

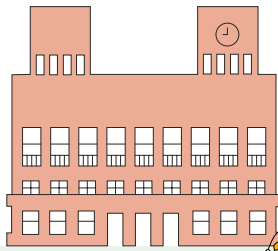


Årsrapport 2022

Bærekraftig mobilitet for alle



Oslo kommune
eier Sporveien



SPORVEIEN

3 306 ansatte
5 090 mill. kr i omsetning
217 mill. reisende



Attraktiv arbeidsplass
med mangfold og høy
kompetanse

Bedre luft og
mindre klimautslipp

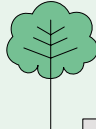
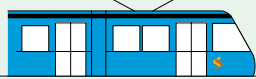


Ruter bestiller
kollektivtrafikk fra
Sporveien

Fakta

TRIKKEN

6 linjer
86 trikker
2 baser



Vedlikehold og
oppgradering av trikker
og T-banevogner

Drift, vedlikehold og
utvikling av infrastruktur



Resultater

TRIKKEN

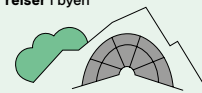
42 mill. reiser
4,9 mill. vognkm.
99,3 % regularitet*

T-BANEN

5 linjer
115 togsett
2 baser



Raske og trygge
reiser i byen



Kunst- og kulturopplevelser
ombord og langs linjenettet



T-BANEN

101 mill. reiser
8,8 mill. togkm.
99,6 % regularitet*

UNIBUSS

Rutebuss, turbuss,
ekspresbuss
og flybuss



Tilrettelegging for
fossilfri kollektivtrafikk



UNIBUSS

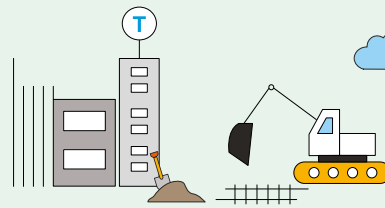
74 mill. reiser
27,1 mill. busskm.
99,9 % regularitet*

INFRASTRUKTUR OG PROSJEKTER

Skinner og stasjoner,
bygg og eiendom, og
signal- og sikrings-
systemer.



Utvikling av gode byrom
og knutepunkter



INFRASTRUKTUR OG PROSJEKTER

Oppgradering og
modernisering.
Bevering av verdier.

* Regularitet måler andel av planlagte avganger kjørt.

SPORVEIENS SAMFUNNSOPPDRAG

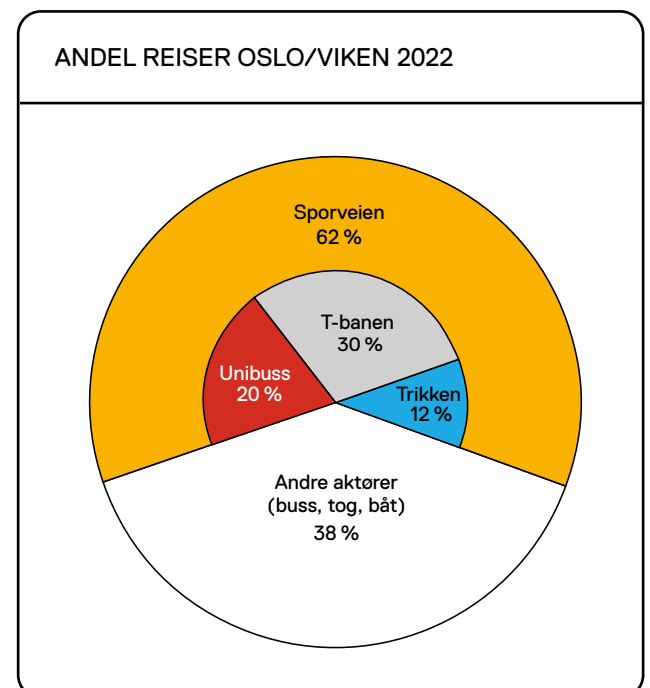
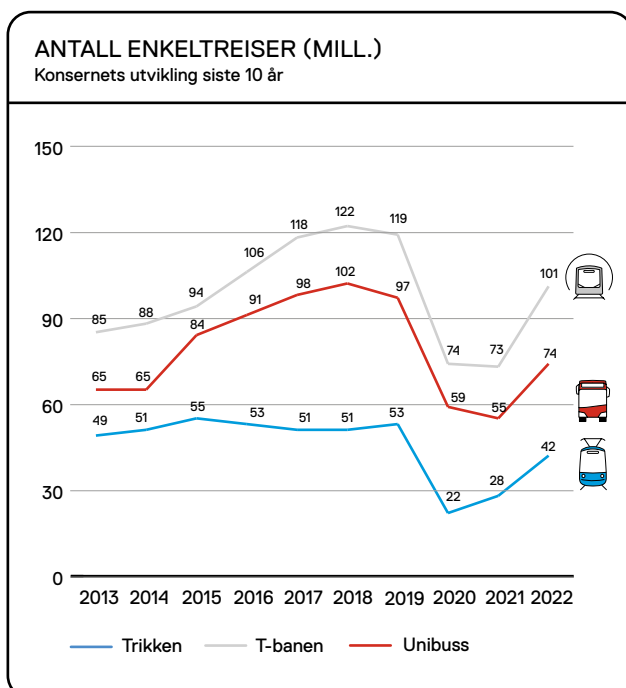
Mer kollektivtrafikk for pengene

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 integrert 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, Vestfold og Telemark.

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



Dette er Sporveien

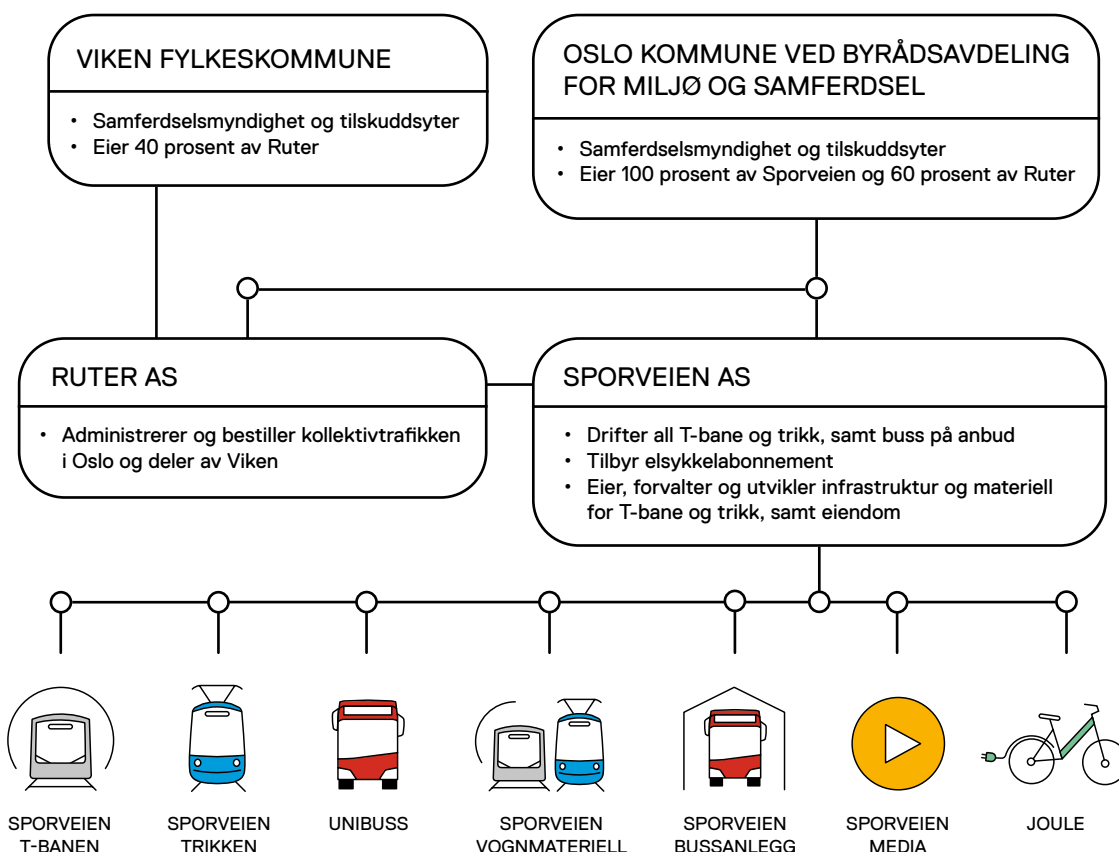
Sporveien forvalter store verdier på vegne av fellesskapet. Hver eneste dag leverer vi den kollektivtrafikken byens befolkning er helt avhengig av.

Sporveien står for 62 prosent av kollektivtrafikken i Oslo og Viken. Vi tilbyr reiser med T-bane og trikk, elsykkelabonnement, og konkurrerer om å kjøre anbudsutsatte bussruter. 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. Det har vi gjort siden 1875. Les mer om Sporveiens historie på side 12.

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 2022

13,7
millioner kjørte
kilometer på skinner

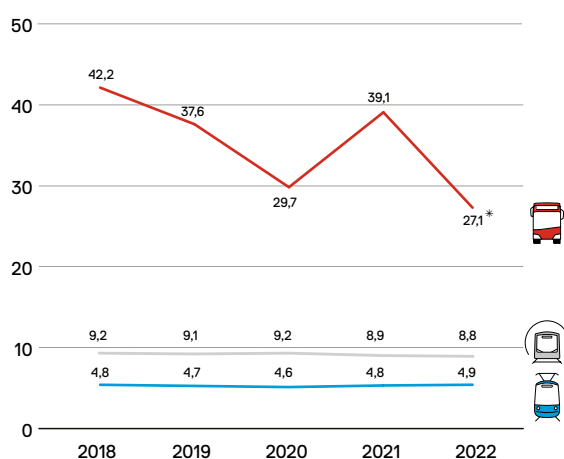
217
millioner
enkeltreiser

27,1
millioner kjørte
kilometer buss

3 306
ansatte
Andel kvinner: 16 %

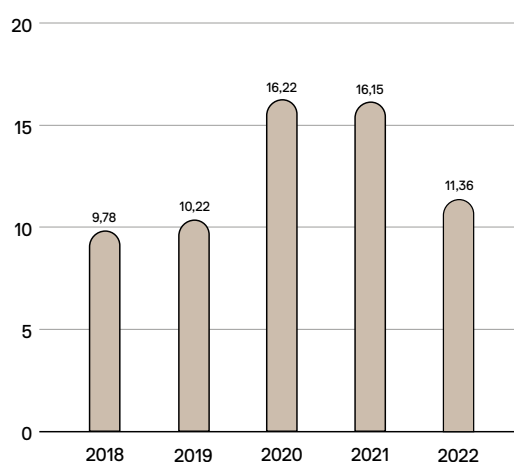
Nøkkeltall 2018-2022

KJØRTE KM (MILL.)



*Nedgang for Unibuss skyldes avvikling av anbuds kontrakt.

KOSTNADER PER REISE PÅ SKINNER (NOK)



NØKKELTALL KONSERN

	2022	2021	2020	2019	2018
Driftsinntekter (MNOK)	5 090	5 020	4 730	4 785	4 952
Driftskostnader (MNOK)	4 645	4 644	4 209	4 428	4 831
Driftsresultat (MNOK)	445	376	521	365	121
Driftsmargin (%)	8,7	7,5	11	7,7	2,4
Resultat før skatt (MNOK)	374,6	279,8	405	277	78,8
Årsresultat (MNOK)	285,2	212,5	316	216	66,7
Antall ansatte	3 306	3 589	3 730	3 357	3 812
Enkeltreiser (millioner)	217	156	155	269	275
Kjørte kilometer på skinner (millioner)	13,7	13,7	13,8	13,8	14,0
Kjørte kilometer buss (millioner)	27,1	39,1	29,7	37,6	42,2
Kostnader per kjørte kilometer på skinner (NOK) ¹	118,17	118,65	113,47	127,99	120,64
Kostnader per reise på skinner (NOK) ¹	11,36 ²	16,15 ²	16,22 ²	10,22	9,78

¹ Unibuss rapporterer av konkurransehensyn ikke kostnader per reise eller per kjørte km.

² Reisetallene gikk kraftig ned i perioden 2020-22 på grunn av pandemi, samtidig som reisetilbudet ble opprettholdt. Dette ga økt kostnad per reise i forhold til tidligere år.

Viktige hendelser 2022

KAPASITET

17. januar

Sporveien starter å prøvekjøre de nye SL18-trikkene i vanlig trafikk uten passasjerer om bord.



Prøvekjøringen starter.

16. februar

Sporveien får i oppdrag av Oslo bystyre å kjøpe inn 20 nye T-banetog.

6. mai

Ferdig ombygde Ryen base blir offisielt åpnet av ordfører Marianne Borgen.

13. juni

Byrådet i Oslo bevilger 2,1 milliarder kroner i grunneierbidrag til Fornebubanen. Det blir samtidig vedtatt å oppgradere Majorstuen stasjon med to spor til tunellen.

3. august

Den første serieproduserte SL18-trikken ankommer Grefsen base fra Spania.

8. august

Gjennomslag i den nye Hellerudtunellen på Østsjøbanen. Sporveiens oppgradering av Østsjøbanen mellom Etterstad og Hellerud er planlagt ferdig i 2023.

16. september

I løpet av sommeren har Sporveien slipt over 27 000 meter med skinner. Det forlenger levetiden på infrastrukturen til T-bane og trikk.

7.–9. oktober

96 år gamle Bryn bru rives som ledd i oppgraderingen av Østsjøbanen.

31. desember

I alt 16 nye SL18-trikker er levert til Grefsen base fra Spania ved utgangen av 2022.

KUNDER OG BYEN

1. januar

Ved inngangen til 2022 er reisetallene fortsatt lave på T-bane, trikk og buss, grunnet koronasituasjonen.

31. januar

For første gang åpner den nye trikken dørene for passasjerer. Sporveien markerer milepælen med et arrangement på Deichman Bjørvika. Pandemien legger begrensninger på omfanget og markeringen blir strømmet digitalt for at flest mulig kan delta.

6. februar

Mens Oslo sentrum sover, gjennomfører Sporveien nødvendig vedlikehold på T-banestrekningen gjennom sentrum: Fellesstrekningen.

24. mars

I påskedagene mellom 24. mars og 2. april gjennomfører Sporveien nødvendig vedlikehold og oppgradering av T-banestrekningen fra Tøyen til Helsefy.

14. juni

Sporveiens nye tjeneste for elsykkel-abonnement blir lansert. Satsingen er organisert i datterselskapet Joule AS, som ble opprettet våren 2022.

15. august

Utover våren og sommeren øker reisetallene for T-bane og trikk og når nivået før pandemien. Utover høsten ligger antallet reisende på rundt 90 prosent av 2019-nivået.

19. september

Over 30 år gamle trikkeskinner og sporveksler skiftes ut i Storokrysset.

25. november

Ordfører Marianne Borgen tenner lystrikken. Samme dag åpner juleutstillingen på Valkyrie plass T-banestasjon, og Nisstrikken – et gratistilbud til byens innbyggere – kjører alle søndager i adventstiden, og publikum ønskes velkommen om bord etter to års pandemi-pause.

13. desember

Sporveien markerer avslutningen på prosjektet Grefsenveien nedre og flere infrastruktureppgraderinger i Trikkeprogrammet.



Markering ved Sandaker senter.

16. desember

Sporveien vinner Farmand-gull for beste offentlige årsrapport og mottar sølv for beste idé og design.

ORGANISASJON

6. mars

Sporveiens konsernsjef Cato Hellesjø gjester NRK Dagsrevyen og forteller om Sporveismetoden og hvordan Sporveien har lyktes med å forbedre virksomheten med én milliard kroner i årlig effekt uten å være konkurranseutsatt.

3. mai

Oslo kommune og Viken fylkeskommune blir enige om ny tilleggsavtale til Oslopakke 3, som årlig sikrer 1 141 millioner kroner til Sporveiens utbyggingsprosjekter i perioden 2023–2026.

1. juni

Hele Sporveien (inkludert Unibuss) tar i bruk Yammer, en digital kanal for dialog og deling av informasjon for ansatte.

14. juni

Unibuss tildeles kontrakt for Oslo øst, ruteområde Oslo nordøst, til en verdi av 2,8 milliarder kroner.

23. juni

Sporveiens bedriftsforsamling velger tidligere kringkastingssjef i NRK og administrerende direktør i Norsk Tipping, Thor Gjermund Eriksen, til ny styreleder i Sporveien etter Einar Skaarseth Enger.

1. oktober

Per Magne Mathisen går fra stillingen som konserndirektør for infrastruktur og prosjekter i Sporveien til å bli konserndirektør for Sporveien T-banen. Banesjef for T-banen, Thor Georg Sælid, tiltrer som konserndirektør for infrastruktur og prosjekter.

26. oktober

Sporveiens konsernsjef Cato Hellesjø varsler at han vil fratre som sporveissjef våren 2023, når han fyller 67 år. Arbeidet med å rekruttere ny konsernsjef starter.

4. november

Resultatene fra Sporveiens medarbeiderundersøkelse viser at nærmere 80 prosent av de ansatte er stolte av å jobbe i Sporveien.

5. desember

Fagforbundet kårer Zeeshan Mohammad i Sporveien Trikken til «Årets renholder» i Norge.



Årets renholder 2022.

7. desember

Byråd for miljø og samferdsel, Sirin Stav, tester Sporveiens nye trikkesimulator. Simulatoren skal forbedre og modernisere opplæringen av vognførere til de nye trikkene.

8. desember

Sporveien Media utlyser konkurranse om rettighetene til å formidle reklame på stasjonsområder, T-bane, trikk, buss og båt i Oslo og deler av Viken. Avtaleperioden gjelder fra 2024 til og med 2029, med mulighet for forlengelse til og med 2031.

12. desember

Sporveien er i gang med omfattende modernisering av de digitale flatene og utlyser konkurranse om anskaffelse av ny publiseringsløsning, design og utvikling av nytt intranett og nye nettsider.

20. desember

Generalforsamlingen i Bussanlegg vedtar å endre selskapsnavnet til Sporveien Bussanlegg.

MILJØ/BÆREKRAFT**19. april**

Tiltak på inntil 80 trikkeplattformer starter opp, for å gjøre trikken mer tilgjengelig for alle reisende, uavhengig av funksjonsevne.

13. mai

Oslo opplever vannmangel, og byens innbyggere oppfordres til å spare vann. Sporveien iverksetter sparetiltak på forbruk av vann til vask av T-banevogner, trikker og busser, og utsetter all vanning av grøntanlegg.

23. mai

Unibuss signerer kontrakt med Solaris om levering av 183 elektriske leddbuss til de nye anbuds-kontraktene for Oslo indre by.

1. juni

For tredje året på rad går Sporveien til topps i Norsk Bærekraft-barometer. Sporveien Trikken



Bærekraftpris til Sporveien.

kaprer førsteplassen, mens Sporveien T-banen blir nummer sju i kåringen.

27. juli

Sporveien er ferdig med vedlikeholdsarbeid på T-banen mellom Majorstuen og Sognsvann.

6. september

Alle 101 T-banestasjoner er ferdig kartlagt med tanke på universell utforming. Resultatene skal brukes for å prioritere videre tiltak.

29. september

Oppstillingsplasser for 30 nye elbusser med tilhørende ladeinfrastruktur er ferdig etablert på Alnabru bussanlegg. Anleggsarbeidet er gjennomført utslippsfritt med elektriske anleggs-maskiner.

15. november

Unibuss signerer kontrakt med MAN om levering av 77 elektriske busser til anbuds-kontrakten for Oslo øst, ruteområde Oslo nordøst.

22. november

Strømkostnadene til drift av kollektivtilbudet øker dramatisk gjennom høsten på grunn av høye energipriser. Sporveien igangsetter flere energisparende tiltak.

7. desember

Politikerne i Oslo vedtar en ekstraordinær bevilgning på 186 millioner kroner for å dekke Sporveiens økte strømkostnader i 2022 og 2023. Ekstrabevilgningen betyr at kollektivtilbudet kan videreføres uten reduksjon i antallet avganger.

21. desember

Sporveien Trikken deltar i et utvikling- og samarbeidsprosjekt finansiert av EU. Målet er å teste fremtidens teknologi på nye trikker.

SPORVEISSJEFEN

Derfor virker den bærekraftige byen

Hvert år frakter vi i Sporveien om lag 270 millioner passasjerer¹ med våre T-banetog, trikker og busser. I all hovedsak er dette reiser på kryss og tvers i Oslo og inn og ut av Oslo som foretas av byens om lag 700 000 innbyggere. Forenklet betyr det at hver eneste innbygger i Oslo i løpet av et år bruker kollektivsystemet 386 ganger, altså langt over hver eneste dag gjennom hele året. Så vet vi at noen reiser mer og noen reiser mindre, men alle har det til felles at reisene de foretar reflekterer et behov for å flytte seg rundt i byen. Folk skal på jobb, de skal til og fra fritidsaktiviteter, de skal besøke hverandre, og de ønsker å ta byen og byens rom i bruk som en møteplass og en sosial arena. Når kollektivtrafikken går, når menneskene møtes som planlagt, når de kommer seg effektivt frem fra der de er til dit de skal, da virker også den bærekraftige byen.

I all hovedsak er kollektivtrafikken basert på kapasitetstung og svært arealeffektiv persontransport der hvert transportmiddel flytter en stor mengde mennesker, men samtidig opptar svært liten plass i byen. Et T-banetog kan som eksempel flytte omtrent 800 passasjerer samtidig, og mye av reisen foregår under jorden uten at byens verdifulle overflateareal beslaglegges. En trikk kan ta med nærmere 230 passasjerer av gangen og benytter kun en liten del av overflaten på sin ferd gjennom byen. Når trikken har passert, frigjøres også plassen frem til neste trikk smyger seg forbi. På denne måten deler trikken byrommene med resten av byen, slik at andre også kan bruke plassen over skinnene. Bussen supplerer på en god måte T-banen og trikken, og en leddbuss kan frakte om lag 130 passasjerer av gangen. Til felles har disse tre at de drives elektrisk og dermed er utslippsfrie med en enorm årlig klimagevinst sammenlignet med andre transportmidler. Hva skjer med den bærekraftige byen dersom man over natten skrur av dette systemet? Jeg tror de fleste er enige i at et slikt alternativ fremstår lite forlokkende og ikke noe man har lyst til å oppleve. Heldigvis er det heller ikke realistisk per i dag, men det er viktig at vi minner oss selv på at systemet og blod-omløpet trenger både vedlikehold og utvikling for å tjene byen med det store hjertet like godt i fremtiden som det gjør i dag. Derfor er vi i Sporveien glade for at det er tverrpolitisk enighet om at denne livsnerven og pulsen fortsatt skal være det sentrale virkemiddelet for å få folk frem, holde byen levende og gjøre den god å bo i og bruke for alle byens innbyggere.

Gjennom 2022 ble det tatt flere viktige beslutninger om å fortsette å investere i kollektivtrafikken. Det er satt av midler

gjennom Oslopakke 3 til nødvendig årlig vedlikehold av infrastrukturen, Fornebubanen er besluttet videreført, bystyret i Oslo har vedtatt bestilling av nye vogner til Fornebubanen og det er satt av nødvendige midler for å ivareta kollektivtrafikkens økte utgifter til strøm som følge av energikrisen som preger hele Europa. Samtidig er stadig flere av Oslos 87 nye trikker på vei ut i byens gater med et potensial for å doble antall årlige passasjerer fra 50 millioner til 100 millioner. Sentrale deler av Trikkens infrastruktur med både banestrekninger og holdeplasser er oppgradert og fornyet, og med de nye trikkene kommer også en helt annen tilgjengelighet for alle reisende med behov for universelt utformede transportmidler. I løpet av årene fremover vil hovedstaden få et stadig større behov for kollektivtrafikk, og antall mennesker som vil reise kollektivt vil øke i takt med befolkningsvekst, klimabevissthet og ønskede videre begrensninger i biltrafikken i indre deler av byen.

Med en sterk fremtidig satsing på kollektivsystemet og den bærekraftige byen i årene fremover, ligger alt til rette for at Oslo fortsatt vil være en av verdens aller beste kollektivbyer. Oslo peker seg nå ut og anerkjennes internasjonalt som en av verdens fremste kollektivbyer, og vi i Sporveien vinner internasjonale forskningsbaserte sammenligninger blant annet av effektivitet i metrosystemer. Nasjonalt er Sporveien tre år på rad kåret til Norges mest bærekraftige virksomhet av kundene.

I Sporveien er vi stolte av byen vår, vi er stolte av kollektivsystemet og vi er både stolte og glade over at det som følge av sentrale og viktige politiske beslutninger gjennom en årrekke er lagt stein på stein i byggverket som sikrer at den bærekraftige byen lever og virker. Jeg overtok som sporveissjef i 2009, og i løpet av disse 14 årene har jeg hatt gleden av å stå i spissen for denne enorme fornyelsen og satsingen. Den tverrpolitiske kraften og viljen til å satse har vært helt avgjørende for at vi har lyktes. I hele perioden har vi i Sporveien jobbet for å levere «mer kollektivtrafikk for pengene». Ved utgangen av 2022 var vårt bidrag 1 149 millioner kroner i årlig effekt. Det betyr kort forklart at Oslo kommune har spart 7 336 millioner kroner siden 2011. (Se oppsummering side 36). I samme periode² har vi økt antall årlige passasjerer fra 210 millioner til 270 millioner og antall kjørte reisekilometer er økt fra 30 til 40,8 millioner. Samtidig har vi lagt vår ære i at alle prosjekter vi har ansvar for skal leveres på tid og kost og til det beste for byen. Lørenbanen er bygget, Trikkeprogrammet er langt på vei gjennomført, et nytt

¹ I normalåret 2019

² Fra 2012 til 2019 (siste normalår)



Med en sterk fremtidig satsing på kollektivsystemet og den bærekraftige byen i årene fremover, ligger alt til rette for at Oslo fortsatt vil være en av verdens aller beste kollektivbyer, sier sporveissjef Cato Hellesjø.

T-baneprogram er i gang med Fornebubanen, nytt signalsystem, Majorstuen stasjon og kjøp av nye T-banetrokker, en rekke T-banestrekninger og stasjoner er oppgradert og fornyet og det meste av bussflåten er elektrifisert.

Det er dette vi sporveisfolk er her for å gjøre. Dette har vi jobbet med siden den spede begynnelse da vi startet sporvognkjøring med hest i 1875, og det er dette vi skal fortsette med til det beste for byen og byens befolkning. Vi er her for å få den bærekraftige byen til å virke. Vi er her for å levere bærekraftig mobilitet for alle.

Selv takker jeg denne våren 2023 av som sporveissjef. Etter 14 år i førersetet er det på tide å sette seg bakover i passasjerens rekker og følge med derfra. Takk for samarbeidet til alle dere gode venner av kollektivtrafikken og Sporveien som jeg har hatt gleden av å samhandle med gjennom disse årene. Det har vært en sann fornøyelse!

Med hilsen

Cato Hellesjø
Cato Hellesjø
Sporveissjef

Bærekraftig løsning på fremtidens behov

Sporveiens visjon er å levere bærekraftig mobilitet for alle. Konsernet vil bidra til å løse morgendagens utfordringer ved å tilby effektiv og miljøvennlig kollektivtransport med flere avganger, god kvalitet, høy sikkerhet og 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. Om T-banen, se side 44.



JOULE AS

JOULE AS ble opprettet i april 2022 og tilbyr elsykkelabonnement i Osloregionen. Om Joule AS, se side 61.



SPORVEIEN TRIKKEN AS

Sporveien Trikken AS har ansvar for all trikkedrift i Oslo og Viken. Selskapet har en egen driftstillatelse fra Statens jernbanetilsyn og kjører på avtale med administrasjonsselskapet Ruter AS. Om Trikken, se side 46.



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. Om Infrastruktur og prosjekter, se side 52.



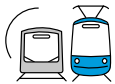
UNIBUSS AS

Unibuss består av Unibuss AS og datterselskapene Unibuss Tur AS og Unibuss Ekspress AS. Unibuss driver virksomhet innen rutebusstrafikk, turbilkjøring, ekspressruter og flybuss. Om Unibuss, se side 48.



VERKSTED/PRODUKSJON

Konsernets verksteder, med sine 347 ansatte, er en del av morselskapet og har ansvar for vedlikehold av T-banetrokker og trikker. Driftsmessig er virksomheten organisert i produktorganisasjonene til T-bane og trikk, med lokasjoner på Grefsen, Holtet, Ryen og Avløs.



SPORVEIEN VOGNMATERIELL AS

Sporveien Vognmateriell AS skal anskaffe, finansiere, leie ut og forvalte T-banetrokker og trikker til bruk i Osloregionen. Om Sporveien Vognmateriell, se side 50.



KONSERNSENTERET

Sporveiens konsernsenter hadde 185 ansatte ved utgangen av 2022, fordelt på hovedområdene økonomi og finans, IT, HR, kommunikasjon og samfunn, markeds tjenester, informasjonsforvaltning, strategi og konsernutvikling, kvalitet og HMS, konsern juridisk og compliance og eiendom. Konsernets hovedkontor er på Tøyen i Oslo.



SPORVEIEN BUSSANLEGG AS

Sporveien Bussanlegg AS eier og leier ut ni bussanlegg til kollektivtrafikken i Oslo og Viken, med en samlet kapasitet til 650 busser. Om Sporveien Bussanlegg, se side 59.



LOGISTIKK OG INNKJØP

Enheten er en del av morselskapet og hadde 32 ansatte ved utgangen av 2022. Den har ansvar for selskapets innkjøp, lager og logistikk, og skal sørge for at varer og tjenester leveres på rett sted, til rett tid, med riktig kvalitet og riktig pris.



SPORVEIEN MEDIA AS

Sporveien Media AS forvalter all trafikkreklame på Sporveiens driftsmidler, stasjoner og bygninger. Om Sporveien Media, se side 60.

I tillegg til selskapene i oversikten over, eier Sporveien med underliggende virksomheter disse selskapene: Sporveien Oslo AS, Enebakkveien 310 AS (et selskap som eier en eiendom leid ut til Infrastruktur og prosjekter som skinnelager), Sporveien Eiendom Holding AS, med datterselskapene Lilleakerveien AS og Brynseng Torg AS (som er utviklingseiendommer), samt Tønsberg bussreiser (som er datterselskap i Unibuss).



Sporveien T-banen AS

	REISENDE	LINJER	REGULARITET	TOGKM	ANSATTE	TOGSETT	TOGTIMER	DRIFTSINNTEKTER I TUSEN KR
2022	101 mill.	5	99,6%	8 828 332	594	115	305 679	2 124 409
2021	73 mill.	5	99,6 %	8 919 812	596	115	306 522	1 954 700
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



Sporveien Trikken AS

	REISENDE	LINJER	REGULARITET	VOGNKM	ANSATTE	TRIKKER	VOGN- TIMER	DRIFTSINNTEKTER I TUSEN KR
2022	42 mill.	6	99,3%	4 876 692	409	86	333 030	1 189 942
2021	28 mill.	6	99,5 %	4 824 749	411	71	323 692	1 064 800
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



Unibuss AS

	REISENDE	LINJER	REGULARITET	BUSKVM	ANSATTE	BUSSER	BUSS- TIMER	DRIFTSINNTEKTER I TUSEN KR
2022	74 mill.	254	99,9%	27 092 104	1 371	560	1 409 300	1 747 300
2021	55 mill.	277	99,9 %	39 059 005	1 660	640	1 797 298	1 887 800
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

Sporveiens stolte historie siden 1875

Under en reise til Amerika på 1800-tallet så ingeniør Jens P. Vogt noe som ga ham en idé. Der så han hester som trakk vogner på skinner i gatene, og han skjønnte fort at det var lettere for hestene å trekke vogner på skinner enn langs grusveien. Dette måtte være noe for Kristiania, tenkte han. Og som tenkt, så gjort. Han etablerte det privateide A/S Kristiania Sporveisselskab og åpnet drift med hestesporvogner 6. oktober 1875. Selskapet hadde tre linjer, alle med utgangspunkt på Stortorvet.

Med det var spiren for byens kollektivtrafikk plantet, og utviklingen gikk raskt. I 1894 ble Nordens første elektriske sporvei åpnet (mellom Jernbanetorget og Majorstuen), og noen år senere var alle linjene bygget om til elektrisk drift. Over ett hundre elektriske sporgogner var etter hvert i drift, og nye linjer kom raskt til: Holmenkollbanen til Slemdal i 1912, Ekebergbanen i 1917 og Lilleakerbanen i 1919.

Kommunalt eierskap

I 1924 overtok Kristiania kommune byens to private sporveisselskaper og ga det nye selskapet navnet Kristiania Sporveier. Året etter ble Kristiania til Oslo, og sporveisselskapet fikk navnet A/S Oslo Sporveier. Oslo kommune tok med det eierskap til kollektivtrafikken og utviklingen av den. I 1927 startet bussdriften, og T-banen åpnet i 1966.

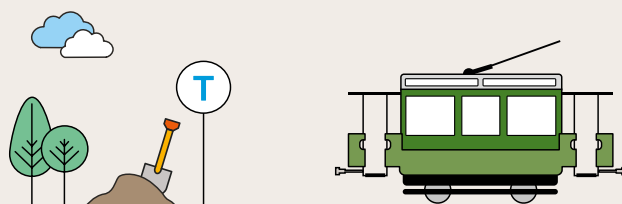
Sporveien eies fortsatt av Oslo kommune. Selskapet har et helhetlig ansvar for drift av T-bane og trikk, inkludert vedlikehold og oppgraderinger av infrastrukturen¹. Sporveien løser også store utbyggingsprosjekter og forvalter en betydelig eiendomsmasse. Datterselskapet Unibuss er et av Norges største busselskap. I 2022 hadde Sporveien om lag 3 300 ansatte og en omsetning på fem milliarder kroner.

¹ Ruter ble etablert i 2006 for å bestille og markedsføre kollektivtilbudet.



1875

A/S Kristiania Sporveisselskab starter byens første hestesporvei, med linjer fra Stortorvet til Homansbyen, Vestbanen og Gamlebyen.

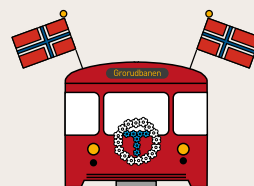


1912

A/S Holmenkollbanen åpner sidelinje Majorstuen–Slemdal. Arbeidet med Undergrunnsbanen starter.

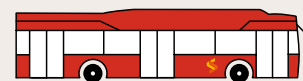
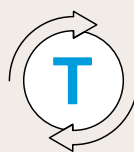
1917

A/S Ekebergbanen åpner forstadsbane mellom Gamlebyen og Sæter.



1966

Oslo får T-bane med åpningen av Lambertseterbanen og Grorudbanen. De røde T-banegagnene T1000 (østvognene) blir satt i trafikk.

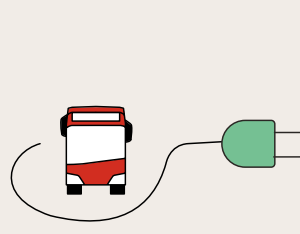


2006

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.

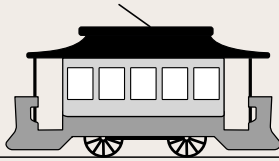


2018

Unibuss bestiller 40 elbusser.

2019

Trikken i Oslo fyller 125 år.



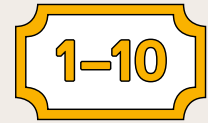
1894

Kristiania Elektriske Sporvei («Blåtrikken») åpner Skandinavias første elektriske sporveislinje. Trikken gikk fra Jernbanetorget over Briskeby til Majorstuen, med sidelinje til Skarpsno.



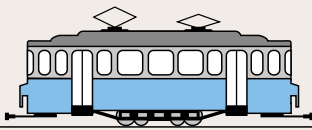
1898

A/S Holmenkolbanen åpner driften på den første forstadsbane fra Majorstuen til Holmenkollen.



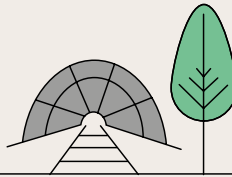
1910

Linjenummer (1-10) innføres på alle linjer.



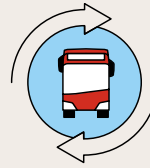
1926

Østensjøbanen åpner med strekningen Vålerenga – Oppsal.



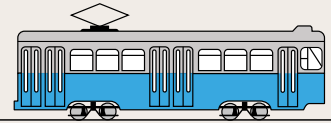
1928

A/S Holmenkolbanen åpner Skandinavias første undergrunnsbane mellom Majorstuen og Nationaltheatret.



1931

Bussringen åpner.



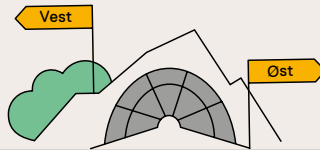
1952

Trikkefornyelsen kommer i gang med nye HØKA-trikker. Frem til 1958 får Sporveien hundre nye og ombygde vogner.



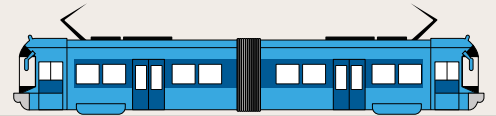
1970

Universalmånedskort for hele Oslo og samordnet bytakst blir innført.



1993

Øst og vest kobles sammen gjennom fellestunellen for T-banen med linje 4 mellom Sognavn og Bergkrystallen.



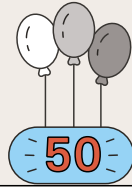
1999

Nye, italienske leddtrikker med lavgulv blir gradvis fasett inn.



2015

6. oktober: Sporveien fyller 140 år!



2016

22. mai: T-banen fyller 50 år!



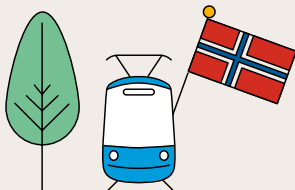
2017

13. november: Unibuss fyller 90 år!



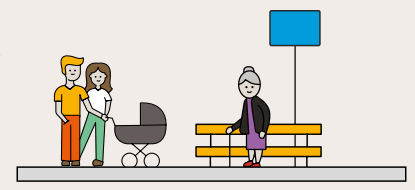
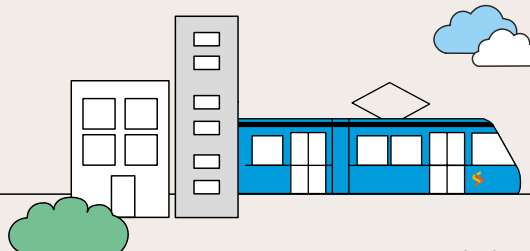
2018

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



2020

De første nye SL18-trikkene kommer til Oslo.



2022

31. januar: Første SL18 i ordinær trafikk med passasjerer om bord.

Ansatte ved Avløs verksted har spart Sporveien for 114 000 kilowattimer (kWh). Det tilsvarer det årlige strømforbruket til fem eneboliger.

Foran står fra venstre Maximilian Danielsen og Tolgahan Sahin Arslan. Bak fra venstre Espen Bergh, Marko Radivojevic, Velimir Luketic, Rameshkumar Ramalingam, Ahmet Erdemir, Mohammad Awais, Kjell Arne Indregård og Pedro Alves.





Tilbake til normalen

Etter to år med pandemi og nedstenging, reiserestriksjoner og hjemmekontor, er folk endelig tilbake i kollektivtrafikken. Skulle galopperende strømpriser utfordre det hele?

– nesten

– Den nye trikken er favoritten min! Når jeg ser den komme, får jeg automatisk en god start på dagen.

Det sier Stine Rotnes, som daglig tar trikken fra Birkelunden på Grünerløkka ned til sentrum. Derfra tar hun tog eller buss til Lysaker og jobben i Statkraft. Hun liker seg på de gamle trikkene også, men på den nye er det ekstra god plass, og hun kan høre nyheter på radioen i fred og ro.

– Unntaket er hvis jeg har en stor dag som jeg må gire meg opp til. Da hører jeg på lettbeint pop, sier hun og smiler.

Folk er tilbake

Selv om stillingen i Statkraft tillater hjemmekontor, er dette pakket ned for lenge siden. Rotnes foretrekker å arbeide på kontoret i stedet for i leiligheten på Grünerløkka. Dagene blir morsommere når hun møter kolleger fysisk, spiser lunsj med dem og slår av en prat med folk i gangene. Det er hun ikke alene om å mene. Etter to år på en humpete vei av nedstenging, gjenåpning og nye nedstenginger etter koronavirusets herjinger, reiser de fleste til og fra hjem og arbeidssted, og er tilbake i kollektivtrafikken.

Inngangen til 2022 startet riktignok ikke der Sporveien skulle ønske. Rett før jul i 2021 entret en ny virusvariant scenen: Omikron. Nok en gang ble nordmenn bedt om å finne frem munnbindet og holde avstand.

Passasjertallene på T-bane, trikk og buss sank – igjen. Det ble heldigvis siste gang. Fra januar 2022 har grafene pekt én vei: Oppover. Den nye normalen som enkelte snakket om da det så som tommest ut på byens T-baner, trikker og busser under pandemien, lar vente på seg.

– Kun 13 prosent av respondentene i våre undersøkelser sier de kommer til å reise mindre enn før pandemien. Resten sier de vil reise like mye, eller mer, sier Pål Silseth i analyse- og rådgivningsselskapet Barcode Intelligence. Siden 2004 har Silseth, på oppdrag fra Sporveien, undersøkt passasjerenes reisevaner og hva de mener om kollektivtilbudet i byen. Pandemi til tross, den underliggende tendensen siden kundeundersøkelsene startet, er at behovet for kollektivtrafikk bare blir større. Årene med pandemi har satt mindre spor i folks reisevaner enn fryktet. I siste halvdel av 2022 lå passasjertallene i snitt på rundt 93 prosent av 2019-nivå, ifølge Ruter.

– I det store og hele er det ingen endring i hvor ofte folk reiser. Det er *når* de reiser som har endret seg litt. Folk sprer reisene sine utover dagen slik at det blir mindre press i

rushtiden. Det er positivt for både Sporveien og de reisende, forklarer Silseth.

Statkraft-ansatte Stine Rotnes har samme taktikk når hun reiser til jobb hver dag: Hun kommer seg tidlig av gårde og finner alltid et sete når hun starter dagen på trikken.

– Jeg har studert i utlandet i perioder og sett hvordan en virkelig fullstappet T-bane og trikk ser ut. Vi er nok litt bortskjemt med god plass på T-bane, trikk og buss her til lands, sier hun.

Fant mening i førerhuset

En annen som merker at passasjerene er tilbake, er togfører Clarice Pettersen på T-banen. På sensommeren trodde hun det var en feiring i byen, ettersom det var så mye folk på stasjonene. Men det var folksomt over flere dager. T-banetogene var fulle, og det var mange som skulle av og på.

– Etter hvert kom det et innlegg på Sporveiens intranett som fortalte at antall passasjerer økte. Da ga det mening, sier togføreren og ler. Pettersen er relativt fersk i førerhuset og startet som deltidsansatt i mai 2022. Hun trives så godt at hun har satt studiene i samfunnsøkonomi på vent for å jobbe fulltid som togfører.

I førerhuset har hun full oversikt over en by som i løpet av 2022 ser ut til å ha glemt alt av restriksjoner. Morgentrotte reisende på plattformene bryr seg ikke lenger om de må stå litt tett, og i helgene har feststemte passasjerer for lengst lagt bak seg skjenkestopp og hjemmekvelder. Pettersen synes det er spennende å se

hvordan Oslo og byens befolkning endrer seg i løpet av dagen. Fra arbeidsklær og dresskleddede reisende om morgenen, til mer avslappet eller pyntet tøy om kvelden.

At hun søkte jobb i Sporveien, var litt tilfeldig. Pettersen jobbet i bar og var på leting etter noe mer meningsfullt. Den ferske togføreren er opprinnelig fra Rio i Brasil, der T-bane ikke er en like stor del av byen som i Oslo. I Rio går det i buss og bil, og for en som ikke har lappen, var tanken på å bli togfører ganske fjern. Helt til en dag hun sto på Carl Berners plass T-banestasjon og så at føreren av toget var kvinne, noe hun bet seg merke i. Kanskje kunne dette være et yrke for henne også, tenkte hun. Kort tid etter dukket det opp en stillingsannonse som etterlyste flere togførere, og Pettersen bestemte seg for å søke. Bak spakene i førerhuset har hun funnet meningen hun var på jakt etter.

– Før tenkte jeg aldri over kollektivtransport, det var bare noe

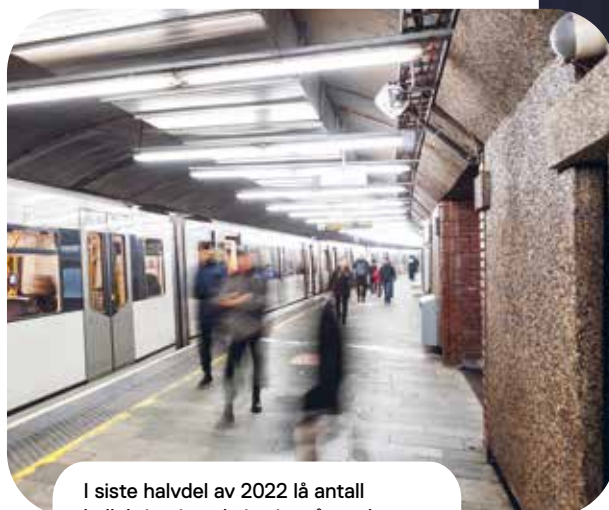


Passasjer Stine Rotnes har pakket ned hjemmekontoret og reiser kollektivt til jobb hver dag.

Togfører Clarice Pettersen merker godt at passasjerene er tilbake på T-banen.



Pandemien har satt mindre spor i folks reisevaner enn fryktet, ifølge Pål Silseth i Barcode Intelligence.



I siste halvdel av 2022 lå antall kollektivreisende i snitt på rundt 93 prosent av 2019-nivået. «Den nye normalen» kom aldri.



Sammen med Sporveiens Energiforum la de ansatte på Avløs verksted, her representert ved HMS-ansvarlig Maximilian Danielsen, en plan for å redusere strømforbruket på basen.

som var der. Nå tenker jeg at alle har sine grunner for å reise. Kanskje skal en person jeg kjører rekke noe viktig, og da skal jeg sørge for å få han eller henne frem i tide, sier togfører Clarice Pettersen.

Økte strømutfgifter

Det er ikke bare passasjertallene som har økt de siste månedene. Mot slutten av 2021 satte strømprisene fart og steg i raskt tempo. I desember eksploderte det, og prisene satte en støkk i alles økonomi. For Sporveiens del lå strømrregningen for 2022 an til å øke med svimlende 283 millioner kroner sammenlignet med året før. Spådommen for 2023: En halv milliard i merkostnad for strøm enn det som ble utgiftsført i 2021.

Kollektivtransport krever energi. For å kjøre drøye 170 millioner miljøvennlige reiser med T-bane og trikk i Oslo (2019-tall), går rundt tre fjerdedeler av Sporveiens elektrisitetsforbruk til kjørestrøm. Til sammen bruker Sporveien 190 gigawattimer (GWh) i løpet av ett år, noe som tilsvarer det årlige strømforbruket til rundt ni tusen eneboliger. Det er langt mer enn en liten, norsk by. Til sammenligning er det i underkant av sju tusen eneboliger i hele Lillehammer kommune, ifølge tall fra Statistisk sentralbyrå.

Gode råd er, som kjent, dyre, også for Sporveien. I 2021 dekket kollektivselskapet de ekstra utgiftene på rundt 80 millioner kroner selv, men når de høye strømprisene ser ut til å vedvare i årene som kommer, er ikke dette en bærekraftig løsning. Uten ekstra midler til å finansiere de økte strømkostnadene, kunne det i verste fall bli nødvendig å kutte i rutetilbudet til passasjerene som endelig var tilbake.

Færre avganger

I et brev til Ruter beskrev Sporveien hva det ville innebære om de økte strømkostnadene skulle dekkes inn ved kun å redusere tilbudet på T-bane og trikk. Et slikt kutt ville grovt regnet gitt 35–45 prosent færre avganger. Sporveissjef Cato Hellesjø har i mange år jobbet for å skape mer kollektivtrafikk for pengene, og da er rutekutt en dårlig løsning.



– Byen trenger både T-bane, trikk og buss for å fungere, og er det ett virkemiddel som får flere til å reise kollektivt, er det hyppige avganger. Med et mindre attraktivt tilbud blir det færre reisende, noe som igjen går ut over inntektene og mulighetene for å videreutvikle et godt kollektivtilbud, sier Hellesjø.

Ifølge Pål Silseth vil færre avganger resultere i en negativ spiral det er vanskelig å komme seg ut av.

– Om kollektivtilbudet reduseres, svarer folk i kundeundersøkelsen at det i svært stor grad kommer til å påvirke reisemønsteret. Transportmiddelet som står klar til å ta over, er bilen, sier han.

Det er heller ikke et godt alternativ å øke billettprisene, mener Silseth. Det er ikke billettprisene, men først og fremst hyppige avganger og god regularitet, det at T-banen, trikken og bussen kommer når de skal, som de siste årene har ført til et økende antall lojale kunder. Men med dyrtiden vi opplever nå, kan det snu.

– Prissensitiviteten går opp når mange av oss har mindre å rutte med enn før. Dersom folk må vurdere om de har råd til å koste på seg en billett eller et månedskort, kan det resultere i færre kollektivreisende, sier Silseth.

– Når mekanikere, elektrikere og industrimontører snakker sammen i lunsjen, kommer det opp smarte løsninger.

*Maximilian Danielsen,
HMS-ansvarlig på Avløs verksted*

Effektivt innspill fra ansatte

Selv om kollektivtrafikk krever mye strøm, kan energibruken reduseres. Energieffektivisering er da heller ikke noe nytt for Sporveien. For å redusere karbondioksid (CO₂)-avtrykket

til kollektivselskapet, har energisparing vært på agendaen i mange år, og flere tiltak er i vente. Skal verden nå FNs bærekraftsmål innen 2030, må alle bidra. Også Sporveien, som gjør sitt for å nå Oslo kommunes mål om å redusere byens samlede energibruk med ti prosent innen den samme fristen.

Men det er ikke til å legge skjul på at de dyre strømprisene har satt fart i mange av planene – og flere ansatte har engasjert seg for å ta i et ekstra tak.

På T-banens base på Avløs har de ansatte lenge slitt med altfor høy varme inne på verkstedet. Selv med minus ti grader utendørs har vinduene stått oppe hele døgnet, året rundt, for å holde innnetemperaturen nede. Om sommeren har det vært leid inn vifter for å få sirkulasjon i lufta. Før de ansatte så på muligheter for å kjøle ned verkstedlokalet, valgte de å se nærmere på varmekildene.

– Det er to T-banespor på basen som begge er opplyst, men de ansatte bruker til enhver tid bare det ene. Det vil si at halvparten av lyset innendørs står på uøndendig, noe som bidrar til en veldig høy innnetemperatur, forklarer HMS-ansvarlig på Avløs, Maximilian Danielsen. Sammen med Sporveiens Energiforum, som koordinerer arbeidet med energieffektiviseringen i selskapet, la de ansatte på Avløs en plan for å redusere belysningen. Ved å programmere en såkalt KNX-styring av lysene, kan de nå enkelt tilpasse lysforbruket på verkstedet etter behov. En relativt lav kostnad på 70 000 kroner, finansiert med støtte fra Viken fylkeskommune, gjør at det nå årlig spares 114 000 kilowattimer (kWh) på Avløs verksted. Det er like mye som det årlige strømforbruket til fem eneboliger.

– Den endrede lysstyringen er et enkelt tiltak som gir mye strømsparing for pengene, sier Danielsen. Han roser sine innovative kolleger på verkstedet: – Når mekanikere, elektrikere og industrimontører snakker sammen i lunsjen, kommer det opp smarte løsninger, sier han.

Kjenner sparingen på kroppen

Energieffektiviseringstiltaket på Avløs er et av mange som i løpet av det siste året er blitt gjennomført i Sporveien. Et annet tiltak som har spart selskapet for hele 2 500 000 kWh er å senke temperaturen i alle T-banetrokker fra 17 til 15 grader. Togfører Clarice Pettersen kjenner det på kroppen, og pakker seg godt inn før hun går på vakt.



Lysforbruket på Avløs verksted kan ved hjelp av såkalt KNX-styring enkelt justeres og tilpasses det daglige behovet.

– Det blir noen lag med ull, sier Pettersen, men hun klager ikke. Det gjør heller ikke kundene. – Jeg har ikke fått noen tilbakemeldinger fra dem om det. Dessuten har jeg hørt at Sporveien har spart om lag tre millioner kroner på dette tiltaket, og da er det verdt det. Mer kollektivtrafikk for pengene, vet du, legger hun til.

Sporveien har også skiftet ut lysrørene i T-banevognene til mer energibesparende LED-lys, og førerne blir oppfordret til å kjøre såkalt myk kjøring. Den ferske togføreren er godt kjent med å gasse og bremse forsiktig.

– Jeg kjører mykt først og fremst for å gi passasjerene en god reiseopplevelse. Om det i tillegg bidrar til å spare strøm, er jeg glad for det, sier hun.

Reddet av et samlet bystyre

Sporveissjef Cato Hellesjø er stolt over de ansatte som har bidratt til å redusere strømutfordringene. Samtidig er han tydelig på at viljen og evnen til å spare ikke er nok til å løse utfordringen de står overfor.

– Mesteparten av strømmen vi bruker går med til å flytte vogner og folk. Selv om kollektivtrafikk er en veldig energieffektiv reiseform i seg selv, får vi ikke fraktet passasjerer uten kraft. Vi kan spare i mange ledd, men når prisene er mer enn tredoblet, løser vi ikke dette med sparing alene, sier han.

Lettelsen var derfor stor da Sporveien i desember fikk beskjed om at bystyret i Oslo vedtok en ekstraordinær bevilgning for å dekke de økte strømutfordringene. Sporveien betaler 100 millioner kroner selv, som er samme nivå som før prisene økte, mens inntil 225 millioner kroner dekkes av Ruter, i hovedsak finansiert med en tilleggsbevilgning fra bystyret. Takket være denne tilleggsbevilgningen klarer Sporveien å opprettholde rutetilbudet på samme nivå som tidligere, uten reduksjon i antall avganger.

– Kollektivtransport er avgjørende for at Oslo skal nå klimamålene sine. Når vi nå ser at passasjerene for alvor er tilbake etter pandemien, er det viktig for oss å gjøre det vi kan for å sikre produksjon på 2019-nivå, sier byråd for miljø og samferdsel i Oslo, Sirin Stav.

Sporveissjef Cato Hellesjø er glad for at det var bred politisk enighet om å kompensere for de økte strømprisene da det

så som mørkest ut for Oslos kollektivtilbud. Han tror byens politikere ser verdien av å støtte kollektivtilbudet med midler også i årene som kommer.

Markedsanalyser tilsier at de høye strømprisene vil vedvare. Selv om prisene stabiliserer seg, tyder prognoser på at vi på sikt vil oppleve et varig høyere prisnivå.

– Et godt samarbeid med Ruter og Oslo kommune, der vi tidlig får på plass finansieringsløsninger for både 2023 og 2024, er det beste for å gi et godt og forutsigbart tilbud til passasjerene, sier Cato Hellesjø.



– Selv om kollektivtrafikk er en veldig energieffektiv reiseform i seg selv, får vi ikke fraktet passasjerer uten kraft. Vi kan spare i mange ledd, men når prisene er mer enn tredoblet, løser vi ikke dette med sparing alene.

Cato Hellesjø, sporveissjef

Gjør det mulig å bruke byen

Tilbake på den nye trikken, der Stine Rotnes er på vei til jobb, er stemningen avslappet. Reiseveien er det ingenting å si på. Med effektive kollektivforbindelser bruker hun en knapp halvtime på å komme seg fra den ene siden av byen til den andre. Det hender hun sjekker Ruter-appen for å planlegge reisen, men det skjer stort sett bare når hun er usikker på en reiserute og skal sjekke hva som er raskest.

– Jeg er nok litt bortskjemt som reiser mest i sentrum og slipper å forholde meg til en bestemt linje, men jeg har tillit til at det alltid finnes en løsning. Det er som regel en ny trikk eller buss rundt hjørnet, sier hun.

Når vi spør om hun har kjent at det har blitt kaldere i T-banevognene, blir hun overrasket. Det har hun ikke merket noe til, men i energisparingens navn ønsker hun

tiltaket velkomment. Særlig om vinteren, når hun likevel er godt kledd og uansett må løsne på både det ene og andre plagget for å kjøle seg ned.

28-åringen er en sosial og travel dame som er mye på farten. Hun er glad for at kollektivtilbudet er så bra som det er.

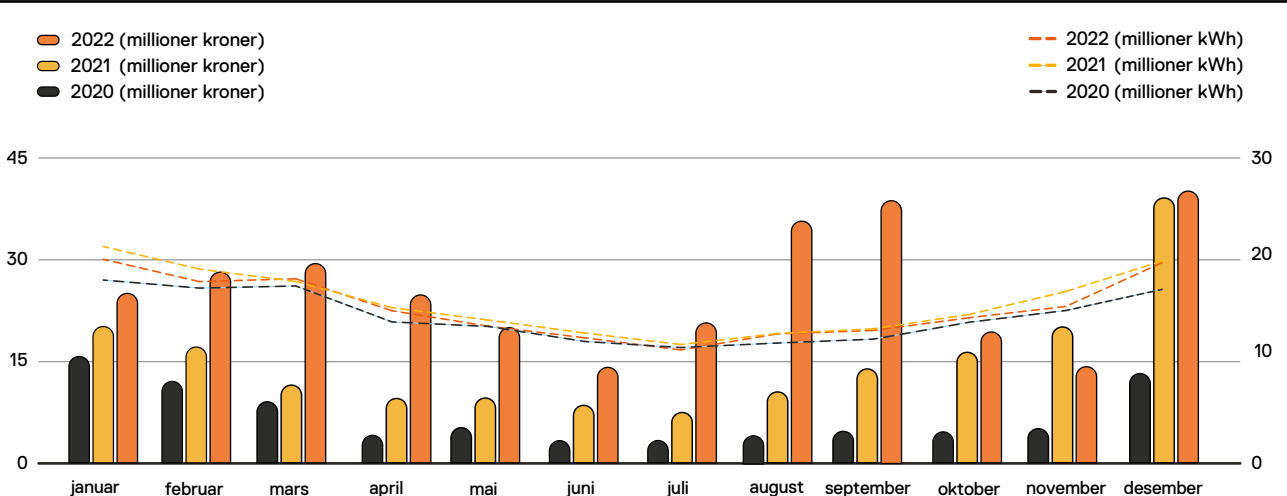
– Et godt kollektivtilbud gjør det mulig for meg å bruke byen på den måten jeg har lyst til å bruke den. Det være seg om jeg skal ut til en av øyene en sommerdag, gå en kveldstur på ski til Ullevålseter, eller være litt for lenge på en fest og likevel rekke gratis inngang på et utested i sentrum, sier hun og ler.

– Kollektivtrafikken passer bra med det aktive livet jeg lever i Oslo, sier Stine Rotnes.



– Et godt kollektivtilbud gjør det mulig for meg å bruke byen på den måten jeg har lyst til, sier passasjer Stine Rotnes.

ENERGIBRUK OG -KOSTNADER I SPORVEIEN 2020–2022



Energibruken i Sporveien er relativt stabil, men strømutfgiftene er tredoblet etter at energikostnadene økte kraftig fra desember 2021.





DEL 2

Strategi



Kollektivknutepunkt for fremtiden

Stasjoner, skinner og driftsbygninger krever plass, men åpner samtidig opp for muligheter. For Sporveien er det viktig å skape knutepunkt for kollektivtrafikk og byrom til beste for hele Oslo.

– Kollektivtrafikken kommer først, men klarer vi å gjøre mer ut av stasjonene og driftsbygningene vi allerede har, er det bra for Oslo. Inntektene vi skaper når vi utvikler eiendommene og stasjonene våre, går tilbake til kollektivtrafikken og gjør at reisetilbudet blir enda bedre.

Det sier eiendomsdirektør Magnus Rongved i Sporveien. Eiendomsavdelingen har i all hovedsak tre oppgaver: Skaffe nok eiendom til den daglige driften av kollektivtrafikken i byen, sørge for kontorlokaler til alle som jobber i Sporveien, og å sikre kommersiell utvikling. Det siste handler om å finne løsninger for Sporveiens eiendommer slik at de kan brukes i driften, samtidig som de kan videreutvikles og gi inntekt fra eksempelvis boligsalg og næringsvirksomhet.

Gi tilbake til Oslo

Et utviklingsprosjekt som skal realiseres, må stå på egne økonomiske bein. Det vil si at Sporveien ikke kan bruke midler som er satt av til kollektivtrafikk for å finansiere bygg som skal utvikles til kommersielle formål. Et utviklingsprosjekt må dessuten gi noe tilbake til byen og bidra til å skape gode byrom, noe Rongved mener utelukkende påvirker Sporveiens lønnsomhet positivt.

– Den kommersielle verdien stiger når vi skaper et område der det er hyggelig å være, er hans klare oppfatning.

Rongved er glad for at sosial bærekraft er vel så viktig som det økonomiske når det skal utvikles nye prosjekter. Det Sporveien bygger, må gi et positivt tilskudd til lokalmiljøet. Før et nytt prosjekt igangsettes, undersøker man derfor hva innbyggerne i området trenger. God dialog med kommunen, lokalpolitikere og innbyggere er viktig for å finne de beste løsningene.

– Gode løsninger for byens befolkning kan være alt fra øvingsrom for unge musikere, til innebandybane eller konsertarena. De beste byutviklingsprosjektene er dem som omfatter et kollektivknutepunkt, og samtidig gir et løft for innbyggerne i Oslo, sier Rongved.

Lufta er for alle

Et godt utbygd kollektivtilbud krever skinner og stasjoner, verksteder for vask og vedlikehold, og baser for parkering og ettersyn. For Rongved er det viktig at Sporveiens eiendommer glir inn i resten av bybildet.

– Når vi utvikler nye prosjekter, er målet vårt å koble områder sammen, sier eiendomsdirektøren.

– Dette kan gjøres på to måter, enten ved å legge spor og stasjoner under bakken: Da kan boliger og næringseiendom bygges ovenpå, og lokket kan gjøre fremkommeligheten bedre. Eller ved å bygge i høyden.

– Det er spennende å se hvilke muligheter som åpner seg når vi tar i bruk lufta over driften. Akkurat nå jobber vi med å legge lokk på to prosjekter; nye Brynseng T-banestasjon og Etterstad base, forteller Rongved.

Et annet prosjekt som skal realiseres er oppgraderingen av Majorstuen T-banestasjon. Den skal gjøres i stand for å ta imot den nye Fornebu-banen

i 2029. Opprinnelig plan var å utvikle stasjonen til å bli et kollektivknutepunkt med stasjonsområde under bakken og kommersiell eiendom over. Etter et politisk vedtak i juni ble omfanget nedskalert. Dagens prosjekt omfatter oppgradering av stasjonen med to spor til tunellen, som i dag, og ny gangbru. Ingen nye bygg er planlagt, men Rongved viser et kart over bygningene som Sporveien rår over i dag.

– På Majorstuen ligger to store vognhaller og et uteområde på rundt fire mål, som per i dag brukes av driften. Om noen år, når funksjonene i vognhallene skal flyttes til andre steder i byen, kan lokalene kanskje åpnes opp og brukes til andre formål, sier han.

Selv om ingenting er avgjort og mye kan skje, er det tydelig at det ikke står på ideene når Sporveiens eiendomsavdeling leker med tanken om hva Majorstuen stasjon på sikt kan inneholde.

– Sporveien har store ambisjoner når byen skal bygges og utvikles. Om ideene våre blir noe av, vil det ha stor betydning for Oslos innbyggere, avslutter Magnus Rongved.



Magnus Rongved,
eiendomsdirektør i Sporveien



SPORVEIENS EIENDOMSAVDELING

- Forvalter, drifter og utvikler Sporveiens eiendommer med om lag 205 000 kvadratmeter bygningsmasse.
- Pågående utviklingsprosjekter: Oppgradering av Majorstuen T-banestasjon, Brynseng T-banestasjon, Etterstad base og bygging av nye Diakonhjemmet T-banestasjon.

Sporveiens områder kan brukes til mer enn kollektivtrafikk. Øverst ses illustrasjon av oppgradert Majorstuen T-banestasjon.

Til høyre er planer for Etterstad base tegnet inn, og nederst vises muligheter for utvikling av Brynseng T-banestasjon.

Det kan bli endringer fra skisser til realiserte prosjekter.



BEST-PROGRAMMENE 2015, 2020 OG 2025

Langsiktig arbeid har skapt stor gevinst

Sporveien har i mer enn ti år jobbet målrettet for å skape mer kollektivtrafikk for pengene. Tre strategiperioder med samme, overordnede mål har så langt skapt forbedringsgevinster på mer enn én milliard kroner i årlig effekt.

Best 2015 (2011–2015)

BESTE LEVERANDØR AV KOLLEKTIVTRAFIKK

Selskapet startet strategiperioden som Kollektivtransportproduksjon AS og avsluttet med nytt navn: Sporveien. Effektivisering, industrialisering og profesjonalisering var viktige målområder i denne perioden. Sporveien lyktes med å realisere forbedringseffekter på 456 millioner kroner ved å optimalisere kollektivtransporten som ett helhetlig system av infrastruktur, materiell og trafikk.

Viktige suksessfaktorer

- Nytt navn – Sporveien
- Forsterket bedriftskultur
- 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 økte inntektene
- Ny pensjonsordning
- Optimalisering av organisasjonsstrukturen
- Bedriftsdemokrati
- Mer kollektivtrafikk for pengene

Best 2020 (2016–2020)

BESTE NORDISKE LØSNING FOR EFFEKTIV OG MILJØVENNLIG PERSONTRANSPORT

Nytt byråd lanserte høye klima- og miljøambisjoner og en storstilt satsing på kollektivtilbudet i forkant av Best 2020. Sporveien tok fatt på store moderniseringsoppgaver i kollektivsystemet, men tok også viktige, omfattende grep for å profesjonalisere innkjøp og logistikk, driftsprosesser, vedlikehold og utnyttelse av vognparken. Gevinsten ble verdsatt til 534 millioner kroner i årlige effekter.

Viktige suksessfaktorer

- Åtte tog per kvarter i fellestunellen økte kapasiteten
- Trikkeprogrammet i rute, og to av 87 nye trikker levert
- Unibuss satt elbusser i ordinær drift
- Oslo Vognselskap ble en del av Sporveien, og byttet navn til Sporveien Vognmateriell.
- Digitale verktøy tatt i bruk til preventivt vedlikehold
- Lansering av ambisiøst klimamål i miljøstrategi
- Videre optimalisering av organisasjonsstrukturen
- Bedriftsdemokrati
- Mer kollektivtrafikk for pengene

DEN NYE STRATEGIEN BYGGER VIDERE PÅ EN SOLID PLATTFORM

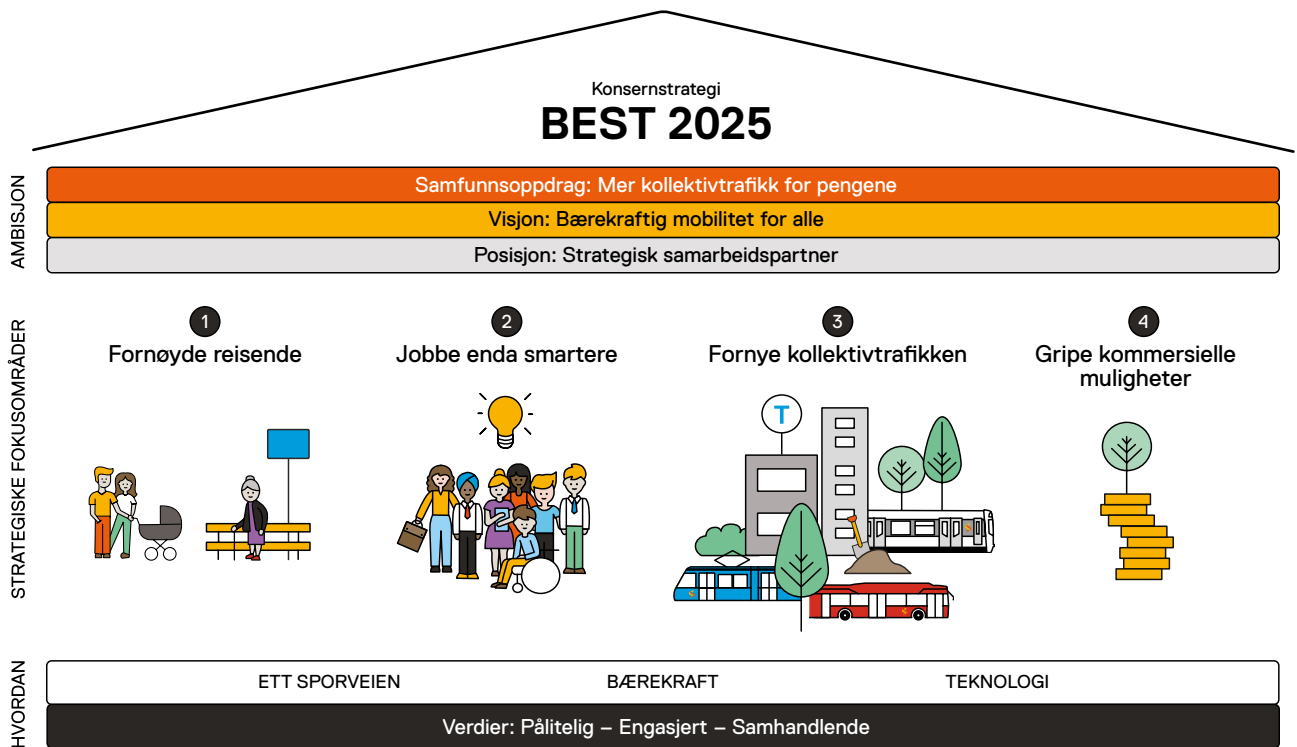
Best 2025 (2021–2025)

BÆREKRAFTIG MOBILITET FOR ALLE

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

Best 2025 bygger på suksessen fra de to foregående periodene, men nå forfølger Sporveien en ny visjon: bærekraftig mobilitet for alle. Visjonen uttrykker Sporveiens ambisjon om å lage gode løsninger for Oslo, gjøre byen grønnere og sikre at alle innbyggerne får samme mulighet til å benytte seg av kollektivtilbudet.

Målet om effektivisering ligger fast. Sporveien har en integrert forretningsmodell, der selskapet styrer vogner, personell, verksteder, infrastruktur og trafikk i ett helhetlig system. Konsernet sikter derfor etter gevinster fra alle deler av systemet og på tvers av de fire strategiske prioriteringene som er satt i Best 2025. Målet er å realisere årlige forbedringseffekter på 250 millioner kroner innen 2025.



BEST 2025 SPORVEIENS KONSERNSTRATEGI

Strategisk fokusområde

Fornøyde reisende

Høy regularitet og punktlighet skaper gode reiseopplevelser. Sporveien leverte på begge områdene i 2022 og startet store prosjekter for å gjøre T-banestasjoner og trikkeholdeplasser mer tilgjengelige og bedre for alle reisende.

Sporveien skal fortsette å levere gode reiseopplevelser. For å gjøre de reisende enda mer fornøyde legger virksomheten særlig vekt på følgende:

- De reisende skal kunne stole på at Sporveiens transportmidler tar dem dit de skal, raskt og til rett tid, og at de får god informasjon når det oppstår avvik i trafikken.
- Alle deler av reiseopplevelsen skal være god: kundebehandlingen, sikkerheten, renholdet og kapasiteten.
- Gjennom tett og godt samarbeid med administrasjonsselskapet Ruter, Sporveiens viktigste kunde og samarbeidspartner, skal de reisende oppleve at et godt tilbud blir enda bedre.

Utvikling og resultater i 2022

Høy regularitet og punktlighet i kjøringen av T-banen og trikken har vært et mål gjennom alle de tre siste strategiperiodene. Systematisk forbedringsarbeid har skapt gode resultater på dette området. Godt vedlikehold av så vel vognparkene som infrastrukturen har vært avgjørende. Det samme har fleksibiliteten til medarbeiderne vært, spesielt under pandemien.

De siste årene har det pågått store infrastrukturprosjekter som gjør den høye regulariteten ekstra tilfredsstillende. Trikkeprogrammet har berørt alle deler av trikkeinfrastrukturen, og det store ombyggingsprosjektet av verkstedet på Ryen har satt press på T-banen. Opprettholdelsen av full drift gjennom disse prosjektene har krevd god planlegging og fleksibilitet. I 2022 ble også driften utfordret av brudd og forsinkelser i leveranser av deler som følge av krigen i Ukraina og energikrisen.

Norsk Kundebarometer 2022 viste at tilfredsheten med T-banen, Trikken og Unibuss var høyere enn før pandemien. Det bekrefter at Sporveien har levert et godt tilbud gjennom en

periode med store prosjekter for å modernisere infrastrukturen og øke kollektivkapasiteten. I tillegg er det en anerkjennelse av informasjonsarbeidet som blir gjort for å holde de reisende oppdatert om ruteendringer og avvik.

I tråd med visjonen *bærekraftig mobilitet for alle* jobbet Sporveien i 2022 videre med tiltak for å sikre god tilgjengelighet og universell utforming på T-banestasjonene. Denne satsingen er nærmere beskrevet på neste side. Våren 2022 startet Sporveien også et tilsvarende prosjekt knyttet til trikkeholdeplassene. Holdeplassprosjektet skal gjøre det enklere for alle, uansett funksjonsevne, å ta trikken.

Prioriteringer videre

- Å vinne kundene tilbake og gjenopprette veksten i antall reiser fra før pandemien har høyeste prioritet i 2023. Sporveiens viktigste jobb i denne sammenhengen blir å gjøre tilbudet enda mer attraktivt for de reisende. Nye trikker og elbusser vil gi kollektivtrafikken et løft, og på Østsjøbanen vil kundene nyte godt av kortere reisetid med T-banen.
- Arbeidet for å opprettholde høy regularitet vil fortsette. Sporveien jobber med alle delene av verdikjeden i sin integrerte modell for å sikre at de reisende alltid kan reise dit de vil, raskt og til rett tid.
- I 2023 fortsetter prosjektene om tilgjengelighet og universell utforming på T-banestasjoner og trikkeholdeplasser. Tiltakene er viktige og nødvendige for enkelte grupper av passasjerer, men vil gi bedre reiseopplevelser for alle i form av bedre belysning, merking, adkomst, sikkerhet og informasjon.
- Nye fremkommelighetstiltak blir sentrale for å hente ut den fulle gevinsten av Oslos 87 nye trikker. Lysprioritering, tiltak mot feilparkeringer og andre tiltak som bidrar til å redusere stans vil sette Trikken i stand til å frakte enda flere passasjerer raskere gjennom byen.

HØY REGULARITET OG KUNDETILFREDSHET – OG REISETALL SOM NÆRMET SEG NORMALEN

Etter nedgangen under pandemien tok reisetallene seg kraftig opp i siste halvdel av 2022. Enkelte helger og merkedager var passasjertallene høyere enn før pandemien. Både T-banen og Trikken har levert høy regularitet de siste årene, og det vedvarte i 2022. Det har ikke vært gjennomført kundetilfredshetsmålinger om bord i 2020–2022 på grunn av pandemien.

Universell utforming gir bedre reiser for alle

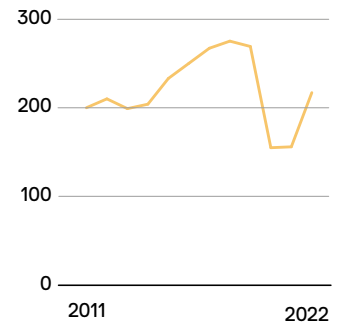
Nesten hver femte nordmann har nedsatt funksjonsevne. Barn, eldre og ulike brukergrupper kan ha spesielle behov. Universell utforming gjør det enklere å reise kollektivt for alle, uavhengig av alder og funksjonsevne. I 2022 har Sporveien forsterket arbeidet med universell utforming på stasjonsområder og holdeplasser. Den nye trikken,

SL18, er universelt utformet med lave gulv og god plass til rullestoler og barnevogner. Holdeplassprosjektet i Trikkeprogrammet sørger for at inntil 80 trikkeplattformer gradvis blir tilrettelagt for best mulig tilgjengelighet for alle reisende. I 2022 ble 36 trikkeplattformer oppgradert. På T-banen er ti T-banestasjoner utbedret for å gjøre dem mer universelt utformede. I 2022 ble tilgjengelighet og universell utforming kartlagt på alle byens 101 T-banestasjoner. Resultatet av kartleggingen skal brukes til prioritering av tiltak for å bedre tilgjengeligheten i forbindelse med det løpende vedlikeholdsarbeidet på infrastrukturen.

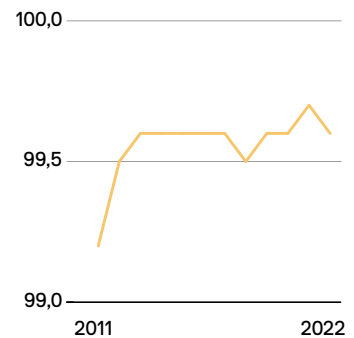


I løpet av 2022 ble Brynseng T-banestasjon utbedret, og både Monica Haugen fra Ekskurs (eid av Norges Handikapforbund) og Sporveiens prosjektleder Yasin Abdi Ismail er fornøyde med resultatet.

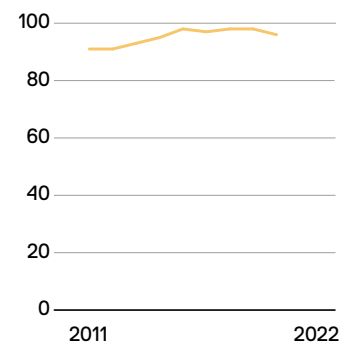
Antall enkeltreiser (mill.)



Høy og stabil regularitet gjennom perioden (%)



Høy kundetilfredshet gjennom perioden (%)



(2020, 2021 og 2022 ikke målt pga pandemi)

BEST 2025 SPORVEIENS KONSERNSTRATEGI

Strategisk fokusområde

Jobbe enda smartere

Økt førereffektivitet og andre forbedringsaktiviteter ga nye gevinster i 2022. Fremover vil energisparing få enda mer oppmerksomhet.

Å jobbe enda smartere er nøkkelen til å realisere nye forbedringseffekter. Gevinstene skal komme fra alle deler av Sporveien og på tvers av de fire strategiske prioriteringene, basert på noen fellesnevne:

- Sporveien vil tiltrekke, utvikle og beholde dyktige og engasjerte medarbeidere.
- Vi vil skape en kultur for kontinuerlig forbedring som fremmer gode ideer og forbedringsforslag, og som skaper smidigere prosesser med Lean-metodikk.
- Innovasjon og smart bruk av teknologi skal bidra til å forbedre prosesser og øke verdiskapingen.

Utvikling og resultater i 2022

Både T-banen og Trikken økte førereffektiviteten i 2022. Førereffektivitet handler om hvor mange timer en fører kjører i planlagt trafikk, og bestemmes av hvor gode ruteplaner og turnuser selskapet klarer å lage. Beregninger i Trikken viser at selskapet alene har oppnådd årlige forbedringsgevinster på 37 millioner kroner fra økt førereffektivitet. Forbedringene i T-banen og Trikken er skapt gjennom tett samarbeid og samhandling.

Også Unibuss oppnådde gode forbedringseffekter ved å optimalisere ruteplaner i 2022. Unibuss jobbet i tillegg aktivt med tiltak for å forebygge skader på materiellet. Det reduserte så vel stans i kjøringen som verkstedkostnader.

Infrastruktur og prosjekter har gjort arbeidshverdagen vesentlig mer forutsigbar og oversiktlig gjennom bruken av Lean-metodikk. Systematisk arbeid med orden og kontroll har gitt god effekt. Eksempler på dette er gjenbruk av kabelrester til skjøteledninger og klargjøring av verktøy- og materiellpakker til standardjobber, som blant annet frigjør tid for lederne til å fokusere på andre, viktige oppgaver. Godt vedlikehold av verktøy har dessuten redusert behov for kjøp av nytt.

Energieffektivisering og -sparing har blitt et svært viktig innsatsområde for Sporveien. I løpet av 2022 ble belysningen i alle T-banevognene skiftet til energieffektive LED-lys, et tiltak som reduserer energibruken med cirka 1,5 millioner kilowattimer hvert år. I 2022 senket T-banen temperaturen i vognene for å redusere strømforbruket. Det ble også gjort for deler av trikkeflåten, men en større besparelse vil komme med overgang til energieffektive SL18. Parallelt jobbet Sporveien med å kartlegge store og små tiltak som kan redusere energibruken på kort og lang sikt. En ordning for å melde inn forslag til energitiltak ble dessuten opprettet for å mobilisere og engasjere medarbeiderne i Sporveien.

Prioriteringer videre

- Sporveien vil fortsette arbeidet med å optimalisere planer, da det gir store, positive effekter i hver enhet og for konsernet som helhet. Bedre planer og tiltak for å øke fremkommeligheten skal i tillegg øke førereffektiviteten ytterligere.
- Energieffektivisering og -sparing vil få mye oppmerksomhet. Blant tiltakene på kort sikt er energioppfølgingsystem på verksted og baser, oppgradering av ventilasjonsanlegg og bytte til LED-lys på underjordiske stasjoner. Av langsiktige tiltak jobber Sporveien med energioptimalisering av tekniske anlegg, styring av sporvekselvarme, effektutjevning og gjenvinning av bremseenergi og tosidig mating.
- Tiltak for å redusere ståtiden på verksted og øke vogntilgjengeligheten vil ha prioritet for T-banen. Bruken av lytteteknologi i feilsøkingen er ventet å gi effekt på dette området.
- I de administrative stabene er det kartlagt muligheter for bedre flyt og kvalitet gjennom forbedrede arbeidsprosesser, blant annet ved å ta i bruk ny teknologi og Lean-metodikk.



Wave-prosjektet har bidratt til å utvikle produkter som kan lytte etter og påvise feil i dørmekanismene i T-banevognene.

Store gevinster fra avansert lytteteknologi

Ti millioner kroner investert i akustisk teknologi kan spare vedlikehold for 200–300 millioner kroner i løpet av levetiden til T-banevognene.

Periodisk vedlikehold er vanlig praksis, men vet man alltid om behovet for vedlikehold er reelt? Da girkassene i T-banevognene sto foran en stor periodisk revisjon, tok Sporveien i bruk akustisk teknologi for å vurdere tilstanden deres. Simuleringer viste at girkassene er overdimensjonerte og nærmest uten behov for vedlikehold. Derfor besluttet T-banen i 2022 å droppe den omfattende revisjonen. Det sparer kollektivfamilien for store kostnader til utstyr, deler og arbeidstimer, og korter ned tiden vognene står på verksted. Besparelsene er beregnet til 200–300 millioner kroner i løpet av vognenes levetid.

Suksessen med lytteteknologi springer ut av et innovasjonsinitiativ som, etter at konseptet ble bevist, ble til prosjektet «Wave». Wave-prosjektet har bidratt til å utvikle produkter som kan lytte etter og påvise feil i dørmekanismene i T-banevognene, og T-banen vil fremover arbeide videre med teknologi for å overvåke og varsle avvik i girkassene.

BEST 2025 SPORVEIENS KONSERNSTRATEGI

Strategisk fokusområde

Fornye kollektivtrafikken

Det pågår en storstilt fornyelse av kollektivtilbudet i Oslo. I 2022 ble de første nye trikkene satt i vanlig drift, T-baneprogrammet beveget seg videre og Unibuss forberedte seg på et stort, elektrisk løft.

Sporveien forvalter store verdier for fellesskapet og har unik kompetanse som er viktig for utviklingen av fremtidens mobilitetsløsninger. Dette gir konsernet et ansvar på vegne av samfunnet, og store muligheter for å bidra til å fornye kollektivtrafikken:

- Sporveien skal være en pådriver og verdifull partner for Ruter og Oslo kommune i arbeidet med å definere fremtidens kollektivsystem.
- Vi skal være garantister for god gjennomføringsevne i prosjekter, og arbeide for bærekraftig fornyelse av infrastruktur og materiell over tid.
- Vi skal sørge for bærekraftig vedlikehold og fornyelse av verdiene konsernet forvalter. Enda viktigere enn å bygge nytt, er å ta vare på det vi allerede har.
- Vi ønsker å utvikle mobilitetsknutepunkter som gjør det lett for reisende å kombinere tradisjonelle og nye produkter.

Utvikling og resultater i 2022

I 2022 ble de første av de nye trikkene satt i vanlig drift med passasjerer, og serieproduksjonen av trikkene startet for fullt. Gjennom Trikkeprogrammet er flere trikke-traseer ferdig oppgradert og mye av vedlikeholdsetterslepet hentet inn, men Sporveien fortsatte opprustingen av enkelte traseer og satte i gang et større prosjekt for å gjøre holdeplassene mest mulig tilgjengelige. For mer om status i Trikkeprogrammet, se s. 56.

T-baneprogrammet samordner en rekke store prosjekter som skal modernisere og øke kapasiteten til T-banen. Disse prosjektene hadde god framdrift i 2022. Blant annet sto basen på Ryen ferdig oppgradert, og på Østensjøbanen var det gjennomslag i den nye Hellerudtunnelen. Sporveien arbeidet i tillegg med å forberede organisasjonen på å hente ut gevinstene av det nye signalsystemet CBTC og innfasingen av Fornebubanen. For mer om status i T-baneprogrammet, se s. 54.



Bussanlegget på Alnabru er klargjort for flere elektriske busser.

I 2022 sikret Sporveien og Oslopakke 3-sekretariatet midler til vedlikehold av T-banens og Trikkens infrastruktur i en ny, fireårig avtale. Den gir Sporveien bedre forutsigbarhet og muligheter for å prioritere og planlegge vedlikeholdet.

Sporveien har gjennom flere år tilrettelagt for fossilfri kollektivtransport ved å elektrifisere bussanlegg. I 2022 sto de nye anleggene på Mortensrud og Stubberud ferdige med en samlet kapasitet og plass til 220 busser, hvorav 150 elektriske. Bussanleggene på Rosenholm og Alnabru ble også tatt i bruk etter å ha blitt klargjort for flere elektriske busser i de nye kjøprekontraktene fra Ruter.

Prioriteringer videre

- De omfattende moderniseringene og kapasitetsutvidelsene i kollektivsystemet vil pågå i mange år fremover. For å hente ut de fremtidige gevinstene av nytt materiell, ny teknologi og økt kapasitet er Sporveien opptatt av å utvikle god omstillingsevne på alle nivåer i organisasjonen.
- Trikkeprogrammet legger til rette for et attraktivt, robust og kostnadseffektivt trikketilbud for opptil 100 millioner reisende, og ulike tiltak for å realisere disse gevinstene vil stå i fokus.
- T-baneprogrammet vil fortsette med full kraft, i tett samarbeid med Ruter og Fornebubaneetaten.
- Inflasjon og utfordringer i verdens forsyningskjeder kan medføre prisøkning på deler og annet materiell. Sporveien vil

følge nøye med på denne utviklingen og arbeide for å sikre tilstrekkelige midler til å holde vedlikeholdsetterslepet i infrastruktur og materiell på et akseptabelt nivå.

- I 2023 vil Sporveien motta ny skinnepusser til T-banen. Den skal bidra til å redusere støy fra kjøring av togene og kutte ned i kostnader til vedlikehold av infrastruktur og vogner. Sporveien planlegger fremover en total fornyelse av maskinparken til Trikken.
- Sporveien vil fortsette å bidra til å nå målet om utslippsfri kollektivtransport i Oslo, blant annet ved å bygge nytt anlegg for 60 utslippsfrie busser i Drøbak. Forventet byggestart er høsten 2023.
- I 2023 vil Unibuss sette nær 260 nye elektriske busser i drift når selskapet starter kjøring på kontraktene i Oslo indre by og Oslo nordøst.
- I 2022 ble det landet en tilleggsavtale til Oslopakke 3 som sikrer Sporveien årlige gjennomsnittlige tilskudd på 1 141 millioner kroner til vedlikehold av infrastrukturen til T-banen og Trikken i perioden 2023–2026. Avtalen gir forutsigbare rammer for vedlikeholdsarbeidet, men prisstigningen i samfunnet gjør at tilskuddene ikke vil være tilstrekkelige til å hindre at vedlikeholdsetterslepet vokser. Sporveien har dokumentert at behovet er 1 329 millioner kroner i årlige tilskudd og vil arbeide for å løfte tilskuddene til dette nivået.

GOD NABO

Tusenvis av Osloborgere er hver dag berørt av arbeidene med trikkeinfrastrukturen, Østensjøbanen og andre prosjekter som skal modernisere T-bane- og trikke tilbudet. Derfor har Sporveien forsterket innsatsen for å følge opp naboer som blir berørt, enten det er lokale beboere, barnehager, skoler eller det lokale næringslivet. Vi ønsker dialog med naboene og finner ofte gode løsninger sammen med dem før arbeidene tar til.

I 2022 var Sporveien byggherre for rundt 30 prosjekter, alle med fokus på tydelig og åpen kommunikasjon om konsekvenser og effekter, og med god informasjon og dialog med naboer både før og underveis i prosjektperioden. Les mer om Sporveiens aktiviteter for å være en god nabo på s. 72.



Som en del av Østensjøbaneprosjektet bygger Sporveien en 400 meter lang T-banetunell, som vil bidra til raskere reisetid og redusert støy for naboene i området.

BEST 2025 SPORVEIENS KONSERNSTRATEGI

Strategisk fokusområde

Gripe kommersielle muligheter

Sporveien er opptatt av å skape nye inntekter som kan bidra til å styrke kollektivtilbudet. En nyetablering i 2022 var selskapet Joule, som tilbyr abonnement på elsykler.

Sporveien har allerede betydelige reklameinntekter som bidrar til å redusere de offentlige kostnadene til kollektivtrafikken. Konsernet ønsker å gripe og utvikle flere kommersielle muligheter, som kan utvikles i samspill med driften og hele verdikjeden i virksomheten:

- Utviklingen av kollektivsystemet åpner for vekst innen både T-bane og trikk, og for å styrke resultatene fra bussvirksomheten.
- Vi ønsker å bruke passasjerstrømmene til å skape ytterligere inntekter fra utendørsreklame og nye konsepter på stasjonene.
- Vi har en rekke attraktive eiendommer langs viktige ferdselsårer og vil utvikle dem mer aktivt for å ta del i verdikjeden det skaper.
- Vi vil vurdere å utvide med nye mobilitetsprodukter, dersom disse gir oss konkurransefortrinn og er relevante for innbyggerne.

Utvikling og resultater i 2022

Sporveien jobber langsiktig for å utvide porteføljen med mobilitetsprodukter som er relevante for de reisende. Fremtidige inntekter fra slike produkter vil bli brukt til å styrke kollektivtilbudet.

I 2022 materialiserte markedsanalyser og utvikling av ulike forretningskonsepter seg i det nye selskapet Joule. Dette er en helkommersiell satsing som tilbyr abonnement på elsykler. Joule fikk raskt betalende kunder etter at det ble opprettet i april 2022. For mer om Joule og abonnementsløsningen for elsykler, se neste side.

Sporveien Media har bidratt med 603 millioner kroner til kollektivtrafikken de siste fem årene. Inntektene fra reklame tok seg kraftig opp i 2022, og selskapet passerte omsetningsnivået fra før pandemien. Sporveien Media og Clear

Channel samarbeider om å dokumentere effekt av reklame og øke rekkevidden. I 2022 økte selskapene hyppigheten av drifts- og vedlikeholdsoppdrag for å holde lehus og materiell i orden og bidra til bedre reiseopplevelser.

Det ligger spennende muligheter for kommersiell verdiskaping i Sporveiens eiendomsportefølje. I 2022 arbeidet konsernet særlig med å utvikle overflateløsningen ved fremtidige Majorstuen stasjon, omregulere Etterstad base og bearbeide prosjektet Brynseng Torg. Nye Majorstuen stasjon lot seg ikke gjennomføre som forutsatt, og det jobbes i stedet videre med et endret konsept. I 2022 kom det etter flere års arbeid på plass ny finansiering til å oppgradere Brynseng stasjon. Dette illustrerer viktigheten av at konsernet jobber planmessig og langsiktig over år med å sikre rammebetingelser og nødvendige midler for å ivareta en god by- og områdeutvikling knyttet til stasjoner og annen eiendom tilknyttet kollektivsystemet.

Sporveien jobbet i tillegg for å overta eierskapet til det østlige T-banenettet. Dette arbeidet er blant annet viktig for våre kommersielle utviklingsmuligheter, og overføringen av eierskapet kom et godt steg nærmere realisering i 2022.

Prioriteringer videre

- Satsingen på Joule blir forsterket i 2023. Selskapet vil bruke erfaringene fra 2022 til å videreutvikle driftsmodellen og realisere vekstmålene i forretningsplanen.
- Sporveien Media vil fortsette å øke rekkevidden av digital og analog reklame i kollektivtrafikken i samarbeid med sin kontraktspartner for trafikkreklame. De nye trikkene vil være et særlig satsingsområde i 2023.
- Utviklingen av Etterstad base og eiendommene på Brynseng vil fortsette, og Sporveien vil arbeide videre for å overta eierskapet til det østlige T-banenettet.

ELSYKKEL PÅ ABONNEMENT – ENKELT, TRYGT OG RIMELIG

Elsykler har vokst raskt i popularitet og er et effektivt middel for å kutte klimagassutslipp. Så mange som seks av ti turer med elsykkel i Norge erstatter en biltur. Men gode elsykler er dyre, og prisen er til hinder for å gjøre dem til allemannseie.

Sporveiens selskap Joule tilbyr derfor måneds- og årsabonnement på elsykkel, en gunstig løsning for alle som ønsker å ta i bruk dette transportmidlet uten å investere 20 000–60 000 kroner. Konseptet skiller seg fra bysykler og delte sykkelflåter ved at abonnenten

har tilgang til sin egen elsykkel døgnet rundt. Joule tar seg av alt det praktiske, leverer sykkel og utstyr hjem til kunden, sørger for forsikring og kaller inn til halvårlig service. Piggdekk er en selvfølge for å sykle trygt i vinterhalvåret.

Tjenesten er tilgjengelig i Stor-Oslo, og med bare én måned bindingstid er terskelen lav for alle som har lurt på om elsykkel kan være et transportmiddel for dem.

Joule gjør elsykler tilgjengelig for alle, uten at man trenger investere dyrt i egen sykkel.



Målsatte forbedringsgevinster

Målet om å gi forbedringsgevinster tilbake til kollektivtrafikken har ligget fast gjennom alle Best-strategiene. Sporveien har en integrert forretningsmodell, der selskapet styrer vogner, personell, verksteder, infrastruktur og trafikk i ett helhetlig system. Konsernet har siden starten på Best-strategiene gjennomført store moderniseringsoppgaver i kollektivsystemet, og samtidig tatt viktige organisatoriske grep for å levere mer kollektivtrafikk for pengene (se s. 26-35). Dette gir per 2022 1 149 millioner kroner i akkumulerte besparelser årlig til kollektivtrafikken.

AKKUMULERTE FORBEDRINGSGEVINSTER

Siden 2011 har Sporveien realisert forbedringsgevinster på i alt 1 149 millioner kroner. Målet er å nå 1 240 millioner innen 2025.

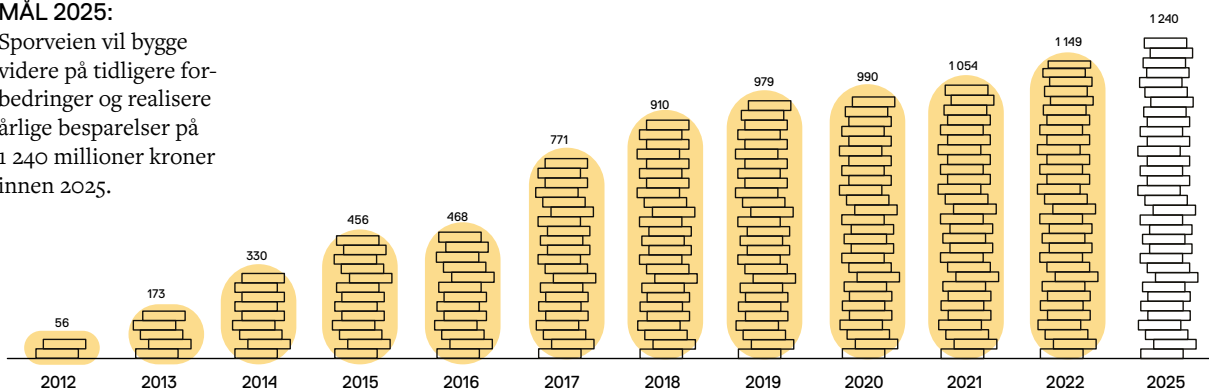
Gevinstene i 2022 beløp seg til 95 millioner kroner og er summen av en rekke små og store tiltak. Noen av de største bidragene kom fra økt førereffektivitet i T-banen

og Trikken, bedre ruteplanlegging og skadeforebygging i Unibuss og bruk av Lean-metodikk i Infrastruktur-enheten.

Grafen viser de akkumulerte forbedringsgevinster Sporveien har skapt fra 2011 til og med 2022.

FORBEDRINGSEFFEKT PER 2022:
1 149 millioner kroner i akkumulerte forbedringsgevinster

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





Oslo Vognselskap er blitt Sporveien Vognmateriell, i tråd med målet om en integrert modell.



Omorganisering av T-banens driftssentral har vært et viktig element for å styrke driften.

Planer for kapasitetsøkning frem til 2030

Kollektivtrafikken står foran store kapasitetsutvidelser og miljøløft de nærmeste årene. Sporveien bidrar til veksten og forbereder seg på å levere mer.



Østensjøbanen mellom Bryn og Hellerud er ferdig oppgradert. Kjøretiden blir redusert med 20 prosent.

Anskaffelse av 20 nye T-banevognsett er i gang, med opsjon på ytterligere 90 vognsett.

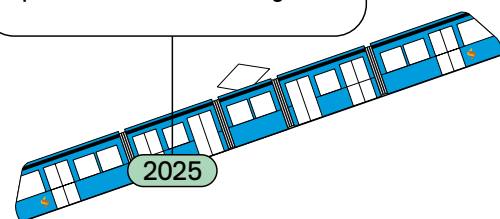
Det nye signalsystemet med CBTC-teknologi er inne i en design- og utviklingsfase. Signalsystemet legger til rette for flere og mer presise avganger.



Oppstart bygging av Drøbak bussanlegg med plass til 60 busser.



Byggestart for oppgradering av Majorstuen stasjon med større plattformer, flere adkomster, ny gangbru og to spor til tunnelen, som i dag.

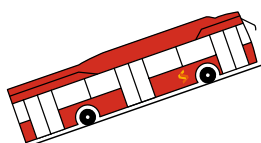


2024



Første delstrekning på T-banen tar i bruk det nye signalsystemet med CBTC-teknologi.

Byggestart for oppgradering av Brynsgang T-banestasjon.



2023



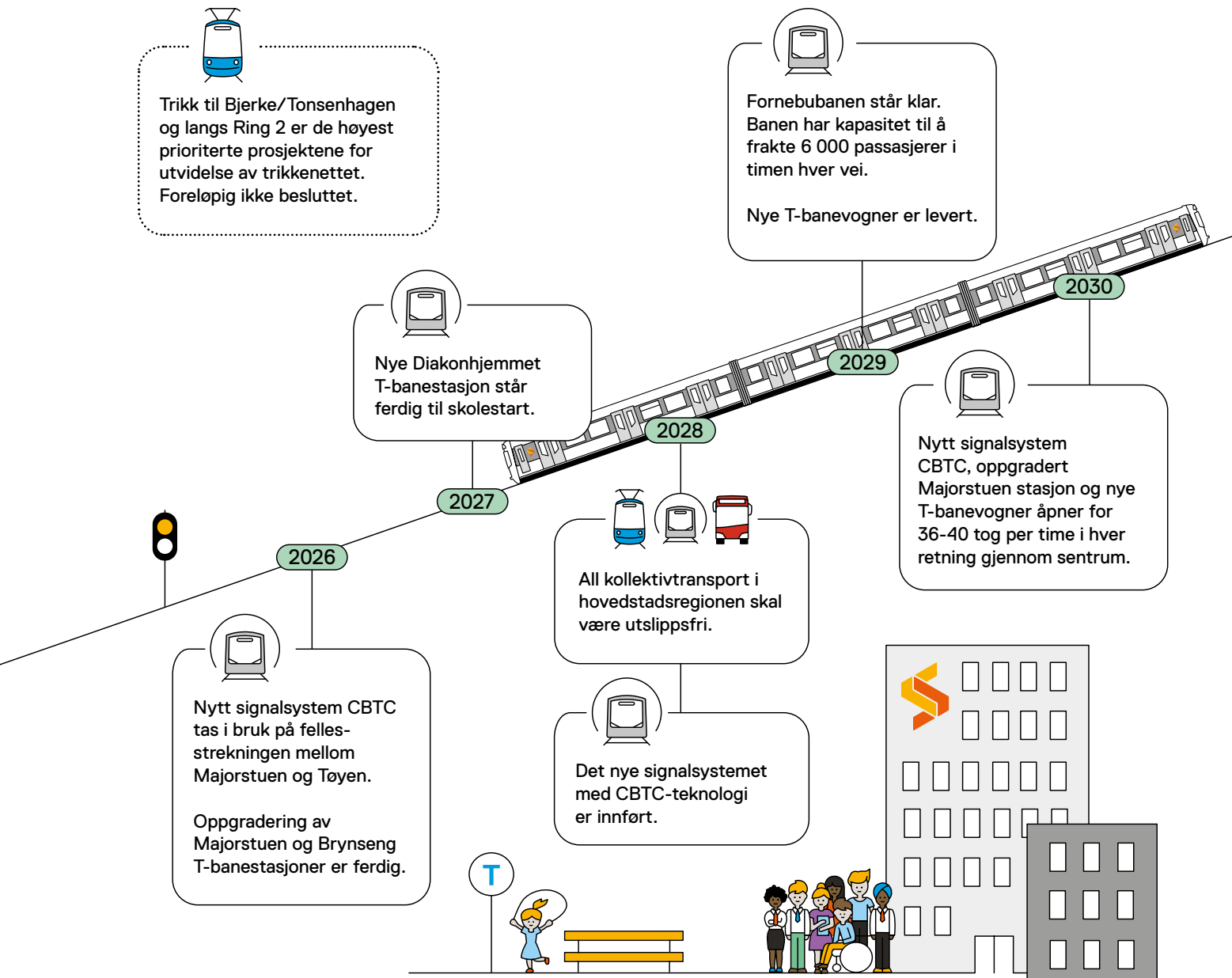
Utrulling og innfasing av stadig flere nye trikker.

Tiltak for universell utforming gjennomføres på inntil 80 trikkeplattformer, og det planlegges for en utbedring av resterende holdeplasser.



87 nye trikker som øker kapasiteten med over femti prosent, er på plass. Infrastrukturen er tilpasset den nye trikken, og baser og verksteder er i bruk. En stor del av vedlikeholdsetterslepet på trikkeinfrastrukturen er hentet inn som del av Trikkeprogrammet. Arbeidet med vedlikehold av trikkeinfrastrukturen fortsetter.





SPORVEIENS INTERNE PROSJEKTER FOR Å ØKE KAPASITETEN FREMMER

TRIKKEN MED VERKSTEDER

2022–2025: Flere ulike prosjekter som skal:

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

INFRASTRUKTUR / TRIKKEN

2022–2025: Arbeid med implementering av Grefsen, Holtet og Skullerud baser, som har vært gjennom omfattende oppgraderinger.

T-BANEN MED VERKSTEDER

2022–2025: Videreutvikle driftskonseptet for å:

- Øke punktligheten for å øke frekvensen på sikt.
- Øke produktiviteten og materiellutnyttelsen på T-banen.

INFRASTRUKTUR / T-BANEN

2022–2024: Arbeid med implementering av Ryen base, som har vært gjennom en omfattende ombygging.

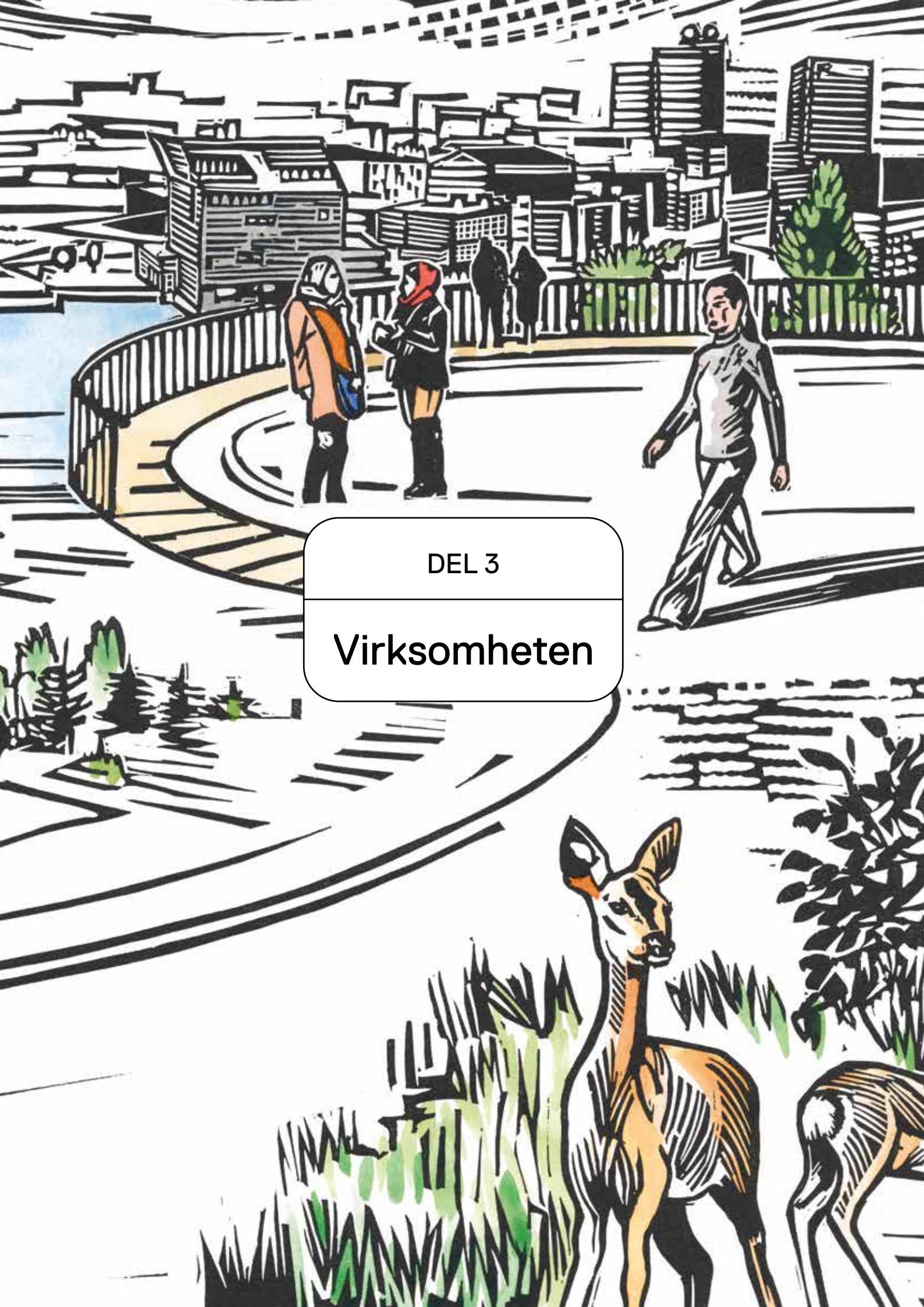
2026–2028: Ombygging av Etterstad base.

INFRASTRUKTUR / TRIKK OG T-BANE

2022–2025: Anskaffelse av nye arbeidsmaskiner for å vedlikeholde infrastrukturen.

Oversikten inneholder målsatte tidspunkter. Endringer kan forekomme over tid.





DEL 3

Virksomheten

Med store steg i den digitale tidsalder

New York, London, Paris – og snart i Oslo. T-baneprogrammet og hypermoderne CBTC-teknologi skal gi T-banen et realløft.

– Nå kommer det til å skje veldig mye på kort tid.

Det sier konserndirektør i T-banen, Per Magne Mathisen, og legger til: – T-banen får et historisk løft. De fire prosjektene i T-baneprogrammet skal sørge for at det i 2030 er plass til enda flere reisende på Oslos T-bane.

Store samferdselsprosjekter tar tid å planlegge og realisere, men nå skjer det altså. Det bygges mens du leser dette.

Historisk satsing

At satsingen på T-banen i Oslo har blitt et program, T-baneprogrammet, betyr at store investeringer er konkretisert ned til fire prosjekter, som alle er gjensidig avhengig av hverandre.

Motoren i det hele er Fornebubanen. For at den nye T-banestrekningen til Fornebu skal kunne kobles på Majorstuen T-banestasjon, må stasjonen oppgraderes. Da kommer det også to nye tog i kvarteret inn i sentrumstunellen, som i tillegg kan kjøres tettere og oftere enn før på grunn av det nye teknologiske signalsystemet, kalt CBTC. I dag kjører Sporveien 32 tog i timen, men målet er å kjøre opp mot 40 tog per time. For å få til dette er det behov for nye T-banevogner.

– Det er Fornebubanen som på mange måter setter tidslinjen. Når den åpner, må de tre andre prosjektene i T-baneprogrammet; Majorstuen stasjon, CBTC og nye vogner, være på plass, sier T-banesjefen.

For oss som bor i byen og reiser kollektivt, kan 2030 virke langt frem. På sju år kan man rekke å føde et barn som begynner på skolen, utdanne seg til lege, eller bytte jobb både to og tre ganger. Men for T-banen er det på grensen til travelt helt frem til den nye T-banestrekningen til Fornebu åpner.

– Samferdsel handler om lange og komplekse prosesser. T-baneutbyggingen som foregår nå, er den største siden de store utbyggingene av T-banen på Oslos østkant på 1960- og 70-tallet. Da krever det god og solid planlegging for å unngå at gjennomføringen av prosjektene går utover dagens tilbud til de reisende, sier Mathisen. Han forstår at det kan virke lenge fra en

idé om et nytt prosjekt kommuniseres, til det første spadetaket blir tatt.

– Jeg tror man først begynte å drømme om Fornebubanen i 1919, sier han og smiler.



– T-banen er i verdensklasse, og nå skal den bli enda bedre.

*Per Magne Mathisen,
adm. dir. i Sporveien T-banen*

Hverdagsforbedringer

Nettopp dette med å opprettholde kollektivtilbudet til dagens passasjerer samtidig som det bygges nytt, er viktig for Mathisen. Som han sier: – Vi skal frakte folk frem til 2030, også. Derfor er T-banens primære oppgave, alt snakk om utviklingsprosjekter til tross, å få enda flere til å reise kollektivt. Det er en oppgave som må løses hver dag.

– For meg er det viktigste å bli litt bedre i morgen enn vi var i dag. Vi skal aldri si oss helt fornøyd, derfor jobber vi kontinuerlig med å forbedre produktet vårt, forteller han.

Det handler om punktlighet, om å kjøre mest mulig kollektivtrafikk for pengene og å utvikle de ansatte som jobber i organisasjonen. Dette skal gjøres samtidig

som de fire nye prosjektene bygges og etter hvert fases inn i en T-bane som allerede kjører for fullt på kryss og tvers av byen.

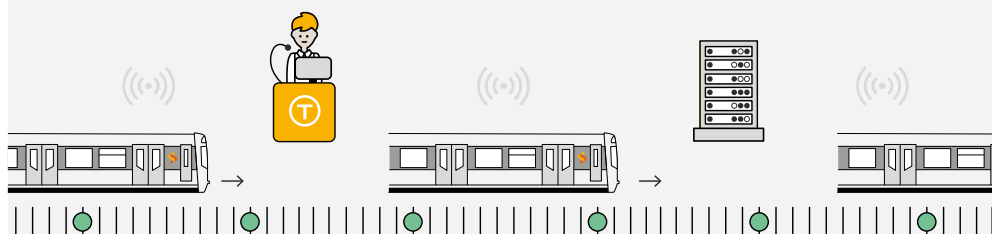
– Det hadde gått fort om T-banetilbudet ble stengt ned mens vi bygger og legger til rette for alt det nye, men T-banen er byens puls. Den er en transportmaskin som er utrolig viktig for å unngå at Stor-Oslo stopper opp, sier han.

Noen forstyrrelser underveis blir det for passasjerene, som nå er nesten like mange som før pandemien. Men det som venter på den andre siden, er en T-bane i verdensklasse som er enda bedre enn i dag, med moderne teknologiske løsninger, flere avganger, nye stasjoner og mer plass om bord.

– T-baneprogrammet er en enorm investering som det ligger mye arbeid bak. Husk at vi bygger for hundre år. Minst, sier Per Magne Mathisen.

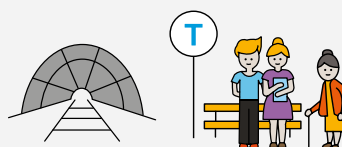
Les mer om T-baneprogrammet på side 54.

SIGNALSYSTEM MED CBTC-TEKNOLOGI



SIGNALSYSTEM MED CBTC-TEKNOLOGI

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



I likhet med andre verdensbyer skal Oslo få et nytt signalsystem for T-banen som er basert på såkalt CBTC-teknologi (Communication Based Train Control).

FLERE REISENDE PER TIME

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

T-BANEPROGRAMMET

- Opprettet for å samordne prosjekter som skal øke kapasiteten til T-banen.
- Eierskapet til prosjektene i programmet ligger hos Sporveien, Ruter og Fornebubaneetaten.

T-banen i Oslo på verdenstoppen

Sporveien er i verdensklasse når det gjelder lønnsom drift. Det viser en undersøkelse som den internasjonale benchmarking-gruppen Community of Metros (COMET) står bak.

Undersøkelsen er ikke en konkurranse, men en referansemåling som sammenligner 44 T-banesystemer verden over etter gitte kriterier. Når det kommer til de mest effektive kollektivselskapene, er Sporveien blant topp tre.

– Sporveien er spesielt dyktig på produktivitet og kostnadseffektivitet, forteller Alexander Barron, som leder undersøkelsen. Hensikten er å gi T-baneoperatørene muligheten til å lære av hverandre.

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

undersøkelsen er å gi kollektivselskapene en pekepinn på hva de bør jobbe videre med for å bli bedre, sier Barron.

Det andre kollektivselskaper kan lære av Sporveien, mener han, er å øke utnyttelsen av vognparken. En av årsakene til det gode resultatet for T-banen i Oslo, er at Norges eneste T-bane har fått utvidet driftsdøgnet som følge av mer effektivt vedlikehold på verkstedene. Når T-banen kan kjøre tidligere om morgenen og slutte senere på kvelden, blir driften mer lønnsom.

– Sammenlignet med andre T-banesystemer er Sporveien flinke til å utnytte T-banevognene og til å bruke dem store deler av døgnet, sier Barron.



Sikker og god drift vinner kundene tilbake

T-banen leverte høy driftskvalitet og opplevde at reisetallene nærmet seg normalen etter to år med passasjersvikt under pandemien. Moderniseringen av T-banesystemet skjer i høyt tempo, og selskapet rigger seg for en fremtid med bedre infrastruktur og flere reisende.

Sporveien T-banen AS (T-banen) drifter og leverer all T-banetrafikk i Oslo og Viken. Selskapet har driftstillatelse fra Statens jernbanetilsyn. Verkstedet og infrastrukturen, som er organisert i morselskapet Sporveien AS, inngår i T-banens driftstillatelse. T-banen kjører på avtale med administrasjonsselskapet Ruter AS. Ruter bestiller ruteplan, og T-banen planlegger og leverer trafikken. T-banen drifter fem linjer i Oslo, hvorav to strekker seg inn i Bærum i Viken. Ved utgangen av 2022 hadde T-banen 594 ansatte.

Året oppsummert

I 2022 fraktet T-banen 101 millioner reisende, mot 73 millioner i 2021. Høsten 2022 var rundt 95 prosent av de reisende tilbake på T-banen sammenlignet med 2019, med en stigende trend i reisetallene mot jul. Passasjertallene var høyere enn før pandemien i flertallet av helgene i denne perioden. 17. mai 2022 var den travleste nasjonaldagen noensinne for T-banen.

Også i 2022 leverte T-banen god og sikker driftskvalitet og høy regularitet og punktlighet, i tråd med kontrakten med Ruter. Internasjonale sammenligninger viser at T-banen i Oslo og Viken er et av verdens mest kostnadseffektive T-banesystemer. T-banen har også høy utnyttelse av materiell og personell sammenlignet med tilsvarende T-baner.

Det oppgraderte T-baneverkstedet på Ryen åpnet 6. mai 2022. Å opprettholde full drift parallelt med dette store ombyggingsprosjektet har vært krevende for både prosjektet og den daglige driften på verkstedet. Den oppgraderte basen gjør T-banen rustet til å vedlikeholde enda flere T-banetrokker i årene som kommer.

I 2022 iverksatte T-banen nye tiltak for å skape universell utforming og bedre tilgjengelighet for de reisende med T-banen. Tiltakene var konsentrert om belysning, informasjonstavler, avstand og høyde mellom tog og plattform, samt atkomst til stasjonene. I tillegg samarbeidet T-banen godt med Ruter om audiovisuelle tiltak. Arbeidet med å forbedre tilgjengeligheten er nødvendig for å gi mange grupper et fungerende tilbud, og skaper bedre reiseopplevelser for alle.

Høye energipriser preget T-banen i 2022 og er ventet å gjøre det også i 2023. Mot slutten av 2022 senket T-banen temperaturen i vognene fra 17 til 15 grader, et tiltak som alene forventes å spare nær 1,2 millioner kilowattimer strøm hvert år. Det ble også satt i verk en rekke tiltak for å redusere varmetap og kutte strømbruken ved basene. T-banen samhandler med Trikken og Unibuss for å se på hvordan energi kan utnyttes bedre samlet sett og for å lære av hverandre.

VIDERE UTVIKLING

T-banen står foran en modernisering av signalsystemet CBTC og en stor økning i kapasitet og reisende fra Fornebubanen. I tillegg leder Sporveien anskaffelsen av nye T-banetrokker, opprustingen av Majorstuen stasjon og forprosjektet om nye Diakonhjemmet stasjon. Disse og andre prosjekter i T-banesystemet blir koordinert i T-baneprogrammet, som er nærmere beskrevet på s. 54. T-banen rigger seg for å sikre gode leveranser i prosjektene og innlemme dem i T-banetilbudet.

Beholde og vinne flere kunder vil fortsatt stå i fokus i 2023. T-banens viktigste jobb for å oppnå dette er å fortsette den stabile produksjonen og levere høy regularitet og kvalitet. I tråd med Best 2025-strategien vil T-banen særlig jobbe for å øke kapasiteten på fellesstrekningen og gjøre flere tog tilgjengelig for trafikk.

Attraktiv arbeidsplass har vært og forblir viktig for T-banen. Dette arbeidet videreføres med fokus på samhandling, dialog og tiltak som sikrer rett og god kompetanse.

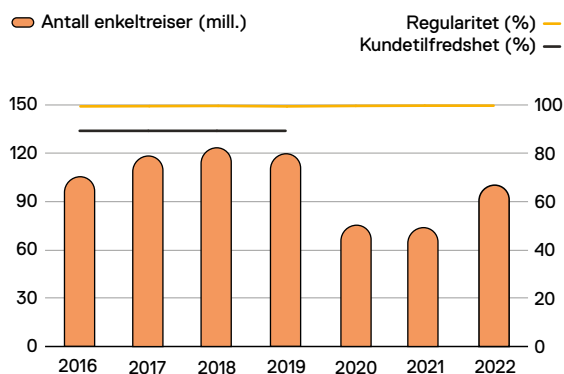
Energieffektivisering vil få enda mer oppmerksomhet i 2023. På kort sikt er det mest aktuelt med tiltak knyttet til belysning og temperatur i vogner. Regenerering av kjørestrom kan gi større, langsiktige gevinster, men krever investeringer i strømforsyningen.



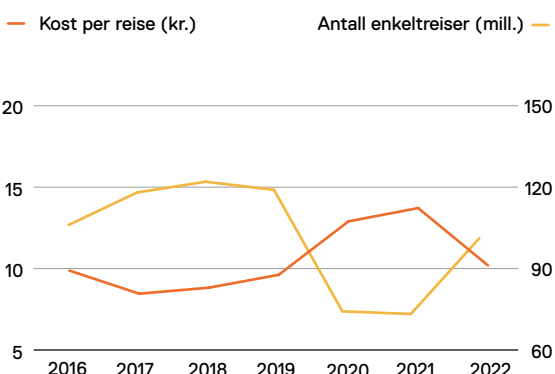
Operasjonssentralen er hjertet i T-banen, og trafikkleder Felipe Badilla og trafikkledelev Oumayma Ben Hassine passer på at trafikken flyter som den skal.

NØKKELTALL	2022	2021	2020
Total omsetning (MNOK)	2 124,4	1 954,7	2 031,4
Resultat etter skatt (MNOK)	55,1	-11	43,7
Antall reiser (millioner)	101	73	74
Kundetilfredshet ¹	-	-	-
Regularitet ²	99,6	99,6	99,5
Ansatte (andel kvinner)	594 (28 %)	596 (28 %)	618 (30 %)
Kost per kilometer	115,9 ³	112,4	104,1

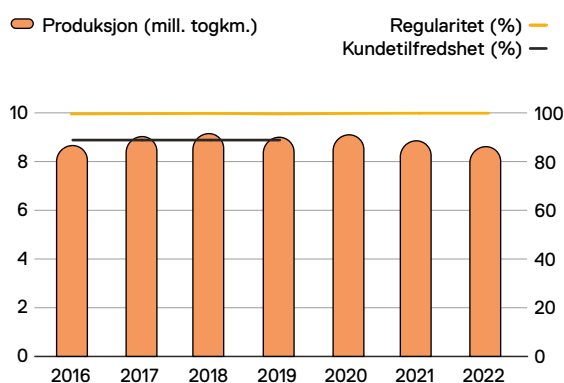
KUNDETILFREDSHET OG ENKELTREISER



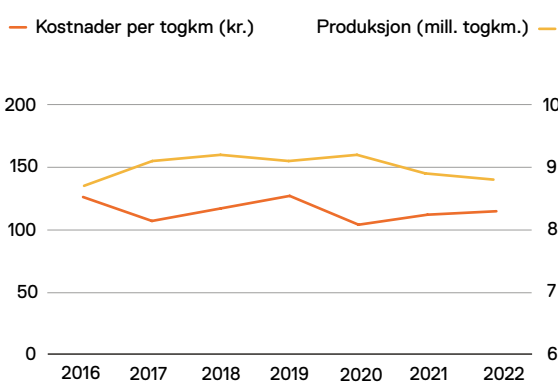
REISER OG KOSTNADER



REGULARITET OG PRODUKSJON



TOGKILOMETER OG KOSTNADER



¹ Kundetilfredsheten måles gjennom spørreundersøkelser gjennomført om bord, og prosenten som oppgis er antall som svarer at de er fornøyde eller svært fornøyde med gjeldende reise. Ikke målt i perioden 2020–2022 på grunn av pandemien. ² Regularitet: Andel avtalte avganger kjørt. Mål 2022: 99,6 prosent. ³ Høye strømpriser har medført vesentlig økning i kostnad per kilometer.



Oslos nye stolthet har ankommet

I 2022 kjørte Oslos nye trikker de første kilometerne med passasjerer. Det markerte starten på et bedre og mer moderne trikketilbud som om noen år vil ha kapasitet til dobbelt så mange reisende. Samtidig tok passasjertallene seg opp igjen og nærmet seg nivåene før pandemien.

Sporveien Trikken AS (Trikken) forvalter og drifter trikketilbudet i Oslo. Trikken kjører på tillatelse fra Statens jernbanetilsyn, og på oppdrag for administrasjonsselskapet Ruter. Trikken skal levere et trygt og forutsigbart reisetilbud til de reisende, og jobber kontinuerlig med kvalitet og forbedringer i verdikjeden. Selskapet kjøper vedlikehold av spor og vogner fra infrastruktur- og produksjonsenhetene i Sporveien, og leier trikker fra Sporveien Vognmaterieil AS. Ved utgangen av 2022 hadde Trikken 409 ansatte.

Året oppsummert

I 2022 fraktet Trikken 42 millioner passasjerer, mot 28 millioner i 2021. Koronarestriksjoner ga lavere belegg i trikkene enn normalt i første halvår, men antallet reisende økte etter sommeren og var i enkelte uker på nivå med passasjertallene før pandemien brøt ut. Trikken har vært opptatt av å opprettholde et godt tilbud gjennom pandemien, men av smittevern hensyn har målinger av kundetilfredshet om bord vært suspendert siden februar 2020.

Trikken kjørte 99,3 prosent av alle avganger i 2022, en liten svekkelse i regulariteten fra 99,5 prosent i 2021. Hovedårsaken var aldrende vogner og forsinkede leveranser av deler på grunn av avbrudd i globale forsyningskjeder. Regulariteten er likevel høy sammenlignet med tidligere år, mye takket være systematisk arbeid med forbedring og stabilitet i vognparken og infrastrukturen. Oppgraderinger og godt vedlikehold av trikkenettet har redusert antallet infrastrukturhendelser vesentlig.

Virksomheten leverte nok et år med høy sikkerhet. Antallet alvorlige hendelser har aldri vært lavere. Antall ulykker og alvorlige hendelser per million kjørte vognkilometer var 0,6, godt under målet på 2,9. Antallet kollisjoner er halvert siden 2007, til tross for at annen trafikk i bybildet har økt. De gode sikkerhetsresultatene er skapt av langsiktig og iherdig innsats fra ansatte og organisasjonen som helhet. Trikken har en nullvisjon for skader og ulykker, og følger opp alle hendelser og avvik. Det var ingen dødsfall eller alvorlige skader knyttet til kjøring av trikk i 2022.

I januar 2022 ble den første nye trikken satt i drift med reisende, og ved utgangen av året hadde Trikken mottatt 15 av de 87 nye trikkene fra leverandøren CAF. Leveransen av trikkene skal være komplett i løpet av 2024. Da skal 71 gamle trikker være byttet ut med flere og lengre trikker med høyere kapasitet. Parallelt med trikkeleveransene i 2022 fortsatte oppgraderingene av infrastrukturen, som i tillegg til trikketraseer har omfattet veier, sykkeltraseer, og vann og avløp.

I 2022 ble Trikken tildelt bærekraftsprisen i BIs bærekraftsbarometer, en anerkjennelse av selskapets viktige samfunnsbidrag. Det var et steg opp fra andreplassen i 2021.

VIDERE UTVIKLING

Trikkeprogrammet ble vedtatt av bystyret i Oslo i 2015. Sju år senere har SL18 åpnet dørene for de første reisende i Oslo.

Gjennom Trikkeprogrammet skapes *Fremtidens byreise* i Oslo. Den overordnede målsettingen er å gi Oslo et attraktivt, robust og kostnadseffektivt trikketilbud (www.fremtidensbyreise.no).

Frem mot 2030 skal Trikken kunne tilby 100 millioner trikkereiser årlig. Dette er en dobling fra i dag.

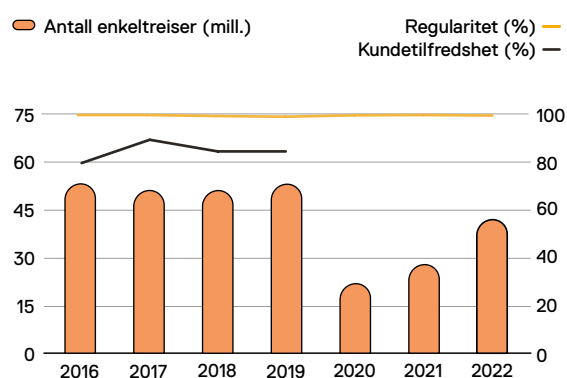
Et av trikkens mange fortrinn er at den kan frakte mange passasjerer på liten plass. Dette gjør at den passer spesielt godt inn i trange byrom der den kan kjøre sammen med gående og syklende. De nye trikkene gjør det mulig å flytte enda flere passasjerer over på trikken og på den måten frigjøre plass til å skape byliv og attraktive byrom. Lavere energiforbruk og mindre støy er også i tråd med Oslo kommunes strategier for mobilitet, klima og bærekraft.

Fagarbeider Henriette Tørrestad på Grefsen verksted har tatt i bruk digital teknologi i forbindelse med vedlikehold av de nye trikkene.

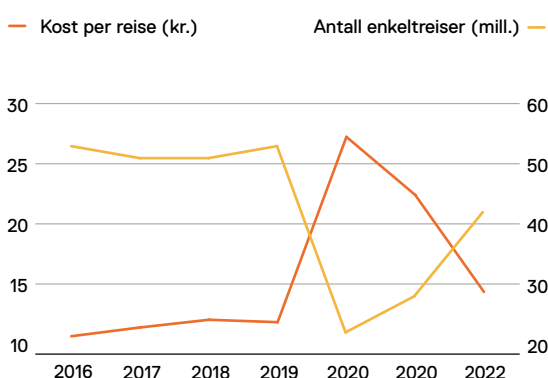


NØKKELTALL	2022	2021	2020
Total omsetning (MNOK)	1 189,9	1 064,8	1 082,8
Resultat etter skatt (MNOK)	10,6	-10,5	32,7
Antall reiser	42	28	22
Kundetilfredshet ¹	-	-	-
Regularitet ²	99,3	99,5	99,4
Ansatte (andel kvinner)	409 (21%)	411 (22%)	437 (22%)
Kost per kilometer	122,27 ³	130,25	132,29

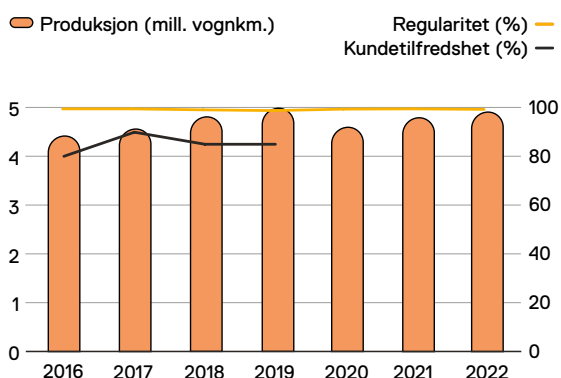
KUNDETILFREDSHET OG ENKELTREISER



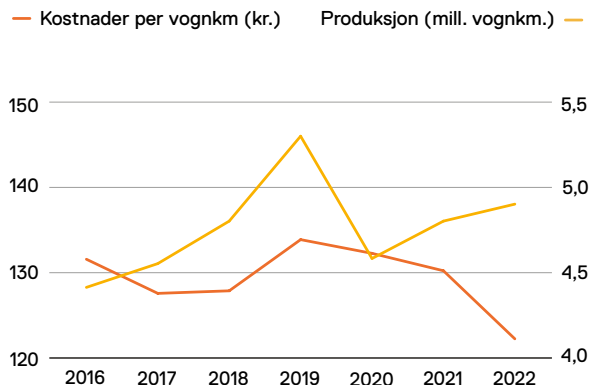
REISER OG KOSTNADER



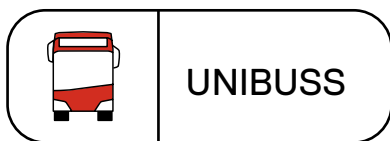
REGULARITET OG PRODUKSJON



VOGNILOMETER OG KOSTNADER



¹ Kundetilfredsheten måles gjennom spørreundersøkelser gjennomført om bord, og prosenten som oppgis er antall som svarer at de er fornøyde eller svært fornøyde med gjeldende reise. Ikke målt i perioden 2020–2022 på grunn av pandemien. ² Regularitet: Andel avtalte avganger kjørt. Mål 2022: 99,4 prosent. ³ Trikken iverksatte midlertidige tiltak knyttet til effektivisering (blant annet utsettelse av aktiviteter og ansettelses) for å motvirke effekten av høye strømpriser.



Vant store kontrakter med elektriske busser

Unibuss er et av landets største busselskaper og ledende innen drift av elektriske busser. I 2023 vil selskapet sette nesten 260 nye elektriske busser i drift når det starter kjøring på nye kontrakter i Oslo.

Unibuss-konsernet er, med sine 1 371 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, Trøndelag og på Sørlandet.

Året oppsummert

Unibuss fraktet 74 millioner reisende og omsatte for 1 747,3 millioner kroner i 2022. Ruteproduksjonen i Oslo, Vestfold og Innlandet var stabil sammenlignet med 2021. I januar 2022 ble mye av produksjonen på Rosenholm i Oslo sør avvirket og deler av produksjonen overført til Østensjø-kontrakten. Produksjonen i Bærum ble redusert med rundt ti prosent fra høsten 2022 som følge av en nedgang i antallet reiser og den krevende finansielle situasjonen for Ruter. Målinger av kundetilfredsheten ble ikke gjenopptatt i 2022. De økte energikostnadene til å levere anbudstrafikken ble ikke kompensert før mot slutten av året. Dette påførte Unibuss et tap på vel 40 millioner kroner i 2022.

I november 2021 ble Unibuss tildelt kontrakt for begge ruteområdene i Ruters anbudskonkurranse «Indre by 2023», det største anbudet av sitt slag i Norge. Oppdraget omfatter 183 elektriske leddbuss, starter i april 2023 og varer i ti år, med opsjon på ytterligere fire år. Forberedelsene til oppstart pågikk i hele 2022, blant annet med etablering av ladefasiliteter ved bussenleggene Alnabru og Stubberud.

I juni 2022 ble Unibuss tildelt kontrakt for ruteområdet Oslo nordøst i Ruters anbudskonkurranse «Oslo øst 2023». Kontrakten omfatter 76 elektriske busser, samt etablering av ladeinfrastruktur ved bussenlegget Brubakkveien. Oppdraget starter i desember 2023 og har en varighet på ti år, med opsjon på ytterligere to år. Kontrakten omfatter også testing av autonome busser, primært inne på bussenlegget.

Grunnet pandemien og redusert etterspørsel, måtte Unibuss Ekspress og Unibuss Tur tilpasse produksjonen og omdisponere busser og personell i første del av 2022. Aktiviteten tok seg opp igjen fra april, men ved utgangen av året var den fortsatt lavere enn i 2019. I august 2022 startet Unibuss Tur kjøring på ny kontrakt om spesialskyss med sju elektriske minibusser i Follo-området på oppdrag for Ruter.

Unibuss har innført flere nye systemer for å levere digitale tjenester til kundene og oppdragsgivere. De digitale tjenestene er tett integrert med Ruter, som setter premissene. Systemene vil gi Unibuss bedre informasjonsflyt og tilgang på data.

Unibuss la i 2022 ned betydelig innsats for å forbedre og videreutvikle selskapets styrings- og kvalitetssystemer. Konsernet ble sertifisert i henhold til ISO 45001 (arbeidsmiljø) i mars. I løpet av året ble også Unibuss resertifisert i henhold til ISO 39001 (trafiksikkerhet), ISO 9001 (kvalitet), og ISO 14001 (miljø).

VIDERE UTVIKLING

Pandemien og ringvirkningene av krigen i Ukraina satte tilpasningsevnen og fleksibiliteten på prøve i 2022 og vil fortsatt kreve mye av organisasjonen i 2023. Nye kontrakter og digitale løsninger setter likevel Unibuss i posisjon til å vokse.

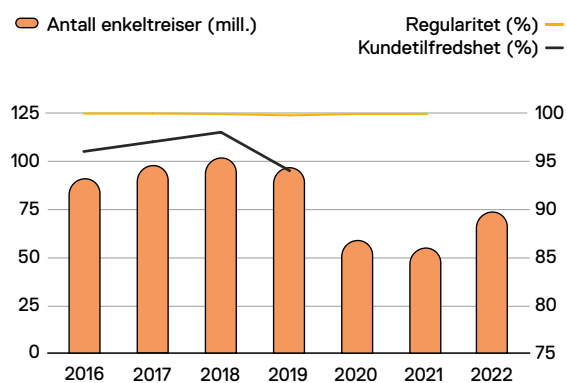
Når de nye kontraktene for Oslo indre by starter i 2023, vil produksjonen til Unibuss vokse med 50 prosent sammenlignet med nåværende kontrakter. Å sikre vellykket oppstart av de nye kontraktene om busstrafikk i Oslo vil ha høy prioritet i 2023.



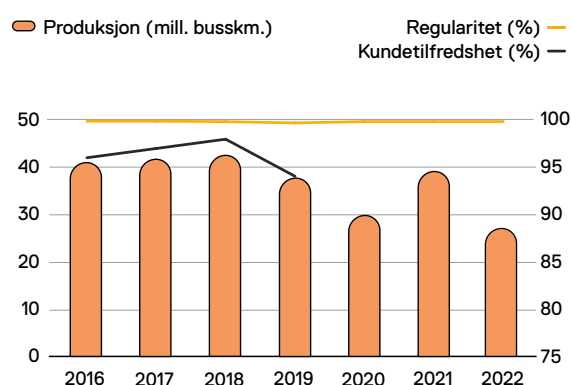
Instruktør Muhamed Mesic og hans kollegaer har gitt førere, vaskere og ledelse viktig kompetansepåfyll, slik at Unibuss er rustet til å drifte helelektriske anlegg fremover.

NØKKELTALL	2022	2021	2020
Total omsetning (MNOK)	1 747,3	1 887,8	1 663,2
Resultat etter skatt (MNOK)	-35,4	11,2	44,9
Antall reiser	74	55	59
Kundetilfredshet ¹	–	–	–
Regularitet ²	99,9	99,9	99,9
Ansatte (andel kvinner)	1 371 (6,7 %)	1 660 (5,4 %)	1 738 (5,9 %)

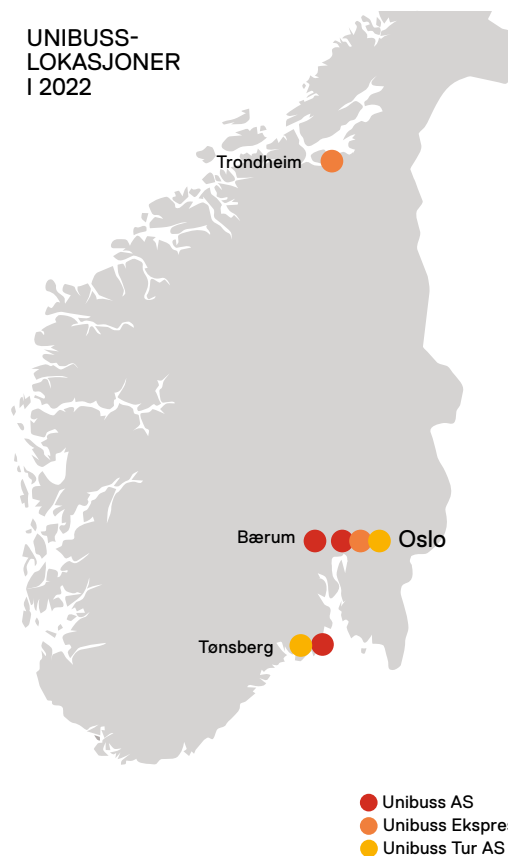
KUNDETILFREDSHET OG ENKELTREISER



REGULARITET OG PRODUKSJON



UNIBUSS-LOKASJONER I 2022



¹ Kundetilfredsheten måles gjennom spørreundersøkelser gjennomført om bord, og prosenten som oppgis er antall som svarer at de er fornøyde eller svært fornøyde med gjeldende reise. Ikke målt i perioden 2020–2022 på grunn av pandemien. ² Regularitet: Andel avtalte avganger kjørt. Mål regularitet 2022: 99,93 prosent.



SPORVEIEN VOGNMATERIELL

Eier, forvalter og fornyer vognparken

Sporveien Vognmateriell finansierer investeringer i rullende materiell og bidrar til å forvalte det på en god måte. I 2022 overtok selskapet 15 nye SL18-trikker og fortsatte arbeidet med å finansiere oppgraderinger og vedlikehold av eksisterende vogner.

Sporveien Vognmateriell AS (Vognmateriell) ivaretar eierskap til T-banevognene (MX3000) og trikkene (SL18, SL79 og SL95) gjennom hele livsløpet, fra anskaffelse via vedlikehold og oppgraderinger til avhending, i tråd med vognleieprinsippet vedtatt av bystyret. Vognleieprinsippet innebærer at det settes av midler til å investere i nytt materiell når dagens T-banevogner og trikker må avhendes, og at det settes av midler til planlagt og verdibevarende vedlikehold, og til fornyelser og oppgraderinger.

Året oppsummert

Vognmateriell oppnådde et årsresultat på 171,1 millioner kroner i 2022. Årsresultatet blir i sin helhet overført til vognanskaffelsesfondet.

I 2022 fortsatte Vognmateriell arbeidet med å tilpasse organisasjonen og effektivisere og forenkle grensesnittene mot andre enheter i konsernet. God samhandling mellom de ulike enhetene i konsernet bidrar til å optimalisere og effektivisere forvaltningen av vognene.

I tråd med vognleieprinsippet skal Vognmateriell eie den nye trikkeflåten, SL18, fra det tidspunktet trikkene settes i drift. I 2022 startet selskapet denne prosessen ved å kjøpe 15 av de nye SL18-trikkene fra anskaffelsesprosjektet og stille dem til rådighet for trafikk.

Selskapet arbeidet videre med flere fornyelses-, oppgraderings- og verdibevarende prosjekter knyttet til T-banevognene MX3000. Tiltakene har til hensikt å forbedre produksjonen, sikre god tilgjengelighet og regularitet, og å holde vognene attraktive og kundevennlige gjennom hele deres levetid. I 2022 ble det arbeidet med å montere nye, utvendige sikkerhetsbelger på MX-togene for å redusere risikoen for fall mellom tog og plattform. Vognmateriell finansierer også installasjonen av CBTC-utstyr i MX-togene for å gjøre flåten klar for det nye signalsystemet.

I 2022 finansierte Vognmateriell prosjektet Wave, der Sporveien har tatt i bruk akustisk teknologi for å vurdere vedlikeholdsbehov. Prosjektet har en investeringskostnad

på rundt ti millioner, men har allerede ført til besparelser verdt det mangedobbelte. Undersøkelser av girboksene i MX-togene konkluderte med at 16-årsservicen er unødvendig. Det ble derfor besluttet å ta vedlikehold av girboksene ut av servicen, noe som er estimert å spare 200–300 millioner kroner gjennom vognenes levetid. For mer om Wave-prosjektet, se s. 31.

Vognmateriell arbeidet også med oppgraderingsprosjekter knyttet til trikkevognene SL79 og SL95. Disse vognene vil bli erstattet av nye trikker innen utgangen av 2024, derfor er tiltakene rettet mot å opprettholde et godt trikketilbud med de gamle vognene til disse blir avhendet. Planleggingen av avhendingen fortsatte i 2022, og det ble valgt en leverandør som kunne dokumentere en god prosess for materialgjenvinning og generelt en bærekraftig avhending. Avhendingen koordineres med Sporveien Trikken, som vurderer tilstanden til vognene som skal avhendes opp mot leveranser av nye SL18.

VIDERE UTVIKLING

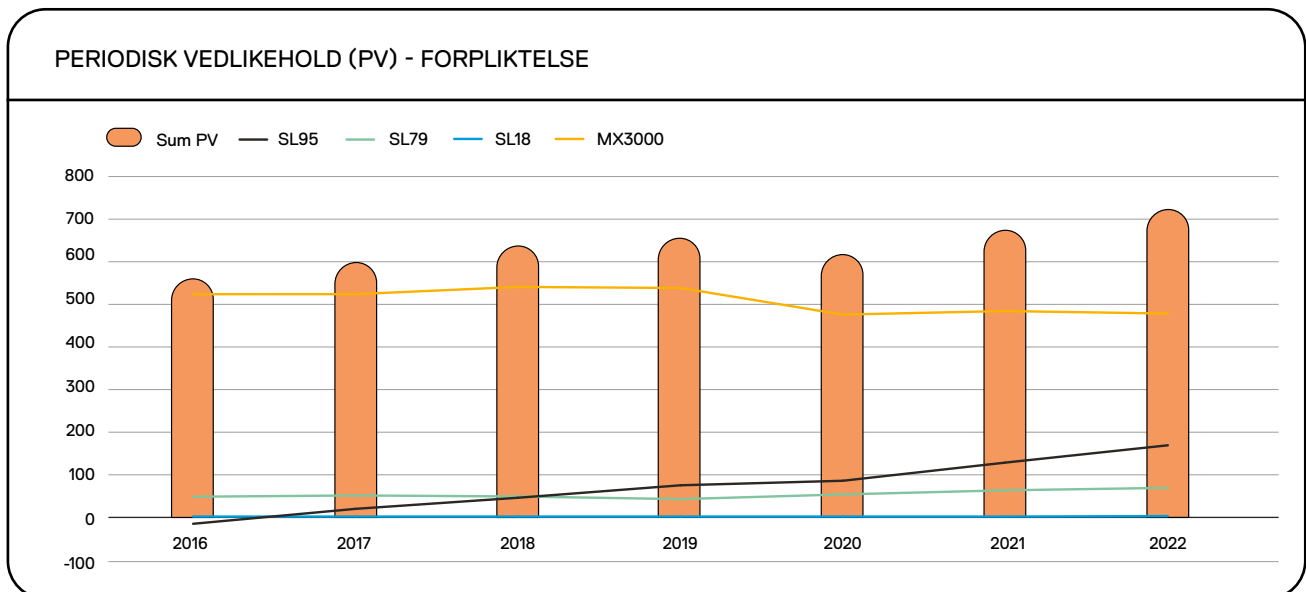
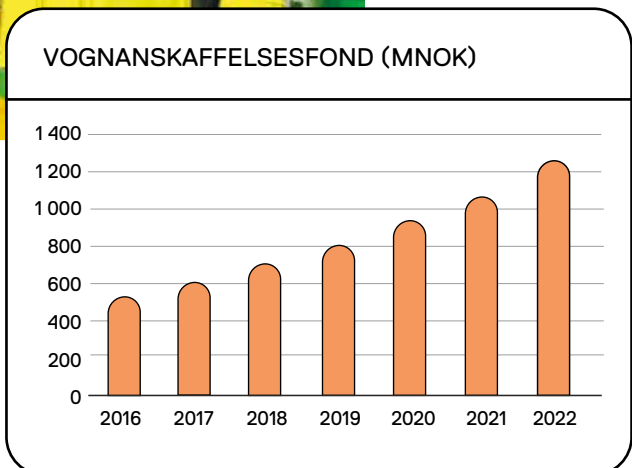
Sporveien Vognmateriell har som ambisjon å ha en vognpark i verdensklasse i 2025. Det betyr at selskapet skal sørge for at dagens T-banevogner er så godt vedlikeholdte og oppgraderte at kundene fremdeles oppfatter dem som moderne, attraktive og konkurransedyktige.

Når den nye trikkevognparken er på plass, vil Oslo ha en unik posisjon blant verdens kollektivbyer i form av to helt homogene og moderne vognparker.



Bærekraftsansvarlig Nina Gjøn og daglig leder Ole-Anders Tangen i Vognmateriell har hatt tett samarbeid med leder for Grefsen verksted Jan Bøgh Andersen i forbindelse med avhendingen av de eldre vognene.

NØKKELTALL	2022	2021	2020
Driftsinntekter (MNOK)	815,6	742,9	731,8
Årsresultat (MNOK)	171,1	123,5	131,4
Eiendeler (MNOK)	6 282	5 604	5 749
Vognanskaffelsesfond (MNOK)	1 260	1 060	941,5





INFRASTRUKTUR OG PROSJEKTER

Høy aktivitet gjennom hele året

Infrastruktur og prosjekter tar vare på og utvikler infrastrukturen slik at kollektivtilbudet skal bli 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 og bussholdeplasser i Oslo, samt større utbyggingsprosjekter. Ved utgangen av 2022 hadde enheten 362 medarbeidere fordelt på arbeidsstedene Tøyen, Etterstad, Holtet, Ryen, Avløs, Majorstuen og Skullerud i Oslo.

Året oppsummert

IE opprettholdt god produksjon i både prosjekter og driften av infrastrukturen gjennom 2022. Både T-banen og Trikken leverte meget godt på punktlighet og regularitet.

Sporveien og Oslopakke 3-sekretariatet lykkes med å sikre nødvendige midler fra Oslopakke 3 til vedlikehold av Trikkens og T-banens infrastruktur. Den nye avtalen strekker seg over fire år. Dette gir god forutsigbarhet for Sporveien og gjør det mulig å prioritere og planlegge vedlikeholdet på lengre sikt.

I 2022 ble flere trikketraseer ferdig oppgradert og mye av vedlikeholdsetterslepet hentet inn, som del av Trikkeprogrammet. Blant annet ble siste restarbeider i prosjektet Grefsenveien nedre mellom Storo og Sandaker avsluttet. Arbeidet med vedlikehold av trikkeinfrastrukturen fortsetter.

Flere vedlikeholdsarbeider på T-banens linjer fortsatte gjennom 2022, på sentrumsbanen og Røabanen. Ved Østerås stasjon ble sporvekselbytte gjennomført i egen regi. Det var en verdifull erfaring som gir mulighet for kompetanseheving og forsterkning av beredskapen. Sporveien og Ruter startet et prosjekt om universell utforming på T-banen, en satsing som omfatter kartlegging og oppgradering av T-banestasjonene for å gjøre dem mer universelt utformet og tilgjengelig for flere.

Enheten arbeidet også med å elektrifisere bussanlegg i 2022. Anleggene på Rosenholm, Mortensrud, Alnabru fase 2 og Stubberud ble tatt i bruk. Gjennom disse prosjektene bidrar Sporveien til å oppnå målet om utslippsfri kollektivtransport i Oslo innen 2028.

Våren 2022 mottok Sporveien bestilling på oppgradert Majorstuen stasjon som erstatter prosjektet Majorstuen T-baneknutepunkt. Sporveien har også fått i oppgave å bygge Diakonhjemmet stasjon. Opprinnelig var dette en del av prosjektet Majorstuen T-baneknutepunkt, men det er nå etablert som et eget prosjekt.


VIDERE UTVIKLING

Aller viktigst for IE er vedlikeholdet av eksisterende infrastruktur. I årene fremover fortsetter Sporveien arbeidet med å sikre nok midler fra Oslopakke 3 til å oppgradere og vedlikeholde infrastrukturen. Det er avgjørende for å holde vedlikeholdsetterslepet på et akseptabelt nivå.

Infrastrukturenheten fortsetter med Lean-arbeidet i alle produksjonsavdelinger og jobber videre med smartere vedlikehold, med mål om en høyere andel tilstandsbasert vedlikehold.

IE ser frem til å motta ny skinnepusser for T-banen. Den vil bidra til mindre støy og lavere vedlikeholdskostnader på infrastruktur og vogner. En total fornyelse av maskinparken for Trikken er under planlegging.

I 2023 skal arbeidet med vedlikeholdsarbeid på den nedre delen av Ekebergbanen starte opp. Forberedelsene til oppgraderingen av Briskebylinjen er også i gang. På T-banen planlegges det nye adkomster til både Tøyen og Storo T-banestasjoner. Sporveien ser frem til å åpne ny infrastruktur, inkludert ny tunell, mellom Bryn bru og Hellerud stasjon på T-banen, og å starte opp et forprosjekt for Brynseng stasjon. Et av de viktigste arbeidene i 2023 blir likevel oppstarten av prosjektet ved Majorstuen stasjon, som skal gjøres klar for å ta imot Fornebubanen og nytt signalsystem.

	VIKTIGE PROSJEKTER
	T-BANEN

RYEN BASE

Sporveien har bygget om T-banens verksted på Ryen. Arbeidet startet i 2019 og ble avsluttet i 2022. Prosjektet omfatter fire nye arbeidsstasjoner for MX-tog, nytt anlegg for lakkering av deler og utvidelse av komponentverkstedet. I tillegg er det bygget en ny sidebygning med garderobeanlegg, kantine og kontor- og møteromsfasiliteter.

ØSTENSJØBANEN ETTERSTAD–HELLERUD

Østensjøbanen på strekningen mellom Etterstad og Hellerud er under oppgradering. Arbeidet startet i 2022 og omfatter ny trasé gjennom en 400 meter lang tunell. I tillegg skal to bruer skiftes ut. Prosjektet hadde gjennomslag i tunellen i august 2022. 96 år gamle Bryn bru ble heist ut i september og arbeidet med ny bru startet opp umiddelbart etterpå.

SPORVEKSEL- OG FLANKETILTAK

Sommeren 2022 ble det utført sporveksel- og flanketiltak på Ullevål og Blindern. Prosjektet skal forbedre sikkerheten ved avgrening på Sognsvannsbanen, samt oppgradere bane-strekningen med strømskinnebytte, og sporvekselbytte på Ullevål og Blindern.

NYTT SIGNALSYSTEM CBTC

Sporveien innfører nytt signalsystem for T-banen, basert på CBTC-teknologi (Communication Based Train Control). Det nye systemet vil effektivisere og øke kapasiteten i T-banenettet. I slutten av 2021 inngikk Sporveien kontrakt med Siemens Mobility som leverandør, og i 2022 ble arbeidet med å utvikle systemet for alvor startet opp.

CBTC-systemet skal benytte det offentlige mobilnettet til å styre T-banen. Sporveien har inngått avtaler med selskapene Telia og ICE for å sikre stabil drift. Det pågår arbeider for å sikre god dekning langs hele T-banenettet – også i tunellene.

Signalmontlørlærling Kevin Fjeldberg Reed skifter lyspære i et T-banesignal, veiledet av montasjeleder signal Martin Leeber Lohne.




Sporveien gjør forberedende arbeider for å motta CBTC-systemet, både internt i organisasjonen, og fysisk ute langs sporet. Arbeidet er godt i gang og handler blant annet om å tilrettelegge infrastrukturen og forberede utskiftning av veisikringsanlegg på Holmenkollbanen. I 2023 vil installasjonen av CBTC-systemet starte, og de første T-banetogene vil bli utrustet med CBTC-utstyr.

OPPGRADERING MAJORSTUEN STASJON

Majorstuen stasjon skal oppgraderes og gjøres klar for påkobling med Fornebu-banen. Dagens stasjonsløsning med to spor til tunellen skal videreføres og oppgraderes til å kunne håndtere 36 tog i timen. Stasjonen skal utbedres med større plattformarealer, flere adkomster og en ny gangbru i vestenden av stasjonen.

NYE DIAKONHJEMMET STASJON

Sporveien skal bygge nye Diakonhjemmet stasjon ved Diakonhjemmet sykehus. I 2022 startet forprosjektfasen og tidslinjen for byggestart og ferdigstilling er under planlegging. Stasjonen er viktig for å gjøre det enkelt å reise kollektivt både til skoleområdet og Diakonhjemmet sykehus.

	VIKTIGE PROSJEKTER
	TRIKKEN

GREFSENVEIEN NEDRE

Prosjektet Grefsenveien nedre omfatter oppgradering av trikkesporene nedenfor Storokrysset, mellom Vitaminveien og Åsengata ved Sandaker senter. Oppgraderingen startet høsten 2019, og i desember 2021 tok trikken i bruk de nye skinnene. I løpet av våren og forsommeren 2022 ble de siste etterarbeidene gjennomført med asfaltering, oppmerking og tilsåing av gress. En markering for naboer og samarbeidspartnere ble gjennomført i desember 2022.

Prosjektet er en del av Trikkeprogrammet. Sporveien har over flere år oppgradert trikkestraseer over hele byen, som del av programmet. Bakgrunnen for oppgraderingene har vært å hente inn vedlikeholdsetterslep og møte dagens tekniske krav til sporbredde.

HOLDEPLASSTILTAK TRIKK

I april 2022 startet Sporveien oppgraderingen av inntil 80 trikkeplattformer for å imøtekomme krav til universell utforming og gjøre det enklere for alle å ta trikken, uavhengig av funksjonsnivå. Arbeidet fortsetter i 2023, og målet er bedre tilgjengelighet til trikken for flere reisende.

EKEBERGBANEN NEDRE

Trikkeinfrastrukturen i begge retninger fra Ekebergparken trikkeholdeplass og ned til rundkjøringen ved Konows gate skal vedlikeholdes. Prosjekteringsarbeidet startet i 2022, og det planlegges for oppstart av arbeidene i løpet av høsten 2023.



Satsingen på T-bane fortsetter

Flere store T-baneprosjekter er godt i gang. Oppgradering og bygging av stasjoner, baser og infrastruktur bidrar til byutvikling og enda flere reisende på T-banen.

Sporveien har opprettet T-baneprogrammet for å samordne prosjekter som skal øke kapasiteten til T-banen. Programmet omfatter fire prosjekter, som henger nært sammen og er gjensidig avhengig av hverandre:

Nytt signalsystem CBTC

T-banen skal få et nytt og moderne signalsystem for å digitalisere og effektivisere T-banen. Etter at Sporveien i 2021 inngikk avtale med Siemens Mobility om leveransen av systemet, er prosjektet nå inne i en design- og utviklingsfase.

Nye T-banevogner

I 2022 fikk Sporveien oppdraget med å anskaffe nye T-banevogner. Anskaffelsesprosjektet er i gang, kontrakt skal inngås i 2024, og de nye vognene skal være på plass i 2029.

Oppgradert Majorstuen stasjon

Majorstuen stasjon skal oppgraderes innenfor dagens reguleringsplan, med større plattformer, to spor til tunellen, flere adkomster og ny gangbru i vest.

Fornebubanen

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

ANDRE SENTRALE T-BANEPROSJEKTER:

Østensjøbanen mellom Etterstad og Hellerud

Vedlikehold og oppgradering skal forkorte kjøretiden mellom Bryn og Hellerud med 20 prosent. I 2022 var det gjennomslag i Hellerudtunellen, 96 år gamle Bryn bru ble revet, og ny bru skal på plass tidlig i 2023.

Ryen base

Oppgraderingen sto ferdig i 2022. Basen har fått større verkstedkapasitet, fire nye spor for vedlikehold og ny lakkboks for større komponenter.

Nye Diakonhjemmet stasjon

Sporveien skal bygge ny stasjon ved Diakonhjemmet sykehus. Prosjektet er i forprosjektfasen.

Ny sentrumstunell

Ruter leder en utredning for å optimalisere trasévalg og plassering av T-banestasjoner for en ny sentrumstunell.

KAPASITETSUTVIDELSE I T-BANENETTET

T-baneprogrammet ivaretar helheten av kapasitetsutvidelsene og oppgraderingene som skjer i regi av Sporveien, Ruter og Fornebubaneetaten.

GEVINSTER

- Økt kapasitet
- Utvidet linjenett
- Økt sikkerhet, driftsstabilitet og hastighet

ORGANISERING

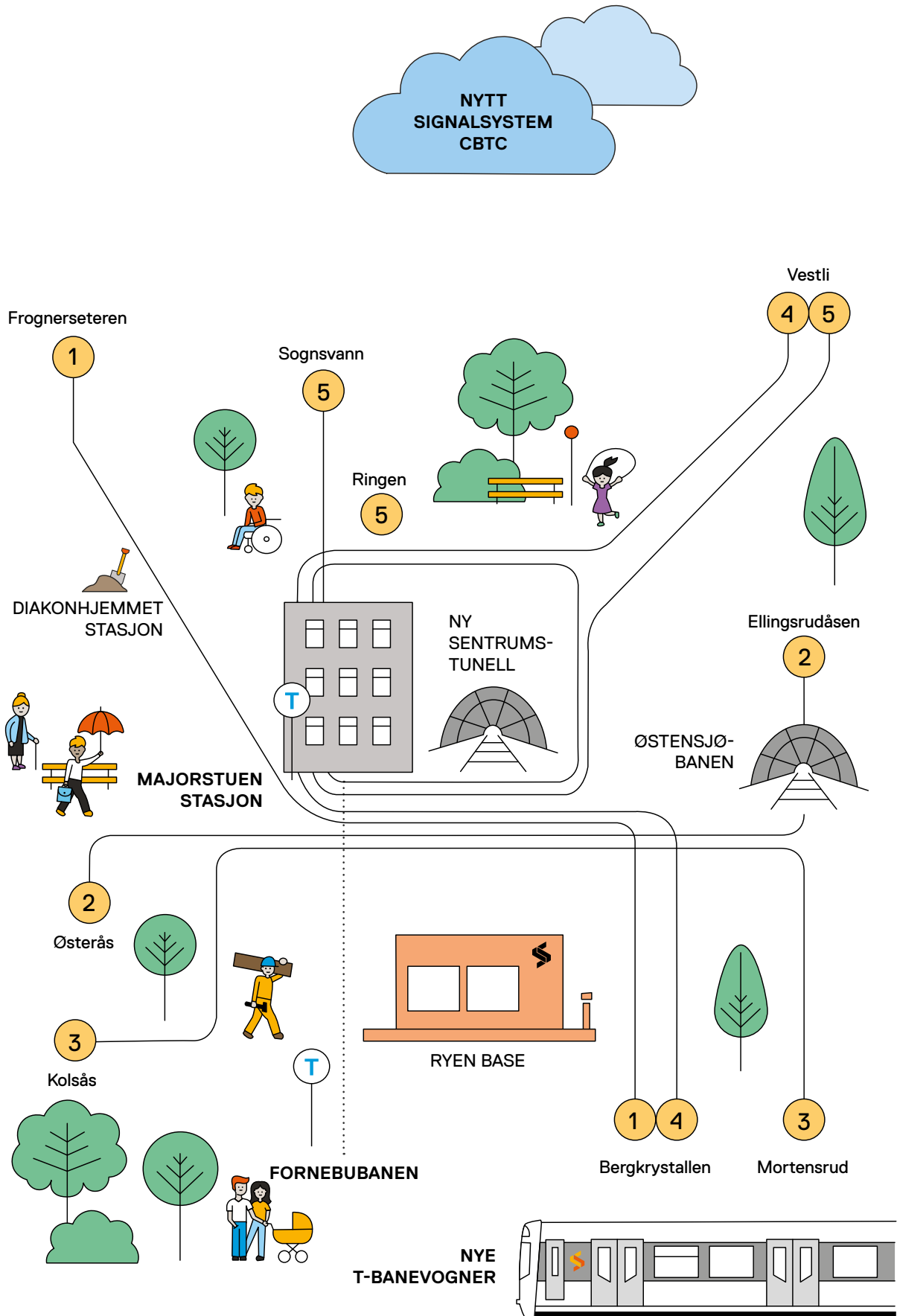
- Programstyret består av lederne i Sporveien, Ruter og Fornebubaneetaten, samt en representant for de ansatte i Sporveien.
- Sporveien leder programstyret og ivaretar sekretariatsfunksjonen.

FINANSIERING

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

FREMDRIFT I T-BANEPROSJEKTENE

- 2021: • Signering av kontrakt med leverandør av nytt signalsystem CBTC
- Oppstart arbeider på Østensjøbanen
 - Oppstart utredning av trasé- og stasjonsplassering for ny sentrumstunell
- 2022: • Bystyret gir Sporveien oppdraget med å anskaffe nye T-banevogner
- Prosjektet Majorstuen T-baneknutepunkt endres til oppgradering av eksisterende Majorstuen stasjon.
 - Ferdigstilling av oppgradering på Ryen base
 - Gjennomslag i Hellerudtunellen, en milepæl i oppgraderingen av Østensjøbanen
- 2023: • Åpning av ny T-banetrasé på Østensjøbanen
- 2028: • Nytt signalsystem CBTC er innført
- 2029: • Åpning av Fornebubanen, innfasing av nye T-banevogner



Prosjekter med uthevet tekst er en del av T-baneprogrammet. Øvrige er sentrale T-baneprosjekter.



Flere og flere nye trikker til Oslo

Etter grundig testing åpnet den nye trikken (SL18) dørene for de første passasjerene i vanlig trafikk. Parallelt med innfasingen av nye trikker er flere trikkeholdeplasser oppgradert.

Nye trikker og oppgradert infrastruktur og trikkebaser skal gjøre byen grønnere, mer fremkommelig og skape flere attraktive gater og byrom. Trikkeprogrammet omfatter anskaffelse av 87 nye trikker, utvikling av trikkebasene på Grefsen og Holtet og flere infrastrukturoppgraderinger. Sporveien leder programmet og samarbeider med Ruter, Bymiljøetaten og Vann- og avløpsetaten om gjennomføringen.

Vognanskaffelse

Siden januar 2022 har Sporveien testet to nye trikker i trafikk med passasjerer om bord. I sommer var prøvedriftperioden over, og serieproduksjonen startet for fullt. Nye trikker blir fortløpende rullet ut i trafikk etter levering til Oslo.

De nye trikkene kjører i første omgang på linje 17 og 18 mellom Grefsen og Rikshospitalet, men vil trafikkere andre trikkelinjer etter hvert som de blir flere. I alt 15 nye trikker var levert ved utgangen av 2022. Målet er at de 87 nye trikkene skal være fasett inn på alle trikkelinjene innen utgangen av 2024.

Infrastrukturoppgraderinger og holdeplasztiltak

Gjennom Trikkeprogrammet er flere trikkestraseer oppgradert og mye av vedlikeholdsetterslepet hentet inn. I 2022 ferdigstilte Sporveien etterarbeider i prosjektet Grefsenveien nedre, og Bymiljøetaten gjorde ferdig restarbeider i Bispegata og Storgata. Vedlikeholdet av trikkeinfrastrukturen fortsetter. Pilestredet og nedre del av Ekebergbanen skal rustes opp, og i tillegg forberedes oppgradering av Briskebylinjen.

I Holdeplassprosjektet blir trikkeplattformer gradvis oppgradert for en best mulig tilgjengelighet for alle reisende. Prosjektet startet i 2022 og omfatter tiltak på inntil 80 trikkeplattformer. Sporveien og Ruter samarbeider om en plan for utbedring av resterende holdeplasser.

Tiltak på baser og verksted

Trikkebasene på Holtet og Grefsen er modernisert, fordi nye trikker krever nye fasiliteter i verkstedene og mer plass til parkering og verkstedopphold.

FREMTIDENS BYREISE

Med Trikkeprogrammet utvikler Sporveien neste generasjons trikketilbud i Oslo. Fremtidens byreise er begrepet som forteller hva programmet skal gi byen.

GEVINSTER

- Et attraktivt, robust og kostnadseffektivt trikketilbud
- Bedre rutetilbud og kapasitet med 87 nye trikker
- Oppgradert og moderne infrastruktur
- Byutvikling og mer attraktive gater og byrom
- Redusert kostnadsnivå til 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 ved oppstarten av Trikkeprogrammet. 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
- 2021–2022: Testing, prøvedrift og serieproduksjon
- 2022–2024: Leveranse og driftssetting av nye trikker

Les mer om Trikkeprogrammet på www.fremtidensbyreise.no.

Adm.dir. Birte Sjule i Sporveien Trikken (t.v.) og byråd for miljø og samferdsel Sirin Stav skapte god stemning da de delte ut boller til trikkereisende før jul.



I januar ble trikken høytidelig åpnet for passasjerer om bord, f.v. ordfører Marianne Borgen, byråd for miljø og samferdsel Sirin Stav og sporveissjef Cato Hellesjø.

Gjennom Trikkeprogrammet, ledet av Sporveien, får Oslo et attraktivt, robust og kostnads-effektivt trikketilbud.



Bussanlegget på Alnabru er klart til å ta i mot elbusser til anbudet i Oslo indre by i april 2023.



Elektrifisering og vekst i busstilbudet

Elektrifiseringen av bussparken krever store moderniseringer av bussanleggene. I 2022 ferdigstilte Sporveien Bussanlegg flere store prosjekter som tilfører nødvendig ladekapasitet og oppstillingsplasser til linjene i Oslo og Viken.

Sporveien Bussanlegg AS (Bussanlegg) eier, drifter, utvikler og leier ut infrastruktur for bussdrift i Oslo og Viken. Selskapet eier ni anlegg og har en samlet kapasitet til parkering, service og vask til over 650 busser. Anleggene leies ut til Ruter, som fremleier anleggene til bussoperatører. I tillegg er Bussanlegg leverandør av pausefasiliteter for bussførere på samtlige linjer i Oslo.

Året oppsummert

Med ferdigstillingen av anleggene Mortensrud og Stubberud passerte Bussanlegg to viktige milepæler i 2022. Disse to anleggene øker til sammen kapasiteten med 220 nye oppstillingsplasser for busser, hvorav 150 er tilrettelagt for elektrisk drift. De utgjør et viktig bidrag til å innfri Ruters ambisjon om å elektrifisere hele bussparken i Oslo og Viken.

Bussanlegget på Alnabru sto klart for helelektrisk drift etter hektisk anleggsdrift sommeren 2022. Byggeprosjektet var det første bussprosjektet som ble gjennomført med utslippsfrie anleggsmaskiner og lastebiler. Anlegget står nå klart til å huse sin del av de nye elektriske bussene som skal settes i drift i Oslo indre by i april 2023.

I 2022 ble Bussanlegg forespurt av Ruter og Viken fylkeskommune om å bistå til å løse Ruters behov for anleggskapasitet i Follo. Kapasitetsøkningen er et ledd i forberedelsene til en ny kjørekontrakt i samme område fra 2025. Bussanlegg søkte etter eiendommer i både Frogn, Vestby og Ski, og kjøpte i juni en tomt i Drøbak som skal utvikles til driftsanlegg for 60 utslippsfrie busser. Forventet byggstart er høsten 2023.

De siste årene har det blitt lagt ned ekstra innsats for å heve kvaliteten på førernes pausefasiliteter og gjøre arbeidshverdagen deres bedre. I 2022 bygde Bussanlegg fire nye servicehus for bussførere, på henholdsvis Grorud, Huk, Hovfaret og Bjørndal. Mot slutten av 2022 begynte selskapet på en handlingsplan for å sikre høyere kvalitet og bedre brukeropplevelser for bussførerne.



Khalid Krouti, kvalitet- og HMS-sjef i Bussanlegg, har fokus på å overlevere velfungerende anlegg til kundene. Glenn-Ivar Gaalaas, leder flåte og infrastruktur i Unibuss, gleder seg til å ta Stubberud bussanlegg i bruk.

VIDERE UTVIKLING

På Klemetsrud planlegger Celsio å bygge et CO₂-fangstanlegg. Celsio ønsker å benytte tomten hvor dagens bussanlegg ligger. Bussanlegg er positive til å bidra til å realisere prosjektet mot at Celsio skaffer ny tomt og finansierer bygging av nytt bussanlegg i samme område. Det er innledet dialog om en avtale som ivaretar bussdriften og sikrer tilsvarende anleggskapasitet.

Bussanlegg er i kontinuerlig vekst og har vedtatt en ny organisasjonsplan som settes i verk i 2023. Planen inneholder nye stillinger innen anleggsforvaltning, økonomi- og inntektsoppfølging og digitalisering/bærekraft. Bussanlegg etablerer egne produktområder for bussanleggene og sjåførfasiliteter.



SPORVEIEN MEDIA

Sterk vekst i utendørsreklame

Sporveien Media skaper inntekter fra trafikkreklame. I 2022 bidro selskapet med 139 millioner kroner i inntekter til å gjøre kollektivtrafikktilbudet for de reisende enda bedre.

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 T-bane, trikk og buss, stasjoner og bygninger, og har samarbeidsavtale med Clear Channel Norway. Sporveien Media forvalter også kontrakten for reklamefinansierte lehus i Oslo.

Sporveien Media er opptatt av å holde høy standard på reklameprodukter, design og vedlikehold for å bidra til å styrke kollektivtrafikkens omdømme. Reklame kan dessuten bidra til å redusere følelsen av ventetid for de reisende hvis de opplever den som relevant.

Året oppsummert

Sporveien Media bidro i 2022 med totalt 139 millioner kroner til kollektivtrafikken, mot 107 millioner kroner i 2021. Reklameinntektene vokste kraftig i 2022, og omsetningen oversteg nivået den var på før pandemien.

Sporveien Media jobber 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 for eksisterende og nye kunder.

I 2022 samarbeidet Sporveien Media og Clear Channel om å dokumentere effekten av utendørsreklame og øke rekkevidden med flere digitale T-banestasjoner. Det ble også gjennomført hyppige drifts- og vedlikeholdsoppdrag for å holde lehus og annet materiell i orden og bidra til å gjøre byrommene hyggeligere.

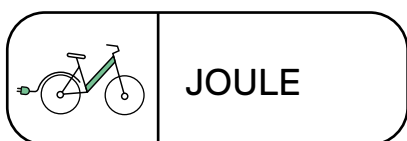
VIDERE UTVIKLING

Sporveien Media ser med optimisme på markedet for utendørsreklame i 2023, til tross for den generelle økonomiske usikkerheten i samfunnet.

I samarbeid med leverandør vil Sporveien Media fortsette utviklingen av digitale og analoge muligheter for å skape gode produkter for de reisende og kollektivtrafikken. Sporveien Media skal fortsette å øke rekkevidden og redusere belastninger på miljøet. Digitale produkter i de nye SL18-trikkene blir et viktig satsningsområde de nærmeste årene.



Produktsjef Tor Hornslien i Sporveien Media har stor tro på at de digitale skjermene i SL18 både vil løfte kundeopplevelsen og øke det økonomiske bidraget til kollektivtrafikken.



Elsykkelabonnement er fremtiden

Sporveiens nye selskap, Joule, tilbyr abonnement på elsykler; en gunstig løsning for alle som synes det er for dyrt å kjøpe sin egen elsykkel, eller som vil prøve om transportmidlet er noe for dem.

Joule AS er en ny, helkommersiell satsning eid av Sporveien. Forretningsmodellen til Joule er å tilby måneds- og årsabonnement for elsykler, inkludert tyveriforsikring og service. Konseptet skiller seg ut fra bysykkel og delte sykkelflåter ved at kunden har tilgang til sin egen elsykkel i hele perioden.

Året oppsummert

Joule uttales *hjul*, som i *sykkelhjul*. Selskapet ble opprettet i april 2022 og lyktes på kort tid med å få sine første betalende kunder. Resultatene fra pilotperioden var så lovende at konsernet valgte å gå videre med satsingen.

Elektriske sykler er et av de raskest voksende mobilitetsproduktene i verden. Elsykler er populære også i Norge, men ett hinder står i veien for at de blir allemannseie: prisen. Gode elsykler koster normalt 20 000–60 000 kroner. Det er en stor investering, spesielt for dem som er usikre på hvor mye de vil bruke elsykkelen i det daglige og gjennom året.

Joule senker terskelen for å ta i bruk elsykler ved å tilby års- og månedsabonnement. Tjenesten er et billig alternativ til bilen og kan bidra til at mange flere får mulighet til å prøve elsykkel for første gang.

Satsningen på Joule henger tett sammen med Sporveiens visjon om *bærekraftig mobilitet for alle*. Hele seks av ti turer med elsykkel i Norge erstatter en biltur. Jo flere som får anledning til å velge elsykkel fremfor bil, desto flere bilturer og større klimagassutslipp kan vi forhindre.

VIDERE UTVIKLING

I 2023 vil Joule fokusere på å nå vekstmålene i forretningsplanen. Erfaringene fra piloten er brukt til å justere driftsmodellen og forberede selskapet på å kunne skalere opp tilbudet.

Å tilby abonnement er gunstig i en tid når mange opplever at privatøkonomien svekkes. Kombinasjonen av månedlig betaling og kort bindingstid gjør at abonnementsløsningen er et trygt økonomisk alternativ til å kjøpe sin egen elsykkel. Basert på etterspørselen og tilbakemeldinger fra de første kundene, mener Sporveien at elsykkelabonnement som en tjeneste har gode utsikter til vekst.



Mia Charlotte Harboe (leder kunde) og Haavard Traa (leder teknologi) i Joule synes det er spennende å være med på oppstarten av et nytt mobilitetskonsept.





DEL 4

**Samfunnsansvar
og bærekraft**

Løsningen ligger i kollektivtransport

Klokken tikker i kampen for å redde kloden. Et av mange nødvendige tiltak er å reise kollektivt, ifølge to engasjerte klimaforkjempere.

– Jeg er veldig glad i å leve, og jeg vil at andre også skal få leve.

Miljøaktivist og Unicef-ambassadør Penelope Lea er 18 år og russ til våren, men allerede en moden meningsbærer i klimakampen. Siden hun var åtte år, har hun brukt stemmen sin til å tale klimabevegelsens sak. Lea har også blitt intervjuet i Sporveiens årsrapport før, da hun var elleve år og miljøagent i Oslo kommune. Siden da har engasjementet bare blitt sterkere.

Vi treffer Penelope Lea i Oslo sentrum, der et spesielt møte skal skje. Vi venter på Eva Joly, den norsk-franske juristen som for mange er kjent som korrupsjonsjeger, men som også har sittet ti år i Europaparlamentet for partiet De grønne. To kvinner i hver sin ende av livet, men med ett felles mål: Løse klimakrisen.

Har det travelt

Der kommer hun. Liten, men likevel markant, og med et bestemt blikk bak de karakteristiske brillene. Når Joly snakker, er det med presisjon og tyngde. 79-åringen jobber fortsatt som advokat, men har lagt det politiske vervet på hyllen. Engasjementet, derimot, er like sterkt som før. Det som driver henne, er fortvilelse.

– Jeg er sint. Sint på denne fornektelsen av vitenskapen. Vi vet hva som må gjøres for å stanse klimaendringene, likevel tror mange at vi kan la være å ta de store skrittene, sier hun.

Joly og Lea finner raskt tonen og har mye å snakke om. Når det blir pauser i intervjuet, skyter de inn egne spørsmål til hverandre. Begge har dårlig tid, ikke til hverandre, men til å få flere til å forstå at det er alvor.

– Vi lever på toppen av sivilisasjonen med mange goder. Det er klart det er vanskelig å forestille seg en fremtid som er mindre lettvin. Vi har en idé om at små forandringer, som det å sortere søpla vår, skal være nok til at vi kan fortsette å leve som før, men det er ikke sant. Det må drastiske tiltak til, som er politisk upopulære. Derfor blir de ikke tatt, sier Eva Joly.

Et bærekraftig valg

Lea nikker alvorlig. Situasjonen er dramatisk, men det finnes håp. Stadig flere innser at det haster og forventer at styresmaktene skal gjøre mer. I tillegg blir viktige avtaler om globale samarbeid inngått på øverste nivå. Lokalt, der

mennesker lever sine liv, tar flere og flere grønnere valg, som det å reise kollektivt.

– Kollektivtrafikk er faktisk et av få systemer som gjør det mulig for individer å ta bærekraftige avgjørelser, sier Lea.

Både hun og Joly trives om bord i kollektivtransport, som de daglig benytter seg av. Lea når hun reiser til og fra barndomshjemmet på Grefsen, der hun tar trikken ned til sentrum og livet som elev ved Oslo katedralskole. Mens Joly, som for det meste bor og jobber i Paris, kjører buss til advokatkontoret. Sistnevnte er tydelig på kollektivtrafikkens rolle i kampen mot klimaendringene.

– 40 prosent av CO₂-utslippene i Europa kommer fra forbrenningsmotorer. Det hjelper ikke at motorene blir batteridrevne, for elmotorer trenger også energi. Løsningen ligger i kollektivtransport, sier hun.

Rettferdig tilgjengelighet

Et viktig poeng for begge, er at klimakampen må være rettferdig. Når høye boligpriser presser stadig flere ut av byene, kan ikke myndighetene kreve at folk lar bilen stå dersom kollektivtilbudet er dårlig. Eva Joly har et råd til Oslos kollektivselskap:

– Sporveien må jobbe for å forlenge T-bane- og trikkelinjene slik at tettbygde strøk utenfor sentrum får bedre tilgang til kollektivtransport, sier hun. For Lea er klimakamp også en kamp for sosial rettferdighet. Når det kommer til kollektivtransport, er det viktig for henne at den er tilgjengelig for alle, både økonomisk og fysisk.

– Kollektivtrafikken må bli enda mer tilgjengelig, også for mennesker med funksjonsnedsettelse og kroniske sykdommer, sier hun. Både Lea og Joly tror holdningene til kollektivtrafikken har endret seg de siste årene.

– Store biler er ikke lenger et statussymbol. Om du tror det, er du ganske umoderne, sier Joly, og legger til: – SUV er ut.

Penelope Lea er enig. En viktig del av omstillingen, mener hun, er å endre oppfatningen av hva vi anser som vellykkethet.

– Flere ønsker å ta bærekraftige valg. Da er kollektivtrafikk en viktig mulighet.

Se opptak av intervjuet med Eva Joly og Penelope Lea på www.sporveien.com.

EVA JOLY

- Norskfødt fransk politiker, jurist og tidligere forhørsdommer.
- Internasjonalt kjent for sin kamp mot økonomisk kriminalitet.
- Medlem av Europaparlamentet fra 2009–2019 for partiet Europe Écologie Les Verts, søsterpartiet til Miljøpartiet De Grønne.
- Fransk presidentkandidat i 2012.



PENELOPE LEA

- Miljø- og klimaaktivist.
- Elev ved Oslo katedralskole.
- Ble som elleveåring valgt inn i styret for Miljøagentene i Oslo og ledet Barnas klimapanel.
- Unicef-ambassadør siden 2020.
- Forfatter av boken «I hverandres verden» i 2021.

Eva Joly og Penelope Lea utenfor Oslo Tinghus.

På oppdrag for bærekraft

Bærekraft gjennomsyrrer Sporveiens visjon og strategi. Vi løser et stort og viktig samfunnsoppdrag, og gjennom bærekraftsarbeidet vil vi gjøre det på en måte som gir størst mulige gevinster for alle reisende, innbyggere, ansatte, miljøet og byen som helhet.

Sporveiens samfunnsoppdrag er å levere mer kollektivtrafikk for pengene. Et effektivt og attraktivt kollektivtilbud er avgjørende for å kutte klimagassutslipp og annen forurensing fra transport, skape en grønn by og kutte offentlige utgifter til vei.

Helhetlig innsats

Sporveien definerte seks målområder for bærekraft i strategiperioden Best 2020. Disse var basert på en grundig vesentlighetsanalyse der vi kartla hvordan virksomheten påvirker omgivelsene og hentet inn synspunkter fra både interne og eksterne interessenter. Målområdene ble også farget av FNs bærekraftsmål og Oslo kommunes ambisiøse mål for energibruk, fornybar energi, grønne og ansvarlige anskaffelser, ressursbruk og, ikke minst, styrking av kollektivtilbudet. I tillegg gjenspeiler de kommunens prinsipper for forretningsetikk, innkjøp, HMS, likestilling og samfunnssikkerhet. Oversikten på neste side viser de seks målområdene og eksempler på tiltak vi jobber med for å bidra til å løse viktige bærekraftsutfordringer.

De seks målområdene består i strategiperioden Best 2025, men vi videreutvikler bærekraftsarbeidet kontinuerlig. Energisparing var et særlig viktig tema i 2022, drevet av energikrisen og rekordhøye strømpriser, men også av vårt mål om å redusere klimagassutslipp. I tillegg hadde arbeidet med å innfri kravene i den nye åpenhetsloven høy prioritet. Det er lagt ned et systematisk arbeid med gode rutiner for å etablere et godt system for å gjøre aktsomhetsvurderinger av Sporveiens leverandører. Sporveien jobber i tråd med prinsippene i Oslomodellen.

Satsinger fra tidligere år ble også forsterket. Det gjaldt blant annet tiltakene for å sikre at alle får like muligheter til å benytte kollektivtilbudet, og å ivareta og skjerme naboer som blir berørt av de mange prosjektene Sporveien gjennomfører for å modernisere kollektivsystemet.



BÆREKRAFTPRIS TIL SPORVEIEN FOR TREDJE ÅR PÅ RAD





Sporveien Trikken ble tildelt bærekraftsprisen da resultatet av Norsk Bærekraftbarometer 2022 ble kunngjort på forsommeren. Dette var tredje gang forskningsprosjektet målte hvor bærekraftige norske bedrifter er, sett fra kundenes ståsted. Sporveien har toppet rangeringen alle tre år. I 2020 og 2021 gikk Sporveien T-banen av med seieren, og i 2022 var det Sporveien Trikkens tur til å ta førsteplassen, med Sporveien T-banen på sjuende plass.




– Sporveiens visjon er å tilby bærekraftig mobilitet for alle. Dette jobber vi for hver eneste dag. Vi setter stor pris på at passasjerene anerkjenner den jobben vi gjør, og at vi når frem med kommunikasjon til befolkningen om hvordan T-bane og trikk bidrar til å skape en grønnere og levende by, og et mer bærekraftig samfunn, sier Torgeir Kristiansen, konserndirektør kommunikasjon og samfunn.







TORGEIR KRISTIANSEN
konserndirektør for kommunikasjon og samfunn




	SMART TUR
<p>Vi skal være løsningen på morgendagens kollektivtrafikk og bidra til en bærekraftig utvikling.</p> <p>Eksempler på tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utvikle knutepunkt og nye, grønne mobilitetsløsninger • Bruke digitale verktøy for å effektivisere vedlikehold • Utnytte ny teknologi for å redusere energibruk og forlenge levetid • Realisere gevinster av nye trikker og fremtidig signalsystem • Samarbeide med andre om innovasjon 	
	

	REN TUR
<p>Vi skal gjøre vårt for at Oslo kommune når sine målsettinger for miljø og klima.</p> <p>Eksempler på tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Redusere energibruk og klimagassutslipp • Modernisere og forlenge levetiden til materiellet • Ta i bruk prinsippene for sirkulær økonomi • Stille krav om grønne anlegg • Arbeide for å redusere avfallsmengder og øke gjenvinning • Øke produksjonen innenfor støykrav 	
  	

	GOD TUR
<p>Vi skal gi folk gode reiseopplevelser og få dem trygt frem.</p> <p>Eksempler på tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sikre høy regularitet, punktlighet og sikkerhet • Gi god informasjon ved avvik • Gjøre kollektivtilbudet tilgjengelig for alle, uansett funksjonsevne • Gjennomføre hyppig renhold av vogner og stasjoner • Skape gode reiseopplevelser med kunst- og kulturprosjekter • Ivareta god beredskap 	
 	

	GOD NABO
<p>Vi skal ha en åpen linje til alle interessenter, og ha trygge naboer og berørte parter.</p> <p>Eksempler på tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kommunikasjonsrådgivere i alle prosjekter • Møter med naboer for å finne løsninger før prosjekter settes i gang • Informasjon før og under prosjekter • SMS-varsling om nattarbeid • Hyppigere sliping av T-bane og trikkeskinner, for å redusere støy fra skinnene til nærmeste naboer 	
	

	DRIFTIGE FOLK
<p>Vi skal være en god arbeidsgiver og dyrke driftighet og ny kompetanse.</p> <p>Eksempler på tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rikt kurs- og utviklingstilbud • Lederutviklings- og trainee-program • Fokus på likestilling og kjønnsbalanse • Regelmessige organisasjonsmålinger • Styrke fysisk og psykisk helse, og redusere fravær • Forebygge personskader 	
	

	SKIKKELIGE FOLK
<p>Vi skal sikre god etisk praksis i alt vi gjør og opptre respektfullt mot hverandre og andre.</p> <p>Eksempler på tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nulltoleranse for korrupsjon • Obligatorisk kurs om etisk regelverk og dilemmatrening • Følge Osломodellen, Oslo kommunes kontraktsvilkår • Aktsomhetsvurderinger av leverandører • Varslingskanal for ansatte og innleide • Ivareta informasjonssikkerhet 	
 	

	MÅLOMRÅDE
	SMART TUR
AMBISJON: Vi skal være løsningen på morgendagens kollektivtrafikk og bidra til en bærekraftig utvikling.	

Ny teknologi bidrar til å modernisere kollektivsystemet, effektivisere produksjonen og skape mer kollektivtrafikk for pengene, slik at enda flere kan reise kollektivt. Dette er vårt viktigste bidrag til å utvikle Oslo og regionen rundt i en bærekraftig retning.

Smarte knutepunkter

Skinnegående systemer forflytter store mengder reisende, derfor utgjør de grunnstammen i kollektivnettet i Oslo og alle andre ledende kollektivbyer i Europa. De danner også utgangspunktet for smarte mobilitetsløsninger, der T-bane, trikk, buss og tog kan kobles sammen med andre miljøvennlige transportformer i effektive knutepunkter. Fortetting rundt knutepunkter er et satsingsområde i klimastrategien for Oslo kommune, og Sporveien arbeider for å tilby nye mobilitetsformer sammen med det eksisterende tilbudet i knutepunktene. Det, og målet om å skape nye inntekter, var bakgrunnen for at Sporveien i 2022 opprettet selskapet Joule. Det tilbyr månedsabonnement på elsykler, et billig alternativ til bilen og en rimelig løsning for alle som synes det blir for dyrt å investere i egen elsykkel. For å lese mer om tilbudet til Joule, se s. 61.

Smartere kollektivtrafikk

Sporveien jobber langsiktig med innovasjon og utforsker løpende ny teknologi og mulighetene dette åpner for å redusere kostnader og forbedre kundenes reiseopplevelser. Sammen med ulike forskningsmiljøer har konsernet gjennomført flere studier og implementert nye teknologier i vedlikehold og drift.


T-banen har særlig satt søkelyset på vedlikeholdet av vognparken og har blant annet tatt i bruk ny teknologi, sensorer og feildeteksjonsmetoder. I kombinasjon med bedre datatilgang og -deling, åpner ikke det bare for å oppdage feil raskere, men å forutsi når feil vil oppstå. Gevinstene er mer effektivt og forebyggende vedlikehold, bedre utnyttelse av vognparken og mulighet for å forlenge levetiden til materiellet.

Et godt eksempel på dette er bruken av lytteteknologi. Den springer ut av et innovasjonsinitiativ som beviste konseptet og la grunnlaget for prosjektet Wave. Etter vellykket start med vedlikehold av dører, har Wave resultert i at T-banen nå har produksystemer som kan lytte og påvise feil i dørmekanismene

i T-banevognene. I 2022 ble lytteteknologien brukt til å vurdere behovet for vedlikehold av girkassene i togene. Simuleringer viste at girkassene var overdimensjonerte og nærmest uten vedlikeholdsbehov. Det sparer arbeid, utstyr og deler for mange millioner kroner. Wave-prosjektet arbeider nå med teknologi som skal overvåke girkassenes tilstand og varsle avvik.

Sammen med leverandøren CAF utvikler Trikken programvare, kalt Leadmind, for detaljert og overordnet analyse av data fra de nye trikkene. Programvaren vil gi bedre innsikt i trikkenes ytelse og behov og åpne muligheter for mer effektivt energiforbruk, mindre og mer treffende vedlikehold og økt grad av selvkjøring. Det siste er en del av et større EU-finansiert samarbeidsprosjekt (R2DATO) om å utvikle og teste selvkjøring av trikker i depoter og avansert trikkførerassistanse i bytrafikken. Dette skjer i tett samarbeid med leverandøren CAF, Jernbanedirektoratet og norske forskningsmiljøer, deriblant Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet, NTNU.

I 2022 fortsatte Sporveien å forberede innføringen av det nye signalsystemet CBTC, både innad i organisasjonen og fysisk langs sporene. Blant mulighetene CBTC åpner, er halvautomatisering av hele T-banen, bedre trafikkstyring, mer presise avganger, jevnere og mer energieffektiv kjøring og enklere vedlikehold. Installasjonsarbeidene starter i 2023. Da vil også de første T-banevognene blir utrustet med CBTC-utstyr.

	MÅLOMRÅDE
	REN TUR
AMBISJON: Vi skal gjøre vårt for at Oslo kommune når sine målsetninger for miljø og klima.	

Forventningene til bærekraft og grønn omstilling blir stadig flere og høyere. Sporveiens mål er å produsere reiser med minst mulig miljøbelastning. Konsernet jobber langs flere spor for å bidra til å nå Oslos kommunes miljø- og klimaambisjoner og FNs bærekraftsmål.

Strømmen blir grønnere og reduserer klimaavtrykket

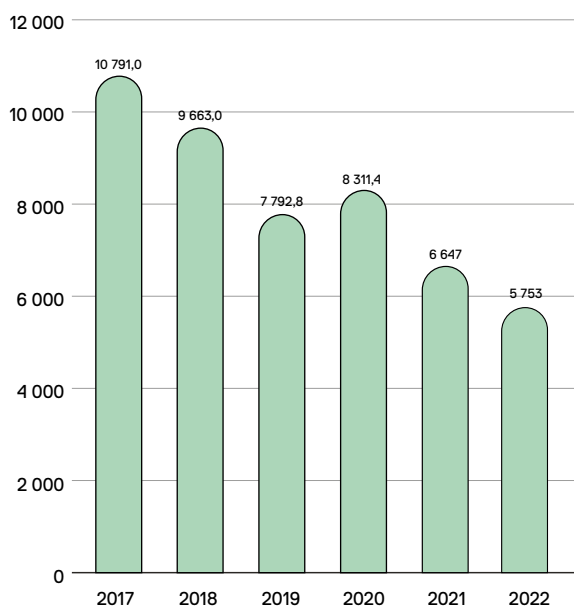
Sporveiens utslipp av klimagasser tilsvarte 5 753 tonn CO₂-ekvivalenter i 2022 (lokalbaserte utslipp, eksklusive Unibuss). Utslippene var 13 prosent mindre* enn i 2021, og nedgangen skyldes i hovedsak mer klimavennlig strømproduksjon.

*Utslipp knyttet til metallavfall ble i 2021-rapport lagt inn som m³ og ikke kg. Fjorårstallet er derfor justert fra 8 200 tonn til 6 647 etter publisering av årsrapport 2021).

FOKUSOMRÅDE	MÅL	STATUS 2022
UTSLIPP	<ul style="list-style-type: none"> • Redusere egne klimagassutslipp med 95 prosent innen 2030 sammenlignet med 2014 • Redusere andre utslipp til luft og vann, og forebygge uønskede hendelser 	<ul style="list-style-type: none"> • Klimaavtrykket redusert med 60 prosent fra 2014 • Ingen alvorlige uønskede miljøhendelser
ENERGI	<ul style="list-style-type: none"> • Redusere energibruken og kun bruke fornybar energi innen 2025 	<ul style="list-style-type: none"> • Sporveien har iverksatt en rekke energisparetiltak i alle deler av konsernet, blant annet: <ul style="list-style-type: none"> • oppgradering til LED-lys i T-banevognene • behovstilpasset lys over sporene på Avløs base • senking av temperaturen i T-banevognene • Resultater fra igangsatte tiltak forventes å bli synlig i 2023.
INNKJØP	<ul style="list-style-type: none"> • Redusere miljøbelastningen fra anskaffelser, utbygging og drift 	<ul style="list-style-type: none"> • Krav om fossilfrie anleggsområder er tatt i bruk i utbyggingsprosjekter • Anskaffelser og forvaltning av materiell tar hensyn til sirkularitet og levetid
AVFALL	<ul style="list-style-type: none"> • Redusere avfallsmengdene fra utbygging og drift, og oppnå kildesorteringsgrad på 90 prosent innen 2030 	<ul style="list-style-type: none"> • Kildesorteringsgrad på 85 prosent
STØY	<ul style="list-style-type: none"> • Legge til rette for økt produksjon innenfor gjeldende støykra 	<ul style="list-style-type: none"> • Oppstart innkjøpsprosess for skinnepussere til T-banen og Trikken • Strenge krav og grenseverdier for å minimere støy ved vedlikehold og anleggsarbeid

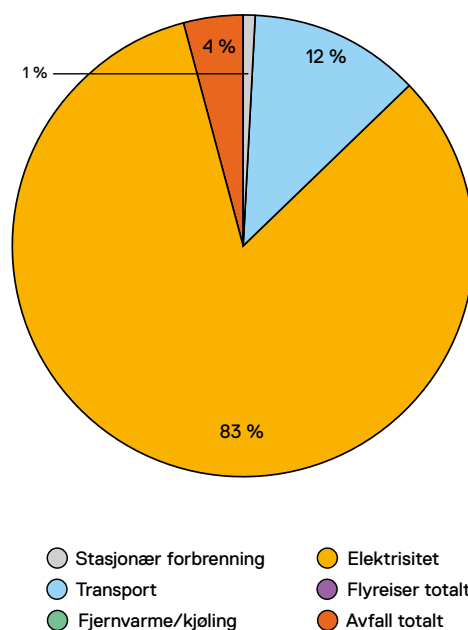
KLIMAGASSUTSLIPP TOTALT 2017-2022

Lokasjonsbaserte utslipp (tonn CO₂-ekvivalenter)



KLIMAGASSUTSLIPP FORDELT PÅ KILDER

Lokasjonsbaserte utslipp



Om lag 80 prosent av klimagassutslippene fra Sporveien stammer fra forbruk av elektrisitet, og tre firedeler av dette forbruket er kjørestrøm til T-bane og trikk. I 2022 bidro grønnere strøm til å redusere klimaavtrykket av elektrisitetsforbruket samlet sett.

Sporveien beregner klimagassutslipp med både lokasjonsbasert og markedsbasert metode i henhold til GHG-protokollen (Greenhouse Gas Protocol). Konsernet kjøper opprinnelsesgarantier for kjørestrøm. Med markedsbasert metode gir garantiene null utslipp fra kjørestrømmen, men den øvrige elektrisitetsbruken får langt høyere utslippsfaktor. I 2022 tilsvarte Sporveiens markedsbaserte klimagassutslipp 11 728 tonn CO₂-ekvivalenter.

Strategi for energi og energieffektivisering

Den krevende energisituasjonen i Europa har skapt perioder med svært høye strømpriser i 2021 og 2022. Sporveien er en stor forbruker av elektrisitet til å kjøre T-bane og trikk, og blir derfor sterkt påvirket av kraftprisene. Å redusere strømforbruket er dessuten viktig for å kutte ned klimagassutslippene fra virksomheten. Sporveien har derfor kraftig forsterket innsatsen for å effektivisere energibruken i alle deler av konsernet.

Det er Sporveiens interne organ «energiforum» som koordinerer arbeidet med energieffektivisering. Forumet samler regelmessig nøkkelpersoner for å prioritere, samkjøre og drive frem nye energitiltak i de ulike enhetene. Arbeidet er basert på en egen strategi for energieffektivisering som følges opp av energiteamet i enheten Infrastruktur og prosjekter. De viktigste målene for strategien i perioden 2021–2025 er:

- Redusere energibruken i infrastruktur, bygg og stasjoner med minst 10 prosent innen 2025
- Redusere energibruken per kjørte vognkilometer med cirka 5 prosent innen 2025
- Øke bruken av lokalprodusert fornybar energi

Energibruken til infrastruktur, bygg og stasjoner var i 2022 i størrelsesorden 40 GWh, mens energibruk til kjørestrøm lå på cirka 145 GWh. T-banen brukte mindre kjørestrøm i 2022 enn i 2021, men forbruket til kjøring av trikk økte. Det skyldes hovedsakelig en omfordeling av strømforbruk mellom driftsartene fra felles målere. Det vil i 2023 jobbes med tiltak som kan redusere energibruken til både kjørestrøm og til bygg og tekniske anlegg.

I 2023 venter Sporveien også å se effekter av energitiltak som ble gjennomført i 2022. Blant dem var oppgradering til LED-lys i T-banevognene og senking av innnetemperaturen i både T-banevognene og trikkene. Det ble også planlagt nye tiltak som kan settes i verk på kort sikt, ikke minst energioppfølgingsystem på verksted og baser, oppgradering av ventilasjonsanlegg og bytte til LED-lys på alle underjordiske

stasjoner. Energibesparelsene fra disse kortsiktige tiltakene er beregnet til cirka 4 GWh.

Av langsiktige tiltak jobber Sporveien særlig med energioptimalisering i tekniske anlegg, automatisk styring av sporvekselvarme, effektutjevning og gjenvinning av bremseenergi og tosidig mating. Samlet sett kan disse tiltakene gi store energibesparelser. Moderniseringen av kollektivsystemet legger dessuten til rette for ytterligere energibesparelser. De nye SL18-trikkene er generelt mer effektive enn de gamle, og fremkommelighetstiltak vil øke kjørehastigheten og forebygge energikrevende stans. Eksempler fra andre byer viser at det nye signalsystemet CBTC kan redusere energibruken med 10-15 prosent på grunn av jevnere kjøring. Oslo har en annen topografi enn eksemplene, men sparepotensialet er likevel betydelig.

Ta vare på det vi har

Bærekraftig vedlikehold og fornyelse av materiell og infrastruktur er prioritert i strategien Best 2025. Sporveien er opptatt av å ta godt vare på verdiene i infrastruktur og materiell, og har særlig jobbet for å forlenge levetiden til T-banevognene. En rekke utbedringer og oppgraderinger er gjort – og mange flere er planlagt – for å forlenge levetiden med rundt 15 år. Tiltakene spenner fra lakkering og utskifting av seter, til levetidsstudier av mekanisk styrke.

Situasjonen er en annen for de gamle trikkevognene som skal erstattes med nye SL18-trikker. Noen oppgraderinger av de gamle vognene vil pågå til 2024, men Sporveien retter mer oppmerksomhet mot avhendingen av disse trikkene. Mer enn 90 prosent av materialene i vognene kan gjenvinnes, og i 2022 inngikk Sporveien avtale med Metallco om demontering og gjenvinning. Stålet skal bli til nye vedovner og armeringsjern, aluminiumet vil bli legert opp og solgt, og gjenvunnet kobber vil bli ny råvare for kjemisk industri og smelteverk.

Gjenvinning er et premiss for anskaffelsen av nye T-banevogner. Økt kapasitet til T-banen er første prioritet, men samtidig stilles det krav om materialgjenvinning allerede fra designstadiet. Aktuelle leverandører må i tillegg innfri krav knyttet til menneske- og arbeidstakerrettigheter.

MÅLOMRÅDE

GOD TUR

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

Lojale og fornøyde kunder

Sporveien oppnådde også i 2022 gode resultater i undersøkelsen Norsk kundebarometer (NKB). Resultatet er gledelig, gitt all usikkerheten pandemien skapte for kundene og Sporveien. Undersøkelsen måler lojalitet og kundetilfredshet blant 150 virksomheter og ble gjennomført i mars 2022. Den bekrefter at kundene verdsetter høy regularitet og det gode rutetilbudet som ble opprettholdt gjennom pandemien.

I lojalitetsmålingen for persontransport toppet T-banen listen foran Buss i Oslo (2), Buss i regionen (6) og Trikken (11). Unibuss inngår i gruppene Buss i Oslo og Buss i regionen, og begge disse gruppene skåret bedre enn før pandemien. Trikken hadde en tilbakegang på 7,1 poeng, som kan skyldes at ruteendringer og pandemirestriksjoner kan ha fått flere til å gå eller å sykle fremfor å ta trikken.

I kundetilfredsmålingen skåret T-banen noe lavere i 2022 enn året før (78,3 poeng av 100 mulige, mot 82,2). Resultatet var likevel over nivået før pandemien. T-banen har arbeidet systematisk med vedlikehold og driftsstabilitet, og skårer nå ti poeng bedre på kundetilfredshet enn den gjorde for ti år siden.

Trikken oppnådde 75,4 poeng og kunne feire sin høyeste totalskår noensinne i målingen. Resultatet tyder på at god informasjon om avvik og introduksjonen av de nye trikkene mer enn veiet opp for den negative oppmerksomheten Trikken fikk da arbeidet med infrastrukturen sto på som mest.

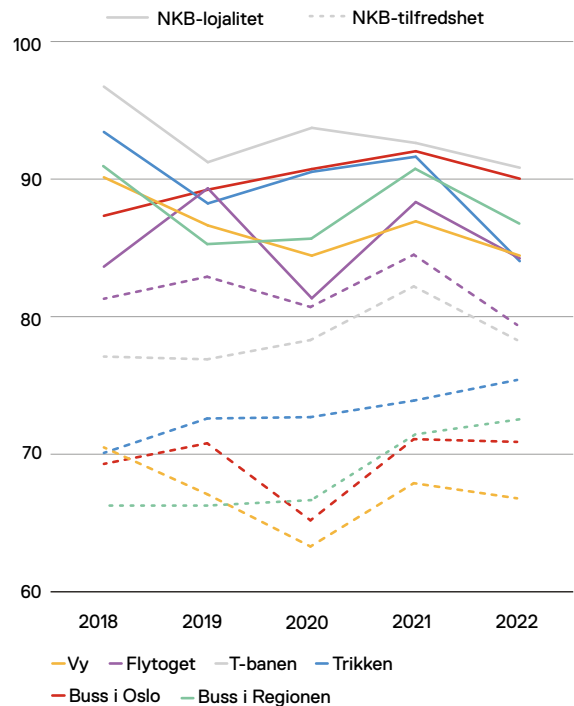
Av smittevern hensyn ble det ikke gjennomført kundemålinger om bord på T-bane, trikk eller buss under pandemien. Målingene blir gjenopptatt i 2023.

Blant Norges sikreste transportsystemer

Sporveiens visjon er null skader eller ulykker, og både T-banen og Trikken jobber systematisk for å forebygge at slike skjer. Trikken har i sitt sikkerhetsarbeid oppmerksomhet rettet mot de områdene i byen der risikoen for hendelser med trikk er størst. Det har skapt en positiv utvikling i trafiksikkerheten de siste ti årene, og i 2022 forbedret Trikken nok en gang resultatet i sikkerhetsindeksen (antall jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser per kjørte million km). Selskapet hadde ingen alvorlige skader eller dødsfall knyttet til kjøring av trikk i 2022, mot én alvorlig skade i 2021. Det var ingen ulykker med T-banen (to i 2021), men tre alvorlige hendelser (to i 2021).

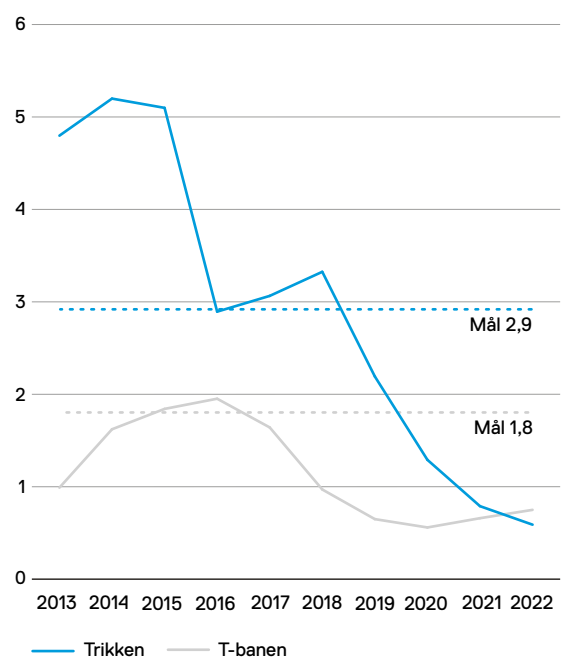
NKB-TILFREDSHET OG NKB-LOJALITET

Skala 0-100 poeng



SIKKERHETSINDEKS FOR TRIKK OG T-BANE

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



Siden 2007 har trikkedriften halvert antallet kollisjoner, samtidig som annen trafikk i bybildet har økt.

I løpet av 2022 normaliserte trafikkbildet i Oslo seg til nivået som var før pandemien. Antallet trafikkhendelser økte, men var likevel færre enn i 2019 og årene før dette. De lange linjene viser at trikkedriften har halvert antallet kollisjoner siden 2007, parallelt med at annen trafikk i bybildet har økt. De gode resultatene er skapt av systematisk sikkerhetsarbeid, årvåkne førere, samt driftssikre trikker og infrastruktur.

T-banen bruker et sett med sikkerhetsindikatorer for drift, kjøretøy og infrastruktur for å overvåke sikkerhetsnivået i virksomheten. Indikatorene viste stabil og god sikkerhet i 2022, og var innenfor måltallene T-banen styrer etter. Det var én alvorlig personulykke knyttet til T-banen i 2022: En påkjørsel medførte alvorlig skade på passasjer. Hendelsen ble gransket internt for å identifisere årsaker og tiltak for å redusere sannsynligheten for tilsvarende ulykker. Tiltak ble iverksatt i etterkant av hendelsen.

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

Beredskap

Kollektivtransporten i hovedstadsområdet er kritisk viktig for samfunnet. Det 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 andre kommunale og statlige sikrings- og beredskapsaktører. Sporveiens beredskapsanalyser holdes løpende oppdatert og gjenspeiler blant annet vurderinger fra PST.

I 2022 ble det viet mye oppmerksomhet til cybersikkerhet og informasjonssikkerhet, og det ble arbeidet målrettet for å sikre god beredskap rundt kritiske IT-systemer. I tillegg til å analysere risikobildet, arbeidet T-banen med tiltak knyttet til komponenter i den digitale infrastrukturen, styrking av programvare og bevisstgjøring om digital risiko i alle ledd i organisasjonen.

Arbeidet med å håndtere pandemien har vært krevende, men har gitt Sporveien viktig informasjon og skapt læring om god og effektiv krisehåndtering. Planverk og beredskapstiltak har blitt vurdert og revidert fortløpende gjennom pandemien.

I 2022 ble de fleste øvelsene med T-banen gjennomført som planlagt, mens Trikken måtte overføre noen øvelser til 2023 på grunn av redusert kapasitet i spesialenheten i Politiet. Hovedformålet med øvelsene i 2022 var å trene på samvirke og samhandling mellom de ulike aktørene i beredskapen. Mot slutten av 2022 ble det gjennomført en fullskala øvelse med evakuering av T-banetunell og mer enn 300 eksterne markører.



MÅLOMRÅDE

GOD NABO

AMBISJON:

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

Sporveien gjennomfører et stort antall prosjekter for å vedlikeholde, oppgradere og modernisere T-bane- og trikketilbudet. I de senere årene har Sporveien forsterket oppfølgingen av naboer som blir berørt av anleggsprosjekter og økt kjøring med T-bane og trikk. Sporveien forstår at enkelte prosjekter og typer arbeid er belastende for omgivelsene og selskapet strekker seg langt for å finne gode løsninger og tilpasse seg områdene det jobbes i.

Åpen linje og god dialog

Sporveien ønsker å ha en åpen og god dialog med naboer og andre som blir berørt av virksomheten, og forsøker så langt det lar seg gjøre å gjennomføre anleggsarbeider med minst mulig ulempe for omgivelsene. Alle Sporveiens prosjekter skal inkludere en kommunikasjonsrådgiver. Rollen til kommunikasjonsrådgiveren er å sørge for at de som blir berørt av prosjekter i nærmiljøet, enten de er privatpersoner, næringsdrivende eller tjenesteytere, 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 fremdriften og lytte til innspill fra naboer og andre som er berørt av arbeidene
- Arbeidsmøter, ved behov, for å få innspill 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
- Informasjon via informasjonsnettside på internett

Høy aktivitet i prosjektene

I 2022 var det høy anleggsaktivitet i Sporveien, til tross for en krevende koronapandemi i starten av året. Det pågikk oppgradering av trikkeinfrastrukturen flere steder, blant annet for å innhente vedlikeholdsetterslep og forberede innfasingen av de nye trikkene i Oslo. Også på T-banen ble det gjennomført prosjekter som berørte mange naboer.

Sporveien brukte mye tid på å følge opp berørte naboer og næringsdrivende, blant annet langs Grefsenveien og Sandakerveien nedenfor Storo, langs Ekebergbanen og i

området mellom Etterstad og Hellerud, der det pågår en oppgradering av Østensjøbanen. Anleggsarbeidene i disse områdene har berørt mange mennesker.

Våren 2022 var det oppstart i Holdeplassprosjektet, der Sporveien skal oppgradere inntil 80 trikkeplattformer. Målet er å utføre tiltak for universell utforming som gjør trikken tilgjengelig for alle reisende. En stor del av arbeidet gjennomføres som nattarbeid. Sporveien har varslet naboer, samt nærliggende skoler, barnehager og næringsdrivende.

Gjennom hele 2022 informerte og fulgte Sporveien opp berørte naboer langs trikkelinjene, der det foregikk skinnesliping og annet vedlikeholdsarbeid. Sporveien brukte også betydelige ressurser på å følge opp naboer som ble berørt av vedlikeholdsarbeider på T-banen og oppgraderingen av Østensjøbanen. Sporveien har hatt løpende kontakt med berørte parter for å få innspill om hvordan trafikkavvikling og nabodialog bør skje i anleggsperioden. I forbindelse med ny T-banetrásé på Østensjøbanen og støyreducerende tiltak 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 2022 varslet Sporveien via SMS om 220 ulike tiltak. SMS-er om tiltakene nådde ut til 24 500 adresser og 171 600 privatpersoner og bedrifter.

Mottakerne gir generelt gode tilbakemeldinger og opplever Sporveiens informasjonsflyt som profesjonell, 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 bærekraftsstrategi. Gjennom strategien vil konsernet legge til rette for økt produksjon innenfor gjeldende støykrav. Sporveien vurderer konsekvenser for støypåvirkning ved større endringer i produksjonen og driftsdøgnet, og ved anskaffelser av nytt vogn- og arbeidsmaterieil.

Systematisk vedlikehold av vogner og infrastruktur, for eksempel pussing av skinnene, er også viktig for å redusere støy fra driften.

Skinnepusserer reduserer støy og forlenger levetiden

T-banvogner og trikker sliter på skinnene når de kjører, og slitte skinneganger skaper støy og slitasje på vognmaterieil. Sporveien henter hvert år inn ekspertise som sliper skinnegangen, men mange steder oppstår det bølger og skader på skinnene kort tid etter sliping. Sporveien har vedtatt å kjøpe to skinnepussemaskiner for henholdsvis T-bane og trikk, for å drive mer kontinuerlig vedlikehold av skinnene. Skinnepusserne vil optimalisere kontaktflaten og redusere 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 vognmaterieil betraktelig, og gi store besparelser knyttet til vedlikehold. Maskinen til T-banen vil etter planen ankomme i 2023.

TALL OG FAKTA OM NABODIALOGEN I 2022

- Sporveien var byggherre for om lag 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 distribuert 40 nyhetsbrev, nabokort, oppslag og/eller beboerbrev/informasjonskriv, enten på e-post eller via ordinær post.
- Det ble avholdt om lag 20 informasjonsmøter, særmøter og én til én-møter med interessenter.
- Sporveiens e-postkonto for nabohenvendelser mottok om lag 1 000 e-poster, et tall som er på nivå med antall henvendelser i 2021.
- Sporveien sendte 220 SMS-meldinger om ulike tiltak til naboer og berørte parter, mot 144 i 2021 og 201 i 2019.
- I alt 24 500 adresser og 171 600 personer/bedrifter mottok SMS-varsel fra Sporveien om ulike tiltak. Tilsvarende tall i 2021 var noe lavere, nærmere bestemt 7 600 adresser og 67 000 personer/bedrifter.

Hver eneste medarbeider har en viktig rolle i Sporveiens samfunnsoppdrag: signalmontørlærling Kevin Fjeldstad Reed og montasjeleder signal Martin Løhne sørger for at signal-systemet er i orden når togfører Clarice Pettersen skal bringe kundene trygt frem.





Medarbeiderne i Sporveien utgjør en variert og mangfoldig gruppe, med stort spenn i alder og kompetanse. Mange har bakgrunn fra andre land, og rundt hver fjerde medarbeider representerer en minoritetsgruppe.

Sporveien hadde 3 306 ansatte ved utgangen av 2022, mot 3 589 i 2021. Nedgangen skyldes først og fremst at Unibuss avvirket kontrakten i Oslo syd i januar 2022.

Klar økning i rekrutteringsbehov

2022 var preget av stor mobilitet i arbeidsmarkedet. Sporveien (eksklusive Unibuss) ansatte 360 nye medarbeidere, en økning fra 139 i 2021. Gjennom 2022 jobbet konsernet med å løfte Sporveiens merkevare som arbeidsgiver og utnytte plattformene for rekruttering bedre.

Sporveien jobber med vise frem interne jobbmuligheter, og 129 av de i alt 360 ansettelsene i 2022 var av interne kandidater som fikk nye roller og utfordringer i konsernet.

Sporveien ønsker god kjønnsbalanse på alle nivåer, og dette blir vektlagt i rekrutteringsprosessene. I 2022 var kvinneandelen 30 prosent av alle ansettelser, opp fra 25 prosent i 2021. Snittalderen blant nyansatte var 33 år. For å velge den best kvalifiserte kandidaten vektlegger Sporveien likebehandling gjennom objektive og profesjonelle rekrutteringsprosesser. Dette gjelder både ved interne og eksterne utlysninger.

Gode muligheter for kompetanseutvikling

Sporveien er opptatt av å tilby kompetanseutvikling for så vel medarbeidere som ledere. Opplæringstilbudet omfatter et stort utvalg kurs innenfor trafiksikkerhet, tog- og trikkedrift, vedlikehold av infrastruktur og vogner, samt kurs rettet mot ledere og administrativt ansatte. I 2022 ble det avholdt nærmere 940 kurs for rundt 3 500 deltagere. I tillegg tok ansatte og innleide til sammen 8 300 e-læringskurs.

Lederutviklingsprogrammet «Sporveisløftet» ble avsluttet i 2022. Sporveisløftet var rettet mot alle ledere i Sporveien og Unibuss, og hadde til hensikt å aktualisere Best 2025-strategien i lederhverdagen og utvikle deltagernes personlige lederskap.

Fire nye traineer ble rekruttert til Sporveiens trainee-program i 2022. Trainee-programmet er en viktig satsing. Den bidrar til å sikre konsernet kritisk kompetanse og stimulere til nytenking. Investeringene i traineenes faglige og personlige utvikling skaper reelle gevinster og læring på tvers i konsernet. Tidligere og nåværende traineer er etterspurte og motiverte for en videre fremtid i Sporveien.

Stolte av arbeidsplassen

Sporveien gjennomfører regelmessig medarbeiderundersøkelser for å ta pulsen på organisasjonen, sette søkelys på hva som skaper et godt arbeidsmiljø, og kartlegge hva som kan gjøre Sporveien til et enda bedre sted å jobbe. Undersøkelsen som ble gjennomført høsten 2022, viser at medarbeiderne i Sporveien er veldig stolte av arbeidsplassen sin. Åtte av ti medarbeidere opplever Sporveien som et flott sted å arbeide, alt tatt i betraktning.

Sykefravær fortsatt preget av koronapandemien

Sykefraværet i konsernet var 9,86 prosent i 2022, en marginal nedgang fra 9,94 prosent i 2021. Legemeldt sykefravær utgjorde 7,87 prosent av det totale sykefraværet, og 6,78 prosent var å anse som langtidssykefravær. Denne fordelingen har vært relativt stabil siden pandemien brøt ut.

Pandemien preget perioder av 2022. Hvis man ser bort fra det pandemirelaterte fraværet, var sykefraværet 8,95 prosent i 2022. Trendene i sykefraværet tyder på at pandemien ga utslag i rundt ett prosentpoeng høyere fravær sammenlignet med årene forut for utbruddet. I andre halvår var det imidlertid vanskelig å skille mellom pandemirelatert og annet sykefravær, fordi kravet om testing forsvant. Sykefraværet har fulgt nasjonale svingninger gjennom pandemien, men har over tid vært relativt stabilt for konsernet som helhet.

Sykefraværet har ligget høyere enn ønsket over flere år og har vist seg utfordrende å redusere, til tross for mange målrettede tiltak og fokus på forebygging. FRISK-prosjektet, et strategisk prosjekt med mål om å skape varige reduksjoner i sykefraværet i Sporveien, ble gjennomført i 2021. Prosjektet la på nyåret 2022 frem rapport med funn og anbefalinger for videre arbeid.

Bedriftshelsetjenesten fortsatte sin profesjonalisering og økte stillingshjemmelen innen ergonomi i 2022. Det ble også opprettet en ny stilling knyttet til psykososialt og organisatorisk arbeidsmiljø. Bedriftshelsetjenesten arbeidet aktivt for å synliggjøre sin rolle og muligheter for bistand innen det forebyggende og helsefremmende arbeidsmiljøet gjennom 2022.

Systematisk HMS-arbeid

Det overordnede målet med HMS-arbeidet er null skader og ulykker. Sikkerheten til de ansatte, reisende og tredjepersoner har høyeste prioritet. Sporveien jobber systematisk

LIKESTILLING OG MANGFOLD

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. Arbeidstakere og -søkere med nedsatt funksjonsevne får individuell tilrettelegging av arbeidsplass og arbeidsoppgaver.

KVINNER I SPORVEIEN

Kvinner utgjorde 16 prosent av alle ansatte ved utgangen av 2022. For Sporveien unntatt Unibuss utgjorde kvinneandelen 22 prosent. Av toppledere som rapporterer til konsernsjef, var halvparten kvinner i 2022 (57 prosent uten Unibuss). Andelen kvinnelige ledere i de to øverste ledernivåene (uten Unibuss) økte fra 30 prosent i 2021 til 36 prosent ved utgangen av 2022.

LIKELØNN

Kartleggingen av likelønn i 2021 viste at kvinner i gjennomsnitt tjente 108 prosent av menns lønn i Sporveien (eksklusive Unibuss). Blant ledere direkte under konsernledelsen tjente kvinner 88 prosent av menns lønn. Rundt 30 prosent av de ansatte er omfattet av kollektive avtaler, som er kjønnsnøytrale og basert på ansiennitet og stillingskoder. I denne gruppen tjente kvinner 92 prosent av menns lønn, men forskjellen er knyttet til mindre overtid, ansiennitet og turnus blant kvinner. Ny kartlegging av likelønn skjer annenhvert år og vil bli gjennomført i 2023.

UTTAK AV FORELDREPERMISJON

I 2022 tok 168 av medarbeiderne i konsernet ut foreldrepermisjon, 35 kvinner og 133 menn. Kvinnene tok i gjennomsnitt ut 26 uker permisjon, mot 23 i 2021, mens mennene tok ut 12 uker, uendret fra 2021.

DELTIDSARBEID

I Sporveien er hovedregelen fast ansettelse. Kun 12 personer er ansatt i midlertidige stillinger. I tillegg kommer tilsigelser (ringevikarer) og aktive pensjonister. Blant Sporveiens medarbeidere (ekskl. Unibuss) arbeidet 15,1 prosent av kvinnene og 12,9 prosent av mennene deltid i 2022. Deltidarbeidere er i all hovedsak ansatt i førerstillinger, som er svært populære deltidsjobber.

Da Sporveien kartla ufrivillig deltidsarbeid i 2022, bekreftet 15 deltidsmedarbeidere at de ønsket å arbeide fulltid. Respondentene fordelte seg jevnt på kvinner og menn og arbeidsstedene T-banen og Trikken. Flere deltidsmedarbeidere har i etterkant gått over i fulltidsstilling. Det er generelt gode muligheter for å øke stillingsprosenten for medarbeidere som ønsker det.

og målrettet med HMS for å skape en sikker, helsefremmende og inkluderende arbeidsplass for alle ansatte. Konsernet er opptatt av å dyrke frem en åpen sikkerhetskultur som fremmer rapportering av HMS-avvik og kontinuerlig forbedring.

Pandemien preget HMS-arbeidet i Sporveien, også gjennom deler av 2022. Smittevern ble viet mye oppmerksomhet for å opprettholde normal drift. I 2022 registrerte Sporveien (unntatt Unibuss) 353 HMS-avvik, hvorav 29 personskader. Det var en nedgang fra 43 personskader i 2021. Av personskadene førte ti til fravær, samme som året før.

For å anerkjenne HMS-arbeidet deler Sporveien hvert år ut en HMS-pris til to avdelinger og en enkeltperson som har gjort noe ekstraordinært på området gjennom økt fokus, engasjement og læring til resten av organisasjonen. I 2022 gikk prisene til IE banesjef T-bane og IE banesjef Trikken, sakkyndig driftsleder Magne Høie, markedstjenester i enheten for kommunikasjon og samfunn, og tjenesteplanlegger i Trikken, Trond Lillebergen.

Akan – Arbeidslivets kompetansesenter for rus og avhengighet

Sporveien stiller strenge sikkerhetskrav til medarbeiderne. Forebygging av rus-, alkohol- og spilleproblemer utgjør et sentralt element i sikkerhetsarbeidet. Sporveiens Akan-utvalg og Akan-kontakter er viktige bidragsyttere i dette arbeidet. Akan-utvalget er et underutvalg av Arbeidsmiljøutvalget (AMU). I 2022 deltok Sporveien på nettverkssamling i ALOR (arbeidsliv og rus) og Akan-utvalgets representanter gjennomførte et skreddersydd kurs gjennom Akan kompetansesenter.



MÅLOMRÅDE

SIKKELIGE 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. Vårt etiske regelverk skal bidra til å sikre god etisk praksis og sette felles rammer og standarder for alle som jobber for og representerer Sporveien. Regelverket beskriver blant annet tydelig forbud mot korrupsjon og hvordan ansatte skal forholde seg til situasjoner med representasjon, gaver og reiser.

Styret i Sporveien vedtar det etiske regelverket og behandler forslag til endringer basert på innspill fra compliance-enheten. Samtlige ansatte og innehavere av verv i sporveis-

konsernet, samt prosjektledere, konsulenter, og andre innleide ressurser, er omfattet av det etiske regelverket. Sporveiens compliance-enhet bidrar med opplæring og trening av ansatte, ledergrupper og prosjektgrupper ved behov.

I 2022 er det gjennomført obligatorisk oppfriskningskurs i etisk regelverk for alle ansatte, og det er skrevet ny avtale med ekstern varslingsleverandør for kritikkverdige forhold.

Sporveien har også utarbeidet etiske og sosiale 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. Sporveien har egne seriositetsbestemmelser i våre standard kontraktsvilkår som ivaretar Oslomodellens mål og visjoner.

Implementerer åpenhetsloven

Sporveien er underlagt den nye åpenhetsloven som trådte i kraft 1. juli 2022. Den pålegger virksomheter å gjennomføre aktsomhetsvurderinger i leverandørkjeden for å sikre og fremme grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold, i forbindelse med produksjon av varer og levering av tjenester.

Krav om overholdelse av grunnleggende menneskerettigheter og om anstendige arbeidsforhold er allerede godt ivarett gjennom Sporveiens etiske og sosiale krav til leverandører. I 2022 ble de etiske kravene revidert for å sikre at Sporveien har nødvendige virkemidler og tiltak tilgjengelig for å gjennomføre aktsomhetsvurderingene som loven krever. Høsten 2022 jobbet Sporveien videre med å utvikle et risikobasert metodeverk for aktsomhetsvurderinger og screening av leverandører i Sporveiens leveransekjede, basert på rammeverk fra blant andre Direktoratet for økonomistyring (DFØ), International Trade Union Confederation (ITUC) og Organisasjonen for økonomisk samarbeid og utvikling (OECD). Modellen er dynamisk og vil bli videreutviklet fortløpende for å sikre at screeningen blir så relevant som mulig for vår bransje og virksomhet. Leverandørene som i modellen kommer ut med høyest potensiell risiko, vil måtte besvare et egenerklæringsskjema som Sporveien vil bruke i videre aktsomhetsvurderinger. Hvis aktsomhetsvurderinger avdekker potensiell eller faktisk negativ påvirkning på menneskerettigheter og arbeidsforhold, vil Sporveien innhente ytterligere informasjon og videre vurdere mulige tiltak.

Sporveien har også etablert rutiner for å ivareta lovens forpliktelser om å sikre allmenheten tilgang til informasjon om våre aktsomhetsvurderinger. Konsernet vil publisere en separat redegjørelse om implementeringen av åpenhetsloven innen fristen 30. juni 2023. Redegjørelsen vil bli publisert på Sporveiens nettsted, www.sporveien.com.

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 ekstern varslingskanal. Varsling kan skje konfidensielt og/eller anonymt. Sporveien har etablert et eget varslingsråd som vurderer og behandler mottatte varsler fra ansatte eller nærstående til konsernet. Varslingsrådet skal sørge for en forutsigbar, forsvarlig og trygg behandling av varslingssaker og fremmer anbefalinger til tiltak.

Forsterket informasjonssikkerhet

Systematiske risikovurderinger har økt risikoforståelsen og forsterket eierskapet til informasjonssikkerhet i linjen. I 2022 vedtok Sporveien en ny policy for informasjonssikkerhet som tydeliggjør eierskapet til risiko og selskapets ansvar for informasjonssikkerhet. Informasjonssikkerhetsprogrammet gjennomførte dessuten flere sikringstiltak og planla det videre arbeidet i 2023.

Det ble ikke avdekket tilfeller av brudd på informasjons-sikkerheten i 2022.

Informasjonsforvaltning

I 2022 etablerte Sporveien en strategi for informasjonsforvaltning. Det var en viktig milepæl i arbeidet med å få på plass rammeverket for digital omstilling, der brukeradopsjon og endringsledelse står sentralt. Flere initiativ pågår for å øke den digitale kompetansen og innføre nye, effektive og funksjonelle kommunikasjonsløsninger i Sporveien. I 2022 var det særlig tre prosjekter som sto i fokus: Yammer, forprosjekt nytt intranett og nettsider, og Digital arbeidsglede.

Yammer ble rullet ut i hele konsernet og gjør det enklere å dele informasjon med alle ansatte, inkludert alle dem som tilbringer arbeidstiden i vogner, busser, verksteder og i sporet. Denne plattformen åpner dessuten for gjensidig dialog og gjør det enkelt å se hva som rører seg i virksomheten – i tråd med målet om «ett Sporveien». Yammer har så langt vært en suksess og blitt svært godt tatt imot blant medarbeiderne.

Sporveien forbereder nytt intranett og nye nettsider og gjennomførte i 2022 et forprosjekt for å kartlegge behovene de nye løsningene skal dekke. Utviklingen av intranettet og nettstedet skal etter planen starte i 2023.

Digital arbeidsglede er et prosjekt for å bygge digital kompetanse internt og få flere medarbeidere til å ta i bruk digitale verktøy. I 2022 gjennomførte prosjektet en vellykket pilot med konsernsenteret om å ta i bruk samhandlingsverktøy. Prosjektet fortsetter i 2023 for å sette fart i den digitale omstillingen i Sporveien.



På Trikken tar alle sin del av ansvaret for trafikksikkerheten: Fagarbeider Henriette Tørrestad leverer trikker i forskriftsmessig stand, og trafikkleder Abel Ola Gervacio passer på at trikkene har god flyt i bytrafikken.



Sporveisgalleriet på Tøyen

Kunst, kultur og kollektivtrafikk går hånd i hånd. I hvert fall for Sporveien, som har gallerier på blant annet tre T-banestasjoner. På Tøyen bruker Naturhistorisk museum Sporveiens monterer til å gi de reisende en smak av museet.

– For oss er det fint å få sette preg på det området vi holder til i. Med galleriet på T-banestasjonen får vi også vist frem museet vårt til et publikum vi vanligvis ikke når, sier Karenina Kriszat, kommunikasjonsleder ved Naturhistorisk museum i Oslo.

De disponerer galleriet på Tøyen T-banestasjon, en kort spasertur fra Botanisk hage der museet ligger. For dem er ikke monterer bare en reklameplakat. Utstillingene skal ha en mer verdi som engasjerer de reisende som haster forbi.

– Høsten 2022 hadde vi en fotoutstilling om gjenglemte ting i Botanisk hage, og tidligere har vi vist frem Tøyen for 200 millioner år siden. Jeg vil tro det er nytt for mange at det da fantes en type dinosaur som gikk rundt der T-banen nå kjører, forteller Kriszat.

I tillegg til galleriet på Tøyen, har Sporveien også gallerier på Carl Berners plass og Jernbanetorget T-banestasjoner. Stasjonene rundt omkring i Oslo er en stor del av innbyggernes hverdag. Derfor er det viktig å legge til rette for at de er gode byrom å oppholde seg i. – En god tur handler om mer enn det å bli fraktet fra til A til Å,

det handler om å skape en god opplevelse. Derfor har vi mange spennende samarbeid for å formidle kunst og kultur på reisen og på våre stasjoner. Vi kaller det Sporveiskunst, sier Anette Espeli, kommunikasjonsleder i Sporveien. – Vi har hatt mange spennende utstillinger i Sporveispasasjen gjennom året og har langsiktige samarbeidspartnere, blant annet Oslo-filharmonien og barnefestivalen Miniøya. Ettersom Naturhistorisk museum gjenåpnet i 2022, har det vært flott at deres utstillinger har preget Tøyen T-banestasjon, også i år. Kriszat og Naturhistorisk museum setter stor pris på samarbeidet. Ikke bare fordi de får vist frem museet til flere folk, men fordi de også har mange felles verdier med Sporveien.

– Miljø og klimasmarte løsninger er en del av det vi prøver å formidle til publikummet vårt, særlig hva folk kan bidra med selv. Å reise kollektivt er så absolutt en del av det, sier hun.

NOEN AV SPORVEIENS KULTURSAMARBEID I 2022

- PrideArt-utstilling i Sporveispasasjen
- Norsk Billedhoggerforening på Carl Berners plass T-banestasjon
- Kulturnatt-utstilling i Sporveispasasjen
- Oslo-filharmonien
- Stand på Miniøya



Kommunikasjonssjef Anette Espeli og konsulent Espen Hornsjøen i Sporveien har tro på at kunst og kultur kan bidra til en god tur, her fotografert ved utstillingen til Naturhistorisk museum i galleriet på Tøyen.



Karenina Kriszat, kommunikasjonsleder ved Naturhistorisk museum, forteller at samarbeidet med Sporveien gjør at de kan nå ut til flere enn de som vanligvis besøker museet.





DEL 5

Styring

Tar vare på det vi har

Økte bevilgninger på grunn av høye strømpriser og omfattende vedlikeholdsbehov har tatt kollektivtrafikken i riktig retning.

– Jeg kan stille klokka etter T-banen, det forteller hvor mye jeg stoler på kollektivsystemet vårt. Derfor prioriterer vi det politisk.

Byrådsleder Raymond Johansen er tydelig stolt av T-banen, trikkene og bussene som sørger for at folk kan reise miljøvennlig på kryss og tvers av byen. Han er minst like stolt av de ansatte i Sporveien, som står på døgnnet rundt i tjeneste for Oslos befolkning.

Enige om midler

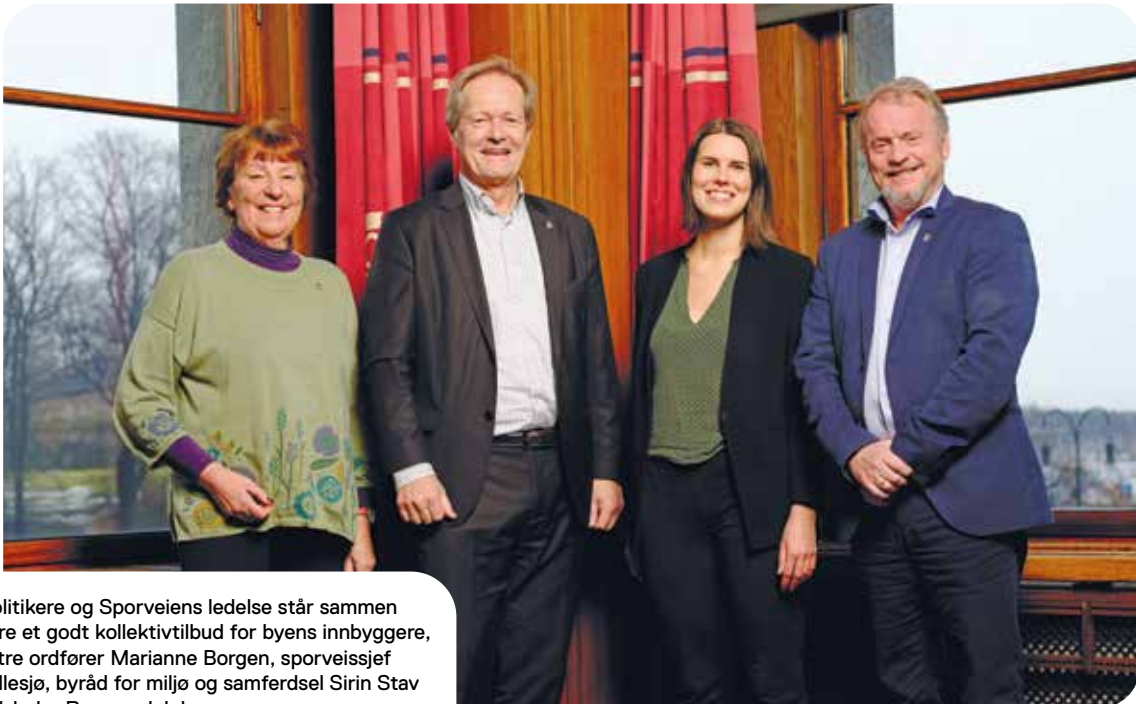
For mens andre sover, pågår arbeidet som holder byens puls i gang: Skinner, strøm og tunneller – alt må fungere for at kollektivtrafikken skal gå på skinner. I 2022 har drift og vedlikehold stått høyt på agendaen til byrådsleder Johansen og resten av byrådet.

– Selv om vi også bygger nytt, er det svært viktig å ta vare på det vi har. Driften til Sporveien er samfunnskritisk, det så

vi under pandemien. Derfor har vi sørget for nok penger til vedlikehold og oppgradering for både T-banen og Trikken, sier Johansen, og legger til: – Vedlikehold er kjernen i suksessen til Sporveien.

Byrådslederen viser til Oslopakke 3, der Oslo og Vikens politikere ble enige om en avtale i 2022 som sikrer bygging av Fornebubanen, samtidig som det settes av øremerkede midler til vedlikehold av byens T-bane- og trikketilbud. Sporveissjef Cato Hellesjø er glad for at politikerne sørger for at passasjerenes tilbakekomst til kollektivtrafikken etter pandemien ikke stopper opp på grunn av nedslitt infrastruktur.

– Skal suksessen fortsette, er vi avhengige av politikere som prioriterer midler til prosjekter som bidrar til at de reisende velger kollektivtransport fremfor bil. Men, skal vi få maksimalt utbytte av nye kollektivtrafikkprosjekter, må infrastrukturen vi allerede har være i god stand. Det får vi til nå, sier Cato Hellesjø.



Oslos politikere og Sporveiens ledelse står sammen om å sikre et godt kollektivtilbud for byens innbyggere, fra venstre ordfører Marianne Borgen, sporveissjef Cato Hellesjø, byråd for miljø og samferdsel Sirin Stav og byrådsleder Raymond Johansen.

Nøkkelen til suksess

Ordfører Marianne Borgen har fulgt Sporveien i hele sitt voksne liv, både som kunde og politiker. Hun har sett opturer og nedturer i kollektivselskapet, og har en klar formening om hva som ligger bak de siste årenes opptur.

– Samarbeidet mellom oss som jobber i Rådhuset, og i Sporveien. At vi sammen klarer å se de lange linjene og har en felles forståelse av utfordringer og løsninger, sier hun.

Ordføreren trekker frem Sporveismetoden som et eksempel på godt samarbeid i praksis: – Et fungerende bedriftsdemokrati er avgjørende for å lykkes, både innad i selskapet og overfor den politiske ledelsen, sier hun.

Da økte strømpriser truet kollektivtrafikken i året som gikk, ble samarbeidet mellom Sporveien og den politiske ledelsen i Rådhuset nok en gang en suksessfaktor. For det krever store mengder strøm å frakte Oslos innbyggere rundt i byen med T-bane, trikk og elbusser. For en av Oslos største forbrukere av strøm, ble det dramatisk da strømprisene tredoblet seg mot slutten av 2021. Rutekutt kunne i verste fall bli en konsekvens dersom ikke Sporveien ble tilført midler. Takket være en ekstraordinær bevilgning fra Oslos bystyre kan kollektivtrafikken fortsatt driftes som normalt, uten reduksjon i antall avganger.

– Jeg er glad for at vi fant en løsning for å dekke inn de økte strømkostnadene, sier byråd for miljø og samferdsel, Sirin Stav. – For meg fantes det ikke noe alternativ, det er viktig å sikre en stabil drift slik at byen har et attraktivt og velfungerende kollektivtilbud.

Både Sirin Stav og samarbeidspartnerne hennes i byrådet jobber for å få enda flere til å reise kollektivt og ta sykkelen mer i bruk. Derfor vil de, høye strømpriser til tross, fortsette den offensive satsingen på kollektivtransport. Byrådsleder Raymond Johansen og byråd Sirin Stav deler ordfører Borgens syn på viktigheten av å jobbe målrettet for byens kollektivtilbud.

– Sammen er vi gode. Et godt bedriftsdemokrati og et godt samarbeid med eier har gitt svært gode resultater. Sporveien er godt rustet til å ta ytterligere steg for å videreutvikle kollektivtrafikken i Oslo, sier ordfører Marianne Borgen.

HVA ER VIKTIGST NÅR DET GJELDER KOLLEKTIVTRAFIKK I TIDEN FREMMER?



VENSTRE Vi skal jobbe for billigere billetter, trikk på Ring 2 og til Tonsenhagen, og å ta vare på den infrastrukturen vi har.



SENTERPARTIET Billigere billetter, bedre tilbud på tvers av bydelene i ytre by, ta bussdriften tilbake i kommunal regi og avslutte anbudssystemet. Mer penger til universell utforming.



KRISTELIG FOLKEPARTI For at folk skal komme seg til skiløyper, kjøpesentre og spennende attraksjoner uten bil, vil vi senke billettprisen, sikre universell utforming og utbedre ferjetilbudet i Oslo.



SOSIALISTISK VENSTREPARTI Styrke kollektivtilbudet med flere avganger og fremdrift i utbyggingsprosjekter, vurdere prisreduksjon på billetter, og jobbe for trikk til Tonsenhagen og Linderud.



RØDT Vi ønsker å ta bussdriften i egenregi, utvikle tilbudet i øst med T-bane til A-hus og trikk i Trondheimsveien til Tonsenhagen og Ring 2, samt sikre finansiering til infrastruktur.



ARBEIDERPARTIET Sørge for nok penger til vedlikehold, ferdigstille de store prosjektene Fornebubanen, Majorstuen T-banestasjon og nytt signalanlegg, og forbedre fremkommeligheten for buss og trikk.



MILJØPARTIET DE GRØNNE Vi ønsker å styrke kollektivtransporten ved å redusere billettprisene, og utvikle skinnegående transport gjennom Fornebubanen og trikkesatsingen.



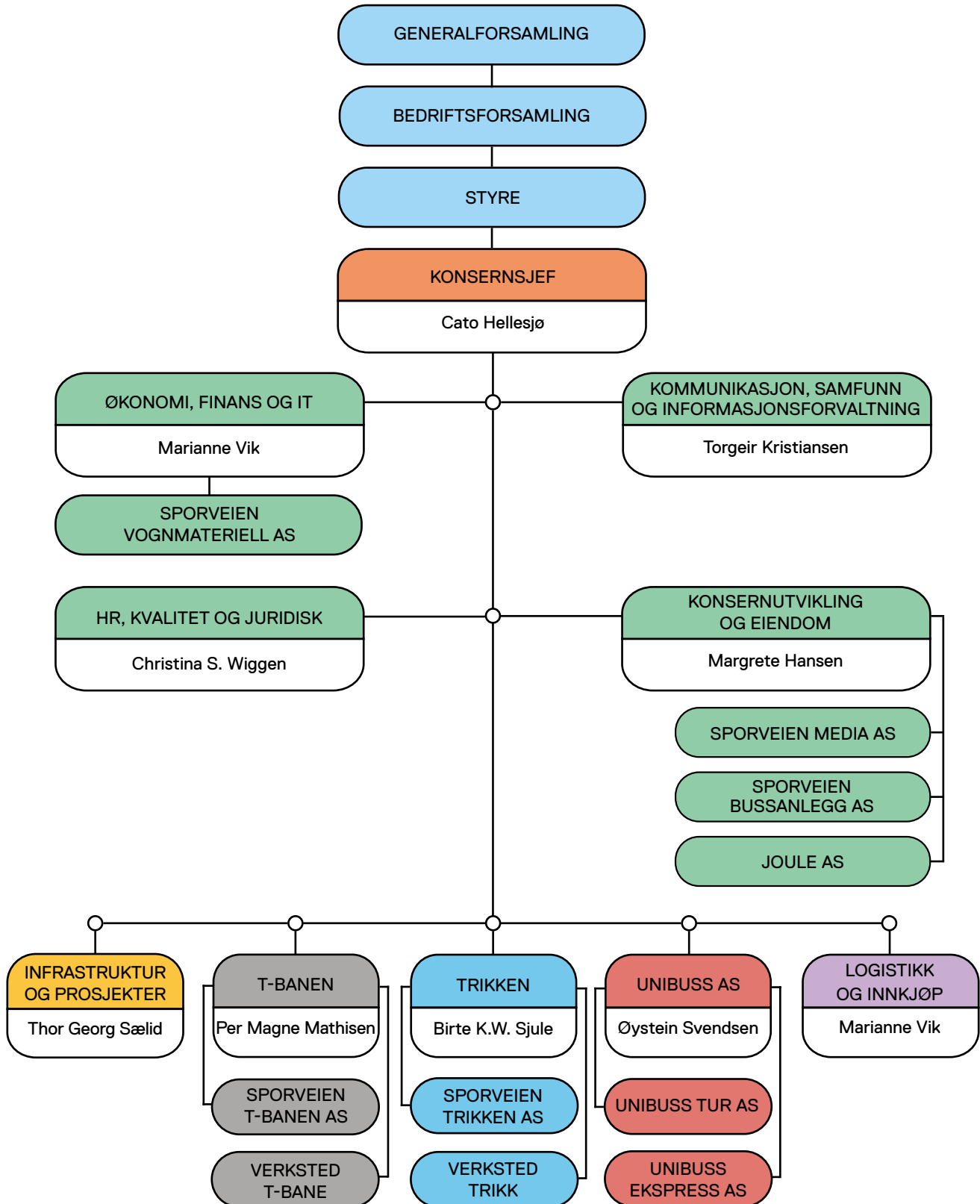
HØYRE Gjøre kollektivtransport til den mest praktiske løsningen i hverdagen med Fornebubanen, redusere press på sentrumstunellen med Volvatsvingen og få flere avganger.



FREMSKRITTPARTIET Sikre T-banen som kjernen i kollektivtilbudet i Oslo, også i fremtidig kollektivplanlegging, og jobbe for å gjøre arbeidsgiverbetalt kollektivbillett skattefritt.

Alle partier i Oslo bystyre har vært invitert til å gi innspill. Les mer utfyllende svar fra partiene på www.sporveien.com.

Organisasjonen



Per 31.12.2023. Cato Hellesjø fratrer som konsernsjef 15.05.23, og Birte K.W. Sjule trer inn i stillingen fra samme dato.

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:

- Gi pålitelig og effektiv styringsinformasjon
- Sikre gode resultater gjennom målrettet, effektiv og sikker drift
- 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. 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. Konsernpolicy for risikostyring og internkontroll 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. Hovedkontoret er i Oslo.

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

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 utarbeidet ny strategiplan for 2021-2025. Helhetlig og samlet rapportering til styret av Sporveiens mest sentrale risikoområder skjer minimum årlig. Compliance-rapportering presenteres årlig til styret.

Sporveien er bevisst sitt samfunnsansvar i virksomhetsstyringen.

Vi har retningslinjer som ivaretar hensynet til omverdenen, medarbeidere og samarbeidspartnere i konsernets verdiskaping, inklusive nulltoleranse mot korrupsjon. Vårt etiske regelverk skal sikre god etisk praksis og sette felles rammer. Styret vedtar de etiske reglene på bakgrunn av innspill fra compliance-enheten. Styret holdes jevnlig oppdatert om arbeid og saker knyttet til etisk regelverk, eksempelvis i årlig compliance-rapport. 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 og 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 regelverket, og de gjennomgår obligatorisk e-læringskurs om etiske problemstillinger som kan oppstå i virksomheten. Alle nye ansatte og innleide skal ta kurset ved oppstart i Sporveien. Compliance-enheten er alltid til stede på introduksjonssamlinger for nyansatte. I tillegg holdes egne gjennomganger og kurs for ansatte med et særskilt behov gitt stilling, ansvar eller aktivitet, blant annet for ledere. Sporveien arbeider integrert, kontinuerlig og målrettet med bevisstgjøring og forebygging for å fremme etterlevelse.

Sporveien har rutine for innhenting av habilitets- og relasjonserklæring, og har utarbeidet etiske krav til leverandører. Kravene til leverandører er vedtatt av styret og ble sist revidert 2022 i forbindelse med implementering av åpenhetsloven. 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 avholdes 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 og 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 i 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. Det skal operere 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. Det evaluerer årlig sin virksomhet. Styret har fastsatt egen instruks for konsernsjef, og har etablert underutvalg for arbeidet med oppnevning av revisjonsutvalg og kompensasjons- og kompetanseutvalg. Det ble avholdt åtte styremøter i 2022. (Se neste side for medlemmenes deltakelse.) Styret rettet spesielt fokus på følgende tema i 2022:

- Risiko knyttet til prisøkning og leveranser, herunder økte energikostnader; konsekvenser og tiltak.
- T-baneprogrammet og særlig nytt signalsystem (CBTC) og nye vogner.
- Trikkeprogrammet og ferdigstillelse av infrastruktur og baser, og mottak av nye trikker (SL18).
- Organisasjon, herunder medarbeiderundersøkelse, sykefravær og utvikling av ledere og ansatte.

10. RISIKOSTYRING OG INTERNKONTROLL

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) 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 samfunnssikkerhet. Dette bidrar til at våre systemer for risikostyring og internkontroll ivaretar hensynet til samfunnsansvar, omverdenen og ansatte i Sporveiens verdiskaping.

Sporveien har også en egen varslingsordning. Det foreligger egen rutine for varsling som er vedtatt av styret. Både ansatte og innleide har rett og plikt til å varsle om kritikkverdige forhold, enten gjennom nærmeste overordnede, direkte til compliance-enheten eller via ekstern varslingskanal. Varsling kan skje konfidensielt og/eller anonymt. Sporveien har etablert et eget varslingsråd som vurderer og behandler mottatte varsler fra ansatte eller nærstående til konsernet. Varslingsrådet skal sørge for en forutsigbar, forsvarlig og trygg behandling av varslingssaker og fremmer anbefalinger til tiltak. Varsling inngår i den årlige compliance-rapporteringen til styret. Sporveiens internkontroll skal bidra til målrettet og effektiv drift og risikohåndtering, pålitelig rapportering og etterlevelse av krav og lovverk. Compliance-enheten sjekker etterlevelse av interne rutiner og regelverk ved testing av internkontroll og monitorering. Dette støtter styrets arbeid med å påse kvalitet og effektivitet innenfor virksomhets- og risikostyring, eierstyring og selskapsledelse.

11. GODTGJØRELSE TIL STYRET

Godtgjørelse til styret oppgis i note 5 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 kompensasjons- og kompetanseutvalg 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 5 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 mest oppmerksomhet rettet mot 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 2022 av:

Pål Martin Sand (leder), Andreas Mjærum Behring, (nestleder), Leif Ingholm, Svein Olav Lunde, Sidsel Sandelien, Anne Johanne Enger, Anders Holten Skånland, Trond Helge Hem, Therese Ustvedt (aksjonærvalgt vara), Linda Amundsen, Raymond Lorentzen, Per Petterson og Mukhtar Ahmad.

Ved utgangen av 2022 besto disse styrene av:

Sporveien AS

Thor Gjermund Eriksen (styreleder) (4), Helga Nes (nestleder) (8), Stine Rolstad Brenna (7), Ola Floberg (8), Arne Giske (8), Bjørn Kjærland Haugland (8) og Sores Yuzer (8). Einar Skaarseth Enger (styreleder) (3) gikk ut av styret i juli 2022. *Tall i parentes er antall styremøter deltatt.*

Sporveien T-banen AS

Cato Hellesjø (styreleder), Per Magne Mathisen, Marianne Vik, Margrete Hansen, Birte K.W. Sjule, Iftikhar Hussain, Michelle Nilsen og Silje Tunheim.

Sporveien Trikken AS

Cato Hellesjø (styreleder), Per Magne Mathisen, Tore Andreas Reinlie Elton, Iver Gård, Margrete Hansen, Marianne Vik, Thor Georg Sælid og Ayse Belgic Liu.

Unibuss AS

Cato Hellesjø (styreleder), Johan Leif Øverland, Mukhtar Ahmad, Marianne Vik, Per Petterson, Bjørn Granviken og Hildegunn Naas-Bibow.

Sporveien Vognmateriell AS

Marianne Vik (styreleder), Tomm Otto Bråten, Birte K.W. Sjule og Per Magne Mathisen.

Sporveien Media AS

Margrete Hansen (styreleder), Per Magne Mathisen, Birte K.W. Sjule, Erling Kittelsen og Ellen Rogde.

Sporveien Bussanlegg AS

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

Joule AS

Margrete Hansen (styreleder), Cato Hellesjø og Marianne Vik.



Foran: Cato Hellesjø. Midten fra venstre: Birte K.W. Sjule, Torgeir Kristiansen og Margrete Hansen. Bak fra venstre: Christina Styrvold Wiggen, Øystein Svendsen, Per Magne Mathisen, Marianne Vik og Thor Georg Sælid.

Konsernledelsen i Sporveien

CATO HELLESJØ (1956)
Konsernsjef

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

TORGEIR KRISTIANSEN (1969)
Konserndirektør kommunikasjon, samfunn og informasjonsforvaltning

Utdanning: Høyere utdanning innen journalistikk, statsvitenskap og nordisk språk.
Erfaring: Informasjonsdirektør EVRY, kommunikasjons-sjef i EDB Business Partner og redaktør, programleder, kommentator og journalist i NRKs nyhetsdivisjon, samt en rekke andre norske mediebedrifter.

MARGRETE HANSEN (1978)
Konserndirektør konsernutvikling og eiendom

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, finans og IT

Utdanning: Siviløkonom (NHH)
Erfaring: Økonomidirektør Stiftelsen Norsk Luftambulans, daglig leder Eden Springs Norge/Eden Springs Nordic, økonomisjef Ringnes Int.

CHRISTINA STYRVOLD WIGGEN (1972)
Konserndirektør HR, kvalitet og juridisk

Utdanning: Cand. Jur (UIO)
Erfaring: Juridisk direktør Sporveien, head of Compliance EVRY ASA, advokat Posten Norge AS, seksjonsleder/rådgiver 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/adm.dir. Sporveien T-banen AS

Utdanning: Sivilingeniør (NTNU), bedriftsøkonom (BI)
Erfaring: Konserndirektør infrastruktur og prosjekter Sporveien AS, 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.

THOR GEORG SÆLID (1963)
Konserndirektør infrastruktur og prosjekter

Utdanning: Sterkstrøms- og svakstrømsingeniør/tekniker fra Gøteborg, Nordisk baneingeniør, fagbrev fra Norge.
Erfaring: Banesjef T-bane, konserndirektør infrastruktur og eiendom i KTP AS (konstituert), daglig leder og konsulent i STG AS, sjefsingeniør og disiplinleder offshoreprosjekter utland, drift av oljeplattform på norsk sokkel.

Styret



STYRELEDER THOR GJERMUND ERIKSEN (1966)

Utdannelse: Grunnfag sosiologi og 1. avd. jus ved Universitetet i Oslo, fag fra Handelshøyskolen BI bedriftsøkonomstudiet, sjefskurset ved Forsvarets høyskole.

Bakgrunn/erfaring: P.t. adm.dir. i Norsk Tipping. Kringkastingssjef i NRK (2013–2022), konsernsjef og adm.dir. i A-pressen/Amedia, sjefredaktør i Dagbladet, byrådssekretær for miljø og samferdsel i Oslo kommune. Tidl. styremedlem i flere selskaper bl.a. TV2. P.t. styremedlem i Forlaget Aschehoug.



STYREMEDLEM STINE ROLSTAD BRENNÅ (1965)

Utdannelse: NTNU Bachelor Finance, BI Master of Mgt.

Bakgrunn/erfaring: Styreleder Rabbalshede Kraft, styreleder Lørenskog kommunale pensjonskasse, styrets nestleder Lyse ASA, styrets nestleder Boligbygg Oslo, styremedlem Arendals Fossekompagni, styremedlem Theion GmbH. Tidligere: CFO Eco Energi (nå: Hafslund Eco), CFO Avishuset Dagbladet, Director IKT & Strategy Ringnes, EVP & CFO Conformat, finanssjef Orkla, Finance Manager Norske Skog.



NESTLEDER HELGA NES (1956)

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

Bakgrunn/erfaring: Fra 2018 selvstendig næringsdrivende. Er p.t styremedlem i Bane NOR Eiendom AS. Tidligere utbyggingsdirektør i Bane NOR SF, samt flere tidligere lederroller i Statoil og fag- og lederroller i Norsk Hydro.



STYREMEDLEM ARNE GISKE (1957)

Utdannelse: Siviløkonom fra BI, Master of Business Administration (MBA) fra University of Wisconsin.

Bakgrunn/erfaring: Tidligere konsernsjef i Veidekke ASA. Styremedlem i Asplan Viak AS og Clemens Eiendom AS. Har solid ledererfaring fra blant annet ABB-konsernet, Elektrisk Bureau AS, Elektro Union AS, National Elektro AS, Skiforeningen og Veidekke ASA.



STYREMEDLEM BJØRN KJÆRAND HAUGLAND (1965)

Utdannelse: M.Sc, Naval Architecture, NTNU, Business Programs: Strategic International Leadership, IMD and Leading Digital Transformation Programme INSEAD.

Bakgrunn/erfaring: Administrerende direktør i Skift – Næringslivets klimaledere. Styremedlem i WWF Norway, Vitensenteret VilVite, Zeabuz, The Earth Foundation og medlem av Teknologirådet. Erfaring fra topplederroller i DNV i Norge, Korea og Kina.



STYREMEDLEM SORES YUZER (1991)
(ansattrepresentant)

Utdannelse: Fagbrev som billakkerer, 2-årig fagskole-utdanning maskin.

Bakgrunn/erfaring: Fagarbeider Ryen verksted og nestleder Oslo Sporveiers Arbeiderforening.



STYREMEDLEM OLA FLOBERG (1962)
(ansattrepresentant)

Utdannelse: Elektriker og Pottemakerutdanning, Risør.

Bakgrunn/erfaring: Vognførerer/jobbinstruktør Trikken. Klubbleder og styremedlem (ansattvalgt) Trikken. Leder Oslo Sporveiers Arbeiderforening.





DEL 6

Årsberetning og
-regnskap

ÅRSBERETNING FOR SPORVEIEN AS 2022

I posisjon til å vokse

Sporveien AS (Sporveien) er Norges største kollektivtransportkonsern målt i antall reiser. I 2022 leverte Sporveien 217 millioner reiser og 62 prosent av all kollektivtrafikk i Oslo-området. Pandemien preget passasjertallene også i 2022, men Sporveien opprettholdt et godt og trygt tilbud til de reisende gjennom året.

Sporveien har vært gjennom et krevende år med høye energipriser som medførte stram økonomisk styring. I november ble det avklart at Ruter med bakgrunn i ekstra bevilgede midler fra Oslo kommune kompenserte Sporveiens ekstraordinære strømkostnader. Konsernets resultat før skatt var 374,6 millioner kroner i 2022, basert på en omsetning på 5 090 millioner kroner.

OM VIRKSOMHETEN

Sporveien AS er et integrert kollektivtransportkonsern. Hovedkontoret ligger på Tøyen i Oslo. Morselskapet er 100 prosent eid av Oslo kommune ved Byrådsavdelingen for miljø og samferdsel. Sporveien har åtte heleide datterselskaper med operativ virksomhet innen T-bane, trikk, vognmateriell, buss, bussanlegg, elsykkelabonnement, 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 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 hadde i 2022 drift i Oslo, Viken, Vestfold og Telemark, Trøndelag og på Sørlandet.

Datterselskapet Sporveien Vognmateriell AS eier og forvalter T-banevogner og trikker fra anskaffelse via vedlikehold og oppgraderinger, til avhending. Sporveiens datterselskap Sporveien 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 på 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 i tillegg alt vognvedlikeholdet.

Det er totalt 15 selskaper registrert under Sporveien AS.

SPORVEIENS VIRKSOMHETSKART

SPORVEIEN AS

- Sporveien T-banen AS
- Sporveien Trikken AS
- Sporveien Vognmateriell AS
- Sporveien Bussanlegg AS
- Sporveien Media AS
- Joule AS
- Unibuss AS
 - Unibuss Tur AS
 - Unibuss Ekspress AS
 - Tønsberg Bussreiser AS
- Sporveien Eiendom Holding AS
 - Lilleakerveien AS
 - Brynseng Torg AS
- Enebakkveien 310 AS
- Sporveien Oslo AS

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.

I andre del av 2022 begynte reisetallene å nærme seg normale nivåer igjen, etter to år med pandemi, restriksjoner og utstrakt bruk av hjemmekontor. Disse to årene har understreket hvor samfunnskritisk kollektivtrafikken og Sporveiens oppdrag og virksomhet er. Konsernet opprettholdt et stabilt og trygt kollektivtilbud selv gjennom perioder med høye smittetall og strenge restriksjoner. Det var særlig viktig for alle som måtte gå på jobb hver dag for å løse kritiske oppgaver, blant dem helsepersonell, lærere, barnehageansatte, renholdere, butikkansatte og transportører. Godt smittevern og stor fleksibilitet blant medarbeiderne bidro sterkt til at Sporveien kunne opprettholde et attraktivt tilbud til de reisende.

Reisetallene fra pandemien skapte usikkerhet knyttet til markedet for kollektivtrafikk på lengre sikt. Flere reisende valgte i perioder å gå, sykle eller kjøre bil, og sammen med mer utstrakt bruk av hjemmekontor satte de nye reisevanene preg på trafikktallene langt inn mot sommeren 2022. Siste halvdel av 2022 vitnet imidlertid om at en stor andel av de reisende fant tilbake til T-bane, trikk og buss.

Nedgangen i passasjerer reduserte inntektene til kollektivtrafikken gjennom pandemien, og bortfallet av billettinntekter var også markant i første halvdel av 2022. I januar 2022 økte regjeringen bevilgningene til den fylkeskommunale kollektivtrafikken som Ruter og Sporveien er del av. I tillegg kompenserte Oslo kommune for inntektstapet ved å bevilge ekstra midler til Ruter i kommunebudsjettet for 2022. Situasjonen gjorde det likevel nødvendig for Ruter å kutte i busstilbudet, blant annet i Bærum fra høsten 2022. Det reduserte Unibuss sine bussleveranser i Bærum med rundt ti prosent ut året.

Sporveien er påvirket av krigen i Ukraina og energikrisen den har bidratt til å skape. Konsernet er Oslo kommunes største enkeltstående forbruker av elektrisitet, først og fremst som kjørestrøm til T-bane og trikk, men også til lading av den økende parken med elektriske busser. De rekordhøye strømprisene innebar betydelige merkostnader i 2022. I tillegg kom prisøkningen på fossilt drivstoff, som fortsatt brukes i enkelte deler av bussparken. Strømprisen medførte

en økonomisk krevende situasjon for Trikken og særlig T-banen, og et stykke ut i året ble det klart at det var behov for ekstraordinære midler til kollektivtrafikken. Situasjonen ble drøftet med Ruter og Oslo kommune, og i november 2022 ble det avklart at Ruter kompenserer Sporveien for de ekstraordinære strømkostnadene, hvilket utgjorde 207 millioner kroner. Oslo kommune besluttet også på dette tidspunktet at de økte strømkostnadene til kollektivtrafikken skulle kompenseres. Parallelt iverksatte konsernet en rekke ulike tiltak for å redusere energibruken.

Samlet har pandemien, krigen og energikrisen også skapt utfordringer for leverandørene Sporveien benytter, noe som blant annet har gjort det vanskelig å skaffe enkelte deler.

STRATEGI – BEST 2025

Sporveien gikk i 2021 inn i en ny strategiperiode kalt «Best 2025» med visjonen «Bærekraftig mobilitet for alle». Den oppsummerer hvordan Sporveien vil bidra til å innfri Oslo kommunes mål om å gjøre byen grønnere, kutte klimagassutslippene og tilby mobilitetsprodukter som er tilgjengelige for alle, uansett funksjonsevne. Best 2025 bygger videre på de to foregående periodene der konsernet realiserte forbedringsgevinster tilsvarende nær én milliard kroner i årlig effekt. Best 2025 er også tett knyttet til Oslo kommunes mål om en grønnere og bedre by. Bærekraft er et viktig fundament i strategien og skal prege alt konsernet beslutter og gjør.

Fire strategisk prioriterte områder danner rammen om Best 2025:

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

Forbedringsarbeidet fortsetter i Best 2025. Sporveien har satt mål om å realisere nye gevinster med årlige effekter på 250 millioner kroner innen strategiperioden er over. Dette målet kommer på toppen av gevinstene fra de to foregående strategiperiodene.

Sporveien har en integrert forretningsmodell, der selskapet styrer vogner, personell, verksteder, infrastruktur og trafikk i ett helhetlig system. Med kontroll over hele verdikjeden kan konsernet optimalisere hvert enkelt ledd i kjeden og samhandlingen mellom leddene. Sporveien sikter etter

forbedringsgevinster fra alle deler av virksomheten og på tvers av de fire strategiske prioriteringene. Ved utgangen av 2022 hadde Sporveien realisert 95 millioner av målsettingen i Best 2025 og 1 149 millioner i årlig effekt gjennom de tre strategiperiodene.

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 er satt opp i samsvar med regnskapslovens bestemmelser og god norsk regnskapsskikk. Styret mener at årsregnskapet og årsberetningen gir en rettvise oversikt over resultatet av selskapets virksomhet og stilling ved årsskiftet. Forutsetningen om fortsatt drift er lagt til grunn for årsregnskapet i tråd med regnskapslovens §3–3a. Styret kjenner ikke til vesentlige forhold i eller etter regnskapsåret som har betydning for denne forutsetningen, eller for årsregnskapet ellers. Det har ikke vært vesentlige hendelser etter balansedagen som påvirker det avlagte årsregnskapet.

Konsernets resultat

I 2022 oppnådde Sporveien et resultat før skatt på 374,6 MNOK (2021: 279,8 MNOK). Omsetningen totalt var 5 090 MNOK i 2022 (2021: 5 020 MNOK).

Både T-banen, Trikken og Unibuss leverte god og stabil drift, selv om også 2022 ble preget av pandemien. Året ble i tillegg preget av høye strømkostnader og prisøkninger på andre innsatsfaktorer, særlig drivstoff. Mot slutten av året ble det avklart at Sporveien mottar kompensasjon fra Ruter for de ekstraordinære strømkostnadene i 2022. I påvente av avklaringer rundt strømkompensasjon kuttet Sporveien utviklingsaktiviteter og gjorde flere kostnadsreducerende tiltak for å sikre konsernets soliditet i en eventuell situasjon der de høye strømkostnadene ikke ble kompensert. Resultatet for 2022 påvirkes av denne situasjonen.

Kontantstrøm og økonomisk stilling

Konsernets netto kontantstrøm per 31.12.2022 var -198 MNOK (2021: 148 MNOK). Årets investeringer utgjorde 2 447 MNOK (2021: 1 758,2 MNOK). Investeringene ble finansiert med 625,5 MNOK (2021: 862,9 MNOK) fra operasjonelle aktiviteter og 1 623,3 MNOK (2021: 1 043,3 MNOK) 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.

Prosjektaktiviteten har vært høy gjennom året og flere større prosjekter er ferdigstilt og aktivert, spesielt bussanlegg. I tillegg har SL18 blitt satt i drift og 15 SL18-trikker er overført fra prosjekt til Sporveien Vognmateriell og aktivert. Per 31.12.22 utgjør konsernets balanse 13 227 MNOK (2021: 12 554 MNOK)

Soliditet

Ved utgangen av 2022 var konsernets egenkapitalgrad 30,8 prosent (2021: 30,2 prosent). Endringen på 0,6 prosentpoeng skyldes noe bedre resultat i 2022. Den langsiktige gjelden har økt som følge av lånefinansierte investeringer i nye trikker. Investeringene vil gi nye inntekter og kontantstrøm til å sikre konsernets evne til å betjene gjelden.

Likviditet

Likviditetsreserven var 2 291,4 MNOK (2021: 2 489,6 MNOK) ved utgangen av 2022. Av dette var 400 millioner kroner ubenyttet kassakreditt.

VIRKSOMHETENE

Sporveien T-banen AS (T-banen)

T-banen fikk i 2022 et resultat før skatt på 70,6 MNOK (2021: -14,1 MNOK). Selskapet fraktet 101 millioner reisende, mot 73 millioner i 2021, en økning på 38 prosent. T-banen leverte god og sikker driftskvalitet og høy regularitet og punktlighet. Etter at pandemirestriksjonene ble opphevet på vårparten fant etter hvert 95 prosent av de reisende i gjennomsnitt tilbake til T-banen på hverdager. I enkelte helger var reisetallet over nivåene før pandemien. Feiringen av 17. mai 2022 var en av de travleste grunnlovsdagene for T-banen noensinne.

T-banen er opptatt å holde høy kvalitet og stabilitet i produksjonen for å beholde og vinne nye kunder. Parallelt arbeider T-banen for å være en attraktiv arbeidsplass for alle ansatte, med vekt på samhandling, dialog og å sikre at selskapet har ansatte med rett kompetanse på rett plass.

T-banen rigger seg for å ta imot store prosjekter i årene framover: Fornebubanen, nytt signalsystem CBTC, nye T-baneprogner og oppgradert Majorstuen stasjon. Koordinering av de store prosjektene i et T-baneprogram er et viktig virkemiddel for å sikre god samordning av leveransene. Videre effektivisering blir i tillegg viktig for å kunne tilby mest mulig kollektivtrafikk for pengene. I tråd med Best 2025 vil T-banen jobbe med å øke kapasiteten på fellesstrekningen, frigjøre flere tog for trafikk og effektivisere energibruken.

Nøkkel tall	2022	2021	2020
Driftsinntekter (MNOK)	2 124,4	1 954,7	2 031,4
Årsresultat (MNOK)	55,1	-11	43,7
Antall reiser (mill.)	101	73	74
Kundetilfredshet (%)	*	*	*
Regularitet (%)	99,6	99,6	99,5

* Ikke målt grunnet pandemi

Sporveien Trikken AS (Trikken)

Trikken fikk i 2022 et resultat før skatt på 13,6 MNOK (2021: -13,5 MNOK). Selskapet fraktet 42 millioner passasjerer, en økning på 50 prosent fra 2021 (28 millioner reisende). Reisetallene vokste etter at pandemirestriksjonene ble opphevet, og mot slutten av 2022 var antallet reisende rundt 90 prosent av nivået før pandemien.

Trikken kjørte 99,3 prosent av alle planlagte avganger i 2022, en liten nedgang fra 99,5 prosent i 2021. Årsaken var utfordringer med å skaffe deler til vedlikehold på grunn av brudd i globale leveransekjeder. Selskapet har iverksatt nødvendige tiltak for å opprettholde et godt tilbud for reisende.

Den gode utviklingen i trafikksikkerheten fortsatte i 2022. Antallet ulykker og alvorlige hendelser per million kjørte vognkilometer var 0,6, en bedring fra fjorårets 0,8.

Trikken er midt i gjennomføringen av tidenes satsning på trikk i Oslo. Trikkeprogrammet ble vedtatt i bystyret i 2015 og frem mot 2030 skal Trikken kunne tilby 100 millioner årlig reisende, en dobling fra i dag. Det vil gi et nytt og bedre kundetilbud. Ved utgangen av 2022 hadde Trikken mottatt 15 av de nye trikkene, og innen utgangen av 2024 skal alle de 87 nye trikkene være på plass. Selskapet la i 2022 til rette for å sikre god innfasing av trikkene gjennom opplæring og driftstilpasninger.

Nøkkel tall	2022	2021	2020
Driftsinntekter (MNOK)	1 189,9	1 064,8	1 082,8
Årsresultat (MNOK)	10,6	-10,5	32,7
Antall reiser (mill.)	42	28	22
Kundetilfredshet (%)	*	*	*
Regularitet (%)	99,3	99,5	99,4

* Ikke målt grunnet pandemi

Unibuss konsern

I 2022 fikk Unibuss et resultat før skatt på -45,4 MNOK (2021: 14,5 MNOK). Resultatet ble sterkt påvirket av høye drivstoffkostnader, som ikke ble kompensert gjennom anbudskontraktene før mot slutten av året. Dette påførte Unibuss et tap på vel 40 MNOK. Selskapet fraktet 74 millioner passasjerer og hadde en omsetning på 1 747 MNOK. Også i 2022 ble passasjertallet påvirket av pandemien, særlig i årets første måneder.

I januar 2022 avviklet Unibuss mye av produksjonen på Rosenholm i Oslo sør. Deler av produksjonen ble overført til Østensjø-kontrakten. Produksjonen i Bærum ble redusert med cirka 10 prosent fra høsten 2022 som følge av færre reiser og den krevende finansielle situasjonen for Ruter.

Unibuss er en av de fremste operatørene i Norge innen drift av elbusser. I 2022 ble selskapet tildelt kontrakten for ruteområdet Oslo nordøst og to kontrakter i indre by i Ruters anbuds konkurranser. Kontraktene har en varighet på 10 år, med opsjon på forlengelse i to til fire år, og omfatter til sammen 259 elektriske busser. I august startet Unibuss Tur opp ny kontrakt for spesialskyss med sju elektriske minibusser i Follo-området på oppdrag for Ruter.

Nøkkel tall	2022	2021	2020
Driftsinntekter (MNOK)	1 747,3	1 887,8	1 663,2
Årsresultat (MNOK)	-35,4	11,2	44,9
Antall reiser (mill.)	74	55	59
Kundetilfredshet (%)	*	*	*
Regularitet (%)	99,9	99,9	99,9

* Ikke målt grunnet pandemi

Sporveien Vognmateriell AS (Vognmateriell)

Vognmateriell fikk i 2022 et resultat før skatt på 226,1 MNOK (2021: 166,3 MNOK). Resultatet blir i sin helhet overført vognanskaffelsesfondet som brukes til å investere i nytt materiell når dagens T-banevogner og trikker må avhendes. Ved utgangen av 2022 var beholdningen i fondet 1 260 MNOK, medregnet årets resultat. God samhandling mellom de ulike enhetene bidrar til å optimalisere og effektivisere forvaltningen av vognene.

Selskapet overtok 15 SL18-trikker i 2022 og fortsatte forberedelsene av avhendingen av de gamle trikkene. Den første av trikkene ble sendt til materialgjenvinning i januar 2023. Vognmateriell videreførte også finansieringen av prosjekter for å bevare verdiene i materiellet. Blant dem var det viktige

Wave-prosjektet, som omfatter bruk av lytteteknologi for å optimalisere vedlikehold. Det er investert cirka 10 MNOK i prosjektet, som i 2022 dokumenterte at vedlikeholdsbehovet i gir-kassene i T-banepognene er vesentlig mindre enn antatt. Forventet besparelse fra å redusere vedlikeholdet er anslått til 200-300 MNOK i løpet av vognenes levetid. Vognmateriell finansierte i tillegg vogn delen av CBTC-prosjektet og samarbeidet tett med driftsselskapene om tiltak for å effektivisere energibruken i vognparken.

Nøkkel tall	2022	2021	2020
Driftsinntekter (MNOK)	815,6	742,9	731,8
Årsresultat (MNOK)	171,1	123,5	131,4
Eiendeler (MNOK)	6 282	5 604	5 749,0
Vognanskaffelsesfond (MNOK)	1 260	1 060	941,5

Infrastruktur og prosjekter

Infrastruktur og prosjekter (IE) er en enhet i morselskapet. Enheten har ansvar for å vedlikeholde og videreutvikle infrastrukturen og gjennomfører flere av de store prosjektene som skal utvide kollektivkapasiteten i Oslo-regionen.

Våren 2022 mottok Sporveien bestilling på oppgradert Majorstuen stasjon som erstatter prosjektet Majorstuen T-baneknutepunkt. Sporveien har også fått i oppgave å bygge Diakonhjemmet stasjon. Opprinnelig var dette en del av prosjektet Majorstuen T-baneknutepunkt, men er nå etablert som et eget prosjekt.

Enheten opprettholdt høy anleggsaktivitet gjennom hele 2022 og passerte viktige milepæler på veien til å få de nye trikkene i drift. I tillegg til aktivitetene i Trikkeprogrammet og T-baneprogrammet, arbeidet IE med å elektrifisere Sporveiens bussanlegg.

Trikkeprogrammet

Infrastruktur og prosjekter har gjennom flere år arbeidet med å modernisere trikkeinfrastrukturen og utvikle trikkebasene, slik at de er klare for de nye trikkene. Tidlig i 2022 startet Sporveien prøvedrift med de nye SL18-trikkene i vanlig trafikk med passasjerer om bord. Prøvedriften pågikk frem til sommeren, og serieproduksjonen av trikkene ble deretter satt i gang for fullt.

I 2022 startet arbeidet med å oppgradere inntil 80 trikkeplattformer for å imøtekomme tekniske krav til universell utforming og øke tilgjengeligheten til trikken. Arbeidet med vedlikehold av trikkeinfrastrukturen fortsetter, og fremover

skal infrastrukturen i den nedre delen av Ekebergbanen og i Pilestredet rustes opp. IE forbereder i tillegg en oppgradering av Briskebylinjen.

Ferdigstilte prosjekter i 2022:

- **Grefsenveien nedre:** Ferdigstilling av etterarbeider.
- **Storgata og Bispegata:** Ferdigstilling av etterarbeider, med Bymiljøetaten som byggherre.

Pågående og planlagte prosjekter:

- **Holdeplasstiltak trikk:** Oppgradering av inntil 80 trikkeplattformer for å gi alle brukere bedre tilgjengelighet til trikken.
- **Pilestredet og nedre del av Ekebergbanen:** Opprustning av trikkeskinner og utskifting av gammel og slitt infrastruktur.
- **Briskebylinjen:** Sporveien deltar i arbeidet for å finne gode løsninger som gjør at trikken kan kjøre over Briskeby når de gamle trikkene erstattes med nye.

T-baneprogrammet

T-baneprogrammet har som formål å samordne fire store prosjektene knyttet til T-banen i Oslo, i det som blir et storstilt løft av T-banetilbudet. Prosjektene henger nært sammen og er til dels avhengige av hverandre, og de er i stor grad finansiert med midler fra Oslopakke 3: Nytt signalsystem CBTC, oppgradering av Majorstuen stasjon, anskaffelse av nye T-banepogner og bygging av Forneubanen. Ansvar for prosjektene er dels plassert i Sporveien og dels hos Forneubanen. Ruter er en viktig bidragsyter inn i prosjektene.

Ferdigstilte T-baneprosjekter i 2022:

- **Ryen base:** Ferdig etter ombygging. Basen har fått større verkstedkapasitet, det er etablert nye arbeidsstasjoner, samt en ny fløy med blant annet kontorer og kantine.

Pågående og planlagte T-baneprosjekter:

- **Nytt signalsystem CBTC** innebærer en kraftig modernisering av T-banens signalsystemer med teknologi som vil øke kapasiteten og driftsstabiliteten, gi kortere reisetid og bedre punktlighet. I 2022 pågikk arbeidet med å utvikle og designe systemet. Installasjonsarbeidet vil starte i 2023 og prosjektet skal være ferdig i 2028.
- **Østensjøbanen Etterstad–Hellerud** skal oppgraderes. I 2022 startet arbeidene med å bygge traseen, som blant annet omfatter en 400 meter lang tunell og utskifting av to bruer.
- **Forneubanen** vil utvide T-banenettet med ny linje mellom Majorstuen og Fornebu. Sporveien skal oppgradere Majorstuen stasjon for å gjøre klar til påkobling av Forneubanen.

- **Nye T-banepogoner** skal anskaffes for å møte kapasitetsøkningen fra Fornebu-banen. I 2022 fikk Sporveien oppdraget med å anskaffe nye T-banepogoner. Det er satt i gang et anskaffelsesprosjekt, og kontraktsinngåelse er planlagt i 2024.
- **Fellesstrekningen**, Majorstuen til Helsefyr/Carl Berners plass, har vært gjenstand for et flerårig vedlikeholdsprosjekt. I 2022 utførte IE blant annet arbeid med tunnelsikring og bytte av sporveksler og strømskinner.
- **Tøyen T-banestasjon** skal oppgraderes med ny adkomst. Detaljprosjekteringen starter etter planen i januar 2023.
- **Etterstad base** skal oppgraderes for å øke kapasiteten og modernisere T-banedriften. Sporveien utreder mulighetene for å legge basen under lokk, med bolig- og næringsbygg over.
- **Tilgjengelighetstiltak på T-banen** er et prosjekt som omfatter kartlegging og oppgradering av T-banestasjonene for å gjøre dem mer universelt utformet og tilgjengelig for flere.

Sporveien Bussanlegg AS (Bussanlegg)

Bussanlegg fikk i 2022 et resultat før skatt på 15 MNOK (2021: 17 MNOK). Selskapet gjennomførte fire store byggeprosjekter til en samlet verdi av over en halv milliard kroner.

Bussanleggene på Rosenholm og Alnabru ble bygd om til full elektrisk drift, mens det er bygget helt nye anlegg på Stubberud og Mortensrud. Sistnevnte prosjekt ble forsinket, mens de andre ble levert på tid og budsjett. De fire prosjektene bidrar til å gi bussdriften i Oslo tilstrekkelig anleggskapasitet på kort sikt. Det er en vesentlig utfordring at tre av selskapets anlegg har midlertidig karakter. Arbeidet med permanente løsninger fortsetter, og det pågår planprosesser for både Stubberud og Bjerke.

Bussanlegg bistår Viken fylkeskommune og Ruter med å sikre anleggskapasitet i tidligere Akershus. I juni kjøpte Bussanlegg en eiendom i Drøbak med sikte på å bygge et nytt bussanlegg til kjøprekontrakten for Follo, som starter opp i juli 2025. Mulige anleggseiendommer i Vestby og Ski er også identifisert.

I 2022 fikk Bussanlegg utarbeidet miljørapporter for samtlige anlegg. Disse vil bli brukt som utgangspunkt for planmessig arbeid med energieffektivisering i samarbeid med Ruter og operatørene.

Renteøkningene i 2022 øker selskapets finanskostnader. Indeksreguleringen nedfelt i investeringsavtalene med Ruter,

komponerer helt eller delvis for økte finanskostnader, men diskonteringsrenten må økes for å sikre avkastningen i nye investeringer.

Sporveien Media (Media)

Media fikk i 2022 et resultat før skatt på 0,3 MNOK (2021: 0,6 MNOK). Selskapet bidro med 139 MNOK til å styrke kollektivtilbudet. Omsetningen i 2022 var tilfredsstillende og en klar økning fra 2021.

Sporveien Medias oppgave er å bidra økonomisk til kollektivtrafikken og skape positive opplevelser for de reisende. I 2022 jobbet selskapet med å videreutvikle de digitale og analoge mulighetene for trafikkreklame. Det ble også jobbet med nye tiltak for å redusere innvirkninger på miljøet i forbindelse med drift og vedlikehold av lehus og annet materiell.

Joule AS

Joule AS er et nytt datterselskap opprettet i april 2022. Selskapet tilbyr måneds- og årsabonnement på elsykkel, inkludert forsikring og service. Joule lyktes i 2022 med å få sine første betalende kunder og var tidvis utsolgt for mange av elsykkelmodellene som tilbys. Målinger viste god kundetilfredshet.

Joule bidrar til å realisere visjonen om bærekraftig mobilitet for alle ved å senke terskelen for å bruke elsykkel. I 2023 forsterker konsernet satsingen. Selskapet investerer i flere elsykler og forbereder en stor prosentvis vekst i antall kunder.

RISIKOSTYRING OG RISIKO

Sporveien er eksponert for både person-, operasjonell, finansiell og omdømmerisiko. Konsernet har etablert rutiner for å sikre at Sporveien har oversikt og kontroll på de risikoene som kan påvirke konsernets strategi og måloppnåelse, og at tiltak blir dokumentert og fulgt opp. God risikohåndtering er avgjørende for verdiskapingen i Sporveien, og risikostyring er integrert i forretningsaktivitetene. Styret og konsernledelsen gjennomgår årlig selskapets risikostyring og internkontroll.

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

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

Styre-/ledelsesansvarsforsikringen dekker Sporveien AS med datterselskaper og alle selskaper hvor Sporveien AS har bestemmelses-innflytelse eller minst 50 prosent eierinteresse. Forsikringen gjelder for nåværende, tidligere og fremtidige styremedlemmer og ansatte i ledelsen, og andre ansatte med et selvstendig ledelses ansvar.

Operasjonell risiko

Produksjon av kollektivtransport innebærer risiko for ulykker og skader på mennesker og eiendom, men T-bane og trikk er blant de sikreste transportsystemene i Norge (se nærmere omtale av resultatene i kapitlet Samfunnsansvar og bærekraft, s. 71). Sporveien arbeider systematisk for å sikre liv og helse til så vel reisende som ansatte.

Kollektivtrafikken er samfunnskritisk og har opprettholdt 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.

Sporveien oppdaterer regelmessig egne risikoanalyser og konsernets beredskapssystem i tråd med endringer i risikobildet og sikkerhetsmyndighetenes trusselvurderinger. I 2022 gjennomførte Sporveien åtte beredskapsøvelser og åtte rene sikrings øvelser. Samvirke og samhandling mellom de ulike innsats elementene i beredskapen sto i fokus under øvelsene. Beredskaps arbeidet rettet i tillegg mye oppmerksomhet mot cybersikkerhet og informasjonssikkerhet i 2022, med mål om å sikre god beredskap rundt drifts- og sikkerhetskritiske IT-systemer.

Finansiell risiko

Konsernet Sporveien AS har finansiell risiko innenfor flere områder, herunder renterisiko gjennom lån og kontantbeholdning, valuta-risiko, energi og utfordringer med leveranser i leverandørkjeden, inkludert økte kostnader. Konsernet benytter finansielle sikringsinstrumenter for å redusere effekten av svingningene i valutakurser og strømpriser. I tillegg har 98 prosent av konsernets langsiktige gjeld fastrente med enten fem eller ti års løpetid. Konsernet hadde sikret 50 prosent av strømforbruket mot systempris i 2022.

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 og 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 gyldige i perioden 2021–2024. Den anbudsbaserte rutebuskjøringen utgjør majoriteten av Unibuss sine leveranser og har kontrakter på 8 til 10 år pluss opsjoner på inntil 4 år.

FORSKNING OG UTVIKLING

Sporveien jobber langsiktig med innovasjon, forskning og utvikling. Ideer blir tent i arbeidshverdagen og foredlet gjennom forskjellige kanaler i organisasjonen. I 2022 samarbeidet Sporveien med ulike forskningsmiljøer om flere studier. Studiene omfattet blant annet vedlikehold av girkasser, innhenting av data for å predikere vedlikeholdsbehov og kartlegging av potensialet i 3D-printing av deler. Innovasjonsarbeidet setter fokus på hvordan ny teknologi kan bidra til å redusere kostnader og øke kundeopplevelsen av konsernets produkter. Sammen med den spanske trikkeprodusenten CAF skal Sporveien delta på et flerårig prøveprosjekt av EU for å kartlegge hvordan teknologi kan understøtte daglig drift og sikkerhet. Hovedbidraget til Sporveien er å bistå CAF med testing av nyutviklede autonome funksjonaliteter på noen av de nye trikkene i Oslo.

Utgift til egen forskning og utvikling kostnadsføres løpende.

SAMFUNNSANSVAR

Seks målområder danner rammen om Sporveiens arbeid med bærekraft: Smart tur, Ren tur, God tur, God nabo, Driftige folk og Skikkelige folk. De beskriver konsernets prioriteringer for å sikre at samfunnsoppdraget blir løst på best mulig vis for de reisende, innbyggerne, naboer, ansatte og miljøet, og etter en høy etisk standard.

Bærekraftsarbeidet gjenspeiler de høye klima- og miljøambisjonene som er satt av Sporveiens eier, Oslo kommune. Konsernet jobber i tillegg målrettet for å innfri kommunens forventninger om å sikre gode sosiale forhold i egen virksomhet og verdikjede, og å bidra til å sette Oslo kommune i front i kampen for et seriøst og anstendig arbeidsliv. Dette er nedfelt i kommunens prinsipper for god eierstyring og i målsetningene til Osломodellen.

FNs 17 bærekraftsmål var del av kunnskapsgrunnlaget da Sporveien utviklet konsernstrategien Best 2025. Konsernet har store muligheter for å bidra til at FN-målene blir nådd, både som leverandør av kollektivtrafikk, som arbeidsgiver, som oppdragsgiver og innkjøper, og som samfunnsaktør og nabo.

Bidragene og resultater fra bærekraftsarbeidet er nærmere beskrevet i kapittel 4, Samfunnsansvar og bærekraft, s. 66-77.

I 2022 ble Trikken tildelt bærekraftsprisen i målingen Norsk Bærekraftbarometer, som gjennomføres av BI. T-banen havnet på sjuende plass etter å ha blitt nummer én de to foregående årene. Sporveien har nådd til topps i målingen alle tre årene den har blitt gjennomført, en viktig anerkjennelse av konsernets samfunnsbidrag.

Klima og miljø

Det overordnede målet for Sporveiens miljøstrategi er å produsere reiser med minst mulig miljøbelastning. Strategien setter 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 2022 utgjorde klimagassutslippene fra driften 5 753 tonn CO₂-ekvivalenter, en nedgang fra 6 647 tonn i 2021. (Deler av fjorårets utslipp ble rapportert i m3 og ikke kg, og fjorårstallet er derfor justert fra 8 200 tonn til 6 647). Utslippstallene er beregnet med lokasjonsbasert metode og omfatter konsernet unntatt Unibuss og Bussanlegg.

Utslipp i 2014 var beregnet med markedsbasert metode, hvilket gir null utslipp fra kjørestrom innkjøpt med opprinnelsesgaranti, mens den øvrige elektrisitetsbruken får langt høyere utslippsfaktor. I 2014 var utslippet 58 609 tonn CO₂-ekvivalenter, hvilket gir mål om utslipp på 2 930 tonn CO₂-ekvivalenter i 2030. I 2022 var utslippet redusert til 11 728 tonn (2021: 14 539 tonn), en nedgang på 60 prosent i forhold til 2014.

Strøm uten opprinnelsesgaranti er den største kilden til utslipp av klimagasser fra driften. I 2022 forsterket Sporveien arbeidet med å effektivisere energibruken. Sporveien har opprinnelses-sertifikat på all strøm for kjøring av T-bane og trikk.

I 2022 oppnådde Sporveien en kildesorteringsgrad på 85 prosent. Konsernet arbeider også systematisk med avfallsforebygging og sirkularitet på et overordnet plan, blant annet gjennom tiltak for å forlenge levetiden til T-banevognene og å sikre maksimal materialgjenvinning når de gamle trikkene skal avhendes.

Sporveiens arbeid med klima og miljø er nærmere beskrevet i kapitlet Ren tur, s. 68.

Organisasjon

Konsernet hadde 3 306 ansatte ved utløpet av 2022, en nedgang på 283 ansatte fra 2021. Medarbeiderne i konsernet var fordelt som følger (2021-tall i parentes):

- Sporveien T-banen: 594 (596)
- Sporveien Trikken: 409 (414)
- Unibuss: 1 371 (1 660)
- Sporveien Vognmaterieil: 6 (7)
- Sporveien AS: 926 (911)

Sporveien gjennomfører regelmessig medarbeiderundersøkelser for å ta pulsen på organisasjonen, kartlegge hva som skaper et godt arbeidsmiljø, og identifisere tiltak som kan gjøre Sporveien til et enda bedre sted å jobbe. Undersøkelsen som ble gjennomført høsten 2022, viste at medarbeiderne i Sporveien er veldig stolte av arbeidsplassen sin. Åtte av ti medarbeidere oppgir at Sporveien er et flott sted å arbeide, alt tatt i betraktning.

I 2022 ble det avholdt nærmere 940 kurs for rundt 3 500 deltakere. I tillegg tok ansatte og innleide til sammen 8 300 e-læringskurs. Sporveien tilbyr kompetanseutvikling for medarbeidere og ledere på alle nivåer. Lederutviklingsprogrammet Sporveisløftet ble avsluttet i 2022, etter å ha aktualisert Best 2025-strategien i hverdagen til ledere.

Sporveiens seniorpolitikk har som mål å sikre en inkluderende arbeidsplass og beholde relevant kompetanse.

Sporveien følger et prinsipp om at lederlønninger skal være konkurransedyktige og følge lederens ansvar og prestasjoner, uten at konsernet er lønnsledende. Fastsettelse av godtgjørelser til konsernsjefen og ledere er nærmere beskrevet i note 4 til årsregnskapet.

HMS

I 2022 hadde Sporveien et sykefravær på 9,86 prosent, en marginal nedgang fra 9,94 prosent i 2021. Legemeldt sykefravær utgjør 7,87 prosent av det totale sykefraværet, og 6,78 prosent er å anse som langtidssykefravær. Justert for pandemirelatert fravær, var sykefraværet i Sporveien 8,95 prosent i 2022.

I 2021 gjennomførte konsernet det strategiske FRISK-prosjektet, som hadde til hensikt å skape varige reduksjoner i sykefraværet. Sluttrapporten fra dette prosjektet ble lagt frem i 2022, med funn og anbefalinger til det videre arbeidet for å redusere fraværet.

Bedriftshelsetjenesten spiller en sentral rolle i dette arbeidet og ble i 2022 styrket med nye ressurser.

Nedgangen i personskader fortsatte i 2022. Sporveien registrerte 353 HMS-avvik (2021: 412), hvorav 29 var personskader (2021: 43). Av personskadene førte 10 til fravær, og det er samme nivå som året før. Sporveien har etablert et godt og systematisk HMS-arbeid for å gjøre arbeidshverdagen sikker, helsefremmende og inkluderende for alle ansatte.

Åpenhetsloven

Sporveien er underlagt den nye åpenhetsloven som trådte i kraft 1. juli 2022. Loven skal fremme virksomheters respekt for grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold, og sikre allmenheten tilgang til informasjon.

Sporveien jobbet i 2022 med å utvikle en risikobasert metode for aktsomhetsvurderinger, screening og oppfølging av leverandører. Samtidig reviderte Sporveien de etiske kravene til leverandører for å sikre konsernet nødvendig virkemidler og tiltak overfor leverandørene. Det ble også etablert rutiner for å sikre allmenheten tilgang til informasjon om aktsomhetsvurderingene.

Arbeidet med å implementere åpenhetsloven er nærmere beskrevet i kapitlet Skikkelige folk, s. 76. Konsernet vil publisere en separat redegjørelse om implementeringen av åpenhetsloven innen fristen 30. juni 2023. Redegjørelsen vil bli publisert på Sporveiens nettsted, www.sporveien.com.

Likestilling og mangfold

Medarbeiderne i Sporveien utgjør et stort mangfold som i stor grad reflekterer befolkningen i Oslo-området. 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.

Kjønnsfordelingen i Sporveien er fortsatt skjev. Ved utgangen av 2022 var kvinneandelen 16 prosent for konsernet som helhet. Andelen kvinnelige toppledere som rapporterte til konsernsjef, var imidlertid 50 prosent, og andelen kvinnelige ledere i de to øverste ledernivåene (uten Unibuss) økte fra 30 prosent i 2021 til 36 prosent ved utgangen av 2022. Sporveien ønsker en kjønnsbalansert virksomhet og ledergruppe, og vi fortsetter å ha dette som fokus i rekrutteringsprosessene våre.

Da Sporveien kartla ufrivillig deltidsarbeid i 2022, bekreftet 15 deltidsmedarbeidere at de ønsket å arbeide fulltid.

Respondentene fordelte seg jevnt på kvinner og menn og arbeidsstedene Trikken og T-banen. Flere deltidsmedarbeidere har i etterkant gått over i fulltidsstilling. Det er generelt gode muligheter for å øke stillingsprosenten for medarbeidere som ønsker det.

Sporveien redegjør for den faktiske tilstanden for likestilling, i tråd med likestillings- og diskrimineringsloven, i kapitlet Driftige folk, s. 75.

FREMTIDSUTSIKTER

Det nasjonale målet om nullvekst i biltrafikken og Oslo kommunes ambisiøse klimamål støtter fortsatt vekst i kollektivtrafikken og økte leveranser fra Sporveien. Det samme gjør potensialet som skapes av de nye trikkene, Forneubanen, nye Majorstuen T-baneknutepunkt, nytt signalanlegg CBTC og andre prosjekter som vil gjøre det gode kollektivtilbudet i Oslo enda bedre for de reisende.

I 2022 ble Oslo kommune og Viken fylkeskommune enige om en ny tilleggsavtale til Oslopakke 3. Tilleggsavtalen innebærer økte satser i Oslos bomringer. Statens vegvesen har estimert at det vil øke inntektene til Oslopakke 3 med 5 milliarder kroner i perioden 2023–2026. Samtidig ble det sikret årlige, gjennomsnittlige tilskudd til vedlikehold av infrastrukturen til trikken og T-banen på 1 141 MNOK i en fireårig avtale for 2023–2026. Avtalen gir Sporveien bedre forutsigbarhet og muligheter for å prioritere og planlegge vedlikeholdet, men prisstigningen gjør at tilskuddene likevel ikke er tilstrekkelige til å unngå økninger i vedlikeholdsetterslepet. I den årlige rapporten om reinvesterings- og oppgraderingsbehov dokumenterte Sporveien at rammen bør løftes til 1 329 MNOK i gjennomsnitt per år for å bevare verdiene i kollektivsystemet. Uten tilstrekkelige midler til vedlikehold, vil etterslepet vokse og øke risikoen for feil og mangler ved infrastrukturen i årene fremover, noe som igjen vil påvirke kvaliteten i kollektivtilbudet.

Både T-banen og Trikken er godt posisjonert for videre vekst. Det er ventet at Forneubanen alene vil tilføre ti millioner ekstra passasjerer på T-banen hvert år. I 2022 vedtok bystyret kjøp av 20 nye vogner for å møte veksten fra Forneubanen. Signalsystemet CBTC blir innført trinnvis mot 2028 og vil legge til rette for å frakte flere passasjerer raskere og like sikkert.

Trikken har satt de første av 87 nye trikker i trafikk. Når leveransen er komplett ved utgangen av 2024, vil vognparken gjøre det mulig å doble kapasiteten til 100 millioner reiser årlig. De nye trikkene er viktige bidragsytere til Oslo kommunes strategier og programmer for bilfritt byliv, klima og bærekraft.

Unibuss står også godt rustet til å vokse videre. Selskapet er en av de ledende operatørene i Norge innen elektriske busser og starter kjøring på flere store kontrakter i Oslo i 2023. Kontraktene har varighet på ti år og omfatter et stort antall elektriske busser med nødvendig ladeinfrastruktur.

Krigen i Ukraina, geopolitisk usikkerhet og energikrisen fortsetter å påvirke verdensøkonomien ved inngangen til 2023. Inflasjon, energi- og råvarepriser og utfordringer i forsyningskjedene påvirker kostnadsnivået i Sporveien i 2022, og det er ventet at dette vil vedvare. Prognosene for 2023 er høyst usikre og endrer seg raskt, men tilsier vesentlig høyere strømpriser enn i de siste normalårene 2019 og 2020. I 2022 ble Sporveien kompensert for ekstraordinært høye strømkostnader, utover det normale prisnivået som lå som en forutsetning da

kjøreavtalene med Ruter ble inngått. Styret er tilfreds med dette og forutsetter at slik kompensasjon videreføres dersom strømprisene i perioder fortsatt ligger på ekstraordinært høye nivåer.

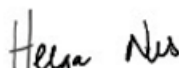
Sporveien jobber i parallell med en rekke tiltak for å redusere energibruken og kostnadene, og flere tiltak vil bli gjennomført i 2023. Effektiviseringer, enten det er fra Best 2025 eller smartere energibruk, har høy prioritet for å sikre at Sporveien leverer mest mulig kollektivtrafikk for pengene. 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 gjennom 2022.

Oslo 14.3.2023



Thor Gjermund Eriksen
Styrets leder



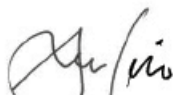
Helga Nes
Styrets nestleder



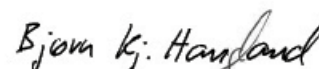
Sores Yuzer
Styremedlem



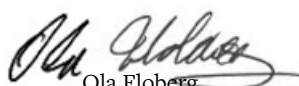
Stine Rolstad Brenna
Styremedlem



Arne Giske
Styremedlem



Bjørn Kjerand Haugland
Styremedlem



Ola Floberg
Styremedlem



Cato Hellesjø
Konsernsjef

Innhold

Årsregnskap 2022

Resultatregnskap 2022	105
Balanse 2022	106
Kontantstrømoppstilling	108
Noter Regnskapsprinsipper	109
Note 1 Virksomhetsområder	109
Note 2 Mellomværende med selskap i samme konsern	110
Note 3 Varer	111
Note 4 Lønnskostnad og andre godtgjørelser	112
Note 5 Pensjonskostnader og forpliktelser	113
Note 6 Varige driftsmidler	115
Note 7 Annen driftskostnad	118
Note 8 Investeringer i foretak i samme konsern	118
Note 9 Finansinntekter og kostnader	119
Note 10 Finansiell markedsrisiko	119
Note 11 Skattekostnad på ordinært resultat	121
Note 12 Selskapskapital og aksjonærinformasjon	122
Note 13 Bankinnskudd, kontanter o.l.	123
Note 14 Annen langsiktig gjeld	123
Note 15 Pantstillelser og garantier mv.	124
Note 16 Gjeld prosjekter (netto)	124
Note 17 Annen kortsiktig gjeld	125
Revisors beretning	126

Resultatregnskap

2022

(Beløp i hele tusen)		Konsernet			Morselskapet		
DRIFTSINNTEKTER OG DRIFTSKOSTNADER	Noter	2022	2021	2020	2022	2021	2020
Driftsinntekter							
Annen driftsinntekt	1,2	5 077 884	5 020 363	4 729 798	1 660 920	1 578 449	1 590 509
Inntekt ved salg av eiendeler		12 604	0	0	12 604	0	0
Sum driftsinntekter		5 090 488	5 020 363	4 729 798	1 673 523	1 578 449	1 590 509
Driftskostnader							
Varekostnad	2,3	1 018 140	957 933	804 334	451 014	422 851	467 161
Lønnskostnad	4,5	2 190 295	2 257 301	2 120 804	543 188	488 181	547 936
Avskrivning på varige driftsmidler	6	604 402	620 425	585 193	230 559	256 803	242 044
Nedskrivning på varige driftsmidler	6	0	2 159	19 676	0	0	0
Annen driftskostnad	2,7	832 607	806 237	678 768	319 143	282 103	223 272
Sum driftskostnader		4 645 445	4 644 055	4 208 775	1 543 905	1 449 938	1 480 413
DRIFTSRESULTAT		445 043	376 308	521 023	129 618	128 510	110 096
FINANSINNTEKTER OG FINANSKOSTNADER							
Finansinntekter							
Inntekt på investering i datterselskap	8	0	0	0	215 059	129 768	269 011
Renteinntekt fra foretak i samme konsern		0	0	0	21 973	12 221	6 693
Annen renteinntekt	9,10	51 362	15 475	18 439	30 521	7 596	8 641
Annen finansinntekt	9,10	11 595	20 340	541	11 426	20 320	0
Sum finansinntekter		62 957	35 815	18 980	278 980	169 906	284 344
Finanskostnader							
Rentekostnad til foretak i samme konsern		0	0	0	47 130	13 217	14 118
Annen rentekostnad	9,10	129 400	124 926	115 583	53 227	48 742	34 180
Annen finanskostnad	9,10	4 017	7 442	19 720	2 722	3 164	19 073
Sum finanskostnader		133 417	132 368	135 303	103 079	65 123	67 372
NETTO FINANSPOSTER		-70 460	-96 554	-116 323	175 901	104 783	216 973
ORDINÆRT RESULTAT FØR SKATTEKOSTNAD							
Skattekostnad på ordinært resultat	11	89 380	67 185	88 710	22 060	22 469	12 822
ORDINÆRT RESULTAT		285 203	212 569	315 990	283 459	210 825	314 246
ÅRSRESULTAT		285 203	212 569	315 990	283 459	210 825	314 246
OVERFØRINGER OG DISPONERINGER							
Overføringer annen egenkapital	12				283 459	210 825	314 246
SUM OVERFØRINGER OG DISPONERINGER					283 459	210 825	314 246


Balanse

per 31. desember 2022


(Beløp i hele tusen)		Konsernet			Morselskapet		
EIENDELER	Noter	2022	2021	2020	2022	2021	2020
ANLEGGSMIDLER							
Immaterielle eiendeler							
Konsesjoner, patenter, lisenser o.l.	6	100	100	11 335	100	100	100
Goodwill	6	2 109	5 611	0	0	0	0
Sum immaterielle eiendeler		2 209	5 711	11 335	100	100	100
Varige driftsmidler							
Tomter, bygninger og annen fast eiendom	6	2 458 408	2 005 016	881 580	1 299 739	1 336 469	424 299
Kjørevei	6	398 186	448 503	487 930	398 186	448 503	487 930
Anlegg under utførelse	6	1 136 356	1 308 630	1 871 943	955 286	1 264 284	1 833 839
Maskiner, rullende materiell	6	4 351 975	3 985 669	4 223 884	320 787	316 348	235 661
Driftsløsøre	6	12 980	21 318	30 989	12 980	21 318	30 989
Sum varige driftsmidler		8 357 906	7 769 137	7 496 327	2 986 979	3 386 922	3 012 719
Finansielle anleggsmidler							
Investeringer i datterselskap	8	0	0	0	2 540 385	2 363 975	2 220 448
Lån til foretak i samme konsern		0	0	0	803 991	526 099	595 137
Investeringer i aksjer og andeler		133	90	300	133	90	90
Andre fordringer	2	783 781	812 628	841 015	783 771	812 418	841 015
Overfinansiert pensjonsforpliktelse	5	996 448	812 594	589 146	636 504	566 992	435 115
Sum finansielle anleggsmidler		1 780 361	1 625 312	1 430 461	4 764 784	4 269 574	4 091 805
SUM ANLEGGSMIDLER		10 140 476	9 400 160	8 938 123	7 751 863	7 656 597	7 104 624
OMLØPSMIDLER							
Varer	3	346 120	314 510	264 357	342 165	306 271	257 677
Fordringer							
Kundefordringer	2	557 828	537 234	300 672	98 728	297 724	65 948
Andre fordringer		291 088	213 345	359 522	285 332	215 790	340 235
Fordringer på konsernselskap	2	0	0	0	1 092 421	184 916	566 319
Sum fordringer		848 916	750 579	660 194	1 476 481	698 429	972 502
Bankinnskudd, kontanter o.l.	13	1 891 416	2 089 649	1 941 611	1 863 627	721 257	983 991
SUM OMLØPSMIDLER		3 086 452	3 154 738	2 866 163	3 682 274	1 725 957	2 214 170
SUM EIENDELER		13 226 928	12 554 898	11 804 286	11 434 136	9 382 554	9 318 793

(Beløp i hele tusen)		Konsernet			Morselskapet		
EGENKAPITAL OG GJELD	Noter	2022	2021	2020	2022	2021	2020
EGENKAPITAL							
Innskutt egenkapital							
Selskapskapital	12	304 535	304 535	304 535	304 535	304 535	304 535
Overkurs		490 315	490 315	490 315	490 315	490 315	490 315
Sum innskutt egenkapital		794 850	794 850	794 850	794 850	794 850	794 850
Opptjent egenkapital							
Fond for vurderingsforskjeller	12	773 531	597 120	453 592	773 531	597 120	453 592
Annen egenkapital	12	2 505 348	2 391 340	2 344 920	2 545 168	2 432 904	2 388 228
Sum opptjent egenkapital		3 278 879	2 988 460	2 798 512	3 318 699	3 030 024	2 841 820
SUM EGENKAPITAL		4 073 729	3 783 310	3 593 362	4 113 549	3 824 874	3 636 670
GJELD							
LANGSIKTIG GJELD							
Avsetning for forpliktelser							
Pensjonsforpliktelser	5	2 400	2 100	1 800	0	0	0
Utsatt skatt	11	606 503	531 225	449 206	57 510	53 167	35 588
Avsetning for periodisk vedlikehold		739 710	680 057	619 670	0	0	0
Sum avsetning for forpliktelser		1 348 612	1 213 382	1 070 676	57 510	53 167	35 588
Annen langsiktig gjeld							
Øvrig langsiktig gjeld	14,15	5 681 049	5 408 374	5 471 310	2 701 340	2 688 942	2 597 065
Sum annen langsiktig gjeld		5 681 049	5 408 374	5 471 310	2 701 340	2 688 942	2 597 065
SUM LANGSIKTIG GJELD		7 029 661	6 621 756	6 541 986	2 758 850	2 742 109	2 632 653
KORTSIKTIG GJELD							
Leverandørgjeld	2	789 165	684 349	530 275	540 881	394 711	386 754
Betalbar skatt	11	14 107	5 216	0	14 107	5 216	0
Skyldig offentlige avgifter		190 959	154 550	154 430	52 549	43 427	44 229
Kortsiktig gjeld til konsernselskap		0	0	0	3 382 765	1 715 361	2 112 060
Gjeld prosjekter (netto)	16	354 669	339 937	140 499	354 669	339 937	140 499
Annen kortsiktig gjeld	10,17	774 638	965 780	843 734	216 767	316 920	365 929
SUM KORTSIKTIG GJELD		2 123 538	2 149 832	1 668 937	4 561 737	2 815 571	3 049 471
SUM GJELD		9 153 199	8 771 588	8 210 924	7 320 588	5 557 680	5 682 124
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		13 226 928	12 554 898	11 804 286	11 434 136	9 382 554	9 318 793

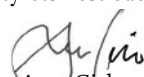
Oslo 14.3.2023



Thor Gjermond Eriksen
Styrets leder

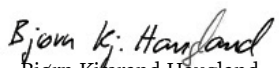

Stine Rolstad Brenna
Styremedlem


Ola Floberg
Styremedlem


Helga Nes
Styrets nestleder


Arne Giske
Styremedlem


Sores Yuzer
Styremedlem


Bjørn Kjerand Håugland
Styremedlem


Cato Hellesjø
Konsernsjef

Kontantstrømoppstilling

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2022	2021	2020	2022	2021	2020
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter						
Resultat før skattekostnad	374 583	279 754	404 700	305 519	233 293	327 069
Periodens betalte skatt	-1 285	-2 571	0	-1 285	-2 571	0
Avskrivninger	554 290	629 355	541 132	186 248	262 143	203 746
Nedskrivning/reversering anleggsmidler	0	210	19 676	0	0	0
Forskjell mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger pensjonsordninger	-183 554	-223 148	-43 549	-69 512	-131 877	11 784
Resultatandel fra datterselskaper	0	0	0	-176 411	-129 768	-269 011
Endring i varelager	-31 610	-50 153	-48 344	-35 894	-48 594	-46 868
Endring i kundefordringer	-20 594	-236 562	219 455	198 996	-231 776	200 564
Endring i vareleverandørgjeld	104 816	154 074	26 226	166 432	7 957	6 308
Endring i andre tidsavgrensingsposter	-171 116	311 955	108 665	-173 174	129 400	132 427
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	625 530	862 914	1 227 961	380 656	88 207	566 019
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter						
Innbetalinger ved salg av varige driftsmidler	0	17 758	0	0	0	0
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-1 124 825	-714 862	-1 236 792	228 428	-453 683	-640 079
Utbetalinger ved kjøp av immaterielle eiendeler	0	0	-13 424	0	0	0
Innbetalinger på lånefordring konsern (korts. /langs.)	0	0	0	-867 867	77 408	-444 187
Innbetalinger på andre lånefordringer (korts. /langs.)	28 847	28 387	28 598	28 647	28 597	28 598
Utbetaling ved kjøp av aksjer	-43	0	-45	-43	0	-45
Utbetalinger på fremmed fin. prosjekter (korts. /langs.)	-1 351 093	-1 089 496	-1 572 491	-1 351 093	-1 089 496	-1 572 491
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-2 447 113	-1 758 213	-2 794 154	-1 961 927	-1 437 174	-2 628 204
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter						
Netto innbetaling kassekreditt	0	0	0	1 403 378	-145 682	613 423
Innbetalinger gjeld konsernselskaper	0	0	0	5 004	0	78
Innbetalinger ved opptak av annen gjeld (korts. /langs.)	530 000	162 000	433 948	100 000	162 000	346 000
Utbetalinger ved nedbetaling av annen gjeld (korts. /langs.)	-257 742	-208 159	-212 772	-102 352	-53 348	-71 944
Innbetalinger på fremmed fin. prosjekter (korts. /langs.)	1 351 093	1 089 496	1 572 491	1 351 093	1 089 496	1 572 491
Innbetalinger av konsernbidrag	0	0	0	58 483	375 241	252 437
Utbetalinger av konsernbidrag	0	0	0	-91 965	-341 474	-262 573
Netto kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter	1 623 351	1 043 337	1 793 667	2 723 641	1 086 233	2 449 912
Netto kontantstrøm for perioden	-198 233	148 038	227 474	1 142 370	-262 734	387 727
Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens start	2 089 649	1 941 611	1 714 137	721 257	983 991	596 264
Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens slutt	1 891 416	2 089 649	1 941 611	1 863 627	721 257	983 991
Denne består av:						
Bankinnskudd mv.	1 891 416	2 089 649	1 941 611	1 863 627	721 257	983 991

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	2 764 061	2 124 409	1 189 942	1 747 255	-2 747 783	5 077 884
Inntekt ved salg av eiendeler	12 604	0	0	0		12 604
Sum inntekter	2 776 665	2 124 409	1 189 942	1 747 255	-2 747 783	5 090 488
Driftskostnader før avskrivning	1 852 535	2 057 309	1 179 162	1 699 337	-2 747 300	4 041 043
Driftsresultat før av-/nedskrivning	924 130	67 100	10 780	47 918	-483	1 049 445
Av-/nedskrivning	522 086	0	0	84 060	-1 744	604 402
Driftsresultat	402 044	67 100	10 780	-36 142	0	445 043
Balanse						
Anleggsmidler	12 522 198	146 815	37 330	668 127	-3 233 994	10 140 476
Omløpsmidler	6 461 006	430 294	290 433	484 858	-4 580 139	3 086 452
Gjeld	12 897 117	518 431	274 325	845 177	-5 381 851	9 153 199
Investeringstilganger	2 500 907	0	0	18 376	0	2 519 283

*Omfatter vedlikehold av infrastruktur og vogner, samt utleie av eiendom. Samlede husleieinntekter for konsernet utgjør MNOK 231,1 (MNOK 227 i 2021), mens totale annonseinntekter er på MNOK 139,4 (MNOK 107 i 2021). 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 logistikk-enheten, 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 MELLOMVÆRENDE MED FORETAK I SAMME KONSERN OG NÆRSTÅENDE

(Beløp i hele tusen)

	2022	2021	2020
Salg av tjenester til selskap i samme konsern (mor)			
Sporveien Media AS	2 792	2 897	2 863
Sporveien T-banen AS	933 171	872 988	929 757
Sporveien Trikken AS	585 127	494 047	509 089
Sporveien Vognmateriell AS	12 560	4 576	2 017
Unibuss AS	12 565	20 522	20 338
Bussanlegg AS	5 264	4 616	3 244
Sum	1 551 479	1 399 647	1 467 309
Kjøp av tjenester fra selskap i samme konsern (mor)			
Sporveien Trikken AS	313	0	352
Sporveien Vognmateriell AS	1 551	1 500	0
Enebakkveien 310 AS	2 342	2 477	2 438
Unibuss AS	8	0	0
Sum	3 901	3 977	2 790
Balanseposter			
Langsiktige fordringer			
Enebakkveien 310 AS	0	0	5 873
Unibuss AS	292 648	372 349	426 664
Bussanlegg AS	511 343	153 750	162 600
Sum	803 991	526 099	595 137
Kortsiktige fordringer			
Kundefordringer	483 834	14 643	61 003
Mottatt konsernbidrag	386 022	58 843	375 241
Andre fordringer	222 565	63 165	130 075
Sum	1 092 421	136 651	566 319
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld	0	0	503
Avgitt konsernbidrag	350 087	91 965	341 474
Konsernkontoordning	1 806 674	1 051 078	1 765 338
Annen kortsiktig gjeld	8 772	3 740	4 745
Sum	2 165 533	1 146 783	2 112 060

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.

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 forfaller 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.

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.

Ruter AS kjøper transporttjenester fra Unibuss AS, Sporveien T-banen AS og Sporveien Trikken AS. Kontraktene for T-bane og trikk er ikke anbudsutsatt. Avtalene gjelder for fireårsperioden 2021-2024.

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 unngåelige kostnader som påløper i kontraktperioden.

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 kjøreattaler 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 betingelser er satt i henhold til prinsippet om armlengdes avstand. De vesentligste transaksjonene som er foretatt er som følger:

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2022	2021	2020	2022	2021	2020
Salg av tjenester til nærstående parter						
Ruter AS	5 576 821	5 614 558	5 916 775	1 322 946	1 155 919	1 673 602
Kjøp av tjenester fra nærstående parter						
Ruter AS	138 679	125 313	107 109	67	270	52 113

Balansen inkluderer følgende beløp vedrørende transaksjoner med nærstående selskaper:

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2022	2021	2020	2022	2021	2020
Ruter AS						
Kundefordringer	416 001	292 849	195 200	57 577	110 025	17 697
Annen kortsiktig fordring	28 597	28 597	28 597	28 597	28 597	28 597
Leverandørgjeld	67 809	14 273	8 948	2 321	2 413	12
Andre langsiktige fordringer	783 771	812 368	840 965	783 771	812 368	840 965

NOTE 3 VARER

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2022	2021	2020	2022	2021	2020
Produksjonsmaterieell og reservedeler	411 028	367 026	296 215	407 073	358 087	288 835
Ukuransavsetning materieellbeholdning	-64 908	-52 516	-31 858	-64 908	-51 816	-31 158
Sum varelager	346 120	314 510	264 357	342 165	306 271	257 677

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-banematerieell vurdert basert på omløpshastigheten

på varene. Infrastrukturenheten i morselskapet benytter omløpshastigheten på varene som prinsipp for vurdering og beregning av ukuransavsetning. Vognmaterieell trikker er fra og med 2017 reklassifisert til driftsmidler og er vurdert iht. restlevetid for vognene. I 2022 er restlevetiden for trikkevognene redusert til to år i tråd med fremdriftsplanen i Trikkeanskaffelsen.

NOTE 4 LØNSKOSTNAD OG ANDRE GODTGJØRELSER

(Beløp i hele tusen)

	2022	2021	2020
Spesifikasjon av lønnskostnader			
Konsernet			
Lønn	1 761 991	1 825 000	1 611 822
Arbeidsgiveravgift	311 619	300 889	288 126
Pensjonskostnader ekskl. arbeidsgiveravgift	83 396	97 120	189 561
Andre lønnsrelaterte ytelser	33 289	34 292	31 295
Sum	2 190 295	2 257 201	2 120 804
Antall ansatte i konsernet ved årets slutt	3 306	3 641	3 730
Antall årsverk i konsernet	3 087	3 330	3 429
Morselskapet			
Lønn	400 770	385 903	329 317
Arbeidsgiveravgift	104 246	88 357	97 228
Pensjonskostnader ekskl. arbeidsgiveravgift	14 964	-4 826	104 421
Andre lønnsrelaterte ytelser	23 208	18 747	16 970
Sum	543 188	488 181	547 936
Antall ansatte i morselskapet ved årets slutt	926	912	907
Antall årsverk i morselskapet	911	905	900

(Beløp i hele tusen)

	LØNN	ANNEN GODTGJØRELSE	PENSJONS- KOSTNADER
Godtgjørelser konsern			
Adm. dir. Sporveien AS	3 248	261	117
Adm. dir. Unibuss AS	2 440	1	93
Adm. dir. Sporveien T-banen AS	2 245	0	180
Adm. dir. Sporveien Trikken AS	1 857	114	117
Konsernstyret	1 499		
Bedriftsforsamlingen	251		
Styrehonorarer datterselskaper			
Unibuss AS	534		
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 kostnadsføres løpende. Det vesentligste av kostnadene er relatert til lønnskostnader og innleie av ekstern arbeidskraft.

NOTE 5 PENSJONSKOSTNADER OG FORPLIKTELSER

Konsernets pensjonsordninger omfatter både en lukket offentlig tjenestepensjon og en aktiv innskuddspensjon. Den offentlige tjenestepensjonen er todelt og er ytelsesordning på 70 prosent som ble lukket i 2003 for konsernet Unibuss, i 2015 for Sporveien AS, Sporveien T-banen AS og Sporveien Trikken AS og i 2019 for Sporveien Vognmateriell AS. For ansatte som ikke valgte overgang til innskuddspensjon er det en påslagsmodell for ansatte født etter 1962. Denne forvaltes av Oslo Pensjonsforsikring 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.

Etter endt amortisering av estimatavviket har konsernet ingen «korridor» for actuarielle endringer. Dette medfører at actuarielle tap og gevinster pr. 31.12 regnskapsføres i sin helhet påfølgende regnskapsår.

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.

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

Ytelsesordningen

Den offentlige tjenestepensjonen består av to ulike ordninger. Dette er en bruttoordning med 70 prosent ytelse hvor pensjonsytelsene i hovedsak avhengig av antall opptjeningsår og lønnsnivå ved oppnådd pensjonsalder. I tillegg er det fra og med 2020 innført en påslagsmodell for aktive medlemmer født etter 1962. Pensjonsavtalene er finansiert gjennom en forsikringsordning. Pr. 31.12.22 omfatter forpliktelsen 5 769 ansatte, tidligere ansatte og pensjonister i konsernet, hvorav 3 600 i morselskapet.

Aktuarberegningene er utført pr. 31.12.22. 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. 31.12.22. Denne arbeidsgiveravgiften er inkludert i bruttoforpliktelsen pr. 31.12.22. Verdijustert avkastning på pensjonsmidlene for 2022 ble minus 0,3 prosent.

Diskonteringsrenten er beregnet med bakgrunn i påslagsmetoden, som også er benyttet tidligere år. Det er tatt utgangspunkt i 10 års rentebytteavtale (3,29 prosent), en rentedifferanse mellom 10 og 25 års rentebytteavtale på -47 punkter, og for kredittrisiko på 101 punkter. Diskonteringsrenten blir dermed 3,83 prosent. Actuarielt tap i 2022 er på 274 MNOK fordelt på alle selskapene. Det actuarielle tape kan tilskrives at avkastningen ble lavere enn de langsiktige forventningene og høyere lønns- og G-vekst enn forutsetningene. I motsatt retning trekker økt diskonteringsrente som reduserer det actuarielle tapet.

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 2022 er det 3 319 ansatte som har innskuddsordning i konsernet, hvorav 632 i morselskapet. Privat AFP har en sparing på 2,6 prosent inntil 7,1G i 2022.

NOTE 5 PENSJONSKOSTNADER OG FORPLIKTELSER

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2022	2021	2020	2022	2021	2020
Årets opptjente pensjonsrettigheter	91 192	96 957	85 836	42 402	41 516	43 540
Rentekostnad på opptjente pensjonsrettigheter	95 263	89 200	121 686	54 256	50 783	70 619
Avkastning på pensjonsmidler	-212 003	-173 931	-186 943	-124 200	-103 092	-112 555
Årets resultatføring av estimatavvik	-44 620	-57 369	73 035	-7 025	-47 837	72 319
Administrasjonskostnader	21 585	26 250	23 821	12 389	15 370	13 976
Pensjonskostnad AFP og lederordninger	300	300	300	0	0	0
Netto pensjonskostnad, ytelsesplaner	-48 283	-18 593	117 735	-22 178	-43 280	87 899
Privat AFP	21 216	14 112	13 759	9 637	7 694	7 137
Kostnadsført pensjonstilskudd tilskuddsplaner	112 674	102 430	82 991	34 161	25 698	24 858
Årets pensjonskostnad	85 607	97 949	214 485	21 620	-9 888	119 894
Opptjente pensjonsrettigheter inkl. arbeidsgiveravgift	4 823 668	4 789 054	4 661 251	2 730 581	2 751 870	2 679 947
Pensjonsmidler	-5 545 864	-5 644 368	-5 305 965	-3 221 308	-3 325 887	-3 162 898
Ikke resultatført virkning av estimatavvik	-274 251	44 620	57 370	-145 777	7 025	47 837
Netto pensjonsforpliktelse	-996 447	-810 694	-587 344	-636 504	-566 992	-435 114
Herav overfinansiering	998 847	812 794	589 144	-636 504	-566 992	-435 114
Pensjonsforpliktelse vedr. AFP-ordning	2 400	2 100	1 800	0	0	0
Sum pensjonsforpliktelser	2 400	2 100	1 800	0	0	0
Økonomiske forutsetninger						
Diskonteringsrente	3,83 %	2,29 %	2,12 %			
Forventet avkastning på fondsmidler	5,40 %	3,80 %	3,30 %			
Forventet lønnsregulering	3,25 %	2,50 %	2,00 %			
Forventet pensjonsøkning	2,48 %	1,73 %	1,24 %			
Forventet G-regulering	3,25 %	2,50 %	2,00 %			

NOTE 6 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. 1.1.21	1 689 595	8 053 469	1 885 399	1 871 943	66 092	13 566 498
+ Tilgang	29 202	200 582	1 248 597	399 085	0	1 877 466
- Avgang	0	-16 548	-1 077	-962 399	-2 872	-982 896
Anskaffelseskost pr. 31.12.21	1 718 797	8 237 503	3 132 919	1 308 629	63 220	14 461 068
+ Tilgang	7 013	746 285	613 946	1 111 514	0	2 478 758
- Avgang	-30 780	-15 725	-7 362	-1 283 787	-1 547	-1 339 201
Anskaffelseskost pr. 31.12.22	1 695 030	8 968 063	3 739 503	1 136 356	61 673	15 600 625
Oppskrivning pr. 1.1.21	68 749	0	57 562	0	0	126 311
+ Avskrivning på oppskrivning	0	0	-6 449	0	0	-6 449
Oppskrivning pr. 31.12.21	68 749	0	51 113	0	0	119 862
+ Avskrivning på oppskrivning	0	0	-6 677	0	0	-6 677
Oppskrivning pr. 31.12.22	68 749	0	44 436	0	0	113 185
Akk. av-/nedskrivning pr. 1.1.21	1 270 412	3 829 586	1 061 380	0	35 103	6 196 481
+ Ordinære avskrivninger	68 629	409 854	136 291	0	6 799	621 573
- Avskrivning på oppskrivning	0	0	-6 449	0	0	-6 449
- Tilbakeført avskrivning	0	-1 124	-848	0	0	-1 972
+ Nedskrivninger	0	2 159	0	0	0	2 159
Akk. av-/nedskrivning pr. 31.12.21	1 339 041	4 240 475	1 190 374	0	41 902	6 811 792
+ Ordinære avskrivninger	45 522	386 697	147 868	0	6 790	586 877
- Avskrivning på oppskrivning	0	0	-6 677	0	0	-6 677
- Tilbakeført avskrivning	-18 970	-11 084	-6 034	0	0	-36 088
+ Nedskrivninger	0	0	0	0	0	0
Akk. av-/nedskrivning pr. 31.12.22	1 365 593	4 616 088	1 325 531	0	48 692	7 355 904
Balanseført verdi pr. 31.12.21	448 505	3 997 028	1 993 658	1 308 629	21 318	7 769 138
Balanseført verdi pr. 31.12.22	398 186	4 351 975	2 458 408	1 136 356	12 981	8 357 906
Morselskapet	Kjørevei inkl. tomteverdi	Maskiner, rullende materiell	Tomter, bygninger og annen fast eiendom	Anlegg under utførelse	Reparasjonsdeler sporvogn	Sum
Anskaffelseskost pr. 1.1.21	1 689 595	719 887	1 149 072	1 833 840	66 092	5 458 486
+ Tilgang	29 202	181 410	998 361	365 275	0	1 574 248
- Avgang	0	-130	-1 048	-934 830	-2 872	-938 880
Anskaffelseskost pr. 31.12.21	1 718 797	901 167	2 146 385	1 264 285	63 220	6 093 854
+ Tilgang	7 013	75 092	59 057	1 014 412	0	1 155 574
- Avgang	-30 779	-7 079	-6 452	-1 323 411	-1 549	-1 369 270
Anskaffelseskost pr. 31.12.22	1 695 031	969 180	2 198 990	955 286	61 671	5 880 158
Oppskrivning pr. 1.1.21	68 749	0	57 562	0	0	126 311
+ Avskrivning på oppskrivning	0	0	-6 449	0	0	-6 449
Oppskrivning pr. 31.12.21	68 749	0	51 113	0	0	119 862
+ Avskrivning på oppskrivning	0	0	-6 677	0	0	-6 677
Oppskrivning pr. 31.12.22	68 749	0	44 436	0	0	113 185

Forts. neste side

NOTE 6 VARIGE DRIFTSMIDLER

(Beløp i hele tusen)

Akk. av-/nedskrivning pr. 1.1.21	1 270 412	484 227	782 336	0	35 102	2 572 077
+ Ordinære avskrivninger	68 629	100 724	85 991	0	6 799	262 143
- Avskrivning på oppskrivning	0	0	-6 449	0	0	-6 449
- Tilbakeført avskrivning	0	-130	-848	0	0	-978
+ Nedskrivninger	0	0	0	0	0	0
Akk. av-/nedskrivning pr. 31.12.21	1 339 041	584 821	861 030	0	41 901	2 826 793
+ Ordinære avskrivninger	45 522	69 893	94 792	0	6 790	216 997
- Avskrivning på oppskrivning	0	0	-6 677	0	0	-6 677
- Tilbakeført avskrivning	-18 970	-6 321	-5 458	0	0	-30 749
+ Nedskrivninger	0	0	0	0	0	0
Akk. av-/nedskrivning pr. 31.12.22	1 365 593	648 393	943 687	0	48 691	3 006 364
Balanseført verdi pr. 31.12.21	448 505	316 346	1 336 468	1 264 285	21 319	3 386 923
Balanseført verdi pr. 31.12.22	398 187	320 787	1 299 739	955 286	12 980	2 986 979
Økonomisk levetid	25-70 år	3-30 år	0-50 år		Restlevetid	
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær		Lineær	

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		
	2022	2021	2020	2022	2021	2020
Ordinær avskrivning i note	586 876	623 732	536 722	216 996	262 143	202 726
Restverdi ved avgang	22 325	8 961	41 543	13 563	199	32 781
Reverserte avsetninger fra fjoråret	-1 298	-4 486	5 908	0	-5 539	5 517
Avskrivning immaterielle eiendeler	-3 501	-5 623	1 020	0	0	1 020
Avskrivning i resultat	604 402	622 584	585 193	230 559	256 803	242 044

IMMATERIELLE EIENDELER

(Beløp i hele tusen)

Konsernet	Lisenser	Varemerker	Andre immatr./Goodwill	Sum
Anskaffelseskost pr. 1.1.21	4 080	100	17 215	21 395
+ Tilgang	0	0	0	0
Anskaffelseskost pr. 31.12.21	4 080	100	17 215	21 395
+ Tilgang	0	0	0	0
Anskaffelseskost pr. 31.12.22	4 080	100	17 215	21 395
Akk. av-/nedskrivning pr. 1.1.21	4 080	0	5 980	10 060
+ Ordinære avskrivninger	0	0	5 623	5 623
Akk. av-/nedskrivning pr. 31.12.21	4 080	0	11 603	15 683
+ Ordinære avskrivninger	0	0	3 501	3 501
Akk. av-/nedskrivning pr. 31.12.22	4 080	0	15 104	19 184
Balanseført verdi pr. 31.12.21	0	100	5 612	5 712
Balanseført verdi pr. 31.12.22	0	100	2 109	2 209
Økonomisk levetid	4 år		3 år	
Avskrivningsplan	Lineær		Lineær	

Det er foretatt tilleggsavskrivninger med MNOK 18,1 på infrastrukturen i 2022. Fordelt med MNOK 6,2 mot trikk, hvor økt kjøring de senere årene har redusert levetiden på en del anlegg samt nødvendige nedskrivninger for å kunne ta imot de nye trikkene. MNOK 11,9 mot T-bane hvor økt kjøring de senere årene har redusert levetiden på en del anlegg.

Anleggsmidler vurderes til anskaffelseskost, fratrukket av- og nedskrivninger.

Varige driftsmidler balanseføres og avskrives lineært over driftsmiddelets 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 driftsmiddelet. Dersom gjenvinnbart beløp av driftsmiddelet er lavere enn balanseført verdi, og verdifallet forventes ikke å 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. Estimat 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, klassifiseres avtalen som finansiell og tilhørende eiendeler og forpliktelser balanseføres. For avtaler klassifisert som operasjonelle leieavtaler, er leien behandlet som en driftskostnad.

IMMATERIELLE EIENDELER

Lisenser

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

Goodwill

Unibuss Tur AS ervervet 01.01.2017 turbussvirksomheten i Moss Turbiler AS. Overtakelsen av turbussvirksomheten ga en regnskapsmessig goodwill på TNOK 1 850. Denne avskrives over tre år, og ble ferdig avskrevet 31.12.2021.

VOGNMATERIELL TRIKKER

Vognmateriell trikker er f.o.m. 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.

FINANSIELL LEIE AV BUSSE

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 4 983 pr 31.12.2022.

OPERASJONELL LEIE AV BUSSE

Unibuss AS har pr 31.12.2022 inngått avtale om operasjonell leie for 302 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 140 busser i 2023, 109 busser i 2024 og 46 busser i 2025. Kostnadsført leie i 2022 utgjør TNOK 95 499 (TNOK 101 204 i 2021).

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 2022 MNOK 59 for T-bane og MNOK 167,6 for trikk.

Driftsselskapene leier vogner av Sporveien Vognmateriell AS. For 2022 var leiebeløpet MNOK 577,4 for T-bane og MNOK 236,0 for trikk.

Driftsselskapene leier lokaler av Sporveien AS. Leiebeløpet var i 2022 på MNOK 9,5 for T-bane, MNOK 5,0 for trikk og MNOK 2,7 for Sporveien Vognmateriell. 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 som gjelder leasing av biler. Løpende leasingavtaler pr. bil har individuelle løpetider. Rammeavtale for leasing/biladministrasjon - gjelder for alle nye uttak av biler. Bilparken skal fornyes fortløpende etter hvert som kontrakt på bil utløper. Totale leiekostnader for Sporveien T-banen AS i 2022 var TNOK 64,8 og TNOK 779,3 for Sporveien Trikken AS.

NOTE 7 ANNEN DRIFTSKOSTNAD

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2022	2021	2020	2022	2021	2020
Konserninterne kjøp	0	0	0	4 214	3 977	2 790
Kjøp av eksterne tjenester	185 684	154 416	94 309	86 676	84 603	30 232
Leiekostnader eiendom inkl. vakthold	156 709	124 050	121 200	31 409	25 641	27 520
Leasing - operasjonell leie av busser	95 498	101 282	106 437	0	0	0
Bygningsstrøm	93 866	69 755	35 833	29 574	21 147	12 952
Kjørestrom	228 282	126 615	57 558	0	0	0
Kompensasjon energi	-207 525	0	0	-12 930	0	0
Vedlikehold bygninger	22 335	5 078	7 799	13 639	1 947	3 468
Forsikringspremie	20 960	17 066	16 041	7 914	7 047	7 039
Tap på fordringer/avsetning tap kontrakter	-13	398	1921	-491	258	1 973
Andre driftskostnader	236 811	207 578	237 670	159 139	137 483	137 297
Sum	832 607	806 237	678 768	319 144	282 103	223 272
Lovpålagt revisjon	2 026	1 610	1 982	534	550	866
Andre tjenester	1 186	832	1 139	1 177	721	973
Attestasjonsoppgaver	160	475	26	31	94	26
Sum	3 372	2 917	3 147	1 742	1 365	1 865

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 ekstern arbeidskraft.

Konsernets strømkostnader var i 2022 svært høye, 322,1 MNOK (2021: 196,4 MNOK). I november ble det inngått en avtale med Ruter om kompensasjon for ekstraordinære høye strømkostnader gjennom året, totalt 207,5 MNOK. Strømkostnaden etter kompensasjon ble 114,6 MNOK, som er på nivå med et normalår.

NOTE 8 INVESTERINGER I FORETAK I SAMME KONSERN

Sporveien AS har eierandel og stemmerett på 100 prosent i selskapene listet opp i oversikten under. Alle selskapene har forretningskontor i Oslo.

(Beløp i hele tusen)	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 pr. 31.12.21	Inng. balanse 2021	Resultat 2021	Konsernbidrag 2021	Andre endringer 2021	Utgående balanse pr. 31.12.21
Sporveien T-banen AS	89 451	58 678	-11 049	11 049	0	58 678
Sporveien Trikken AS	67 232	53 437	-10 507	10 507	0	53 437
Unibuss AS	151 261	332 010	11 188	0	0	343 198
Sporveien Media AS	120	7 838	429	0	0	8 267
Bussanlegg AS	162 900	233 378	13 332	0	0	246 710
Enebakkeveien 310 AS	72 798	75 412	2 894	-2 894	0	75 412
Sporveien Vognmateriell AS	1 223 093	1 459 694	123 482	11 443	-16 346	1 578 273
Sum	1 766 855	2 220 447	129 769	30 105	-16 346	2 363 975

Forts. neste side

	Anskaffelseskost pr. 31.12.22	Inng. balanse 2022	Resultat 2022	Konsernbidrag 2022	Andre endringer 2022	Utgående balanse pr. 31.12.22
Sporveien T-banen AS	89 451	58 678	55 052	-55 052	0	58 678
Sporveien Trikken AS	67 232	53 437	10 642	-10 642	0	53 437
Unibuss AS	151 261	343 198	-35 389	0	0	307 809
Sporveien Media AS	120	8 267	193	0	0	8 460
Bussanlegg AS	162 900	246 710	11 694	0	0	258 404
Enebakkveien 310 AS	72 798	75 412	1 732	-1 732	0	75 412
Sporveien Vognmateriell AS	1 223 093	1 578 273	171 136	28 777	0	1 778 185
Sum	1 766 855	2 363 975	215 060	-38 649	0	2 540 385

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. Til sammen utgjør dette i størrelsesorden MNOK 58,6. Meravskrivning utgjør årlig MNOK 1,7. Dette er eliminert i konsernregnskapet. Sporveien AS kjøpte selskapet Enebakkveien 310 AS 6.8.2018. 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 oppkjøpstransaksjonen. Merverdier i konsernregnskapet avskrives over de oppkjøpte eiendelenes forventede levetid. Datterselskaper vurderes etter egenkapitalmetoden i selskapsregnskapet. Morselskapets andel av resultatet er basert på de investerte selskapenes resultat etter skatt med fradrag for interne gevinster og eventuelle avskrivninger på merverdi som skyldes at kostpris på aksjene var høyere enn den ervervede andelen av bokført egenkapital. I resultatregnskapet er resultatandelene vist under finansposter, mens eiendelene i balansen er vist under finansielle anleggsmidler. Utbytte, konsernbidrag og andre utdelinger fra datterselskap er inntektsført samme år som det er avsatt i givers regnskap.

NOTE 9 FINANSINNETEKTER OG KOSTNADER

Finansinntekter består av renteinntekter på plasseringer som bankinnskudd samt agiogevinst. Renteinntekter regnskapsføres på periodiseringsbasis.

Finanskostnader består av rentekostnader på lån og disagio, og regnskapsføres på periodiseringsbasis.

Rentekostnader på prosjekter under utvikling aktiveres løpende.

NOTE 10 FINANSIELL MARKEDSRISIKO

Konsernet Sporveien AS benytter tidvis finansielle sikringsinstrumenter for å redusere effekten av svingningene i markedrenter (NIBOR) og energipriser. Endret markedsverdi for sikringsinstrumenter gjort for regnskapsperioder senere enn balansedato, 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.

Renterisiko

Gjelden i konsernet er tatt opp i Sporveien AS samt datterselskapene Sporveien Vognmateriell og Unibuss. Gjeld mot Oslo Kommune har 5 eller 10 års rentebinding.

Konsernet har langsikt gjeld på MNOK 5 681. Av dette er MNOK 5 525 gjeld til Oslo kommune med fastrente med 5 eller 10 års bindingstid. Av MNOK 5 525 er MNOK 1 824 uten renterisiko i 2022 da rentekostnaden faktureres til Ruter i sin helhet. Gjeld på MNOK 928 knyttes til trikkeanskaffelsen og rentekostnadene resultatføres ikke, men kostnadsføres på prosjektet for senere aktivering. Sporveien Vognmateriell har gjeld til Oslo Kommune på MNOK 2 980 og er eksponert mot normal renterisiko ved rullering av fastrenten. Utover dette har Sporveien langsiktig gjeld på MNOK 144 som er eksponert mot NIBOR risiko.

Konsernet har en kontantbeholdning pr 31.12.2022 på MNOK 1 891. Kontantbeholdningen er plassert som bankinnskudd.

Rentebetingelsene er NIBOR + marginpåslag. Finansinntektene vil være eksponert mot renterisiko i forbindelse med endringer i NIBOR.

Valutarisiko

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

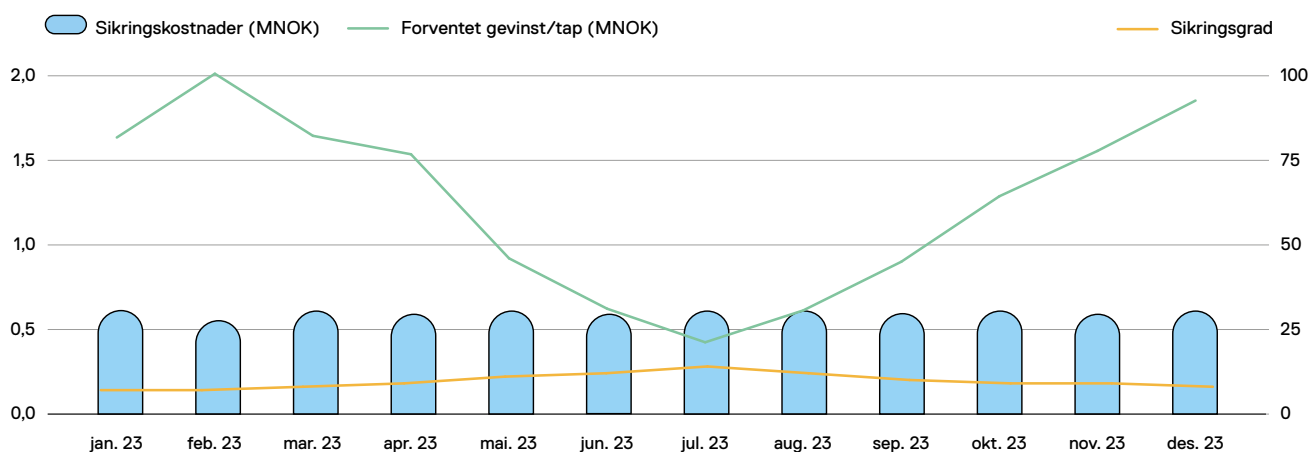
På selskapets driftsside er valutaeksponeringen moderat, men de store prosjektene som anskaffelsen av nye trikker, nytt signal- og sikringssystem til T-banen og kjøp av busser vil ha utbetalinger hovedsakelig i utenlandsk valuta. Valutarisikoen og eventuell sikring i slike store anskaffelser behandles i hvert prosjekt isolert. Trikkeanskaffelsen har utarbeidet en sikringsstrategi for valutarisikoen prosjektet er eksponert

mot. Alle transaksjoner i prosjektet er tilnærmet sikret 100 prosent frem til omtrent slutten av 2023. Total sikringsgrad for anskaffelsen skal være minimum ca. 60 prosent når strategien er fullt ut implementert og per utgang av 2022 er sikringsgraden ca. 69 prosent.

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 2022. Sporveien mottar kompensasjon fra Ruter for de ekstraordinære kostnadene i 2022. For 2023 er det en sikringsgrad på henholdsvis på ca. 10% per 31.12.2022. Konsernets har kjøpt fastprisavtaler for nærmere MNOK 7,2 for 2023 som er tilpasset forbruksprofilen og er fordelt som følger:

SIKRINGSKOSTNADER (MNOK)



Markedsverdien av sikringene er pr. 31.12.22 MNOK 15,0.

Likvidetsrisiko

Konsernets likviditet er organisert i en konsernkontoordning. Kassakredittordningen på MNOK 400 ble ikke benyttet i løpet av 2022. Sporveien har i løpet av 2022 hatt en relativt stabilt høy likviditetsreserve, og likviditetsrisikoen vurderes som lav.

NOTE 11 SKATTEKOSTNAD

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2022	2021	2020	2022	2021	2020
Midlertidige forskjeller som inngår i grunnlaget for utsatt skatt/skattefordel						
Anleggsmidler	2 643 952	2 678 132	2 814 158	-297 702	-261 285	-223 255
Varelager	-66 608	-52 516	-31 858	-64 908	-51 816	-31 158
Finansiell leasing	0	0	0	0	0	0
Fordringer	-5 557	-4 699	-4 648	-1 101	-2 277	-2 297
Finansielle instrumenter	0	-9 062	-29 383	0	-9 062	-29 383
Gevinst og tapskonto	8 186	11 497	14 369	8 154	10 193	12 740
Pensjonsmidler	996 448	812 593	589 146	636 504	566 992	435 115
Avskåret rentefradrag til fremføring	-19 537	0	0	-19 537	0	0
Andre skatteøkende midlertidige forskjeller	-767 002	-699 202	-642 615		0	0
Netto midlertidige forskjeller	2 789 882	2 736 743	2 709 169	261 410	252 745	161 762
Underskudd og godtgjørelse til fremføring	-33 050	-298 376	-667 324	0	-11 075	0
Korrigerende tidligere års feil	0	-23 708	0	0	0	0
Grunnlag for utsatt skatt/skattefordel i balansen	2 756 832	2 414 659	2 041 845	261 410	241 670	161 762
Utsatt skatt/skattefordel	606 503	531 225	449 206	57 510	53 167	35 588
Utsatt skatt/skattefordel i regnskapet	606 503	531 225	449 206	57 510	53 167	35 588
Grunnlag for skattekostnad, endring i utsatt skatt og betalbar skatt						
Resultat før skattekostnad	374 583	279 754	404 700	305 519	233 293	327 069
Permanente forskjeller	-224 246	-99 262	-252 189	-214 285	-151 741	-252 234
Grunnlag for årets skattekostnad	150 337	180 492	152 511	91 234	81 552	74 835
Endring i forskjeller som inngår i grunnlag for utsatt skatt/skattefordel	160 439	125 847	378 710	-19 141	-65 591	131 240
Endring i underskudd og godtgjørelse til fremføring	-266 190	-436 461	-531 221	-11 075	0	0
Avskåret rentefradrag som ikke beskattes i år	19 537	-11 684	0	19 537	-11 684	0
Grunnlag for betalbar skatt i resultatregnskapet	64 123	-141 806	0	80 555	4 277	206 076
Mottatt konsernbidrag direkte balanseført	0	0	0	172 759	26 128	109 896
Avgitt konsernbidrag direkte balanseført	0	0	0	-189 191	-41 480	-315 971
Skattepliktig inntekt (grunnlag for betalbar skatt i balansen)	64 123	-141 806	0	64 123	-11 075	0
Fordeling av skattekostnaden						
Betalbar skatt (22 % av grunnlag for betalbar skatt i resultatregnskapet)	14 107	0	0	14 107	3 377	45 337
For mye, for lite avsatt i fjor	0	0	0	-3 615	0	0
Sum betalbar skatt	14 107	0	0	10 492	3 377	45 337
Endring i utsatt skatt/skattefordel	75 278	82 019	88 711	17 722	17 580	-32 514
Korrigerende tidligere års feil	-5	-14 834	0	-5	1 512	0
Endring i utsatt skatt/skattefordel	75 273	0	0	4 343	0	0
Skattekostnad (22 % av grunnlag for årets skattekostnad)	89 380	67 185	88 711	22 060	22 469	12 822
Avstemming av årets skattekostnad						
Regnskapsmessig resultat før skattekostnad	374 583	279 754	404 700	305 519	233 293	327 069
Beregnet skatt 22 %	82 408	61 546	89 034	67 214	51 324	71 955
Skattekostnad i resultatregnskapet	89 380	67 185	88 710	22 060	22 469	12 822
Differanse	6 972	5 639	323	-45 154	-28 855	-59 133
Differansen består av følgende:						
22 % av permanente forskjeller	-49 334	-21 838	-55 482	-47 143	-33 383	-55 492
Andre forskjeller	56 306	27 477	55 158	1 989	4 528	-3 641
Sum forklart differanse	6 972	5 639	323	-45 154	-28 855	-59 133
Betalbar skatt i balansen						
Betalbar skatt i skattekostnaden	14 107	0	0	17 722	3 377	45 337
Skattevirkning av konsernbidrag	0	0	0	-3 615	-3 377	-45 337
Tidligere års feil	0	5 216	0	0	5 216	0
Betalbar skatt i balansen	14 107	5 216	0	14 107	5 216	0

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 12 SELSKAPSKAPITAL OG AKSJONÆRINFORMASJON

(Beløp i hele tusen)

Konsernet	Aksjekapital	Overkurs	Fond for vurderingsforskjeller	Vognanskaffelsesfond	Annen egenkapital	Sum
Endring av egenkapital						
Pr. 1.1.21	304 535	490 315	453 592	941 459	1 403 461	3 593 362
Overføring til/fra fond	0	0	143 528	113 363	-256 891	0
*Andre transaksjoner	0	0	0	0	-22 620	-22 620
Disponert fra årets resultat	0	0	0	0	212 569	212 569
Pr. 31.12.21	304 535	490 315	597 120	1 054 822	1 336 519	3 783 310
Overføring til/fra fond	0	0	176 411	205 128	-381 539	0
*Andre transaksjoner	0	0	0	0	5 216	5 216
Disponert fra årets resultat	0	0	0	0	285 203	285 203
Pr. 31.12.22	304 535	490 315	773 531	1 259 950	1 245 399	4 073 729

(Beløp i hele tusen)

Morselskapet	Aksjekapital	Overkurs	Fond for vurderingsforskjeller	Vognanskaffelsesfond	Annen egenkapital	Sum
Endring av egenkapital						
Pr. 1.1.21	304 535	490 315	453 592	0	2 388 227	3 636 670
Overføring til/fra fond	0	0	143 528	0	-143 528	0
Andre transaksjoner	0	0	0	0	-22 620	-22 620
Disponert fra årets resultat	0	0	0	0	210 825	210 825
Pr. 31.12.21	304 535	490 315	597 120	0	2 432 904	3 824 874
Overføring til/fra fond	0	0	176 411	0	-176 411	0
*Andre transaksjoner	0	0	0	0	5 216	5 216
Disponert fra årets resultat	0	0	0	0	283 459	283 459
Pr. 31.12.22	304 535	490 315	773 531	0	2 545 168	4 113 549

*Andre transaksjoner viser en reversering av betalbar skatt fra 2021 grunnet tidligere års feil vedr. rentebegrensning. Konsernets frie egenkapital er pr. 31.12.22 MNOK 2 545. Vognanskaffelsesfondet viser midler avsatt til vognanskaffelser etter selskapets vedtekter § 3.

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

Selskapet har en aksjonær:

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

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

Oslo kommune utarbeider ikke konsernregnskap der Sporveien AS inngår.

NOTE 13 BANKINNSKUDD, KONTANTER O.L.

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

kassekreditt i konsernet er på MNOK 400. Konsernet hadde innestående likvider på MNOK 1 891 pr. 31.12.22.

NOTE 14 ANNEN LANGSIKTIG GJELD

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2022	2021	2020	2022	2021	2020
Gjeld til Oslo kommune	5 525 726	5 191 470	5 234 403	2 701 340	2 649 192	2 542 565
Annen langsiktig gjeld	136 000	191 750	206 500	0	39 750	54 500
Gjeld til kredittinstitusjoner	19 323	25 154	30 407	0	0	0
Sum	5 681 048	5 408 374	5 471 310	2 701 340	2 688 942	2 597 065

Langsiktig gjeld i konsernet er økt med MNOK 272,7 i 2022. For morselskapet er økningen på MNOK 12,4.

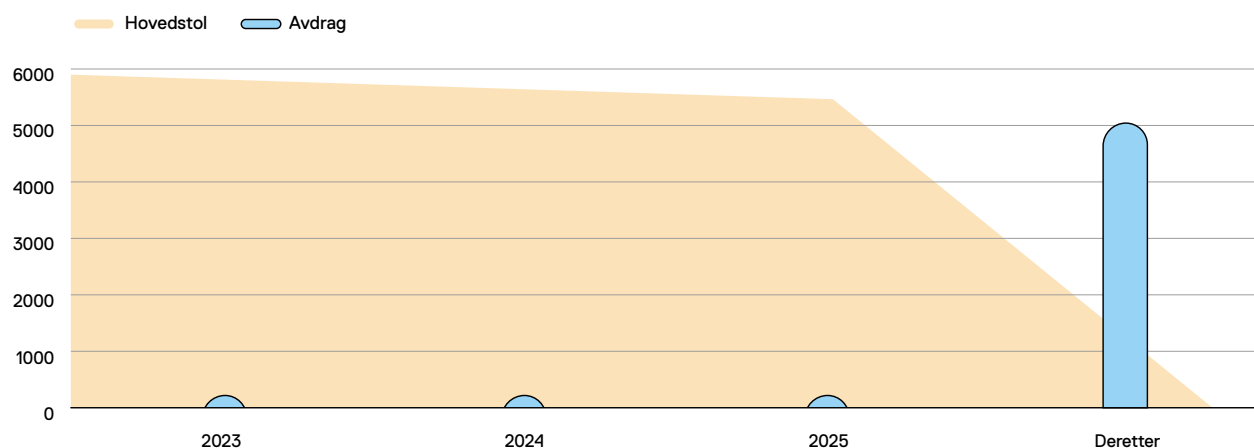
Endring i langsiktig gjeld i konsernet skyldes økning i lån til trikkeanskaffelsen med totalt MNOK 530, nedbetaling av gjeld på MNOK 258 samt omklassifisering fra langsiktig til kortsiktig gjeld.

	Konsernet	Morselskapet
Avdragsprofil		
2023	219 244	55 352
2024	219 244	55 352
2025	219 244	55 352
Deretter	5 023 316	2 535 285
Sum langsiktig gjeld	5 681 048	2 701 340
Kortsiktig gjeld	219 244	55 352

Konsernet hadde en snittrente på 2,68 prosent.

Morselskapet hadde en snittrente på 2,52 prosent.

LÅNEPROFIL FOR KONSERNET (MNOK)



NOTE 15 PANTSTILLELSER OG GARANTIER MV.

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2022	2021	2020	2022	2021	2020
Gjeld som er sikret ved pant o.l.	19 323	25 154	24 136	0	0	0

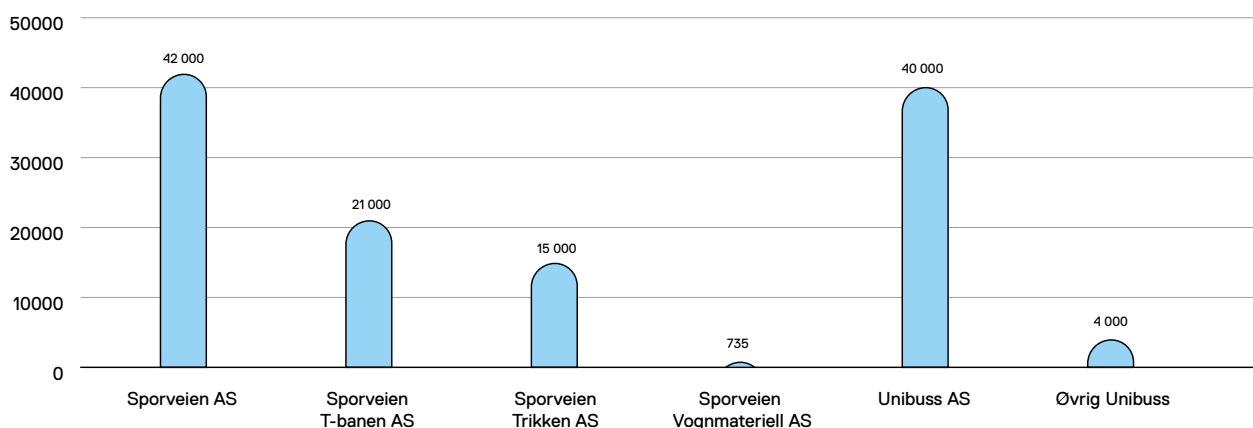
Sporveien AS har ingen gjeld som har sikkerhet i pant eller kommunale garantier.

Unibuss AS har gjeld på MNOK 19,3 som er sikret med pant i busser selskapet eier.

Balanseført verdi av driftsmidlene som inngår som sikkerhet utgjør MNOK 8,1.

Konsernet har ulike driftsgarantier relatert til blant annet kontrakter og husleie. Alle er knyttet til Unibuss AS, på til sammen MNOK 99,3.

Skattetrekkgarantier overfor Oslo kemnerkontor på til sammen MNOK 122,8 fra SEB er gjeldende for understående selskaper. Samtlige av skattetrekkgarantiene utløper ved oppsigelse.

SKATTETREKKS GARANTIER (NOK 1 000)**NOTE 16 GJELD PROSJEKTER (NETTO)**

(Beløp i MNOK)

Oversikt fremmedfinansierte prosjekter	2022	2021	2020	Kostnadsramme	Tatt i bruk dato
CBTC signalanlegg	835	462	376	1 106	2028.12
Ryen base med sporanlegg	756	610	366	773	2023.05
Østensjøbanen Etterstad-Hellerud	513	263	180	544	2023.09
Storgata	216	208	141	228	2021.06
Grefsenveien	146	144	154	147	2020.05
Holdeplass tiltak	97	52	35	120	2023.04
Sporveksel og flanketiltak - sentrumsbanen	112	49	8	114	2022.07
Livsforlengende tiltak T-bane	72	7	0	86	2023.04
Oppgradering Furuset og Østensjøbanen	3	0	0	73	2023.10
Universell utforming T-banen	14	8	2	72	2023.04
Sum av andre prosjekter	722	2 013	2 254	1 043	
Krav til egenandeler i prosjektportefølje	0	-5	-5		
Sum pådrag fremmedfinansierte prosjekter	3 487			4 305	
Fakturert	-3 867				
Prosjektlager	25				
Netto balanseført	-355				

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

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

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

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

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

NOTE 17 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
P.O. Box 7000 Majorstuen
N-0306 Oslo

Telephone +47 45 40 40 63
Internet www.kpmg.no
Enterprise 935 174 627 MVA

Til generalforsamlingen i Sporveien AS

Uavhengig revisors beretning

Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet for Sporveien AS, som består av:

- selskapsregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2022, 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 2022, resultatregnskap og kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening

- oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav,
- gir selskapsregnskapet et rettviseende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2022 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge, og
- gir konsernregnskapet et rettviseende bilde av konsernets finansielle stilling per 31. desember 2022 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med International Standards on Auditing (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet nedenfor under *Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet*. Vi er uavhengige av selskapet og konsernet i samsvar med kravene i relevante lover og forskrifter i Norge og International Code of Ethics for Professional Accountants (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-reglene), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Innhentet revisjonsbevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Øvrig informasjon

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlige for informasjonen i årsberetningen. Øvrig informasjon omfatter informasjon i årsrapporten bortsett fra årsregnskapet og den tilhørende revisjonsberetningen. Vår konklusjon om årsregnskapet ovenfor dekker ikke informasjonen i årsberetningen.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese årsberetningen. Formålet er å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom årsberetningen og årsregnskapet og den kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen av årsregnskapet, eller hvorvidt informasjon i årsberetningen ellers fremstår som vesentlig feil. Vi har plikt til å rapportere dersom årsberetningen fremstår som vesentlig feil. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

Offices in:

© KPMG AS, a Norwegian limited liability company and a member firm of the KPMG global organization of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

Statsautoriserte revisorer - medlemmer av Den norske Revisorforening

Oslo	Elverum	Mo i Rana	Tromsø
Alta	Finnsnes	Molde	Trondheim
Arendal	Hamar	Sandefjord	Tynset
Bergen	Haugesund	Stavanger	Ullsteinvik
Bodø	Knarvik	Sterd	Alesund
Drammen	Kristiansand	Straume	



Basert på kunnskapen vi har opparbeidet oss i revisjonen, mener vi at årsberetningen

- er konsistent med årsregnskapet og
- inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende lovkrav.

Ledelsens ansvar for årsregnskapet

Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og 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 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 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 ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon er å anse som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke de økonomiske beslutningene som brukerne foretar på grunnlag av årsregnskapet.

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

- identifiserer og vurderer 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 intern 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 regnskapsestimatene og tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen er rimelige.
- konkluderer vi på om ledelsens bruk av fortsatt drift-forutsetningen er hensiktsmessig, og, basert på innhentede revisjonsbevis, hvorvidt det foreligger vesentlig usikkerhet knyttet til hendelser eller forhold som kan skape 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 årsregnskapet, eller, dersom slike tilleggsopplysninger ikke er tilstrekkelige, at vi modifierer vår konklusjon. Våre konklusjoner er basert på revisjonsbevis innhentet frem til datoen for revisjonsberetningen. Etterfølgende hendelser eller forhold kan imidlertid medføre at selskapet og konsernet ikke kan fortsette driften.
- evaluerer vi den samlede presentasjonen, strukturen og innholdet i årsregnskapet, inkludert tilleggsopplysningene, og hvorvidt årsregnskapet gir uttrykk for de underliggende transaksjonene og hendelsene på en måte som gir et rettviseende bilde.
- innhenter vi tilstrekkelig og hensiktsmessig revisjonsbevis vedrørende den finansielle informasjonen til enhetene eller forretningsområdene i konsernet for å kunne gi uttrykk for en



mening om konsernregnskapet. Vi er ansvarlige for å lede, følge opp og gjennomføre konsernrevisjonen. Vi har eneansvar for vår konklusjon om konsernregnskapet.

Vi kommuniserer med styret blant annet om det planlagte innholdet i og tidspunkt for revisjonsarbeidet og eventuelle vesentlige funn i revisjonen, herunder vesentlige svakheter i intern kontroll som vi avdekker gjennom revisjonen.

Oslo, 21. mars 2023
KPMG AS

Ole Christian Fongaard
Statsautorisert revisor
(elektronisk signert)

Instruktør Muhamed Mesic jobber tett sammen med buss-sjåfør Fozia Arshad og alle de andre sjåførene i Unibuss, slik at alle kan gi kundene en trygg og god reiseopplevelse.





På Avløs base er det stort engasjement og godt humør! Fra venstre: Driftsleder Tolgahan Sahin Arslan og fagarbeider Rameshkumar Ramalingam.

KOLOFON

ANSVARLIG REDAKTØR

Torgeir Kristiansen / Sporveien

REDAKSJON:

Sølvi Gaalaas (red.), Tone S. Tuhus, Maiken Ekström,
Christoffer P. Knudsen og Cato Asperud

Stor takk til alle bidragsytere både i og utenfor Sporveien.

KONSEPT OG DESIGN:

SMFB Dinamo

ILLUSTRASJON:

Elin Gabrielsen

FOTO:

Rune Bendiksen (s. 9, 24, 66, 88, 90, 91)
Ronny Boysen / SMFB Dinamo (s. 17, 29, 32, 35, 37, 42,
45, 47, 49, 51, 53, 58, 59, 60, 61, 65, 74, 78, 79, 129)
Pål Laukli (s. 15, 16, 18, 21, 37, 82)
Stian Olsson / Sporveien (s. 33, 57, 129)
Trygve Indrelid / NTB kommunikasjon (s. 6, 57)
Tone S. Tuhus / Sporveien (s. 6)
Cato Asperud / Sporveien (s. 7)
Torgeir Kristiansen / Sporveien (s. 7)
Barcode Intelligence (s. 17)
Sporveien (s. 20, 31)
Naturhistorisk museum (s. 79)
Team Major (s. 25)
Pir II Oslo AS (s. 25)
Geir Anders Rybakken Ørslie (s. 130)

TRYKK:

Rolf Ottesen AS



SPORVEIEN AS

Økernveien 9, 0653 Oslo
Postboks 2857, Tøyen 0608 Oslo
Telefon: +47 22 08 40 00
E-post: firmapost@sporveien.com
www.sporveien.com

Versjon 2 / mai 2023

