Media

Sporveien Media fikk i 2020 et resultat etter skatt på 0,1 MNOK (2019: 0,0 MNOK). I 2020 bidro selskapet med 107 MNOK til å styrke kollektivtilbudet. Omsetningen ble redusert med ca. 22 MNOK fra 2019 som følge av at koronapandemien påvirket reklamemarkedet negativt.

Selskapets oppgave er å bidra økonomisk til kollektivtrafikken, og samtidig gi en positiv opplevelse for de reisende. I 2020 jobbet Sporveien Media og samarbeidspartneren Clear Channel sammen om å dokumentere effekt og etablere flere digitale skjermer, blant annet på stasjonene Storo og Sinsen. Sporveien Media, Clear Channel og Ruter samarbeider i tillegg om å etablere 200 moderne lehus og stoppestedsøyler, som vil tilføre nye reklameflater.

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 integrert i forretningsaktivitetene.

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 2019.

Sporveiens Risk Management Forum (RMF) har til oppgave å fremme samhandling og læring om risikostyring og internkontroll i konsernet. RMF rådgivende og forberedende organ for styrende organer i saker som gjelder risikostyring og internkontroll. Dette inkluderer å forberede rapporteringen om konsernets samlede risikobilde og risikoreduserende tiltak til styret.

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 transportalternativ er T-bane og trikk blant de sikreste transportsystemene i Norge (se nærmere omtale av resultatene i kapitlet Samfunnsansvar).

Koronautbruddet har demonstrert hvordan Sporveiens virksomhet blir påvirket av store epidemier eller pandemier. Kollektivtrafikken er samfunnskritisk og er blitt pålagt å opprettholde tilbudet til reisende gjennom hele pandemien. I tillegg til usikkerheten omkring tilgjengelig personell, har de omfattende smitteverntiltakene krevd store ressurser og utfordret evnen til å levere samme kapasitet som normalt.

Gjennom 2020 oppdaterte Sporveien og T-banen egne risikoanalyser i tråd med endringer i risikobildet og sikkerhetsmyndighetenes trusselvurderinger.

Det ble også arbeidet med oppdateringer av hele Sporveiens Beredskapssystem, SBS, inklusiv oppdatering av Sporveien Trikkens taktiske planverk for de nye trikkene (SL18).

Sporveien gjennomførte tre sikringsøvelser i 2020 med eksterne etater som en del av kravene om å øve og trene i forhold til Bistandsinstruksen.

I oktober og november 2020 ble det gjennomført sju skarpe øvelser med Oslo Brann og Redning, OBRE, i forhold til redningsutstyr for de nye trikkene (SL18).

I 2020 ble det gjennomført 10 dager med beredskapskurs i skadestedsledelse og evakueringsteknikk for fagledere T-bane.

Sporveien gjennomførte også to digitale stabs-beredskapsøvelser over Teams.

Planlagte øvelser i Øvingsprogram 2020, som krever tilstedeværelse av større grupper egne ansatte, ble innstilt på grunn av Covid19.

Sporveien arbeider målrettet med informasjonssikkerhet og beredskap for å håndtere de økende utfordringene knyttet til cyber-sikkerhet.

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. Dette er tydelig nedfelt i konsernets felles etiske retningslinjer, som gjelder for alle ansatte og personer med verv, konsulenter, prosjektledere og innleide ressurser.

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 2021–2024. Det er knyttet risiko til ekspress- og turbildriften. Denne virksomheten er sterkt negativt påvirket av covid19-pandemien, men aktiviteten utgjør en liten andel av konsernets totale virksomhet. Den anbudsbaserte rutebusstkjøringen utgjør majoriteten av Unibuss sine leveranser og har kontrakter på opptil 8 + 2 år.

SAMFUNNSANSVAR

Sporveien har definert seks målområder som beskriver konsernets samfunnsansvar: Smart tur, Ren tur, God tur, God nabo, Driftige folk og Skikkelige folk. Innsatsen innenfor målområdene bidrar samlet til at Sporveien løser samfunnsoppdraget til det beste for reisende, innbyggere, naboer, ansatte og miljøet, og på en måte som møter høy etisk standard. De seks målområdene ble definert i 2017 etter en vesentlighetsanalyse som involverte egne ansatte og representanter for eierne, fagforeninger og sentrale etater i Oslo kommune.

Målområdene gjenspeiler også forventningene Sporveiens eier, Oslo kommune, har til konsernet. Kommunens prinsipper for god eierstyring av aksjeselskaper pålegger blant annet Sporveien 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. Sporveien jobber også i tråd med Oslo-modellen, som har til formål å sette Oslo kommune i front i kampen for et seriøst og anstendig arbeidsliv.

FNs bærekraftsmål utgjorde en del av kunnskapsgrunnlaget da Sporveien utviklet konsernstrategien Best 2025. Som stor arbeidsgiver og leverandør og utvikler av kollektivtrafikk, kan Sporveien bidra innenfor flere av bærekraftmålene. Både konsernstrategien og målområdene for samfunnsansvar er knyttet mot bærekraftsambisjoner og det vil i 2021 jobbes videre med å detaljere Sporveiens målsettinger innenfor området.

Årsrapportens kapittel 4 beskriver resultatene knyttet til hvert av de seks målområdene i 2020.

Klima og miljø

Sporveiens miljøstrategi er basert på en overordnet målset-

ting om å produsere reiser med minst mulig miljøbelastning. Miljøstrategien innebærer at konsernet skal implementere et felles miljøledelsessystem. Den setter i tillegg klare mål for konsernets arbeid med klima og miljø:

- 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

I 2020 skapte Sporveiens drift klimagassutslipp tilsvarende 8700 tonn CO₂, en økning fra 7 900 tonn i 2019. Utslippstallene omfatter konsernet unntatt Unibuss og Bussanlegg, og er beregnet med lokasjonsbasert metode. Økningen fra 2019 til 2020 skyldtes høyere forbruk av kjørestrom til T-bane og at Sporveien håndterte mer avfall. En rekke tiltak for å redusere energibruken er under planlegging, blant annet i vognmateriellet og strømforsyningen til T-banen. I 2020 oppnådde Sporveien en kildesorteringsgrad på 86 prosent korrigert for forurensende masser og slam. Det var en vesentlig forbedring fra ca. 68 prosent i 2019.

Forskning og utvikling

Sporveien gjennomfører initiativer og prosjekter som er å betrakte som digital innovasjon og tilfører ny kunnskap til vår virksomhet. Initiativene går over flere år. Utgifter til egen forskning og utvikling kostnadsføres løpende, og materialiser seg i skattefradragssystemet SkatteFUNN. Konsernets FoU handler om 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 sensortechnologi sette konsernet i stand til bedre å forutse og planlegge vedlikehold av vogner. Det vesentligste av kostnadene er relatert til lønnskostnader, samt innleie av eksternt arbeidskraft. Koronasituasjonen har medført at initiativer knyttet til ny kunnskap om prosessarbeid med kontinuerlig forbedring, vurderes dekket under FoU-området.

Organisasjon

Konsernet hadde 3 730 ansatte ved utløpet av 2020, en økning på 373 ansatte fra året før. Medarbeiderne i konsernet var fordelt som følger: Sporveien T-banen: 618 (623), Sporveien Trikken: 437 (410), Unibuss: 1 738 (1 455), Sporveien Vognmateriellet: 8 (10) og morselskapet Sporveien: 907 (860). Av medarbeiderne i morselskapet var 348 (333) ansatt i verkste-

dene, 360 (335) i infrastruktur og prosjekter, 33 (32) i innkjøp og logistikk og 166 (153) i konsernstaber.

En organisasjonsmåling gjennomført i 2020 viste at medarbeiderne har tillit til ledelsen, verdsetter Sporveien som en trygg og god arbeidsplass, og opplever god balanse mellom jobb og fritid. Resultatene viser solid fremgang siden forrige måling, som ble gjennomført i 2018. Åtte av ti medarbeidere mener at Sporveien er et flott sted å arbeide, alt tatt i betraktning.

Sporveien tilbyr helhetlige utviklings- og kompetanseplaner for medarbeidere på alle nivåer. Grunnet pandemien, gikk kompetansetilbudet gjennom en storstilt digitalisering i 2020, og et stort antall samlinger og kurs ble gjennomført ved hjelp av video eller e-læringsressurser.

Pandemien gjorde også at konsernet måtte digitalisere rekrutteringsprosesser. Antallet søkere steg i takt med oppsigelser og permitteringer i andre bransjer. Introduksjonsprogram for nyansatte ble gjennomført digitalt, og ledere med ansvar for nye medarbeidere hadde særskilt fokus på å ivareta disse og gi dem en god mottakelse til konsernet.

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.

Styret i Sporveien har siden 2011 hatt en kompensasjonskomité bestående av tre styremedlemmer som forbereder den årlige gjennomgangen av konsernsjefens betingelser, mens konsernsjefen fastsetter lønn og annen godtgjørelse til andre ledende ansatte etter forutgående godkjennelse i kompensasjonskomitéen. Kompensasjon og avlønning av ledere skal bidra til langsiktig verdiskaping for selskapets eier, og skal gjøres med bakgrunn i oppnådde resultater i foregående år, samt selskapets framtidsutsikter. Lederlønninger skal være konkurransedyktige og reflektere lederens ansvar og prestasjoner uten å være lønnsledende.

HMS

Sporveien opplevde en økning i sykefraværet fra 8,65 prosent i 2019 til 9,39 prosent i 2020. Korrigert for fravær knyttet til pandemien, var sykefraværet 8,45 prosent i 2020.

Sporveien har over en lengre periode hatt sykefravær over 8 prosent. Det er iverksatt en rekke forebyggende tiltak for å redusere det. I 2020 lanserte konsernet prosjektet FRISK med mål om å skape varige reduksjoner i fraværet, spesielt innenfor en gruppe ansatte med høyt fravær.

Sporveien registrerte en nedgang i personskader i 2020, sannsynligvis som følge av systematisk HMS-arbeid i kombinasjon

med mindre kontakt mellom publikum i trikken, og færre billettkontroller. Vold mot billettkontrollører har vært en hyppig årsak til personskader i tidligere år. I 2020 ble det registrert 513 HMS-avvik, hvorav 68 var personskader (eksklusive Unibuss). Det var 91 færre personskader enn i 2019.

Koronarestriksjoner gjorde at en rekke planlagte aktiviteter ble utsatt eller avlyst i 2020.

Likestilling

Kvinneandelen i Sporveien er fortsatt lav og på rundt 15 prosent totalt sett. På ledernivå er imidlertid bildet et annet. Blant ledere som rapporterer til konsernsjefen, er andelen kvinner 50 prosent. På nivået under er kvinneandelen 36 prosent. To av de fem aksjonærvalgte medlemmene i Sporveiens styre er kvinner. I 2020 var hver fjerde jobbsøker, og 30 prosent av alle nyansatte, kvinne.

Ansatte i deltidsstillinger fordeler seg slik:

Enhet	Kvinne	Mann
Produksjon	1	12
	8 %	92 %
Infrastruktur	1	7
	13 %	87 %
Konsernsenteret	2	4
	33 %	67 %
Sporveien T-Banen AS	42	101
	29 %	71 %
Sporveien Trikken AS	31	102
	23 %	77 %

Ansatte i midlertidige stillinger fordeler seg slik:

Enhet	Kvinne	Mann
Produksjon	1	9
	10 %	90 %
Infrastruktur	1	5
	17 %	83 %
Konsernsenteret	2	0
	100 %	0 %
Sporveien T-Banen AS	0	1
	0 %	100 %
Sporveien Trikken har ingen		

I 2020 var det 193 av våre ansatte som hadde foreldrepermisjon. 151 menn og 43 kvinner. Gjennomsnittlig antall uker foreldrepermisjon for mannlige ansatte var 7,4 uker, og for kvinnelige ansatte 16.

Sporveien legger vekt på å likebehandle ansatte i konsernet og har som mål å oppnå kjønnsbalanse i så vel styret 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.

Mangfold

Sporveien har lenge vært et selskap preget av et rikt fellesskap der medarbeiderne i stor grad reflekterer befolkningen i Oslo. 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.

FREMIDSUTSIKTER

Ved inngangen til 2021 preger koronapandemien alle deler av samfunnet. Smittevern hensyn og reiserestriksjoner vil med all sannsynlighet begrense bruken av kollektivtilbudet minst til over sommeren 2021. Hvor raskt kollektivtrafikken kommer tilbake til normale passasjertall, avhenger først og fremst av vaksinasjonstakten og hvordan myndighetene velger å gjenåpne samfunnet.

Pandemien vil fortsette å prege driften til Sporveien inntil samfunnet er helt gjenåpnet. Konsernet forholder seg til råd og anvisninger fra helsemyndighetene og vil videreføre alle smitteverntiltak som er nødvendige for å opprettholde et godt og trygt reisetilbud til innbyggerne. Medarbeiderne i Sporveien viste stor innsats og fleksibilitet for å løse samfunnsoppdraget gjennom pandemien, og konsernet har innarbeidet rutiner og digitalisert arbeidsprosesser som gjør at det står godt rustet til å håndtere situasjonen.

Koronasituasjonen har ikke bremsert utviklingen av kollektivtilbudet, selv om den påvirket passasjertallene i 2020. I denne utviklingen har Sporveien en sentral rolle, og konsernet bidrar til å realisere mange av de nye store løftene i kollektivtilbudet, blant dem Fornebubanen, nye Majorstuen stasjon, ny sentrumstunell og nytt signalsystem CBTC for T-banen.

Dette er prosjekter som skal gjøre et godt kollektivtilbud enda bedre, og bidra til å realisere det nasjonale målet om å løse veksten i persontrafikk med kollektivtrafikk, sykkel og

gange. I Oslo og Viken, de to regionene med høyest forventet befolkningsvekst de neste tiårene, er det avgjørende å utvide kapasiteten i kollektivtrafikken for å nå dette målet – og å bidra til å innfri nasjonale klimamål.

Alle Sporveiens tre driftsarter – T-bane, trikk og buss – er godt posisjonert for videre vekst. T-banen har potensial for å utnytte vognparken og kapasiteten i fellestunellen enda bedre. Det fremtidige signalsystemet, som fikk sikret finansieringen i 2020, vil dessuten gjøre at T-banen kan frakte flere passasjerer raskere og sikrere. En ny sentrumstunell vil, når den står klar, åpne for en komplett fornyelse av T-banetilbudet.

Fornyelsen av trikketilbudet har allerede startet med testkjøringen av nye trikker. Når alle de 87 nye trikkene er levert i 2024, vil hele vognparken være ny, og trikken kan doble sin kapasitet til 100 millioner reisende. Den store oppgraderingen som er gjort av trikkeinfrastrukturen, betyr at Oslo får et topp moderne trikketilbud med lang holdbarhet.

I 2020 befestet Unibuss posisjonen som Norges ledende operatør av elbusser. Selskapet har et sterkt utgangspunkt for å vokse videre i anbudsmarkedet og å komme tilbake til samme høye aktivitetsnivå i tur- og ekspressbussmarkedet som før koronarestriksjonene bremsset etterspørselen.

Ved inngangen til en ny strategiperiode, Best 2025, står Sporveien godt posisjonert både økonomisk, operasjonelt og markedsmessig.

Samtidig innebærer fallet på 40 prosent i antall passasjerer i kollektivtrafikken i 2020 som følge av korona-pandemien en betydelig svikt i inntektene til kollektivtrafikken. Krisepakker fra staten og Oslo kommune har så langt bidratt til å kompensere dette, og det vil frem til passasjergrunnlaget er normalisert være behov for ytterligere kompenserende tiltak i tiden fremover for å sikre videre drift av kollektivtilbudet på dagens nivå.

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 2020. ■

Oslo 11.3.21

Einar Skaarseth Enger
Styrets leder

Helga Nes
Styremedlem

Sven Rune Aasen
Styremedlem

Stine Rolstad Brenna
Styremedlem

Arne Giske
Styremedlem

Bjørn Kjærland Haugland
Styremedlem

Ola Floberg
Styremedlem

Cato Hellesjø
Konsernsjef

Årsregnskapet er elektronisk signert

INNHOOLD

Årsregnskap 2020

Resultatregnskap 2020	91
Balanse 2020	92
Kontantstrømoppstilling	94
Regnskapsprinsipper	95
■ Note 1 – Virksomhetsområder	95
■ Note 2 – Transaksjoner med nærstående parter	96
■ Note 3 – Kjøp og salg av tjenester fra/til selskap i samme konsern	97
■ Note 4 – Varer	97
■ Note 5 – Lønnskostnad og andre godtgjørelser	98
■ Note 6 – Pensjonskostnader og forpliktelser	99
■ Note 7 – Varige driftsmidler	101
■ Note 8 – Annen driftskostnad	104
■ Note 9 – Investeringer i foretak i samme konsern	104
■ Note 10 – Finansinntekter og kostnader	105
■ Note 11 – Finansiell markedsrisiko	105
■ Note 12 – Skattekostnad på ordinært resultat	107
■ Note 13 – Mellomværende med selskap i samme konsern	108
■ Note 14 – Investeringer i aksjer og andeler	109
■ Note 15 – Bankinnskudd, kontanter o.l.	109
■ Note 16 – Selskapskapital	109
■ Note 17 – Aksjekapital og aksjonærinformasjon	110
■ Note 18 – Annen langsiktig gjeld	110
■ Note 19 – Pantstillelser og garantier mv.	111
■ Note 20 – Gjeld prosjekter (netto)	112
■ Note 21 – Annen kortsiktig gjeld	113
Revisors beretning	114

RESULTATREGNSKAP

(Beløp i hele tusen)		Konsernet			Morselskapet		
DRIFTSINNEKTER OG DRIFTSKOSTNADER	Noter	2020	2019	2018	2020	2019	2018
Driftsinntekter							
Annen driftsinntekt	1,2,3	4 729 798	4 785 327	4 950 306	1 590 509	1 516 065	1 471 140
Inntekt ved salg av eiendeler		0	0	1 500	0	0	1 500
Sum driftsinntekter		4 729 798	4 785 327	4 951 806	1 590 509	1 516 065	1 472 640
Driftskostnader							
Varekostnad	2,4	804 334	854 578	1 553 773	467 161	396 525	404 291
Lønnskostnad	5,6	2 120 804	2 390 041	2 348 553	547 936	603 093	583 280
Avskrivning på varige driftsmidler	7	585 193	508 453	285 586	242 044	194 827	193 898
Nedskrivning på varige driftsmidler	7	19 676	0	15 321	0	0	4 711
Annen driftskostnad	2,3,7,8	678 768	675 732	627 884	223 272	197 447	217 984
Sum driftskostnader		4 208 775	4 428 804	4 831 117	1 480 413	1 391 892	1 404 164
DRIFTSRESULTAT		521 023	365 523	120 689	110 096	124 173	68 476
FINANSINNEKTER OG FINANSKOSTNADER							
Finansinntekter							
Inntekt på investering i datterselskap	9	0	0	0	269 011	144 617	41 310
Renteinntekter fra foretak i samme konsern		0	0	0	6 693	6 077	5 244
Annen renteinntekt	10,11	18 439	49 276	6 628	8 641	16 503	6 439
Annen finansinntekt	11	541	6 937	8 386	0	6 865	6 781
Sum finansinntekter		18 980	56 213	15 014	284 344	174 062	59 774
Finanskostnader							
Rentekostnader til foretak i samme konsern		0	0	0	14 118	11 187	6 817
Annen rentekostnad	10,11	115 583	133 723	55 331	34 180	47 358	53 529
Annen finanskostnad	11	19 720	1 905	1 603	19 073	1 269	927
Sum finanskostnader		135 303	135 628	56 934	67 372	59 814	61 273
NETTO FINANSPOSTER		(116 323)	(79 415)	(41 920)	216 973	114 248	(1 499)
ORDINÆRT RESULTAT FØR SKATTEKOSTNAD							
Skattekostnad på ordinært resultat	12	88 710	61 006	12 036	12 822	20 681	2 087
ORDINÆRT RESULTAT		315 990	216 102	66 732	314 246	217 740	64 890
ÅRSRESULTAT		315 990	216 102	66 732	314 246	217 740	64 890
OVERFØRINGER OG DISPONERINGER							
Overføringer annen egenkapital	16				314 246	217 740	64 890
SUM OVERFØRINGER OG DISPONERINGER					314 246	217 740	64 890

BALANSE

PER 31. DESEMBER 2020

(Beløp i hele tusen)		Konsernet			Morselskapet		
EIENDELER	Noter	2020	2019	2018	2020	2019	2018
ANLEGGSMIDLER							
Immaterielle eiendeler							
Konesjoner, patenter, lisenser o.l.	7	11 335	2 712	2 140	100	1 120	2 140
Goodwill	7	0	51	668	0	0	0
Sum immaterielle eiendeler		11 335	2 763	2 808	100	1 120	2 140
Varige driftsmidler							
Tomter, bygninger og annen fast eiendom	7	881 580	876 776	899 058	424 299	464 862	488 282
Kjørevei	7	487 930	563 615	611 365	487 930	563 615	611 365
Anlegg under utførelse	7	1 871 943	1 384 032	818 175	1 833 839	1 326 315	816 028
Maskiner, rullende materiell	7	4 223 884	4 134 591	545 265	235 661	287 423	297 609
Driftsløsøre	7	30 989	55 235	67 338	30 989	55 014	67 337
Sum varige driftsmidler		7 496 327	7 014 249	2 941 201	3 012 719	2 697 230	2 280 621
Finansielle anleggsmidler							
Investeringer i datterselskap	9	0	0	0	2 220 448	2 030 540	681 126
Lån til foretak i samme konsern	13	0	0	0	595 137	139 450	225 413
Investeringer i aksjer og andeler	14	300	255	45	90	45	45
Andre fordringer	2	841 015	869 613	908 783	841 015	869 613	898 210
Overfinansiert pensjonsforpliktelse	6	589 146	553 678	578 308	435 115	446 899	449 822
Sum finansielle anleggsmidler		1 430 461	1 423 546	1 487 136	4 091 805	3 486 547	2 254 616
SUM ANLEGGSMIDLER		8 938 123	8 440 558	4 431 145	7 104 624	6 184 897	4 537 377
OMLØPSMIDLER							
Varer	4	264 357	216 013	210 987	257 677	210 809	204 465
Fordringer							
Kundefordringer	2	300 672	520 127	378 987	65 948	266 512	153 778
Andre fordringer	2	359 522	364 633	194 717	340 235	290 360	117 660
Fordringer på konsernselskap	13	0	0	0	566 319	455 016	228 858
Sum fordringer		660 194	884 760	573 704	972 502	1 011 888	500 296
Bankinnskudd, kontanter o.l.	15	1 941 611	1 714 137	657 934	983 991	596 264	633 514
SUM OMLØPSMIDLER		2 866 163	2 814 910	1 442 625	2 214 170	1 818 961	1 338 275
SUM EIENDELER		11 804 286	11 255 468	5 873 770	9 318 793	8 003 858	5 875 652

(Beløp i hele tusen)		Konsernet			Morselskapet		
EGENKAPITAL OG GJELD	Noter	2020	2019	2018	2020	2019	2018
EGENKAPITAL							
Innskutt egenkapital							
Selskapskapital	16,17	304 535	304 535	276 850	304 535	304 535	276 850
Overkurs	16	490 315	490 315	0	490 315	490 315	0
Sum innskutt egenkapital		794 850	794 850	276 850	794 850	794 850	276 850
Opptjent egenkapital							
Fond for vurderingsforskjeller	16	453 592	263 686	131 492	453 592	263 686	131 492
Annen egenkapital	16	2 344 920	2 218 836	1 426 690	2 388 228	2 263 887	1 473 485
Sum opptjent egenkapital		2 798 512	2 482 522	1 558 182	2 841 820	2 527 573	1 604 977
SUM EGENKAPITAL		3 593 362	3 277 372	1 835 032	3 636 670	3 322 423	1 881 827
GJELD							
LANGSIKTIG GJELD							
Avsetning for forpliktelse							
Pensjonsforpliktelse	6	1 800	9 881	1 596	0	0	0
Utsatt skatt	12	449 206	360 495	124 880	35 588	68 102	69 980
Avsetning for periodisk vedlikehold		619 670	660 278	0	0	0	0
Sum avsetning for forpliktelse		1 070 676	1 030 654	126 476	35 588	68 102	69 980
Annen langsiktig gjeld							
Obligasjonslån	19	0	0	660 000	0	0	660 000
Øvrig langsiktig gjeld	18,19	5 471 310	5 250 134	1 725 657	2 597 065	2 235 163	1 697 760
Sum annen langsiktig gjeld		5 471 310	5 250 134	2 385 657	2 597 065	2 235 163	2 357 760
SUM LANGSIKTIG GJELD		6 541 986	6 280 788	2 512 134	2 632 653	2 303 265	2 427 740
KORTSIKTIG GJELD							
Leverandørgjeld	2	530 275	509 072	661 950	386 754	380 446	392 724
Betalbar skatt	12	0	0	8 302	0	0	5 933
Skyldig offentlige avgifter		154 430	141 885	149 777	44 229	45 936	46 880
Kortsiktig gjeld til konsernselskap	13	0	0	0	2 112 060	1 419 658	739 115
Gjeld prosjekter (netto)	20	140 499	134 955	165 877	140 499	134 955	165 877
Annen kortsiktig gjeld	11,21	843 734	911 397	540 697	365 929	397 175	215 555
SUM KORTSIKTIG GJELD		1 668 937	1 697 307	1 526 604	3 049 471	2 378 170	1 566 085
SUM GJELD		8 210 924	7 978 096	4 038 738	5 682 124	4 681 435	3 993 825
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		11 804 286	11 255 468	5 873 770	9 318 793	8 003 858	5 875 652

Oslo 11.3.21

 Einar Skaarseth Enger
Styrets leder

 Helga Nes
Styremedlem

 Sven Rune Aasen
Styremedlem

 Stine Rolstad Brenna
Styremedlem

 Arne Giske
Styremedlem

 Bjørn Kjærland Haugland
Styremedlem

 Ola Floberg
Styremedlem

 Cato Hellesjø
Konsernsjef

Årsregnskapet er elektronisk signert

KONTANTSTRØMOPPSTILLING

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2020	2019	2018	2020	2019	2018
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter						
Resultat før skattekostnad	404 700	277 108	78 769	327 069	238 421	66 977
Periodens betalte skatt	0	-8 302	-66 287	0	-5 933	-65 842
Avskrivninger	541 132	510 425	282 118	203 746	196 222	190 430
Nedskrivning/reversering anleggsmidler	19 676	0	15 321	0	0	4 711
Forskjell mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger pensjonsordninger	-43 549	32 915	-84 252	11 784	2 924	-54 396
Resultatandel fra datterselskaper	0	0	0	-269 011	-132 194	-86 371
Endring i varelager	-48 344	-5 026	-45 084	-46 868	-6 344	-42 388
Endring i kundefordringer	219 455	-141 140	119 539	200 564	-112 734	8 820
Endring i vareleverandørgjeld	26 226	-152 878	226 482	6 308	-12 278	88 780
Endring i andre tidsavgrensingsposter	108 665	667 184	684 210	132 427	141 057	683 036
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	1 227 961	1 180 286	1 210 816	566 019	309 141	793 757
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter						
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-1 236 792	-60 779	-1 117 132	-640 079	-864 927	-986 018
Utbetalinger ved kjøp av immaterielle eiendeler	-13 424	-1 941	0	0	0	0
Innbetalinger på lånefordring konsern (korts. /langs.)	0	0	0	-444 187	85 963	22 793
Innbetalinger på andre lånefordringer (korts. /langs.)	28 598	39 170	26 414	28 598	28 597	28 598
Utbetaling ved kjøp av aksjer	-45	0	0	-45	0	0
Utbetalinger på fremmed fin. prosjekter (korts. /langs.)	-1 572 491	-2 314 510	-1 732 194	-1 572 491	-2 314 300	-1 732 194
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-2 794 154	-2 338 060	-2 822 912	-2 628 204	-3 064 667	-2 666 821
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter						
Netto innbetaling kassekreditt	0	0	0	613 423	445 071	70 033
Innbetalinger gjeld konsernselskaper	0	0	0	78	1 661	42
Innbetalinger ved opptak av annen gjeld (korts. /langs.)	433 948	580 750	605 000	346 000	580 750	605 000
Utbetalinger ved nedbetaling av annen gjeld (korts. /langs.)	-212 772	-681 073	-63 963	-71 944	-674 750	-43 348
Innbetalinger på fremmed fin. prosjekter (korts. /langs.)	1 572 491	2 314 300	1 432 000	1 572 491	2 314 300	1 432 000
Innbetalinger av konsernbidrag	0	0	0	252 437	80 006	203 183
Utbetalinger av konsernbidrag	0	0	0	-262 573	-28 763	-43 910
Netto kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter	1 793 667	2 213 977	1 973 037	2 449 912	2 718 276	2 223 000
Netto kontantstrøm for perioden	227 474	1 056 203	360 941	387 727	-37 250	349 936
Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens begynnelse	1 714 137	657 934	296 993	596 264	633 514	283 578
Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens slutt	1 941 611	1 714 137	657 934	983 991	596 264	633 514
Denne består av:						
Bankinnskudd mv.	1 941 611	1 714 137	657 934	983 991	596 264	633 514

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
Resultat						
Annen driftsinntekt	2 533 313	2 031 424	1 082 813	1 663 259	-2 581 011	4 729 798
Sum inntekter	2 533 313	2 031 424	1 082 813	1 663 259	-2 581 011	4 729 798
Driftskostnader før avskrivning	1 673 078	1 976 888	1 041 933	1 493 398	-2 581 391	3 603 906
Driftsresultat før av/nedskrivning	860 235	54 536	40 880	169 861	380	1 125 892
Av-/nedskrivning	498 078	76	0	108 458	-1 743	604 869
Driftsresultat	362 157	54 460	40 880	61 403		521 023
Balanse						
Anleggsmidler	10 880 135	19 425	4 427	758 588	-2 724 452	8 938 123
Omløpsmidler	4 605 080	355 636	205 948	431 967	-2 732 468	2 866 163
Gjeld	10 220 146	316 383	156 938	858 548	-3 341 091	8 210 924
Investeringstilganger	640 011	0	0	534 686		1 174 697

*Omfatter vedlikehold av infrastruktur og vogner, samt utleie av eiendom. Samlede husleieinntekter for konsernet utgjør MNOK 172,2 (MNOK 166,7 i 2019), mens totale reklameinntekter er på MNOK 107,4 (129,5 i 2019). 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 verkstedenheten, infrastrukturenheten, innkjøp og logistikkenheten, eiendom 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 forpliktelser 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

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.

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

Unibuss AS inngår anbudskontrakter med Ruter AS om levering av rutebusstjenester. I hovedsak er dette bruttokontrakter 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 godtgjøringsmodellen 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 kontraktsperioden.

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

Det vesentligste av konsernets inntekter er i henhold til kontrakter som inngås med Ruter AS. Ruter AS mottar offentlige tilskudd og har inntekter fra billettsalg. Konsernet Sporveien AS fakturerer Ruter AS i tråd med fremforhandlede kjøreavtaler og finansieringsavtaler mellom partene. Inntektene finansierer utøvelsen av definerte tjenester og investeringer i kollektivtrafikken. Inntektene er sammenstilt i samme periode som tilsvarende kostnader/ investeringer.

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		
	2020	2019	2018	2020	2019	2018
Salg av tjenester til nærstående parter						
Ruter AS	5 916 775	5 715 025	5 197 185	1 673 602	1 583 865	988 651
Sporveien Vognmaterieell AS	0	0	207 111	0	0	24 417
Sum	5 916 775	5 715 025	5 404 296	1 673 602	1 583 865	1 013 068
Kjøp av tjenester fra nærstående parter						
Ruter AS	107 109	175 970	208 689	52 113	23 266	30 348
Sporveien Vognmaterieell AS	0	0	699 601	0	0	421
Sum	107 109	175 970	908 290	52 113	23 266	30 769

Balansen inkluderer følgende beløp vedrørende transaksjoner med nærstående selskaper:

(Beløp i hele tusen)	2020	2019	2018	2020	2019	2018
	Ruter AS					
Kundefordringer	195 200	405 251	225 208	17 697	184 478	70 986
Annen kortsiktig fordring	28 597	28 597	28 598	28 597	28 597	28 598
Leverandørgjeld	8 948	26 406	16 746	12	3 758	226
Andre langsiktige fordringer	840 965	869 563	898 160	840 965	869 563	898 160
Sporveien Vognmaterieell AS						
Kundefordringer	0	0	19 987	0	0	4 663
Leverandørgjeld	0	0	73 200	0	0	225

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)

	2020	2019	2018
Salg av tjenester til selskap i samme konsern			
Sporveien Media AS	2 863	2 697	1 520
Sporveien T-banen AS	929 757	862 167	709 782
Sporveien Trikken AS	509 089	501 179	440 215
Sporveien Vognmateriell AS	2 017	10 369	0
Unibuss AS	20 338	20 465	17 359
Bussanlegg AS	3 244	2 512	2 463
Sum	1 467 309	1 399 389	1 171 339
Kjøp av tjenester fra selskap i samme konsern			
Sporveien T-banen AS	0	0	28
Sporveien Trikken AS	352	0	0
Enebakkveien 310 AS	2 438	0	0
Unibuss AS	0	183	186
Sum	2 790	183	214

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 VARER

(Beløp i hele tusen)

	Konsernet			Morselskapet		
	2020	2019	2018	2020	2019	2018
Produksjonsmateriell og reservedeler	296 215	245 774	241 088	288 835	239 870	234 566
Ukuransavsetning materiellbeholdning	-31 858	-29 761	-30 101	-31 158	-29 061	-30 101
Sum varelager	264 357	216 013	210 987	257 677	210 809	204 465

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. I verkstedenheten i morselskapet er ukurans på T-banemateriell vurdert

basert på omløpshastigheten på varene. Infrastrukturenheten i morselskapet benytter omløpshastigheten på varene som prinsipp for vurdering og beregning av ukuransavsetning. Vognmateriell trikker er fra og med 2017 reklassifisert til driftsmidler og er vurdert iht. restlevetid for vognene. I 2020 er restlevetiden for trikkevognene redusert til fire år i tråd med fremdriftsplanen i Trikkeanskaffelsen.

NOTE 5 LØNSKOSTNAD OG ANDRE GODTGJØRELSER

(Beløp i hele tusen)

	2020	2019	2018
Spesifikasjon av lønnskostnader			
Konsernet			
Lønn	1 611 822	1 717 381	1 758 129
Arbeidsgiveravgift	288 126	319 025	307 507
Pensjonskostnader ekskl. arbeidsgiveravgift	189 561	317 820	246 639
Andre lønnsrelaterte ytelser	31 295	35 815	36 279
Sum	2 120 804	2 390 041	2 348 553
Antall ansatte i konsernet ved årets slutt	3 730	3 357	3 813
Antall årsverk i konsernet	3 429	3 050	3 457
Morselskapet			
Lønn	329 317	339 521	360 016
Arbeidsgiveravgift	97 228	104 388	97 337
Pensjonskostnader ekskl. arbeidsgiveravgift	104 421	139 504	106 645
Andre lønnsrelaterte ytelser	16 970	19 680	19 282
Sum	547 936	603 093	583 280
Antall ansatte i morselskapet ved årets slutt	907	860	886
Antall årsverk i morselskapet	900	853	880

(Beløp i hele tusen)

	LØNN	ANNEN GODTGJØRELSE	PENSJONS- KOSTNADER
Godtgjørelser konsern			
Adm. dir. Sporveien AS	3 050	221	107
Adm. dir. Unibuss AS	2 297	5	70
Adm. dir. Sporveien T-banen AS	1 915	5	107
Adm. dir. Sporveien Trikken AS	1 700	111	107
Adm. dir. Sporveien Vognmateriell AS	1 375	13	291
Konsernstyret	1 247		
Bedriftsforsamlingen	300		
Styrehonorarer datterselskaper			
Unibuss AS	450		
Sporveien Media AS	0		
Sporveien T-banen AS	0		
Sporveien Trikken AS	0		
Bussanlegg AS	0		
Enebakkveien 310 AS	0		
Sporveien Vognmateriell AS	0		

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 eksterne arbeidskraft.

NOTE 6 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 prosent 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 Vognmaterie 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 ytelser fra folketrygden, fremtidig avkastning på pensjonsmidler, samt aktuarmessige 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 opptjeningstid 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 2020 er MNOK 23 for konsernet og MNOK 35 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 actuarielle risikoen og investeringsrisikoen faller på den enkelte ansatte.

Ytelsesordningen forvaltes av Oslo Pensjonsforsikring AS. Innskuddsordningen er en spareordning som forvaltes av Storebrand Livsforsikring AS.

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. 31.12.20 omfatter forpliktelsen 5 962 ansatte i konsernet, hvorav 3 766 i morselskapet.

Aktuarberegningene er utført pr. 31.12.20. 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 prosent 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. 31.12.20. Denne arbeidsgiveravgiften er inkludert i bruttoforpliktelsen pr. 31.12.20. Verdijustert avkastning på pensjonsmidlene for 2020 ble 7,9 prosent.

Diskonteringsrenten er beregnet med bakgrunn i påslagsmetoden, som også er benyttet tidligere år. Det er tatt utgangspunkt i 10 års rentebytteavtale (1,29 prosent), en rentedifferanse mellom 10 og 25 års rentebytteavtale på 17 punkter, og for kredittisiko på 67 punkter. Diskonteringsrenten blir dermed 2,12 prosent.

Estimatavviket elimineres i 2020, og er ved utgangen av året positivt på hhv. MNOK 57 for konsernet og MNOK 48 for morselskapet. Endringen kan i hovedsak tilskrives ekstraordinær amortisering og god avkastning i 2020.

Innskuddsordningen

Innskuddsordningen er etablert med sparesats 6 prosent på inntekt mellom 0 og 7,1G mens inntekt mellom 7,1G og 12G gir 9 prosent sparing. Hos Unibuss er de sparesatsene 5 prosent og 8 prosent. Det er ingen sparing for lønn utover 12G. Ved utgangen av 2020 er det 3 495 ansatte som har innskuddsordning i konsernet, hvorav 549 i morselskapet. Privat AFP har en sparing på 2,5 prosent inntil 7,1G i 2020.

NOTE 6 PENSJONSKOSTNADER OG FORPLIKTELSER

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2020	2019	2018	2020	2019	2018
Årets opptjente pensjonsrettigheter	85 836	84 951	83 455	43 540	42 328	44 339
Rentekostnad på opptjente pensjonsrettigheter	121 686	133 364	120 112	70 619	79 204	71 829
Avkastning på pensjonsmidler	-186 943	-195 105	-182 122	-112 555	-119 196	-112 502
Årets resultatføring av estimatavvik	73 035	220 571	123 506	72 319	148 217	80 069
Administrasjonskostnader	23 821	22 614	19 787	13 976	13 508	12 084
Planendring	0	-16 228	0	0	-33 415	0
Pensjonskostnad AFP og lederordninger	300	300	300	0	0	0
Netto pensjonskostnad, ytelsesplaner	117 735	250 467	165 039	87 899	130 646	95 813
Privat AFP	13 759	12 542	10 323	7 137	6 784	6 348
Kostnadsført pensjonstilskudd tilskuddsplaner	82 991	103 449	90 790	24 858	21 498	19 795
Årets pensjonskostnad	214 485	366 458	272 979	119 894	158 928	121 962
Opptjente pensjonsrettigheter inkl. arbeidsgiveravgift	4 661 251	4 510 406	4 400 318	2 679 947	2 662 448	2 635 159
Pensjonsmidler	-5 305 965	-4 964 941	-4 536 338	-3 162 898	-3 003 612	-2 788 548
Planendring	0	-16 227	0	0	-33 415	0
Ikke resultatført virkning av estimatavvik	57 370	-73 037	-440 691	47 837	-72 320	-296 434
Netto pensjonsforpliktelse	-587 344	-543 798	-576 711	-435 114	-446 899	-449 823
Herav overfinansiering	589 144	553 678	578 308	-435 114	-446 899	-449 823
Pensjonsforpliktelser ytelsesordning	0	8 381	396	0	0	0
Pensjonsforpliktelse vedr. AFP-ordning	1 800	1 500	1 200	0	0	0
Sum pensjonsforpliktelser	1 800	9 881	1 596	0	0	0
Økonomiske forutsetninger						
Diskonteringsrente	2,12 %	2,87 %	3,21 %			
Forventet avkastning på fondsmidler	3,30 %	3,80 %	4,30 %			
Forventet lønnsregulering	2,00 %	2,00 %	2,50 %			
Forventet pensjonsøkning	1,24 %	1,24 %	1,73 %			
Forventet G-regulering	2,00 %	2,00 %	2,50 %			

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
Anskaffelseskost pr. 1.1.19	1 737 175	1 149 805	1 751 228	818 175	91 006	5 547 389
+ Vognmateriell	0	6 466 721	18 528	2 665	0	6 487 914
+ Tilgang	7 918	118 357	44 900	565 339	0	736 514
- Avgang	0	-160 553	-166	-2 148	-4 427	-167 294
Anskaffelseskost pr. 31.12.19	1 745 093	7 574 330	1 814 490	1 384 031	86 579	12 604 523
+ Tilgang	0	542 023	92 644	607 669	0	1 242 336
- Avgang	-55 498	-62 884	-21 735	-119 757	-20 487	-280 361
Anskaffelseskost pr. 31.12.20	1 689 595	8 053 469	1 885 399	1 871 943	66 092	13 566 498
Oppskrivning pr. 1.1.19	68 749	0	70 980	0	0	139 729
+ Avskrivning på oppskrivning	0	0	-6 709	0	0	-6 709
Oppskrivning pr. 31.12.19	68 749	0	64 271	0	0	133 020
+ Avskrivning på oppskrivning	0	0	-6 709	0	0	-6 709
Oppskrivning pr. 31.12.20	68 749	0	57 562	0	0	126 311
Akk. av-/nedskrivning pr. 1.1.19	1 194 558	604 540	923 151	0	23 669	2 745 918
+ Vognmateriell	0	2 601 707	15 552	0	0	2 617 259
+ Ordinære avskrivninger	55 668	375 011	70 084	0	7 675	508 438
- 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
Akk. av-/nedskrivning pr. 31.12.19	1 250 226	3 439 739	1 001 984	0	31 344	5 723 293
+ Ordinære avskrivninger	51 421	399 092	82 450	0	3 759	536 722
- Avskrivning på oppskrivning	0	0	-6 709	0	0	-6 709
- Tilbakeført avskrivning	-31 235	-28 921	-16 345	0	0	-76 501
+ Nedskrivninger	0	19 676	0	0	0	19 676
Akk. av-/nedskrivning pr. 31.12.20	1 270 412	3 829 586	1 061 380	0	35 103	6 196 481
Balansført verdi pr. 31.12.19	563 616	4 134 591	876 777	1 384 031	55 235	7 014 250
Balansført verdi pr. 31.12.20	487 932	4 223 883	881 581	1 871 943	30 989	7 496 328
Morselskapet	Kjørevei inkl. tomteverdi	Maskiner, rullende materiell	Tomter, bygninger og annen fast eiendom	Anlegg under utførelse	Reparasjonsdeler sporvogn	Sum
Anskaffelseskost pr. 1.1.19	1 737 175	624 600	1 126 310	816 028	91 006	4 395 119
+ Tilgang	7 918	73 818	24 399	510 288	0	616 423
- Avgang	0	-1 689	-100	0	-4 427	-6 216
Anskaffelseskost pr. 31.12.19	1 745 093	696 729	1 150 609	1 326 316	86 579	5 005 326
+ Tilgang	0	53 959	10 000	581 664	0	645 623
- Avgang	-55 498	-30 801	-11 537	-74 140	-20 487	-192 463
Anskaffelseskost pr. 31.12.20	1 689 595	719 887	1 149 072	1 833 840	66 092	5 458 486
Oppskrivning pr. 1.1.19	68 749	0	70 980	0	0	139 729
+ Avskrivning på oppskrivning	0	0	-6 709	0	0	-6 709
Oppskrivning pr. 31.12.19	68 749	0	64 271	0	0	133 020
+ Avskrivning på oppskrivning	0	0	-6 709	0	0	-6 709
Oppskrivning pr. 31.12.20	68 749	0	57 562	0	0	126 311

NOTE 7 VARIGE DRIFTSMIDLER

(Beløp i hele tusen)

Akk. av-/nedskrivning pr. 1.1.19	1 194 558	326 992	709 008	0	23 669	2 254 227
+ 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
Akk. av-/nedskrivning pr. 31.12.19	1 250 226	409 307	750 018	0	31 564	2 441 115
+ Ordinære avskrivninger	51 421	100 456	47 311	0	3 538	202 726
- Avskrivning på oppskrivning	0	0	-6 709	0	0	-6 709
- Tilbakeført avskrivning	-31 235	-25 536	-8 284	0	0	-65 055
+ Nedskrivninger	0	0	0	0	0	0
Akk. av-/nedskrivning pr. 31.12.20	1 270 412	484 227	782 336	0	35 102	2 572 077
Balanseført verdi pr. 31.12.19	563 616	287 422	464 862	1 326 316	55 015	2 697 231
Balanseført verdi pr. 31.12.20	487 932	235 660	424 298	1 833 840	30 990	3 012 720
Økonomisk levetid	25-70 år	3-30 år	0-50 år			
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær		Lineær	Restlevetid

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

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

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2020	2019	2018	2020	2019	2018
Ordinær avskrivning i note	536 722	508 438	280 481	202 726	195 202	189 410
Restverdi ved avgang	41 543	184	3 468	32 781	184	3 468
Reverserte avsetninger fra fjoråret	5 908	-1 189	0	5 517	-1 579	0
Avskrivning immaterielle eiendeler	1 020	1 020	1 637	1 020	1 020	1 020
Avskrivning i resultat	585 193	508 453	285 586	242 044	194 827	193 898

IMMATERIELLE EIENDELER

(Beløp i hele tusen)

Konsernet	Lisenser	Varemerker	Andre immatr./Goodwill	Sum
Anskaffelseskost pr. 1.1.19	4 080	100	1 850	6 030
+ Tilgang	0	0	1 941	1 941
Anskaffelseskost pr. 1.1.19	4 080	100	3 791	7 971
+ Tilgang	0	0	13 424	13 424
Anskaffelseskost pr. 31.12.20	4 080	100	17 215	21 395
Akk. av-/nedskrivning pr. 1.1.19	2 040	0	1 182	3 222
+ Ordinære avskrivninger	1 020	0	966	1 986
Akk. av-/nedskrivning pr. 31.12.19	3 060	0	2 148	5 208
+ Ordinære avskrivninger	1 020	0	3 832	4 852
Akk. av-/nedskrivning pr. 31.12.20	4 080	0	5 980	10 060
Balanseført verdi pr. 31.12.19	1 020	100	1 643	2 763
Balanseført verdi pr. 31.12.20	0	100	11 235	11 335
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 driftsmidlet 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.

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.

Vognmateriell trikker

Vognmateriell 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.

Vognmateriell 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. Balanseført verdi av finansiell leie av busser er TNOK 6 155 per 31.12.20.

Operasjonell leie av busser

Konsernet har pr 31.12.20 inngått avtale om operasjonell leie for 258 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 10 busser i 2021, 140 busser i 2022, 20 busser i 2023, 94 busser i 2024, 47 busser i 2025.

Kostnadsført leie i 2020 utgjør TNOK 106 294, (TNOK 115 225 i 2019).

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 2020 MNOK 56,6 for T-bane (MNOK 55,3 i 2019) og MNOK 25,2 for trikk (MNOK 6,3 i 2019).

Driftsselskapene leier vogner av Sporveien Vognmateriell AS. For 2020 var leiebeløpet MNOK 524 for T-bane (MNOK 503 i 2019) og MNOK 208 for trikk (MNOK 201 i 2019).

Driftsselskapene leier lokaler av Sporveien AS. Leiebeløpet var i 2020 på MNOK 8,7 (MNOK 7,6 i 2019) for T-bane og MNOK 3,5 (MNOK 3,8 i 2019) for trikk. Sporveien Vognmateriell AS sin lokaleleie var på 2 MNOK. 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 per 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 2020 var TNOK 129,2 (TNOK 471 i 2019) og for Sporveien Trikken AS TNOK 698,8 (TNOK 694 i 2019).

NOTE 8 ANNEN DRIFTSKOSTNAD

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2020	2019	2018	2020	2019	2018
Konserninterne kjøp	0	0	0	2 790	183	186
Kjøp av eksterne tjenester	94 309	86 955	102 764	30 232	20 446	43 207
Leiekostnader eiendom inkl. vakthold	121 200	111 061	107 676	27 520	25 741	25 757
Leasing - operasjonell leie av busser	106 437	115 277	95 368	0	0	0
Bygningsstrøm	35 833	42 919	45 153	12 952	13 709	16 387
Kjørestrøm	57 558	67 681	66 612	0	0	0
Vedlikehold bygninger	7 799	9 697	10 074	3 468	1 526	6 015
Forsikringspremie	16 041	17 771	18 811	7 039	6 937	3 669
Tap på fordringer/avsetning tap kontrakter	1 921	345	46	1 973	-348	-85
Andre driftskostnader	237 670	224 027	181 380	137 297	129 252	122 848
Sum	678 768	675 732	627 884	223 272	197 447	217 984
Godtgjørelse til revisor ekskl. mva.						
Lovpålagt revisjon	1 982	1 235	924	866	506	466
Andre tjenester	1 139	792	101	973	339	43
Attestasjonsoppgaver	26	0	36	26	0	36
Sum	3 147	2 027	1 061	1 865	845	545

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

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

NOTE 9 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.

	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
Sum	549 634	600 442	41 310	-39 296	78 670	681 126

	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 AS	1 223 093	1 223 093	101 852	0	3 381	1 328 325
Sum	1 766 855	1 898 347	141 236	-12 423	3 381	2 030 540

	Anskaffelseskost pr. 31.12.20	Inng. balanse 2020	Resultat 2020	Konsernbidrag 2020	Andre endringer 2020	Utgående balanse pr. 31.12.20
Sporveien T-banen AS	89 451	58 678	43 668	-43 668	0	58 678
Sporveien Trikken AS	67 232	53 437	32 744	-32 744	0	53 437
Unibuss AS	151 261	287 059	44 951	0	0	332 010
Sporveien Media AS	120	7 712	126	0	0	7 838
Bussanlegg AS	162 900	219 917	13 461	0	0	233 378
Enebakkeveien 310 AS	72 798	75 412	2 692	- 2 692	0	75 412
Sporveien Vognmateriell AS	1 223 093	1 328 325	131 369	0	0	1 459 694
Sum	1 766 855	2 030 540	269 011	-79 104	0	2 220 447

* 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 1,7. 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 datterselskap følger de samme regnskapsprinsipper som morselskapet. Konserndannelsen skjer både ved stiftelse av nye selskaper og kjøp av eksisterende selskaper.

Datterselskap

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 oppkjøpstidspunktet. 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 oppkjøps-transaksjonen. 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 10 FINANSINTEKTER OG KOSTNADER

Sporveien Vognmateriell AS sin overskuddslikviditet vil i de nærmeste årene benyttes til å finansiere utbygging av nytt signalanlegg. Behov for eksternt finansiering vil bli tilsvarende redusert.

Sporveien Vognmateriell AS har låneavtaler med Oslo Kommune. I 2013 ble det avtalt et tillegg til disse låneav-

talene. Denne tilleggsavtalen innebærer at fremtidige rentereguleringer vil skje den 01.01 det angjeldende år, og da til ny rente som fastsettes som det foregående års gjennomsnittlige 10 års SWAP rente. Rentebindingsperioden vil være 10 år av gangen.

NOTE 11 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 ble Sporveien Vognmateriell 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 Vognmateriell har gjelden i konsernet. Sporveien Vognmateriell er lagt inn i konsernet i 2019 og endrer renterisikoen for konsernet betydelig.

Kostnadsrisiko, konsernet har langsikt gjeld på MNOK 5 471. Av dette er MNOK 5 234 gjeld til Oslo kommune med fastrente med ulike løpetid. Av MNOK 5 234 er MNOK 1 910 uten renterisiko i 2020 da rentekostnaden faktureres til Ruter i sin helhet. Gjeld på MNOK 665 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 Vognmaterieell og er eksponert mot normal renterisiko ved rullering av fastrenten. Første renterullering er i 2024. Utover dette har Sporveien langsiktig gjeld på MNOK 207 som er eksponert mot NIBOR risiko, marginen er fast.

Inntektsrisiko, konsernet har en kontantbeholdning per 31.12.20 på MNOK 1 919. 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

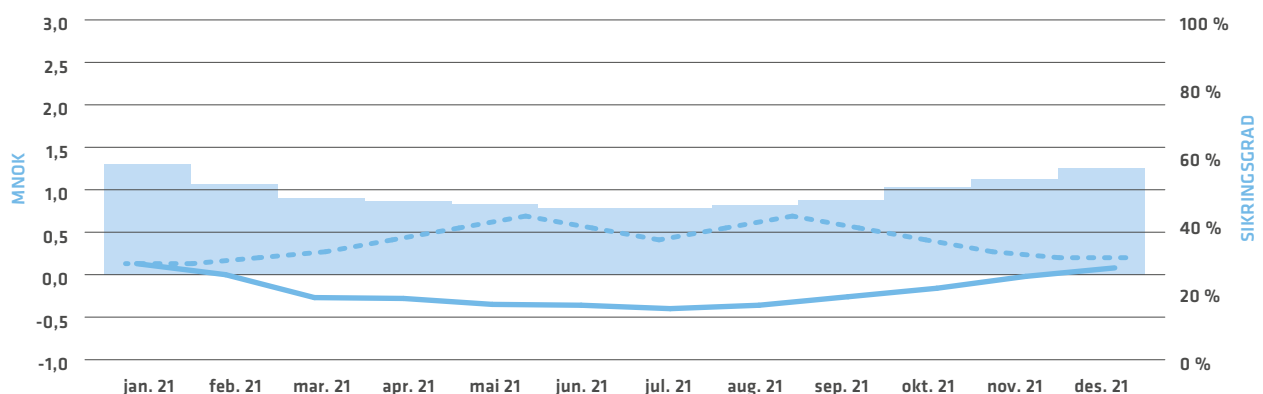
Transaksjoner i utenlandsk valuta omregnes til NOK på transaksjonstidspunktet. Pengeposter i utenlandsk valuta omregnes til norske kroner ved å benytte balanse-dagens kurs. Valutakursendringer resultatføres løpende i regnskapsperioden under andre finansposter.

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. Valutarisikoen 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 priserisiko 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. 50 prosent av forbruket i 2020. For 2021 er det en sikringsgrad på ca. 25 prosent, mens årene 2022 og utover har ingen sikringer. Konsernets har kjøpt fastprisavtaler for nærmere MNOK 12 for 2021 som er tilpasset forbruksprofilen og er fordelt som følger:

SIKRINGSKOSTNADER



Markedsverdien av sikringene er per 31.12.20 MNOK -2,3.

Likviditetsrisiko

Konsernets likviditet er organisert i en konsernkontoordning. Kassakredittordningen på MNOK 400 ble ikke benyttet i løpet av 2020. Sporveien AS har i løpet av 2020 hatt en relativt stabilt høy likviditetsreserve, og likviditetsrisikoen vurderes som lav.

NOTE 12 SKATTEKOSTNAD PÅ ORDINÆRT RESULTAT

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2020	2019	2018	2020	2019	2018
Midlertidige forskjeller som inngår i grunnlaget for utsatt skatt/skattefordel						
Anleggsmidler	2 814 158	2 974 001	18 153	-223 255	-110 479	-100 258
Varelager	-31 858	-29 062	-30 101	-31 158	-29 062	-30 101
Finansiell leasing	0	-1 604	-2 370	0	0	0
Fordringer	-4 648	4 821	11 487	-2 297	-899	-1 586
Finansielle instrumenter	-29 383	-12 831	-19 695	-29 383	-12 831	-19 695
Gevinst og tapskonto	14 369	17 963	22 453	12 740	15 926	19 908
Pensjonsmidler	589 146	544 981	577 911	435 115	446 899	449 822
Avskåret rentefradrag til fremføring	0	-532	-532	0	0	0
Andre skatteøkende midlertidige forskjeller	-642 615	-668 061	-9 670	0	0	0
Netto midlertidige forskjeller	2 709 169	2 829 676	567 636	161 762	309 554	318 090
Underskudd og godtgjørelse til fremføring	-667 324	-1 191 062	0	0	0	0
Grunnlag for utsatt skatt/skattefordel i balansen	2 041 845	1 638 614	567 636	161 762	309 554	318 090
Utsatt skattefordel/utsatt skatt	449 206	360 495	124 880	35 588	68 102	69 980
Utsatt skatt/ skattefordel i regnskapet	449 206	360 495	124 880	35 588	68 102	69 980
Grunnlag for skattekostnad, endring i utsatt skatt og betalbar skatt						
Resultat før skattekostnad	404 700	277 108	78 769	327 069	238 421	66 977
Permanente forskjeller	-252 189	-140 741	-2 730	-252 234	-144 416	-44 073
Grunnlag for årets skattekostnad	152 511	136 367	76 039	74 835	94 005	22 904
Endring i forskjeller som inngår i grunnlag for utsatt skatt/skattefordel	378 710	82 473	-33 423	131 240	8 536	-49 051
Endring i underskudd og godtgjørelse til fremføring	-531 221	-218 840	-6 520	0	0	0
Grunnlag for betalbar skatt i resultatregnskapet	0	0	36 096	206 076	102 540	-26 147
Mottatt konsernbidrag direkte balanseført	0	0	0	109 896	96 885	59 977
Avgitt konsernbidrag direkte balanseført	0	0	0	-315 971	-199 425	-8 031
Skattepliktig inntekt (grunnlag for betalbar skatt i balansen)	0	0	36 096	0	0	25 799
Fordeling av skattekostnaden						
Betalbar skatt (22 % av grunnlag for betalbar skatt i resultatregnskapet)	0	0	8 302	45 337	22 559	-6 014
For mye, for lite avsatt i fjor	0	0	0	0	0	0
Sum betalbar skatt	0	0	8 302	45 337	22 559	-6 014
Endring i utsatt skatt/skattefordel	88 711	61 006	3 734	-32 514	1 878	8 101
Skattekostnad (22 % av grunnlag for årets skattekostnad)	88 711	61 006	12 036	12 822	20 681	2 087
Avstemming av årets skattekostnad						
Regnskapsmessig resultat før skattekostnad	404 700	277 108	78 769	327 069	238 421	66 977
Beregnet skatt 22 %	89 034	60 964	18 117	71 955	52 453	15 405
Skattekostnad i resultatregnskapet	88 710	61 006	12 036	12 822	20 681	2 087
Differanse	323	42	-6 081	-59 133	-31 772	-13 318
Differansen består av følgende:						
22 % av permanente forskjeller	-55 482	-30 963	-628	-55 492	-31 772	-10 137
Endring i utsatt skatt/skattefordel som følge av endret skattesats	0	0	-5 676	0	0	-3 181
Andre forskjeller	55 158	31 005	223	-3 641	0	0
Sum forklart differanse	323	42	-6 081	-59 133	-31 772	-13 318
Betalbar skatt i balansen						
Betalbar skatt i skattekostnaden	0	0	8 302	45 337	22 559	-6 014
Skattevirkning av konsernbidrag	0	0	0	-45 337	-22 559	11 947
Betalbar skatt i balansen	0	0	8 302	0	0	5 933

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 regnskapsførers 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 13 MELLOMVÆRENDE MED SELSKAP I SAMME KONSERN

(Beløp i hele tusen)	2020	2019	2018
Langsiktige fordringer			
Enebakkveien 310 AS	5 873	0	0
Unibuss AS	426 664	0	80 313
Bussanlegg AS	162 600	139 450	145 100
Sum	595 137	139 450	225 413
Alle langsiktige fordringer over har en rente på 3 mnd. NIBOR pluss 90 basispunkter.			
Enebakkveien 310 AS	Rammelån m/forfall 31.12.29		
Unibuss AS	Serielån m/forfall innen 17.8.23		
Bussanlegg AS	Serielån m/forfall innen 31.12.33		
Kortsiktige fordringer			
Kundefordringer	61 003	0	42 945
Mottatt konsernbidrag	375 241	252 437	80 006
Andre fordringer	130 075	202 579	105 906
Sum	566 319	455 016	228 858
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld	503	0	272
Avgitt konsernbidrag	341 474	262 573	28 762
Konsernkontoordning	1 765 338	1 151 915	706 844
Annen kortsiktig gjeld	4 745	5 170	3 237
Sum	2 112 060	1 419 658	739 115

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 14 INVESTERINGER I AKSJER OG ANDELER

Konsernet har kjøpt navnet Sporveien Oslo AS (tidligere Sporveien AS) av tidligere rettighetshaver.

Selskapene blir ikke konsolidert inn i konsernregnskapet da dette ikke har betydning for å bedømme konsernets stilling og resultat.

I konsernregnskapet per 31.12.20 er datterselskapet klassifisert som investering i aksjer. Kostpris var TNOK 45.

I februar 2020 kjøpte Sporveien AS aksjer i Lilleakerveien Holding AS. I konsernregnskapet per 31.12.20 er datterselskapet klassifisert som investering i aksjer. Kostpris var TNOK 45.

NOTE 15 BANKINNSKUDD, KONTANTER O.L.

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

per 31.12.20 er TNOK 735. Rammen for kassekreditt i konsernet er på MNOK 400. Konsernet hadde innestående likvider på MNOK 1 919 pr. 31.12.20.

NOTE 16 SELSKAPSKAPITAL

(Beløp i hele tusen)

Konsernet	Aksjekapital	Overkurs	Fond for vurderingsforskjeller	Vognanskaffelsesfond	Annen egenkapital	Sum
Pr. 1.1.19	276 850	0	131 492	0	1 426 690	1 835 032
IB Sporveien Vognmateriell AS				704 856		
Årets endring av egenkapital						
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
Pr. 31.12.19	304 535	490 315	263 686	810 090	1 408 746	3 277 372
Overføring til/fra fond	0	0	189 906	131 369	-321 275	0
Disponert fra årets resultat	0	0	0	0	315 990	315 990
Pr. 31.12.20	304 535	490 315	453 592	941 459	1 403 461	3 593 362

(Beløp i hele tusen)

Morselskapet	Aksjekapital	Overkurs	Fond for vurderingsforskjeller	Vognanskaffelsesfond	Annen egenkapital	Sum
Pr. 1.1.19	276 850	0	131 492	0	1 473 485	1 881 827
Årets endring av egenkapital						
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
Pr. 31.12.19	304 535	490 315	263 686	0	2 263 887	3 322 423
Overføring til/fra fond	0	0	189 906	0	-189 906	0
Disponert fra årets resultat	0	0	0	0	314 246	314 206
Pr. 31.12.20	304 535	490 315	453 592	0	2 388 227	3 636 669

Konsernets frie egenkapital er per 31.12.20 MNOK 2 388.

Vognanskaffelsesfondet viser midler avsatt til vognanskaffelser etter selskapets vedtekter § 3.

NOTE 17 AKSJEKAPITAL OG AKSJONÆRINFORMASJON

Selskapet har 2 768 500 aksjer pålydende NOK 110 per 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 ANNEN LANGSIKTIG GJELD

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2020	2019	2018	2020	2019	2018
Obligasjonslån	0	0	660 000	0	0	660 000
Gjeld til Oslo kommune	5 234 403	5 068 560	1 613 760	2 542 565	2 235 163	1 613 760
Annen langsiktig gjeld	206 500	160 000	84 000	54 500	0	84 000
Gjeld til kredittinstitusjoner	30 407	21 574	27 897	0	0	0
Sum	5 471 310	5 250 134	2 385 657	2 597 065	2 235 163	2 357 760

Langsiktig gjeld i konsernet er økt med MNOK 221 i 2020. For morselskapet er økningen på MNOK 362.

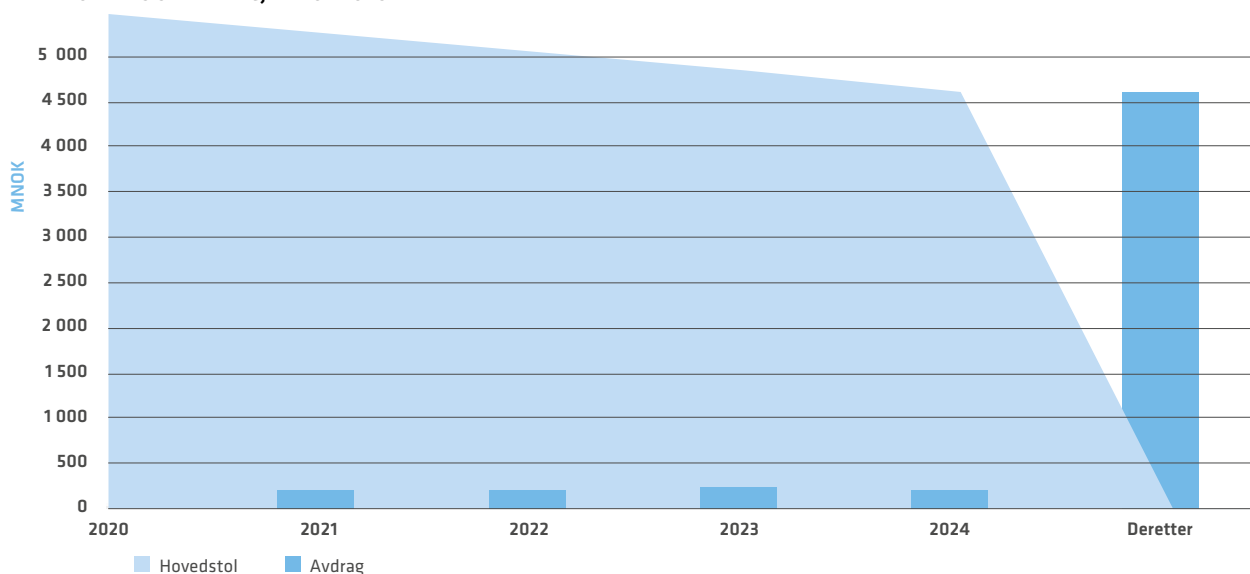
MNOK 193, økt annen langsiktig gjeld MNOK 13 og omklassifisering fra kortsiktig til langsiktig gjeld MNOK 55.

Økningen i langsiktig gjeld i konsernet fremkommer på bakgrunn av økning i lån til trikkebaser med MNOK 196, økning i lån til trikkeanskaffelsen med MNOK 150, nedbetaling av gjeld

Økningen i langsiktig gjeld i morselskapet fremkommer som økning i lån til trikkebaser med MNOK 196, økning i lån til trikkeanskaffelsen med MNOK 150, nedbetaling av gjeld MNOK 39 og omklassifisering fra kortsiktig til langsiktig gjeld MNOK 55.

	Konsernet	Morselskapet
Avdragsprofil		
2022	219 906	70 347
2023	244 906	95 347
2024	205 156	55 597
2025	205 156	55 597
Deretter	4 596 186	2 320 177
Sum	5 471 310	2 597 065

LÅNEPROFIL EKSISTERENDE GJELD FOR KONSERNET



Konsernet hadde en snittrente på 2,3 prosent.

Morselskapet hadde en snittrente på 1,7 prosent.

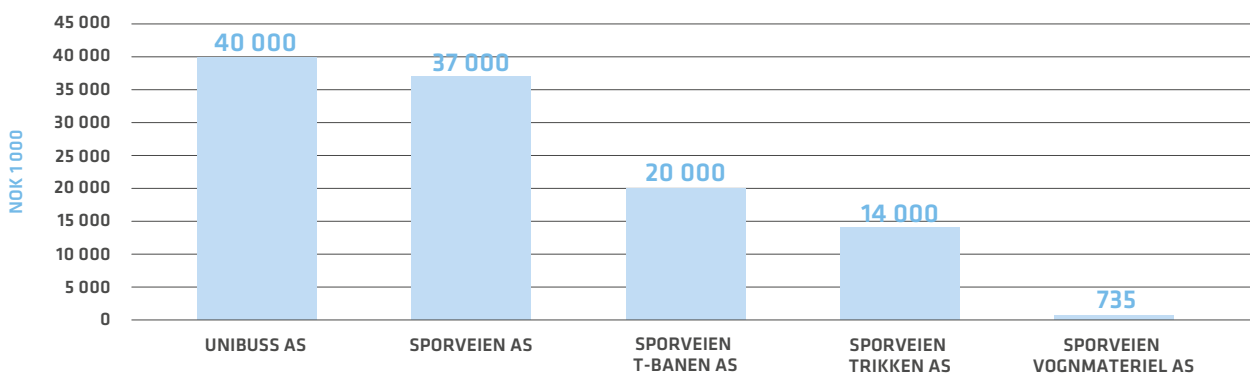
NOTE 19 PANTSTILLELSER OG GARANTIER MV.

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2020	2019	2018	2020	2019	2018
Gjeld som er sikret ved pant o.l.	24 136	27 592	46 826	0	0	0

Sporveien AS har ingen gjeld som har sikkerhet i pant eller kommunale garantier. Unibuss AS har gjeld på MNOK 24,1 som er sikret med pant i busser selskapet eier. Balanseført verdi av driftsmidlene som inngår som sikkerhet utgjør MNOK 488.

selskaper. Samtlige av skattetrekkgarantiene utløper ved oppsigelse.

Skattetrekkgarantier overfor Oslo Kemnerkontor på til sammen MNOK 115 fra SEB er gjeldende for understående

SKATTETREKKGARANTIER


Konsernet har ulike driftsgarantier relatert til blant annet kontrakter og husleie. Alle er knyttet til Unibuss AS.

De er på til sammen MNOK 156,8.

(Beløp i hele tusen)					
Garantikreditor	Gjelder	Utløper	Beløp	Bank	
Unibuss AS					
Oslo kommune	Vognløyver	inntil oppsigelse	19 983	DNB	
Oslo kommune	Vognløyver	inntil oppsigelse	6 711	DNB	
Oslo kommune	Vognløyver	inntil oppsigelse	2 984	Nordea	
Oslo kommune	Vognløyver	inntil oppsigelse	201	Nordea	
Vestfold og Telemark Fylkeskommune	Kontraktsgaranti	30.09.24	14 070	Nordea	
Ruter AS	Kontraktsgaranti	31.12.21	22 000	Nordea	
Ruter AS	Kontraktsgaranti	inntil oppsigelse	14 000	Nordea	
Ruter AS	Kontraktsgaranti	02.10.22	27 000	Nordea	
Opplandstrafikk	Kontraktsgaranti	30.06.22	7 000	Nordea	
Måkeveien 2 AS	Leie anlegg	31.01.25	950	Handelsbanken	
Circle K AS	Leie kontor	31.07.22	1 434	Nordea	
Oslo Kemnerkontor	Skattetrekkskonto	inntil oppsigelse	40 000	SEB	
Avinor (for Unibuss Ekspres)	Selvskyldnergaranti	01.05.25	500	SEB	

NOTE 20 GJELD PROSJEKTER (NETTO)

(Beløp i MNOK)

Oversikt fremmedfinansierte prosjekter	2020	2019	2018	Kostnadsramme	Økonomisk sluttdato
CBTC signalanlegg	376	274	176	646	2028.12
Tilpasning ny trikk	444	343	191	437	2022.03
Fellesstrekningen Helsefyr-Majorstuen	386	269	117	428	2021.08
Ryen base med sporanlegg	366	143	37	386	2022.06
Fellesstrekning Etterstad-Hellerud	180	116	33	265	2024.06
Grenbaner T-bane	187	138	89	180	2021.02
Majorstuen trikketiltak	230	83	29	179	2021.06
Thorvald Meyers gate	166	60	15	170	2021.03
Storgata	141	83	43	161	2022.03
Bispegata	156	63	29	154	2021.04
Sum av andre prosjekter	884	1 003	312	1 089	
Krav til egenandeler i prosjektportefølje	-5,1	-59	-30		
Sum pådrag fremmedfinansierte prosjekter	3 511				
Fakturert	-3 683			4 095	
Prosjektlager	32				
Netto balanseført	-140				

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 investeringsprosjektene 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 annehåndsmarked 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 fratrekk 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 21 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.



KPMG AS
Sørkedalsveien 6
Postboks 7000 Majorstuen
0306 Oslo

Telephone +47 45 40 40 63
Fax
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 314 246 000, og et overskudd i konsernregnskapet på kr 315 990 000. Årsregnskapet består av:

- selskapsregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2020, 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 2020, 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 2020 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 2020 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 Dokumentnøkkel: ON3EQ-D7MAZ-UECH3-SNP25-SVLST-EA7JZ



Revisors beretning - 2020
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 revisjonshandlinger for å håndtere slike risikoer, og innhenter revisjonsbevis som er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon som følge av misligheter ikke blir avdekket, er høyere enn for feilinformasjon som skyldes 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 revisjonshandlinger 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.

Penneo Dokumentnøkkel: ON3EQ-D7M4Z-UECH3-SNP25-SVLT-EA7JZ



Revisors beretning - 2020
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, 26. mars 2021
KPMG AS

Ole Christian Fongaard
Statsautorisert revisor
(elektronisk signert)

Penneo Dokumentnøkkel: ON3EQ-D7M4Z-UECH3-SNP25-SVLT-EA7JZ



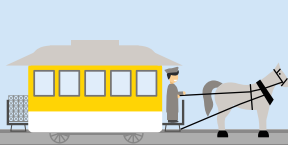
I oktober tok Sporveien i bruk en helt ny trikketrasé i Bispegata. Traseen binder Gamlebyen og Bjørvika sammen.



I begynnelsen av november fikk Trosterud T-banestasjon en kunstvegg utsmykket av lokalkunstneren Øivin Horvei. Kunstveggen er gjennomført i samarbeid med Sporveien. Prosjektet er en del av Områdeløft Trosterud og Haugerud.

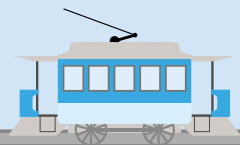


SPORVEIENS HISTORIE



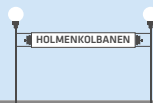
1875

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.



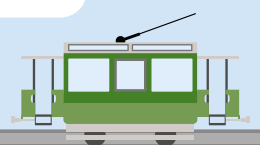
1910

Linjenummer (1-10) innføres på alle linjer.



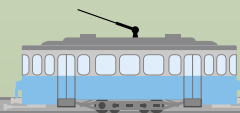
1912

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.



MÅNEDSKORT



1970

Universalmånedskort for hele Oslo og samordnet bytakst blir innført.



1993

Øst og vest kobles sammen gjennom Fellestunellen 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!



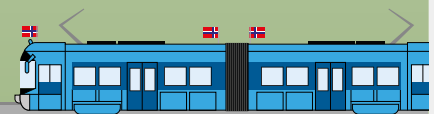
2018

Ny passasjerrekord på T-banen 23. november med 454 000 påstigninger på ett døgn.



2018

Unibuss bestiller 40 elbusser.



2019

Trikken i Oslo fyller 125 år.

