

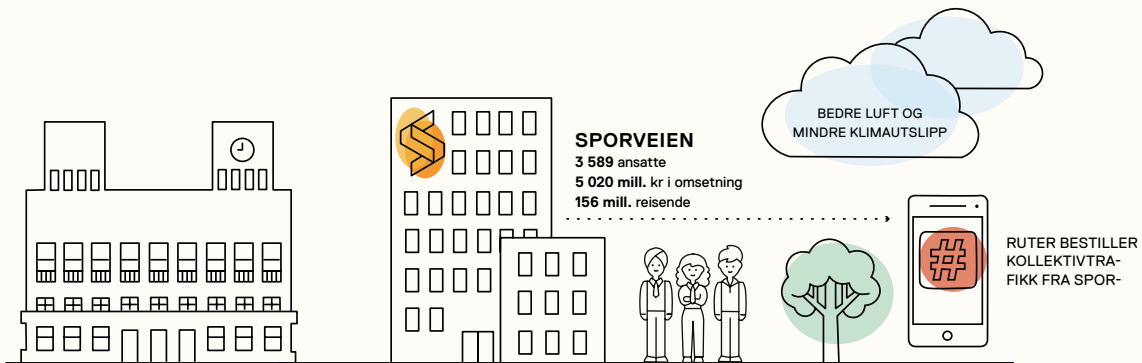


# Årsrapport 2021

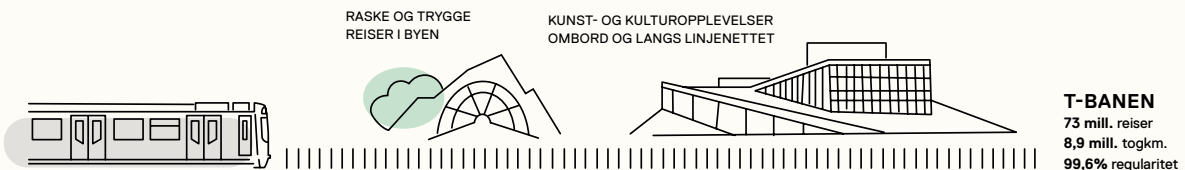
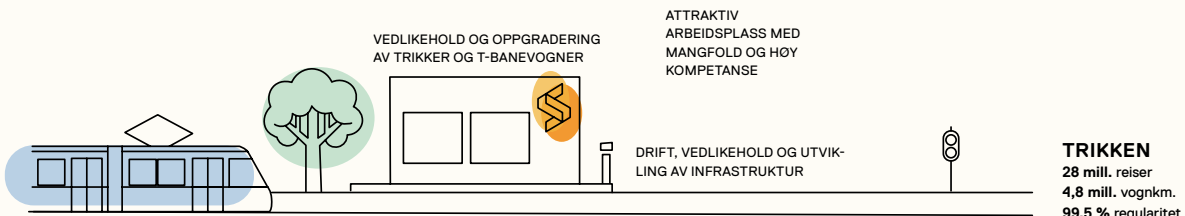
Bærekraftig mobilitet for alle



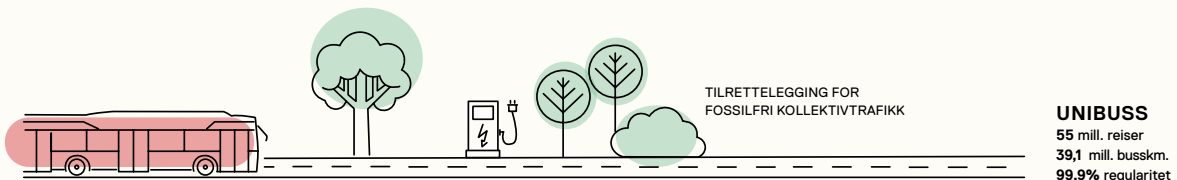
**OSLO KOMMUNE**  
eier Sporveien



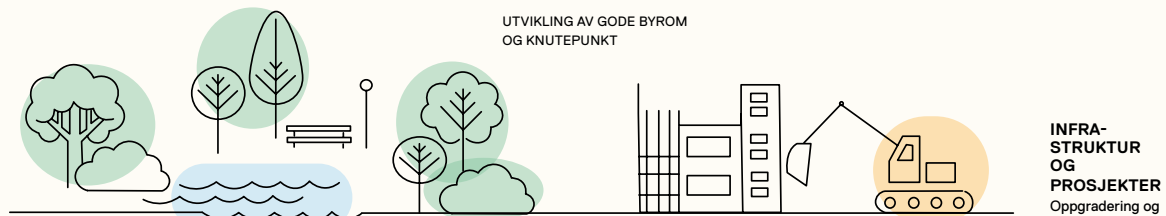
**TRIKKEN**  
6 linjer  
71 trikker  
2 baser



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



**INFRA-STRUKTUR OG PROSJEKTER**  
Skinner og stasjoner, bygg og eiendom, og



Regularitet måler andel av planlagte avganger kjørt.

## SPORVEIENS SAMFUNNSOPPDRAG

## Mer kollektivtrafikk for pengene

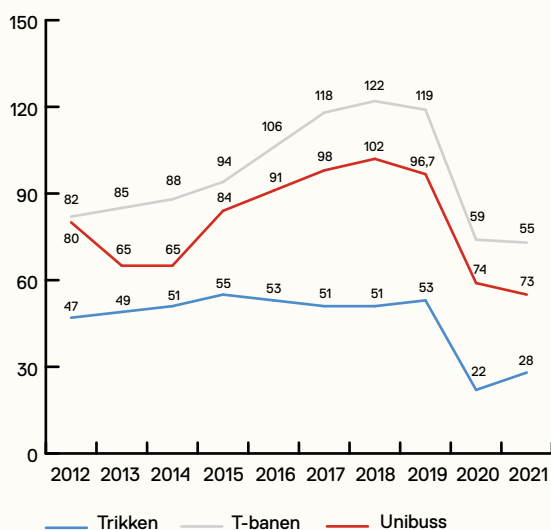
Sporveien er Norges største kollektivselskap målt i antall reiser. Konsernet forvalter og utvikler store verdier på vegne av fellesskapet. Vårt samfunnsoppdrag er å skape mer kollektivtrafikk for pengene. Det betyr å frakte flest mulig fornøyde passasjerer dit de vil – raskt, trygt og til minst mulig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

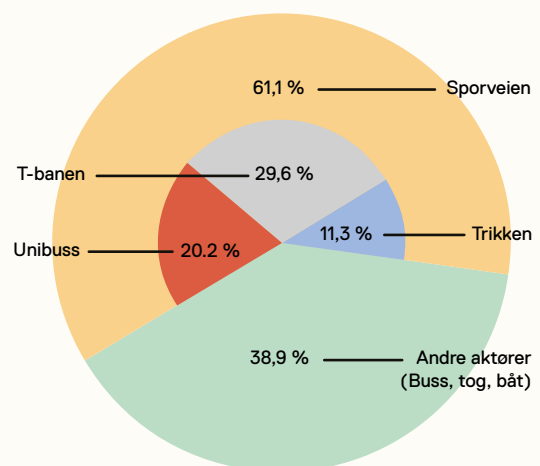
i Oslo og Viken, og en stor andel av den anbudsbaserte busstrafikken i Oslo, Viken, Vestfold og Telemark.

Hver eneste dag jobber våre rundt 3 600 ansatte for å levere i tråd med samfunnsoppdraget.

ANTALL ENKELTREISER (MILL.)  
Konsernets utvikling siste 10 år



ANDEL REISER OSLO/VIKEN 2021



# Dette er Sporveien

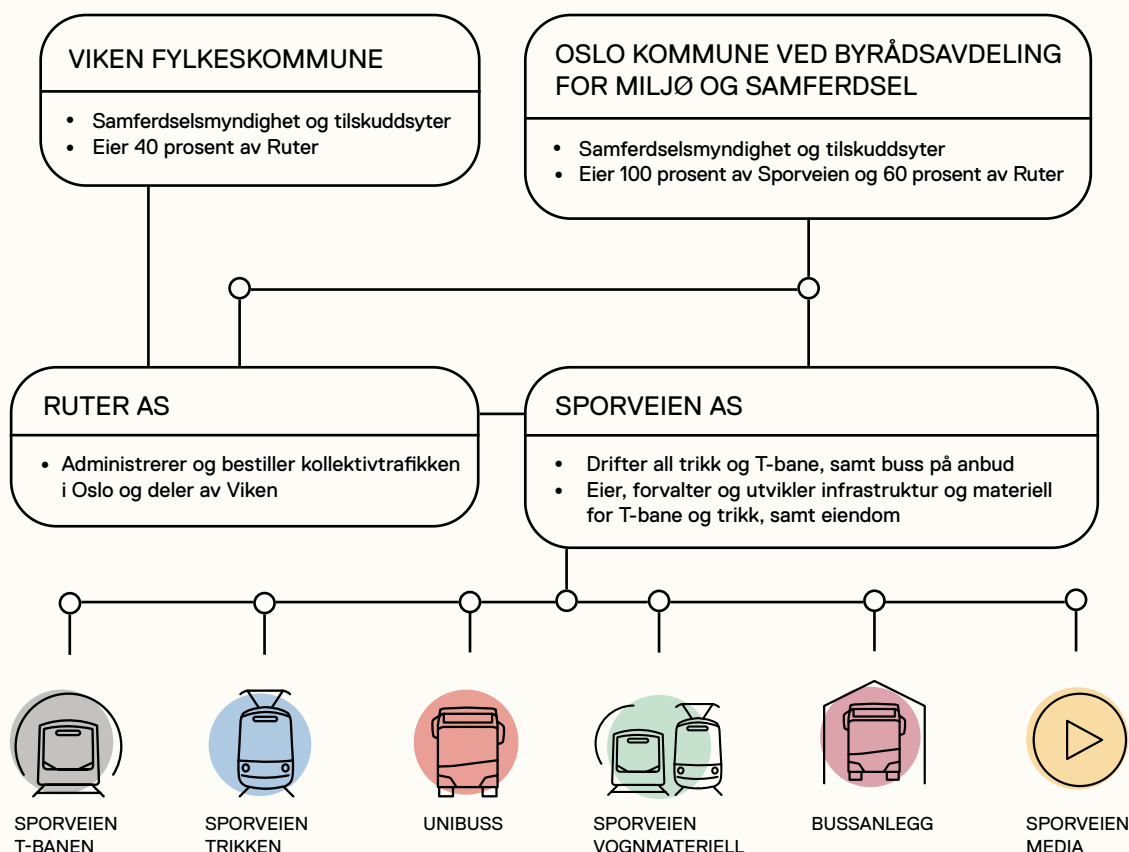
Sporveien forvalter store verdier på vegne av fellesskapet. Hver eneste dag leverer vi den kollektivtrafikken byens befolkning er helt avhengig av.

Sporveien står for 61 prosent av kollektivtrafikken i Oslo og Viken. Vi tilbyr reiser med trikk og T-bane, 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 119.

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 2021

KJØRTE KM  
PÅ SKINNER

**13,7** mill.

ENKELTREISER

**156** mill.

KJØRTE KM  
BUSS

**39,1** mill.

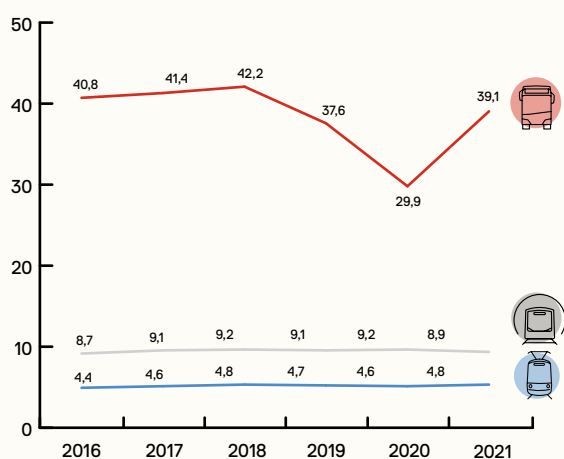
ANSATTE

**3 589**

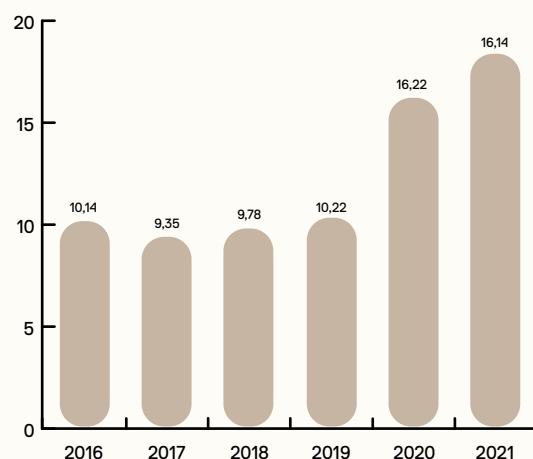
Andel kvinner: 14 %

## Nøkkeltall 2016-2021

KJØRTE KM (MILL.)



KOSTNADER PER REISE PÅ SKINNER (NOK)



### NØKKELTALL KONSERN

	2021	2020	2019	2018	2017	2016
Driftsinntekter (MNOK)	5 020	4 730	4 785	4 952	4 755	4 560
Driftskostnader (MNOK)	4 644	4 209	4 428	4 831	4 528	4 362
Driftsresultat (MNOK)	376	521	365	121	227	198
Driftsmargin (%)	7,5	11	7,7	2,4	4,8	4,3
Resultat før skatt (MNOK)	279,8	405	277	78,8	168,9	179
Årsresultat (MNOK)	212,5	316	216	66,7	132,9	145
<b>Antall ansatte</b>	<b>3 589</b>	3 730	3 357	3 812	3 734	3 629
Enkeltreiser (mill.)	156	155	269	275	267	250
Kjørt km på skinner (mill.)	13,7	13,8	13,8	14,0	13,6	13,1
Kjørt km buss (mill.)	39,1	29,7	37,6	42,2	41,4	40,8
Kostnader per kjørt km på skinner (NOK) <sup>1</sup>	118,65	113,47	127,99	120,64	115,77	127,96
Kostnader per reise på skinner (NOK) <sup>1</sup>	16,14 <sup>2</sup>	16,22 <sup>2</sup>	10,22	9,78	9,35	10,14

<sup>1</sup> Unibuss rapporterer av konkurransehensyn ikke kostnader per reise eller per kjørt km.

<sup>2</sup> Reisetall gikk kraftig ned i 2020 og 2021 på grunn av pandemi, samtidig som reisetilbudet ble opprettholdt. Dette har gitt økt kostnad per reise i forhold til tidligere år.

# Viktige hendelser 2021

## KAPASITET

**12.02.21**

Forprosjektet til anskaffelse av flere T-banevogner, M4000, er i gang. En RFI (Request for information) sendes ut.

**05.05.21**

Sporveien mottar bestilling fra Oslo kommune på oppstart forprosjekt og detaljregulering av Majorstuen T-baneknutepunkt.

**14.06.21**

Sporveien skriver i et brev til Oslo kommune at situasjonen vil bli dramatisk hvis det ikke bevilges nok budsjettmidler til å vedlikeholde trikk og T-bane. De neste fire årene mangler det 1,6 milliarder kroner.

**22.06.21**

I forbindelse med ombyggingen av Ryen T-baneverksted åpner det et nytt lakkeringsbygg.

**12.08.21**

Den tredje nye SL18-trikken blir levert til Sporveien. Trikken tas i bruk til testing og opplæring.

**25.09.21**

Samfunnet blir gjenåpnet og koronarestriksjoner oppheves. Det medfører aktivitetsøkning i alle deler av kollektivtrafikken, inkludert økning i antall reisende.

**31.09.21**

Sporveien signerer kontrakt med Dr. Ing. A. Aas Jakobsen og Norconsult for prosjektering av Majorstuen T-baneknutepunkt.

**13.12.21**

Sporveien signerer kontrakt med Siemens Mobility om leveranse av nytt signalsystem med CBTC-teknologi (Communication Based Train Control) til T-banen.

**17.12.21**

Sporveien inngår avtale med telekomoperatøren ICE som underleverandør til nytt signalsystem CBTC.

## KUNDER OG BYEN

**01.01.21**

Koronarestriksjoner gjelder i samfunnet, men Sporveien opprettholder rutetilbudet for å frakte samfunnskritisk personell. Myndighetene anbefaler å ikke reise kollektivt, med mindre man må. Pandemien medfører færre reisende for alle driftsarter, og redusert aktivitet i Unibuss Tur og Unibuss Ekspress. OSL-ekspressen og Torpekspressen innstilles i perioden januar-juni.

**12.01.21**

I perioden 12.-28. januar utfører Sporveien nødvendig vedlikehold på T-banestrekningen fra Tøyen til Brynseng.

**15.02.21**

Storgata er under oppgradering, og nye Nybrua trikkeholdeplass blir tatt i bruk.

**15.02.21**

I perioden 15.-25. februar utfører Sporveien nødvendig vedlikeholdsarbeid på T-banestrekningen Jernbanetorget-Helsfyr.

**11.03.21**

Styret i Sporveien vedtar å starte prosessen med å anskaffe skinnepussere til trikk og T-bane. Tre av fem arbeidsmaskiner blir levert allerede innen utgangen av året.

**22.03.21**

Sporveien oppgraderer sentrumstunellen for T-banen i perioden 31.3.-5.4.

**20.04.21**

I forbindelse med oppgradering av trikkeinfrastrukturen nedenfor Storkyset erstatter Sporveien trikkeholdeplassen Sandaker senter med en midlertidig holdeplass ved Åsengata.

**21.06.21**

Trikken er tilbake i Storgata på nye skinner; en viktig milepæl på veien til å gjøre Storgata til en oppgradert kollektivgate.

**26.07.21**

Sporveien starter vedlikeholdsarbeider på T-banesporene på strekningene Majorstuen-Storo og Majorstuen-Sognsvann.

**04.10.21**

Arbeider med oppgradering av trikkeinfrastruktur ved Holbergs plass og Dalsbergstien/Welhavens gate starter.

**23.11.21**

Den ordinære trikkeholdeplassen på Sandaker senter gjenåpnes.

**08.12.21**

Korona-smitten i samfunnet øker og nye, nasjonale smitteverntiltak innføres. Antall reisende i kollektivtrafikken går ned for både trikk, T-bane, buss og ekspress- og turbilvirksomheten.

**16.12.21**

Trikken er tilbake på nye, oppgraderte spor mellom Storo og Sandaker senter.

## ORGANISASJON

**20.01.21**

HKH Kronprins Haakon besøker trikkebasen på Holtet for å møte Sporveiens ansatte som har holdt hjulene i gang under pandemien. Under besøket får han se på den nye SL18-trikken. Ordfører Marianne Borgen og sporveissjef Cato Hellesjø er vertskap.



Kongelig besøk på Holtet

**11.02.21**

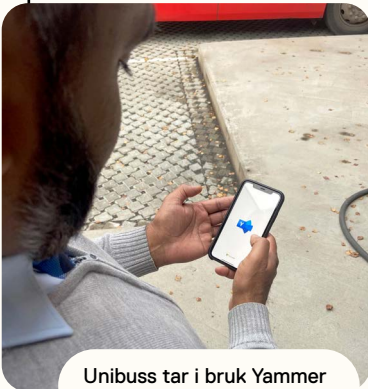
Sporveiens medarbeidere er samlet til digitalt kick-off for en ny strategiperiode: Best 2025. Ny visjon er «Bærekraftig mobilitet for alle», og målet er fremdeles å levere mer kollektivtrafikk for pengene.

**15.02.21**

Sporveien starter Sporveisløftet, et lederutviklingsprogram i hele konsernet, med mål om å løfte lederne evne til å levere på konsernstrategien BEST 2025.

**07.04.21**

Unibuss tar i bruk Yammer, en digital kommunikasjonsplattform for intern samhandling, som et pilotprosjekt. Målet er fullskala implementering i hele konsernet i 2022.



Unibuss tar i bruk Yammer

**01.05.21**

Kommende statsminister Jonas Gahr Støre besøker Oslo Sporveiers Arbeiderforening (OSA) og Grefsen base 1. mai.

**12.05.21**

Sporveien T-banen sikrer en solid tredjeplass i lojalitet og en 6. plass i tilfredshet i Norsk kundebarometer 2021. Barometeret måler kundetilfredshet og -lojalitet blant norske forbrukere.

**21.06.21**

Unibuss sin virksomhet i Lillehammer avvikles etter tapt anbuds-konkurranse.

**03.08.21**

Kommende statsminister Jonas Gahr Støre besøker Sporveien for andre gang i 2021. Denne gangen er det ansatte på Ryen som får besøk og viser frem nytt T-baneverksted og ombygd base.

**06.10.21**

Sporveien feirer 146-årsdag med oppdatert designprofil.

**20.10.21**

Mangeårig leder av Oslo Sporveiers arbeiderforening, OSA, og styremedlem i Sporveien, Rune Aasen går av med pensjon og takkes av med avslutningsarrangement. Aasen var en markant leder og har betydd mye for utviklingen av Oslos kollektivtrafikk.

**20.10.21**

Sporveien tar sølv i kategorien «Innovasjon» i den internasjonale konkurransen Digital Communication Awards (DCA) 2021, for lanseringen av Oslos nye trikker.

**22.10.21**

Sporveien og OSA får besøk av tre stortingspolitikere og byråd for miljø og samferdsel i Oslo: Ola Elvestuen (V), Andreas Halse (Ap), Kamzy Gunaratnam (Ap), Frode Jacobsen (Ap) og Sirin Stav (MDG). De får høre om Sporveiens vellykkede effektiviseringsstrategi og et velfungerende bedriftsdemokrati.

**03.11.21**

Sporveien vinner sølv i Farmandprisens kåring av beste årsrapport for offentlige virksomheter, og mottar i tillegg bronse for beste idé og design.

**08.11.21**

Unibuss vinner to nye og svært attraktive anbudskontrakter for Oslo indre by. Kontraktene har en varighet på 10 + 4 år, med oppstart 16. april 2023.

**26.11.21**

Sporveien Media forlenger samarbeidsavtalen med Clear Channel til utgangen av 2023.



Politikere besøker Grefsen



Rune Aasen går av med pensjon

**MILJØ/BÆREKRAFT****03.05.21**

Ombyggingen av Rosenholm bussanlegg til et helelektrisk bussanlegg starter. I byggefasen parkerer Unibuss 48 busser på midlertidig parkeringsplass ved Økern Torgvei.

**26.05.21**

Sporveien går til topps og tar for andre året på rad dobbeltseier i Norsk Bærekraftbarometer. T-banen vinner førsteplass og Trikken blir nummer to. Barometeret viser hvor bærekraftige norske virksomheter er sett fra kundenes ståsted.

**17.06.21**

Unibuss Tur vinner deloppdrag for minibusser i bestillingstrafikk i Follo. Sju elektriske minibusser bestilles til oppstarten, 1. august 2022.

**12.09.21**

Trikken mottar og installerer simulator til bruk i opplæringen av trikkeførere til de nye SL18-trikkene. Dette moderniserer opplæringen av trikkeførere betydelig.

**02.11.21**

Unibuss-konsernet blir sertifisert etter ISO 9001 Kvalitetsstandarden og ISO 39001 Trafikksikkerhetsstandard. Fra før er Unibuss miljøsertifisert.

**26.11.21**

Ordfører Marianne Borgen tenner lysene på Sporveiens juletrikk og åpner juleutstilling på nedlagte Valkyrie plass T-banestasjon.

## SPORVEISSJEFEN

# Velkommen tilbake. Det er god plass om bord!

Biltrafikken øker, antall passasjerer med kollektivtrafikken er dramatisk redusert som følge av pandemien, og vi trenger penger til vedlikehold av infrastrukturen våre trikker og T-bane-vogner bruker for å få folk frem. Samtidig er samfunnets klare ambisjon at fremtidige klimamål og en fornuftig byutvikling blant annet skal nås gjennom redusert biltrafikk og vekst i kollektivtrafikken. Ved inngangen til 2022 er avstanden mellom mål og tilgjengelige virkemidler større enn den har vært de siste årene. Derfor er det også grunn til bekymring, men med gode prioriteringer ligger forholdene likevel til rette for videre vekst. Nå er det viktig at vi i felleskap finner langsiktige bærekraftige løsninger for å finansiere både nyutvikling og vedlikeholdsbehov av kollektivsystemet.

I Sporveien både tror og ønsker vi at alle de om lag 270 millioner reisende vi hadde før pandemien kommer tilbake når samfunnet igjen normaliseres, men fortsatt reiser for få kollektivt og for mange velger bilen. Konsekvensen er manglende reduksjon i utslipp for å bedre klima og miljø og dermed økt sannsynlighet for at klimamålene ikke nås. Skal vi få flest mulig om bord i kollektivtrafikken, må vi sørge for at tilbudet og tilgjengeligheten er best mulig. I en presset økonomisk situasjon bør de tilgjengelige midlene primært investeres direkte inn i reisetilbudet, både gjennom å opprettholde og deretter øke antall avganger, og gjennom en stabil, trygg og forutsigbar infrastruktur.

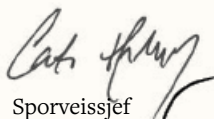
Samtidig må kostnadene for å produsere reisene drives videre nedover. På denne måten frigjøres midler til økt vedlikehold, reduserte billettpriser og videreutvikling av tilbudet. Nøkkelen er en fortsatt målbevisst politisk satsing på kollektivtrafikk og ytterligere effektivisering i verdikjedene for å redusere behovet for offentlige tilskudd.

Det er også mange gode grunner til å være optimistisk, og mange viktige forutsetninger er kommet på plass det siste året. Oslos 87 nye trikker er i rute, og de første trikkene er nå i testtrafikk med passasjerer. Innen 2024 skal hele dagens trikkeflåte være erstattet, noe som gir mulighet for å doble kapasiteten til 100 millioner årlige passasjerer. Oslo har vedtatt kjøp av nye T-banevogner som skal håndtere behovet for mer kapasitet når Fornebubanen åpner, og Sporveien har valgt leverandør til T-banens nye signalsystem. Her er finansieringen på plass og system og vogner vil bidra til ytterligere avganger og effektivitet i produksjonen. Samtidig er en betydelig del av bussflåten til Unibuss nå elektrifisert og Unibuss vinner stadig nye markedsandeler i sine kjerneområder.

I Sporveien har vi gjennom våre strategiske «Best»-programmer nå passert en milliard kroner i årlig effekt av vårt forbedringsarbeid. Arbeidet med kostnadsreduksjoner fortsetter med full kraft, og innen 2025 er målet at vår årlige effektivisering skal være minst 1,25 milliard kroner. Sporveiens resultater og strategiske ambisjoner skapes gjennom det vi kaller «Sporveismetoden». Ved hjelp av en integrert modell, bedriftsdemokrati og en helhetlig systemtankegang, begrenser vi behovet for administrasjon og byråkratiske prosesser. Mest mulig av vår virksomhet, vårt daglige arbeid, vårt engasjement og våre ressurser kanaliseres direkte ut til passasjerene. På denne måten skal vi fortsette å levere både på vårt samfunnsoppdrag «Mer kollektivtrafikk for pengene» og vår visjon «Bærekraftig mobilitet for alle». Sporveismodellen skal være robust og fungere langsiktig uavhengig av politiske endringer i styringsprinsippene. Vi tror også at den vil kunne ha effekt i andre offentlige virksomheter enn vår egen, og vi opplever stadig mer interesse for måten vi skaper resultater. De kommende årene konsentreres vårt arbeid i strategien «Best 2025». Resultatene skal oppnås gjennom fire strategiske fokusområder; fornøydte reisende, jobbe enda smartere, fornye kollektivtrafikken og gripe kommersielle muligheter. I to år på rad har vi i Sporveien, gjennom T-banen og Trikken, tatt første og andre plass i kåringen av Norges mest bærekraftige virksomheter, «Norsk Bærekraftbarometer». Dette er en stor tillitserklæring fra passasjerene, og det forplikter. Derfor er bærekraft sammen med teknologiutvikling og enhetlig samhandling, viktige drivere i vårt strategiarbeid for å realisere fokusområder og strategiske ambisjoner i årene som kommer.

I denne årsrapporten vil du finne mye informasjon om hvordan alle ansatte i Sporveien i fellesskap jobber for å levere best mulig kollektivtrafikk i hverdagen og hvordan vi jobber for å utvikle nye løsninger og muligheter for morgendagen. Forhåpentligvis finner du interessant informasjon og får gode og nyttige leseopplevelser mellom permene.

Jeg er glad for å kunne ønske velkommen tilbake til kollektivtrafikken. Vi er i rute. Det er god plass om bord, og det er plass til alle. Takk for at du reiser kollektivt!



Sporveissjef  
Cato Hellesjø





Sporveiens konsernsjef Cato Hellesjø både tror og ønsker at alle de om lag 270 millioner reisende selskapet hadde før pandemien kommer tilbake når samfunnet igjen normaliseres; men fortsatt reiser for få kollektivt og for mange velger bilen, påpeker han.



# Bærekraftig løsning på fremtidens behov

Målet til Sporveien er å levere bærekraftig mobilitet for alle. Gjennom å være en del av løsningen på morgendagens utfordringer, skal selskapet tilby et voksende marked flere ganger med god kvalitet og høy sikkerhet til en konkurransedyktig pris.



## SPORVEIEN T-BANEN AS

Sporveien T-banen AS leverer all T-banetrafikk i Oslo og Viken. Selskapet har en egen driftstillatelse fra Statens jernbanetilsyn og kjører på avtale med administrasjonsselskapet Ruter AS. For mer om T-banen: se side 34.



## SPORVEIEN TRIKKEN AS

Sporveien Trikken AS har ansvar for all trikkedrift i Oslo. Selskapet har en egen driftstillatelse fra Statens jernbanetilsyn og kjører på avtale med administrasjonsselskapet Ruter AS. For mer om Trikken: se side 36.



## UNIBUSS AS

Unibuss består av Unibuss AS (rutebuss) og datterselskapene Unibuss Tur AS og Unibuss Ekspress AS. Unibuss driver virksomhet innen rutebusstrafikk, turbilkjøring, ekspress-ruter og flybuss. For mer om Unibuss: se side 38.



## SPORVEIEN VOGNMATERIELL AS

Sporveien Vognmateriell AS skal anskaffe, finansiere, leie ut og forvalte T-banetrokker og trikker til bruk i Osloregionen. For mer om Sporveien Vognmateriell: se side 40.



## BUSSANLEGG AS

Bussanlegg AS eier og leier ut syv bussanlegg til kollektivtrafikken i Oslo og Viken, med en samlet kapasitet på 500 busser. For mer om Bussanlegg: se side 48.



## SPORVEIEN MEDIA AS

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



## INFRASTRUKTUR OG PROSJEKTER

Infrastruktur og prosjekter er en del av morselskapet og har ansvar for utbygging, utvikling og vedlikehold av infrastruktur og eiendommer, herunder stasjoner, skinnegang, tunneller og bygninger. For mer om Infrastruktur og prosjekter: se side 42.



## VERKSTED/PRODUKSJON

Konsernets verksteder, med sine 343 ansatte, er en del av morselskapet og har ansvar for vedlikehold av trikker og T-banetrokker. Driftsmessig er virksomheten organisert som en del av produktorganisasjonene til henholdsvis trikk og T-bane, og har lokasjoner på Grefsen, Holtet, Ryen og Avløs.



## KONSERNSENTERET

Sporveiens konsernsenter besto per 31. desember 2021 av 166 ansatte. Disse er fordelt på hovedområdene Økonomi og finans, IT, HR, Kommunikasjon og samfunn, Markedstjenester, Dokumentcenter, Strategi og konsernutvikling, Kvalitet og HMS, Konsernjuridisk og compliance og Eiendom. Konsernets hovedkontor er på Tøyen i Oslo.











## LOGISTIKK OG INNKJØP


Enheten, som er en del av morselskapet og per 31. desember 2021 hadde 34 ansatte, har ansvar for selskapets innkjøp, lager og logistikk. Enheten har som målsetning å sørge for at varer og tjenester leveres på rett sted, til rett tid, med riktig kvalitet og riktig pris.

I tillegg til de seks selskapene eier konsernet Enebakkveien 310 AS, et selskap som eier en eiendom som leies ut til Infrastruktur og prosjekter som skinnelager, samt Lilleakerveien Holding AS, Lilleakerveien AS og Sporveien Oslo AS. Det er ikke driftsrelatert aktivitet i de siste tre selskapene.











## Sporveien T-banen AS

	REISENDE	LINJER	REGULARITET	TOGKM	ANSATTE	TOGSETT	TOGTIMER	DRIFTSINNTEKTER I TUSEN KR
								
<b>2021</b>	<b>73 mill.</b>	<b>5</b>	<b>99,6 %</b>	<b>8 919 812</b>	<b>596</b>	<b>115</b>	<b>306 522</b>	<b>1 954 700</b>
2020	74 mill.	5	99,5 %	9 174 757	618	115	305 243	2 031 400
2019	119 mill.	5	99,3 %	9 080 332	623	115	300 344	1 931 233
2018	122 mill.	5	99,5 %	9 218 013	624	115	300 804	1 799 700
2017	118 mill.	5	99,4 %	9 087 665	628	115	359 834	1 756 557











## Sporveien Trikken AS

	REISENDE	LINJER	REGULARITET	VOGNKM	ANSATTE	TRIKKER	VOGN- TIMER	DRIFTSINNTEKTER I TUSEN KR
								
<b>2021</b>	<b>28 mill.</b>	<b>6</b>	<b>99,5 %</b>	<b>4 824 749</b>	<b>411</b>	<b>71</b>	<b>323 692</b>	<b>1 064 800</b>
2020	22 mill.	6	99,4 %	4 575 557	437	71	314 986	1 082 813
2019	53 mill.	6	98,8 %	4 660 981	410	71	332 686	1 040 600
2018	51 mill.	6	99,1 %	4 802 000	387	72	332 108	936 970
2017	51 mill.	6	99,5 %	4 559 952	382	72	326 310	899 596



## Unibuss AS

	REISENDE	LINJER	REGULARITET	BUSSKM	ANSATTE	BUSSER	BUSS- TIMER	DRIFTSINNTEKTER I TUSEN KR
								
<b>2021</b>	<b>55 mill.</b>	<b>277</b>	<b>99,9 %</b>	<b>39 059 005</b>	<b>1 660</b>	<b>640</b>	<b>1 797 298</b>	<b>1 887 800</b>
2020	59 mill.	277	99,9 %	29 665 080	1 738	712	1 393 038	1 663 259
2019	97 mill.	267	99,8 %	37 638 736	1 455	725	1 793 365	1 798 000
2018	102 mill.	201	99,9 %	42 240 610	1 915	765	1 879 821	1 819 600
2017	98 mill.	203	99,9 %	41 398 351	1 860	759	1 847 451	1 684 056





# Berg-og-dal-bane-året

Å reise eller ikke reise kollektivt, det er spørsmålet folk i Oslo har stilt seg det siste året. Det som skulle bli en strak vei ut av pandemien, ble en humpete tur i lettelsers og restriksjoner. Er passasjertallene ferdig med å svinge nå?

– Det var helt stille i gatene. På to timer kunne jeg kjøre med én passasjer. Det var som å kjøre i en spøkelsesby. Ikke akkurat det jeg så for meg jobben skulle være, sier Amalie Wanberg Nordli.

25-åringen fra Levanger i Trøndelag startet som trikkefører i Sporveien på deltid høsten 2020, et halvt år inn i pandemien. I starten kjentes det ut som hun var med på en prøvetur som varte i mange måneder. Kanskje ikke så dumt for en nybegynner, men for en sosial trønder har det første halvannet året i ny jobb vært en reise i opp- og nedturer.

– Det er en grunn til at jeg ble trikkefører. Jeg er så glad i folk! Du får en helt egen kontakt med byen og alle menneskene som bor her. Det er mye morsommere å kjøre en full trikk enn en tom en. Det har vært noen ensomme turer.

#### Savner smilene

Det er ikke bare Amalie som har savnet folkemengder og stilt seg det samme spørsmålet: «Når skal dette ta slutt?» Forventningene til 2021 var store. Etter at den første vaksinen ble satt i romjulen, hadde nok de fleste sett for seg det nye året med færre restriksjoner. Det startet motsatt. Rødt nivå på ungdomskoler og videregående, ingen besøk og alle idretts- og kulturarrangement ble avlyst. Det var bare å holde seg på hjemmekontoret en stund til; for de som kunne det. I Sporveien er det mange som gjennom hele pandemien har vært ute i samfunnet og sett hva smitterestriksjonene gjør med en by.

– Du merket det veldig godt, sier Amalie. – Fra en dag til en annen endret alt seg. Det var veldig merkelig.

Etter å ha vært med på noen av dem, foretrekker hun lettelser i restriksjonene. Når folk kan kaste munnbindet og stå tett synes hun det er gøy å kjøre trikk. For en som ikke kan snakke med passasjerene sine, har det mye å si at du kan se smilet deres. Særlig i helgene. Når hun kan kjøre festglade folk rundt i byen, nesten som en partytrikk for folk som endelig kan komme ut av hjemmene sine igjen, blir hun glad.

Det samme blir bussjåfør Milos Masik i Sporveiens datter-

selskap Unibuss. I femten år har han kjørt buss i Oslo, og det er det beste han vet. Flere ganger i intervjuet stopper han og sier at han vil reklamere for yrket. Han har vært glad i buss siden han var barn. Tenk å få gjøre det han liker aller best og i tillegg få betalt for det. – Jeg skal kjøre buss til jeg går av med pensjon, sier han.

Han har sett hvordan antall passasjerer har svingt i takt med restriksjonene. Først ned, så opp, ned igjen, kanskje litt opp igjen? Og så ned. Han har mistet tellingen. Det som betyr noe, er at han har kjørt buss uansett. Han er veldig glad for at tilbudet ikke har blitt redusert under pandemien. Alle rutene har gått som planlagt, for å frakte de som må reise kollektivt.

– Med så få passasjerer som det har vært til tider, kunne det fort blitt kuttet ned på antall avganger. Jeg er veldig glad for at det ikke ble gjort. Ved å opprettholde alle avganger har det vært mindre trengsel for de passasjerene som har reist og jeg har hatt en jobb å gå til, sier han. Flere ganger i løpet av pandemien har han kjent på yrkesstoltheten. Ikke

minst, takknemligheten for å ha en jobb.

– Jeg må reklamere litt igjen. I usikre tider, når folk mister jobbene sine, er jeg veldig glad for å ha en stabil jobb å gå til med sikker inntekt. Det er trygt å være bussjåfør, sier han.

#### Bråstans

De siste tjue årene har det gått én vei for kollektivtrafikken i Oslo: oppover. Stadig flere har valgt buss, bane eller trikk når de skal på jobb, dra på besøk eller ta for seg av det Oslo har å by på. I en by med store, grønne ambisjoner har det vært en gledelig utvikling at flere og flere lar bilen stå.

– Når tilbudet har vært bra har det vært enkelt for folk å reise kollektivt, sier konsernsjef i Sporveien, Cato Hellesjø. Han er opptatt av det, at det skal være et lett valg å sette seg på bussen i stedet for i bilen. De siste årene har flere avganger vært oppskriften på flere passasjerer. Ifølge en reisevaneundersøkelse gjort av analysebyrået Barcode, som også står bak Norsk

**«Det er en grunn til at jeg ble trikkefører. Jeg er så glad i folk! Du får en helt egen kontakt med byen og alle menneskene som bor her. Det er mye morsommere å kjøre en full trikk enn en tom en. Det har vært noen ensomme turer.»**

*Amalie Wanberg Nordli*





Det har blitt noen ensomme turer for trikkefører Amalie Wanberg Nordli. Hun liker best å kjøre full trikk.



Bussjåfør Milos Masik er glad han har hatt en trygg jobb å gå til i pandemien.





Camilla Kløv har pakket ned hjemmekontoret for godt. Nå tar hun trikken til jobb hver dag.



Brannkonstabel Anna Lund Bjørnsen tar T-banen fra øst til vest når hun skal til brannstasjonen på Marienlyst. Hun begynte å løpe til jobb da pandemien brøt ut.

Kundebarmeter ved BI, sier over 70 prosent av respondentene at de reiser kollektivt fordi det er den mest effektive måten å reise på.

Men så, 12. mars i 2020 sa det bråstopp. Fra å oppfordre folk til å reise kollektivt, måtte man be folk om å holde seg hjemme. Passasjertallene stupte og ute i gatene kjørte førere som Amalie og Milos med nesten tomme vogner og busser. Fra å se en jevnt stigende kurve i antall passasjerer, har grafene Hellesjø har fått på pulten sin de siste to årene lignet mer på urolig sjø enn stødige trikkeskinner.

– Det har vært en berg-og-dal-bane. I perioder med mindre smitte og færre restriksjoner har det sett lovende ut. Både på buss, trikk og T-bane har mange passasjerer vært raske tilbake når det har vært lettelsener i samfunnet, forteller sporveissjefen.

Etter nok en lang vinter med strenge tiltak, var det ikke bare vårsola som fikk det til å se lysere ut da sommeren nærmet seg i fjor. Med stadig flere vaksinerte og mindre smitte kom flere og flere tilbake til kollektivtrafikken. Da Regjeringen opphevet kravet om en meter avstand 25. september og ønsket en normal hverdag velkommen tilbake, var antallet passasjerer nok en gang på en stabil kurve oppover.

– Høsten 2021 så veldig bra ut. På det meste var Sporveiens transportarter oppe i over 90 prosent av 2019-tallene. I november, da meldingene om en ny og mer smittsom virusvariant kom, snudde det brått igjen. Passasjertallene viser tydelig at folk hørte på myndighetene og ikke reiste kollektivt da samfunnet stengte ned igjen like før jul, forteller Hellesjø.

#### – Ikke nå igjen

En av dem som har latt restriksjonene styre reisevanene, er juristen Camilla Kløv. Hun bor på Nordstrand og jobber som seniorrådgiver i HR-avdelingen i Statistisk sentralbyrå. Vanligvis reiser hun med trikken fra Bråten og ned til sentrum hver dag, men det var før. Siste gang hun kjøpte månedskort var på vei til jobb torsdag 12. mars 2020. Hun fikk bruk for det én gang; da hun reiste hjem igjen samme dag med sekken full av utstyr til hjemmekontoret.

– Det har gått greit med tanke på arbeidsoppgavene, men jeg savner kollegene mine veldig. Det blir ikke det samme å se dem i digitale møter på Teams. Det er noe med de små samtale ved pulten eller kaffemaskinen, sier hun. I løpet av pandemien har Camilla fulgt gjeldende råd og regler, brukt munnbind og reist så lite som mulig. Heldigvis har det vært perioder hvor det har vært mer åpent. Da har hun vært den første til å dra tilbake til kontoret.

– Det var så utrolig deilig da det åpnet opp i høst. Jeg og en perifer bekjent jublet da vi kunne sitte ved siden av hverandre igjen på trikken og snakke uten munnbind. Det er rart å bli så glad av noe så hverdagslig og normalt, sier hun og ler. Hun er blid og lett å snakke med. Vanligvis er trikketuren et hyggelig sted å slå av en prat med venner og kolleger. Da har det vært rart å sitte alene på et sete med munnbind. Etter gjenåpningen i høst begynte hverdagen så smått å se mer normal ut. Det ble stadig trangere om plassen på trikken om morgenerne, og den ansente stemningen hver gang noen var uheldig og måtte hoste begynte å slippe taket. Da samfunnet stengte ned igjen like før jul var det en skikkelig nedtur.

– Ja, da ble jeg nedfor. Ikke nå igjen, liksom. Det har stort sett gått greit med meg i pandemien. Jeg er på ingen måte blant de som har hatt det verst, men det er klart at det har vært øyeblikk hvor jeg har tenkt at det begynner å bli litt håpløst dette her,

sier hun, og forteller at det kommer til å bli tungt om det skulle komme en ny nedstenging nå. – Det er jeg ikke klar for.

**«Det var så utrolig deilig da det åpnet opp i høst. Jeg og en perifer bekjent jublet da vi kunne sitte ved siden av hverandre igjen på trikken og snakke uten munnbind.»**

*Camilla Kløv*

**Byttet ut T-banen med joggesko**  
Lenger vest i byen, i den midlertidige brannstasjonen til Oslo brann- og redningsetat på Marienlyst, jobber brannkonstabel Anna Lund Bjørnsen. Selv om hun har et sam-

funnskritisk yrke og fikk «lov» til å reise kollektivt til jobb fra leiligheten på Vålerenga, tok hun et sprekt valg da byen stengte ned. Hun fant fram joggeskoene og løp. Seks kilometer hver dag, seks dager i uken. Det blir man sprek av. En halvmaraton senere og noen kilo i minus åpnet det heldigvis litt opp igjen.

– For å holde tritt i denne jobben må jeg trene mye styrke. Jeg løper fortsatt til jobb, men bare tre ganger i uka. De andre dagene reiser jeg kollektivt og er på styrketrening, sier hun. Brannkonstabelen innrømmer at det har vært behagelig med mer plass de gangene hun har reist med T-banen til jobb. Når det har vært enkelt å holde avstand har hun ikke vært redd for å bli smittet.

På mange måter har det vært lettere å være brannkonstabel under pandemien, forteller Anna. Når folk har vært mer hjemme har de også blitt mer forsiktige, noe som har resultert i merkbart færre utrykninger for brannvesenet. Med mindre trafikk på veiene har det også vært lettere å komme seg fram. Arbeidsmiljøet derimot, har ikke hatt godt av en pandemi. Anna og kollegene er som en familie som lever tett på hverandre på stasjonen. Brann-slokking er lagarbeid, og de må kjenne hverandre på godt og vondt. I pandemien har bilene vært kohorter. Det som egentlig er en sosial arbeidsplass, der konstablene gjerne hopper mellom stasjonene i byen, ble plutselig full av begrensinger. Innebandyene

som får tiden til å gå mellom utrykningene, røyk raskt da koronaviruset kom.

– Det første vi gjorde var å kjøpe et bordtennisbord, sier hun lattermildt. Når det nå slippes mer opp etter nok en ny nedstenging håper hun de kan bli mer sosiale igjen.

### Flere vil reise mer

– Kollektivtilbudet i Oslo og Viken de siste årene har vært en enestående suksess, men konkurransen har blitt hardere, sier administrerende direktør i Unibuss, Øystein Svendsen. I tillegg til elbilen, har pandemien gitt kollektivtrafikken en ny konkurrent; hjemmekontoret. Sviktende billettinntekter er ikke godt nytt for en økonomi som allerede er presset av mindre inntekt fra bompenger – på grunn av stadig flere elbiler.

Statlige tilleggsbevilgninger på 10 milliarder de siste årene har gjort det mulig å opprettholde tilbudet selv med store svingninger i antall passasjerer. Svendsen skryter av samspillet mellom staten, fylkeskommunene, Kollektivtrafikkforeningen, Ruter, NHO og fagbevegelsen. Det har vært avgjørende for at det fortsatt er mulig å ønske folk velkommen tilbake til et godt kollektivtilbud. Det mange spør seg om nå, er hvor mange som takker ja til invitasjonen.

Skal vi tro passasjerene selv, vil behovet bli større. I reisevaneundersøkelsen fra 2021 sier 18 prosent av respondentene at de kommer til å reise mer kollektivt enn før pandemien. 12 prosent sier behovet blir mindre. Unibuss-direktøren er ikke i tvil om hva kollektivtrafikkens viktigste oppgave blir i tiden framover.

– Vi må levere et godt produkt hver eneste dag og sørge for at ting flyter. At vi kjører alle avganger når vi skal, at det er rent og pent, og god informasjon. Det er kjempeviktig. Ingenting er så irriterende som å vente på en forsinket buss, bane eller trikk. Konkurransen er så skarp at der må vi gjøre en god jobb, sier Svendsen.

Det han er opptatt av, er å unngå å havne i en negativ spiral. Om tilbudet reduseres nå på grunn av færre passasjerer, sier i underkant av 40 prosent av de som reiser kollektivt i dag at de vil finne andre måter å komme seg fram på. Da velger mange bilen. I løpet av pandemien økte bilbruken kraftig i Oslo. Det er ikke bærekraftig for en by med store ambisjoner.

– *Kan Oslo nå målet om å bli verdens første utslippsfrie by uten et godt kollektivtilbud?*

– Nei, det er helt umulig. Elbil er ikke fremtiden for sentrumstrafikk, sier han, og forklarer at kollektivtransport er langsiktig planlegging. Avgjørelser som tas i dag påvirker hvordan folk reiser flere år fram i tid. Om det investeres mindre

i kollektivtrafikken i 2023, vil det påvirke reisevanene til Oslo-folk i 2030. Det passasjerene er mest opptatt av, forteller han, er rutenettet og hyppige avganger. Blir tilbudet dårligere nå kan det akselerere en kundeflukt som får konsekvenser for framtidens kollektivkunder.

– Om vi skal være mer attraktive enn bil må vi være forsiktig så vi ikke tukler med det som gjør at folk ønsker å reise kollektivt, sier Svendsen. – Tvang er ikke veien gå. Vi skal være førstevalget til folk fordi det er enkelt, effektivt og behagelig.

### Tilbake for fullt

Bussjåfør Milos innrømmer at det er lettere å kjøre buss i en pandemi. Mindre kundekontakt og færre biler i trafikken har gjort det enklere å konsentrere seg om selve kjøringen, men han er glad for at folk er tilbake, både på bussen og i bybildet. Han

har ingen favorittrote, men liker best å kjøre i sentrum. Bak rattet får han med seg hvordan byen forandrer seg gjennom en uke. I løpet av en dag, svinger både humøret og klesstilen til folk. Det hyggeligste er når folk har pyntet seg i helgene og bussen er full av blide passasjerer.

– Jeg trenger ikke dra på fest når jeg har kjørt buss en

**«Om vi skal være mer attraktive enn bil må vi være forsiktig så vi ikke tukler med det som gjør at folk ønsker å reise kollektivt.»**

*Administrerende direktør i Unibuss,  
Øystein Svendsen*

fredagskveld!

Sporveissjef Cato Hellesjø er også glad for at samfunnet er åpnet igjen, denne gangen kanskje for godt, og at folk er tilbake. Selv om passasjerene har vært færre, er han glad for at Sporveien har stått støtt i de to årene viruset har skapt svingninger i trafikken. Sykefraværet blant de ansatte har vært lavt. De har hatt en jobb å gå til og ingen avganger har blitt kansellert som følge av pandemien. Sporveien har bokstavelig talt bidratt til å holde hjulene i samfunnet i gang.

– Jeg synes det er utrolig hyggelig å ønske folk velkommen tilbake. Nå skal vi fortsette den gode jobben for kollektivtrafikken i Oslo og sørge for at enda flere velger buss, T-bane og trikk. Det er det som er den beste løsningen for bymobilitet i fremtiden.

Til tross for at han nå har lagt bak seg to år med svingende passasjertall, ser Hellesjø lyst på kollektivframtid. Det har han kanskje en grunn til. Når dette skrives, har Camilla pakket ned hjemmekontoret. Hver morgen går hun den korte spaseraturen bort til holdeplassen på Bråten og tar trikken ned til byen for å gå på jobb. Snart to år etter at hun sist kjøpte et månedskort, har hun endelig gått til anskaffelse av et nytt et.

– Nå er jeg tilbake for fullt.

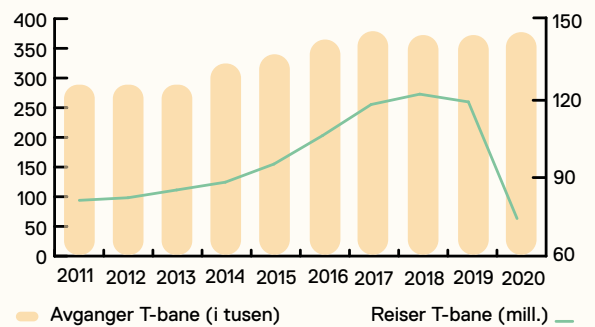




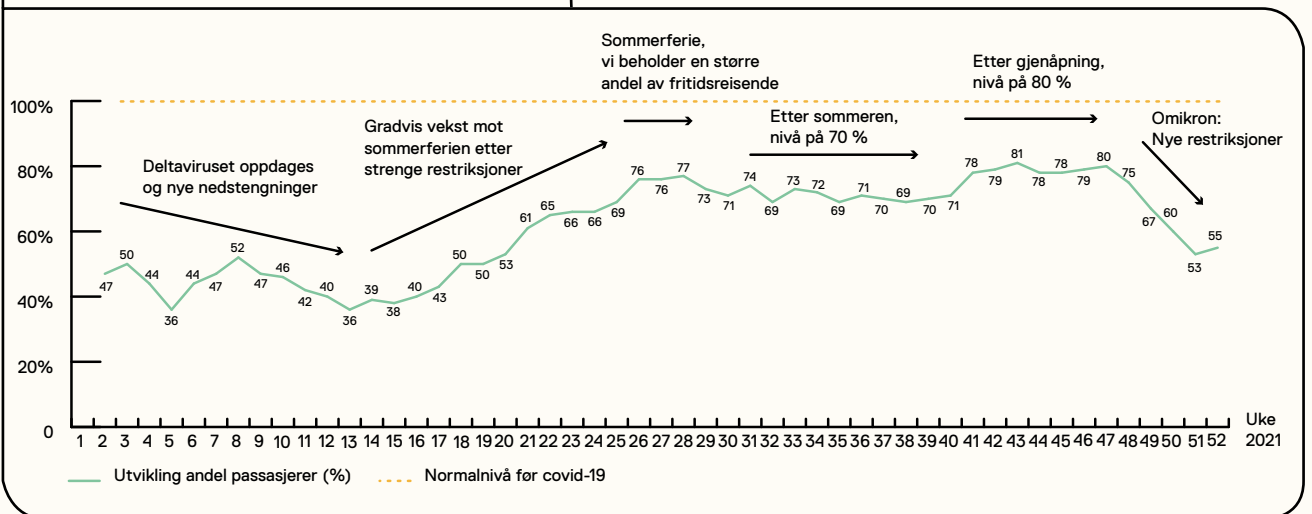
«Nå må vi sørge for å levere et godt produkt hver eneste dag», sier administrerende direktør i Unibuss, Øystein Svendsen.

Flere avganger gir flere passasjerer. Det siste tiåret har antall avganger for T-banen økt med 30 prosent. På samme tid økte antall passasjerer med 46 prosent. (Kilde: Sporveien)

### AVGANGER/REISER, T-BANE



### UTVIKLING I ANDEL PASSASJERER (%) PER UKE I KOLLEKTIVTRAFIKKEN UNDER PANDEMIEN



Tallene viser antall passasjerer på buss, T-bane, trikk, tog og båt i Oslo og Viken under pandemien. Grafen viser utvikling sammenlignet med normaluke i 2019. (Kilde: Ruter)







DEL 2

**Strategi**



# Banen og byen

## Når T-banen får et løft, skjer det noe med hele byen. I 2030 vil prosjektene i T-baneprogrammet ha forandret Oslo.

– Nærheten til en stasjon er attraktivt. Da følger eiendomsutviklingen etter, sier Anders Rygh, administrerende direktør for T-banen, og legger til: – T-bane er ryggraden i et urbant transportsystem og noe av det mest kraftfulle vi har i byutvikling. Mange forsteder i Oslo er utviklet med utgangspunkt i en T-baneforbindelse.

Når Fornebubanen åpner om noen år, får hovedstaden enda en forbindelse. Fornebubanen er den største utbyggingen av T-banen siden 1960- og 70-tallet og et av flere prosjekter som sammen skal gi Oslos befolkning et enda bedre T-banetilbud i årene som kommer. De øvrige sentrale prosjektene i T-baneprogrammet er signalsystemet CBTC, Majorstuen T-baneknutepunkt og anskaffelsen av flere T-banetrokker. Men det er ikke bare i antall passasjerer satsingen vil merkes. Selve byen forandres når T-banen lager nye spor.

### Best under bakken

– Den nye stasjonen og T-baneknutepunktet på Majorstuen er i særklasse. Når dette prosjektet er ferdig, kommer Oslo til å ha fått en ny bydel, sier Rygh. I dag ligger stasjonen over bakken og sporene er en av de største barrierene på vestsiden av byen. Når den nye stasjonen står ferdig, vil alt være under jorden. Det som står igjen, er et område med mer enn 100 000 kvadratmeter til store grøntarealer og eiendomsutvikling.

– Overflateareal er et knapphetsgode i en by. Derfor er et godt metrosystem under bakken helt nødvendig for å skape levende byer. Det åpner opp byen og gjør den mer tilgjengelig for de som bor der, sier Rygh. Med det nye knutepunktet kan Oslo flytte en del av sentrum vestover. Områdene som i dag er beslaglagt av stasjonsbygg, spor og passasjerer kan heller fylles med folk som bruker byen til å bo, spise eller gå tur i en park.

Det samme skjedde da den gamle flyplassen på Fornebu ble lagt ned. Da flytrafikken stilnet ble det plass til å både bo og jobbe der ute. Bærum kommune har store planer for området; opp mot 11 000 boliger og nær det dobbelte av arbeidsplasser.

– Veinettet tåler ikke den veksten man ønsker seg på Fornebu.

Uten en så kapasitetssterk transportåre som Fornebubanen er det vanskelig å nå ambisjonene for den delen av Stor-Oslo, sier Rygh. Og med ny T-banetrassé følger nye muligheter.

– Det ligger et stort potensial for utvikling ved hver eneste stasjon langs Fornebubanen, forteller T-banedirektøren.

### Det beste for helheten

Alt henger sammen med alt, særlig i T-banesystemet. Med det nye signalsystemet kan T-banen kjøre flere avganger per time, noe

som øker kapasiteten på alle linjene.

I tillegg kommer passasjerene på Fornebubanen, som også skal inn i systemet. Uten den nye stasjonen på Majorstuen vil det ikke være mulig å utnytte disse investeringene fullt ut.

– Når Fornebubanen åpner, kommer Majorstuen til å bli det største knutepunktet i Norge i antall påstigninger og avstigninger. Slik stasjonen er i dag, er det ikke kapasitet til så mange bytter, forteller Anders Rygh.

For å sørge for at alle satsingene i T-banen lykkes, har Sporveien etablert et program i tett samarbeid med Ruter og Fornebubaneetaten. T-baneprogrammet skal samordne alle satsingene og finne løsninger som er til beste for helheten. Dette understøtter Sporveiens filosofi om å arbeide langsiktig og effektivt, og med et helhetsperspektiv, i tråd med Sporveismetoden (les mer på side 68).


– Det som er en god løsning for et av prosjektene kan få uheldige følger for et av de andre, forteller Rygh. T-baneprogrammet koordinerer prosjektene slik at Oslo sitter igjen med et best mulig T-banetilbud når arbeidet er ferdig, samtidig som det ivaretar tilbudet som leveres i dag.

– Utvikling av T-bane tar tid, sier Rygh. – Men i andre enden venter en miljøvennlig og arealeffektiv transportløsning som kan frakte deg rundt i en helt ny by.

Les mer om T-baneprogrammet på side 44 .



**Ifølge administrerende direktør for T-banen, Anders Rygh, er det få ting som har så mye å si for utviklingen av Oslo som T-banen.**



Ryen base ble bygd om i 2021, og fikk blant annet et nytt løftespor. Ombyggingen skal ferdigstilles i 2022.

#### PLANLAGT UTVIKLING AV T-BANEN

- Opprettet for å samordne prosjekter som skal øke kapasiteten til T-banen.
- Eierskapet til prosjektene i programmet ligger hos Sporveien, Ruter og Fornebu-baneetaten.
- Arbeidet i prosjektene og virksomheten blir koordinert av et eget programstyre, under ledelse av Sporveien.
- Sentrale initiativer i T-banen fremover er Fornebu-banen, nytt signalanlegg med CBTC-teknologi, Majorstuen T-baneknutepunkt, anskaffelse av nye T-banetrokker, ny sentrumstunell, og oppgraderinger av Ryen base og Østensjøbanen mellom Etterstad og Hellerud.



## BESTPROGRAMMENE 2015, 2020 OG 2025

# Tre strategiperioder med samme, overordnede mål

Mer kollektivtrafikk for pengene har vært Sporveiens tydelige mål og samfunnsoppdrag siden 2011. Gjennom en langsiktig strategisk plan for industrialisering, profesjonalisering og effektivisering av virksomheten i en integrert konsernmodell har gevinstene ved utgangen av 2021 passert en milliard kroner i årlig effekt. Her er historien om hvordan selskapet har arbeidet for å løse oppdraget, under ett navn og én merkevare: Sporveien.

2011–2015: Best 2015

**BESTE LEVERANDØR AV KOLLEKTIVTRAFIKK**

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

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

### Viktige suksessfaktorer

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

2016–2020: Best 2020

**BESTE NORDISKE LØSNING FOR EFFEKTIV OG MILJØVENNLIG PERSONTRANSPORT**

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

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

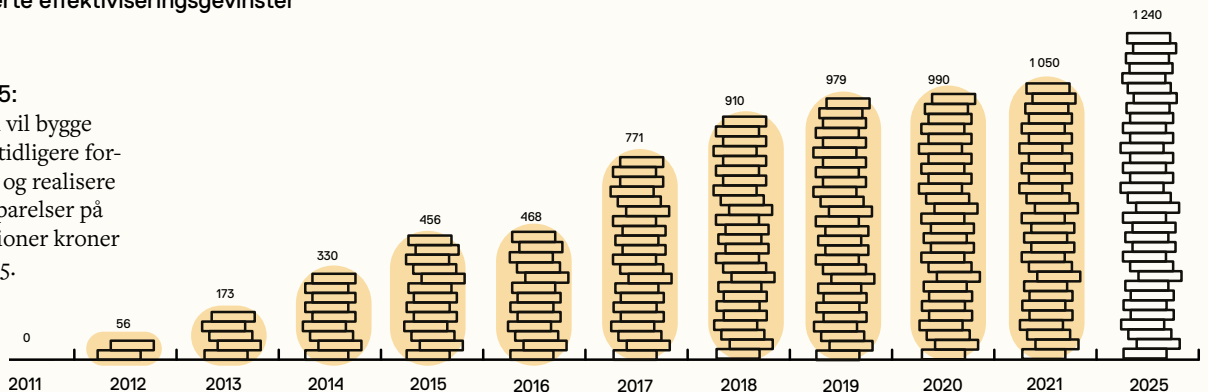
### Viktige suksessfaktorer

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



**FORBEDRINGSEFFEKT PER 2021:**  
1 050 millioner kroner i  
akkumulerte effektiviseringsgevinster

**MÅL 2025:**  
Sporveien vil bygge  
videre på tidligere for-  
bedringer og realisere  
årlige besparelser på  
1 240 millioner kroner  
innen 2025.



**DEN NYE STRATEGIEN  
BYGGER VIDERE PÅ EN SOLID PLATTFORM**

**2021–2025: Best 2025**

**BÆREKRAFTIG MOBILITET FOR ALLE**

**Best 2020** ○ Vekst, konkurransekraft, samfunnsansvar og gjennomføringsevne  
○ Kvalitet, sikkerhet og effektivitet

**Best 2015** ○ Profesjonalisering, effektivisering og industrialisering

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

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

**De fire fokusområdene i Best 2025 er:**

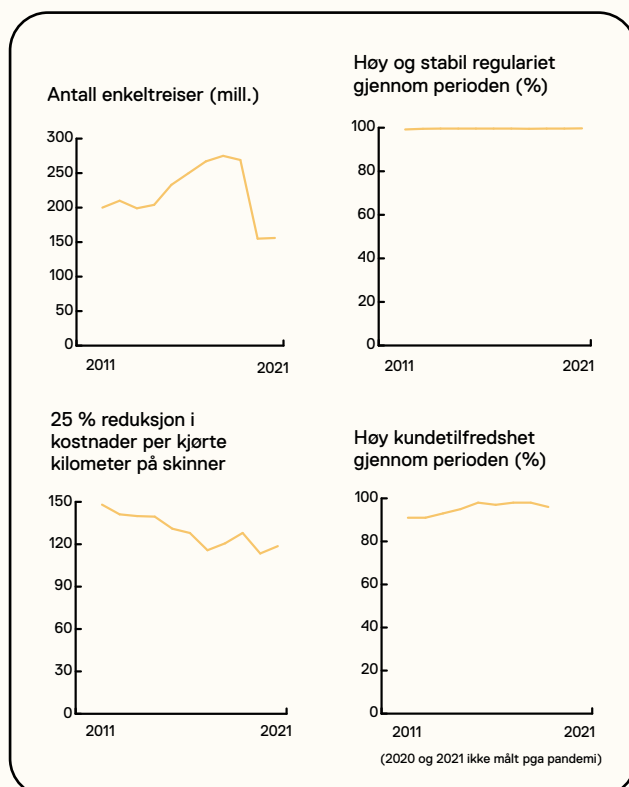
- Fornøye reisende
- Jobbe enda smartere
- Fornye kollektivtrafikken
- Gripe kommersielle muligheter

Selskapet realiserte i 2021 60 millioner kroner i effektiviseringsgevinster, noe som er 8 millioner mer enn planlagt på dette tidspunktet i strategiperioden.

Gevinstene er primært hentet gjennom følgende tiltak:

- Reforhandling av eksisterende innkjøpsavtaler i konsernet
- Implementering av syklisk telling, knyttet til blant annet lagerstyring og innkjøp- og logistikksystem
- Forebyggende skadearbeid knyttet til driftsmateriell hos Unibuss
- Forbedret ressurs- og bemanningsplanlegging hos alle tre driftsarter

Les mer om fokusområdene på neste side.



**BEST 2025  
SPORVEIENS KONSERNSTRATEGI**

# Strategiske prioriteringer

## FORNØYDE REISENDE

Vi i Sporveien skal fortsette å levere gode reiseopplevelser

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

**Nye skinnepussere er bra for alle**  
Vi anskaffer nye skinnepussere som gjør at vi kan vedlikeholde skinnene bedre og redusere slitasjen på materiell. Det sikrer trygge og stabile reiser og vil redusere støy for passasjerer og naboer.

### Tilbake mot normalen

Vi står klare til å ønske alle som vil reise med oss velkommen tilbake til kollektivtrafikken etter lange perioder med hjemmekontor og færre reiser. Vi gleder oss til å møte alle nye og gamle passasjerer med et smil.

### Nye trikker med plass til alle

Vår visjon om bærekraftig mobilitet for alle betyr at kollektivtilbudet skal være tilgjengelig for flest mulig reisende. Nye vogner og holdeplasser

vil gjøre trikkereisen så enkel som mulig for enda flere trikkepassasjerer.

### Godt samarbeid med Ruter

Vi skaper gode reiseopplevelser i fellesskap med Ruter. Ved å jobbe sammen for å skape et godt tilbud vil de reisende oppleve at resultatet blir desto bedre.



## JOBBE ENDA SMARTERE

I Sporveien søker vi alltid å jobbe enda smartere

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

### Skape forbedringer for 250 millioner kroner

Vi fortsetter forbedringsreisen med et nytt mål om ytterligere 250 millioner kroner i årlige forbedringsgevinster. Hele Sporveien jobber sammen for å skape mer kollektivtrafikk for pengene.

### Fra 105 til 110 vogner i daglig drift

Lean er en viktig filosofi i forbedringsarbeidet. T-banen jobber for eksempel systematisk med å utnytte vognene enda bedre og skape flere reiser ved å gå fra 105 til 110 vogner i daglig drift.

### Utvikle medarbeidere og ledere

Vi jobber aktivt med å heve kompetanse i alle deler av organisasjonen. Gjennom Sporveisløftet satser vi spesielt på lederne slik at de får med seg hele organisasjonen på å levere på strategien.

### Hente gevinster fra digitalisering

Vi tar aktivt i bruk ny teknologi for å jobbe smartere. Vi styrker IT-miljøet gjennom en strategisk satsning på strukturer og arbeidsmetoder som sikrer helhetlig, sikker og stabil IT-drift.



## FORNYE KOLLEKTIVTRAFIKKEN

Sammen fornyer vi kollektivtrafikken

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

### Bidra i byutviklingen

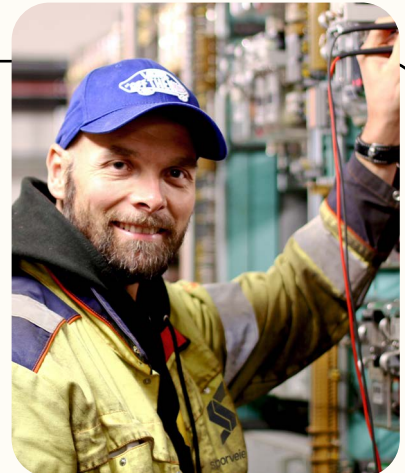
Kollektivtrafikken knytter byen og innbyggerne sammen. Det skal vi forsterke, og vi bruker vår kompetanse til å finne de beste løsningene for kollektivtrafikken i Oslo.

### Inn med nye og ut med gamle trikker

Vi jobber målrettet for at de 87 nye trikkene skal komme raskt ut i trafikk. Samtidig planlegger vi avhendingen av de gamle for å sikre at mest mulig av materialene blir brukt igjen.

### Langsiktig løft av T-banen

T-banen skal få nye vogner, nye linjer, nytt signalsystem og nye stasjoner. Gjennom T-baneprogrammet jobber vi for å levere alle prosjektene til riktig tid, kost og kvalitet.



### Planlegge gode knutepunkt

Å utvikle byens mobilitetsknutepunkter handler om å gjøre det lett for de reisende å velge kollektivt. Vi skal tilrettelegge for at kollektivtrafikken kan kombineres med andre mobilitetsformer.

## GRIBE KOMMERSIELLE MULIGHETER

Mer kollektivtrafikk for pengene

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

### Bussdrift skaper inntekter og bedre kollektivtilbud

I 2021 vant Unibuss nok en gang konkurransen om bussdrift i bykjernen i Oslo. Inntektene vil bidra til å styrke alle deler av kollektivtilbudet.

### Skape verdier av eiendommene

Vi har spennende eiendommer og ser muligheter for å ta del i verdiøkningen fra regulering, bygging og salg. Nye Majorstuen T-baneknutepunkt er eksempel på et område hvor vi kan skape attraktive tilbud til byens befolkning.

### Inntekter fra digitale stasjoner

Vi jobber med å skape flere inntekter av passasjerstrømmene. Vi skal styrke vår satsing på utendørs reklame og finne nye kommersielle konsepter på våre stasjoner.

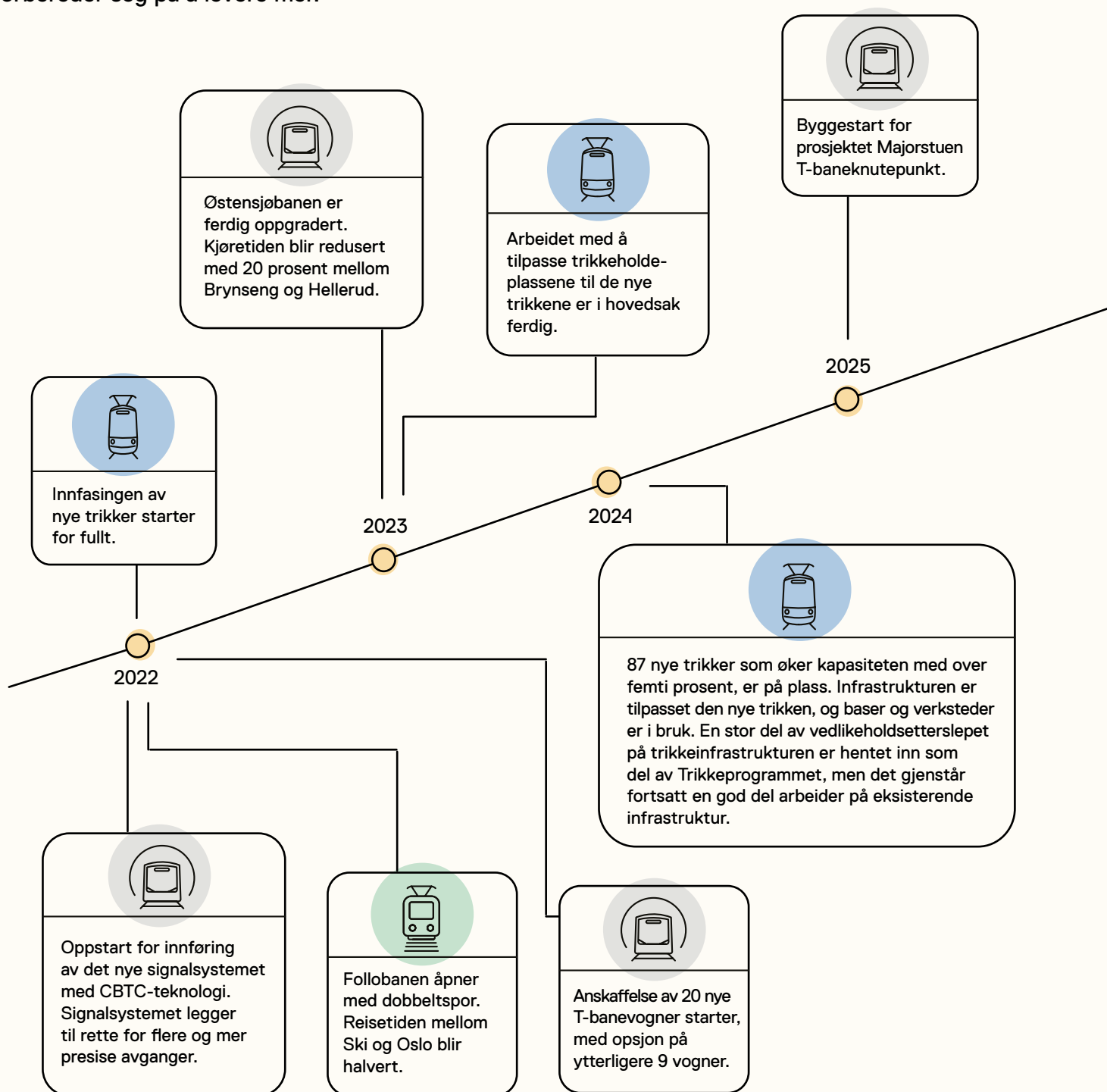
### Nye mobilitetsløsninger

Vi vurderer å engasjere oss i nye mobilitetsløsninger. Målet er å finne produkter som er relevante for innbyggerne i Osloregionen, og som gir Sporveien fortrinn og konkurransekraft.

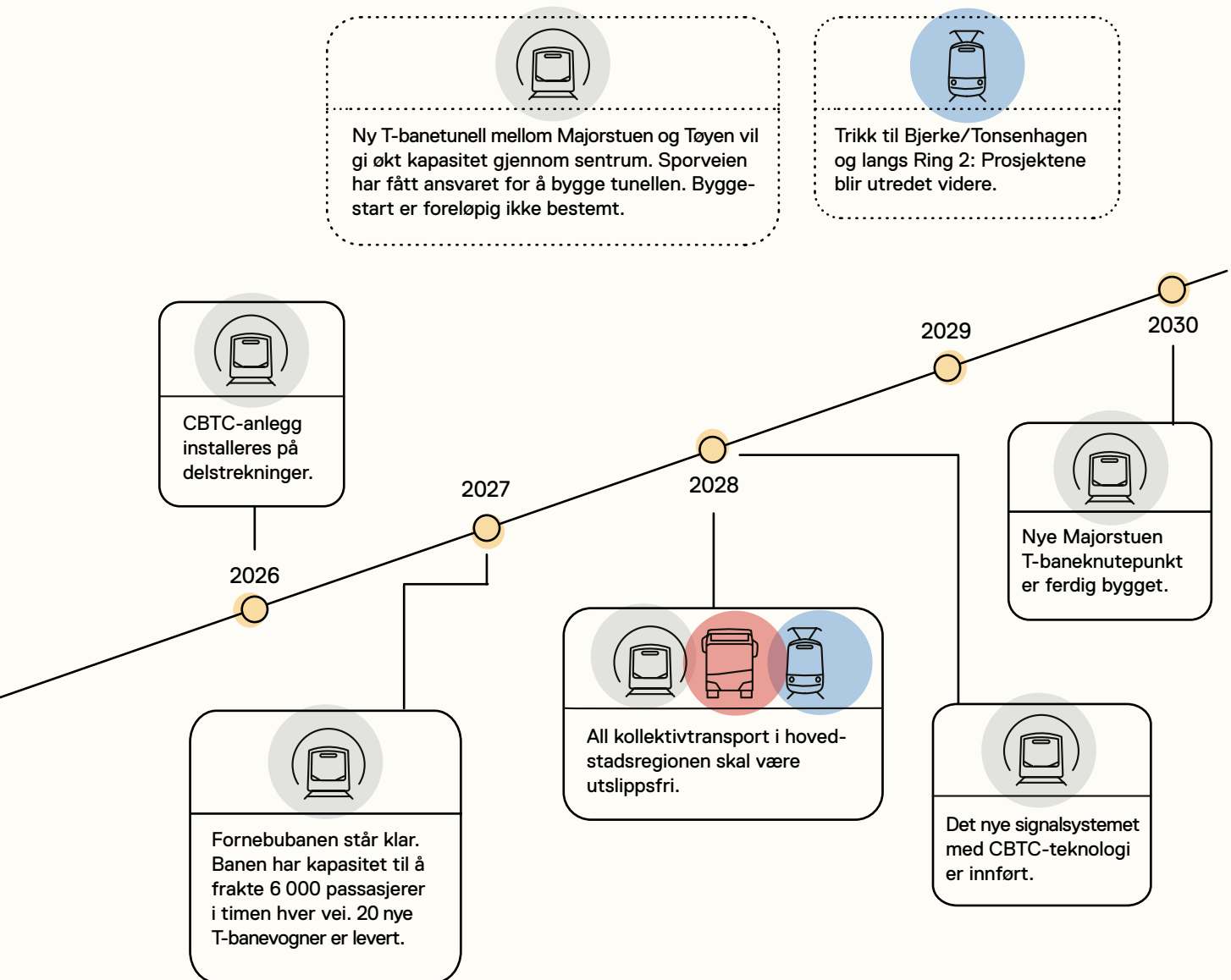


# Planer for kapasitetsøkning frem mot 2030

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







## SPORVEIENS INTERNE PROSJEKTER FOR Å ØKE KAPASITETEN FREMMER

### TRIKKEN MED VERKSTEDER

**2018–2025:** 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

**2022–2024:** Arbeid med implementering av Grefsen og Holtet baser,

som begge har vært gjennom en omfattende oppgradering som del av Trikkeprogrammet.

**2023–2025:** Trikkebasen på Majorstuen flyttes til en moderne base for trikkens infrastruktur på Skullerud.

### T-BANEN MED VERKSTEDER

**2021–2025:** Videreutvikle driftskonseptet for å:

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

- Øke produktiviteten og materiellutnyttelsen på T-banen.

### INFRASTRUKTUR / T-BANEN

**2019–2022:** Ombygging av Ryen base.

**2026–2028:** Ombygging av Etterstad base.

### INFRASTRUKTUR / TRIKK OG T-BANE

**2020–2025:** Anskaffelse av nye arbeidsmaskiner for å vedlikeholde infrastrukturen.

Oversikten inneholder målsatte tidspunkter. Endringer kan forekomme over tid.





DEL 3

# Virksomheten



# Stanser suksessen her?

Fortellingen om kollektivtrafikken i Oslo de siste tjue årene er en suksesshistorie. Faren er at den stopper opp på nedslitt infrastruktur.

«Sporveien er ikke verdt billettpengene» sto det i Aftenposten i 2003. Omdømmet var på bunn. Du reiste ikke kollektivt med mindre du måtte. Om du gjorde det, hadde du ikke mye fint å si om de slitte vognene etterpå. Tjue år senere er historien en annen. Fra å være nederst på rangstigen har kollektivtrafikken i Oslo blitt en populær del av folks hverdag. «Nå er T-banen blant verdens beste» sto det i avisen som dømte den samme banen nord og ned to tiår tidligere. Hva skjedde?

Sakte, men sikkert kom det mer penger inn i kollektivtrafikken.

Den gamle vognparken ble byttet ut og det ble rom til å gjøre mer med infrastrukturen. Ved å bygge stein på stein ble passasjerene stadig mer fornøyde – og det ble flere av dem. Mange flere. Kundetilfredsheten har heller aldri vært bedre og T-banen er to år på rad kåret til Norges mest bærekraftige virksomhet.

– Når nærmere hundre prosent sier de er fornøyde med siste reise gjør Sporveien det vi skal, nemlig å frakte flest mulig fornøyde passasjerer dit de vil, sier konserndirektør for Infrastruktur og prosjekter, Per Magne Mathisen. Likevel er han bekymret. For det folk ikke ser, er at det knaker i skinnene flere steder i byen.

## Det gamle må gå først

Vedlikeholdsetterslepet er stort. I et brev til byrådet anslår Sporveien at det er behov for rundt 1,1 milliarder kroner hvert år for å ta vare på eksisterende trikke- og T-baneinfrastruktur. Om passasjerene skal ha et pålitelig trafikktilbud fremover, ble det gitt klar beskjed om at det er viktigere å prioritere den infrastrukturen som allerede er der fremfor å bygge ny.

– Det går egentlig veldig bra nå, sier Mathisen, og viser til den historiske satsingen på kollektivtrafikken i Oslo; Fornebu-banen, nytt signalsystem og nye Majorstuen kollektivknutepunkt. Dette er prosjekter som skal holde T-banen i verdenstoppen. Samtidig glir den nye SL18-trikken godt inn i et moderne Oslo

med fornyet selvtillit som internasjonal storby. – Men hvis vi ikke tar vare på infrastrukturen vil vi ikke greie å ta ut potensialet i disse nye prosjektene. Det hjelper ikke å investere i mye nytt om det som får de til å henge sammen ikke har en god nok standard, sier konserndirektøren.

Fra utsiden ser alt ut til å gå på skinner, men flere steder i byen kjører både trikken og T-banen saktere på grunn av tilstanden på infrastrukturen. Etter hvert vil dette føre til dårligere punktlighet og innstilte avganger. I verste fall må enkelte strekninger stenges. Utviklingen bekymrer Mathisen.

– Du står ikke og venter på banen så mange ganger før du tenker at det er enklere å bruke bilen, sier han.

## Den største risikoen

Det har vært gode rammevilkår for kollektivtrafikken de siste årene, ifølge Mathisen. Uten den politiske viljen til å satse på kollektivtrafikk har det ikke vært mulig å bygge opp et tilbud som passasjerene er så fornøyde med som de er i dag. Nå er han bekymret for at manglende midler vil ødelegge tilliten som er bygget opp de siste tjue årene.

– Dette er den største risikoen for Sporveien. Om nye anlegg prioriteres på bekostning av å vedlikeholde det vi allerede har, går det utover tilbudet over hele byen. Det er flott med nye prosjekter som gir enda flere muligheten til å reise kollektivt, men det er også viktig at de to hundre tusen<sup>1</sup> passasjerene som

allerede reiser med T-banen daglig kommer seg dit de skal, sier Mathisen.

Suksessen til Sporveien de siste årene er en historie om fornøyde passasjerer. Med hyppige avganger og pålitelige rute-tider opplever folk at det å reise kollektivt er den mest effektive måten å komme seg rundt i Oslo på. Det er synd om den slitte infrastrukturen skulle rokke ved det, synes Mathisen.

– Det går jo så bra. Hvorfor la framgangen forfalle?



«Suksessen til Sporveien de siste årene er en historie om fornøyde passasjerer.»

Per Magne Mathisen,  
konserndirektør infrastruktur  
og prosjekter.

<sup>1</sup> Tall fra 2021



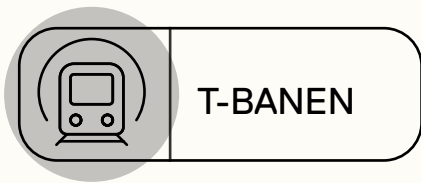


Oppgraderingsarbeid mellom Tøyen og Carl Berners plass.



Sveising av trikkeskinner på Kjelsås.





# På jobb for byen gjennom pandemien

T-banen er ryggraden i kollektivtilbudet i Oslo og rangert som verdens mest kostnadseffektive metrosystem. Reisetallene var fortsatt lavere enn i normalår, men T-banen leverte høy driftskvalitet til fornøyde kunder gjennom nok et år med pandemi.

Sporveien T-banen AS (T-banen) drifter og leverer all T-banetraffikk 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, der 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 2021 hadde T-banen 596 ansatte.

## Året oppsummert

I 2021 fraktet T-banen 73 millioner reisende, mot 74 millioner i 2020. Etter gjenåpningen sent i september var 85 prosent av de reisende tilbake på hverdager. Enkelte helger var reisetallet på nivåer fra før pandemien, men nye nasjonale tiltak gjorde at trafikken falt betydelig igjen mot slutten av året.

T-banen fikk i 2021 med en sjetteplass sin beste plassering i i BIs kundebarometer, samt prisen som Norges mest bærekraftige virksomhet i BIs bærekraftsbarometer for andre år på rad. T-banen leverte svært god driftskvalitet gjennom 2021. Punktligheten var høy (87,7 prosent), og regulariteten var den høyeste siden 2015 (99,6 prosent). Bemanningssituasjonen var utfordrende, men ble håndtert godt gjennom smittevern, effektiv samhandling med tillitsvalgte og stort engasjement og fleksibilitet blant medarbeiderne. Systematisk forbedringsarbeid bidro til at verkstedet leverte enda flere vogner, til tross for pandemien og at Ryen base var en anleggsplass gjennom 2021. (Se s. 43 for mer om fornyelsen av basen.)

T-banen leverte høy trafiksikkerhet i 2021, med bedring på flere områder fra 2020. I 2021 viet også virksomheten større ressurser til digital sikkerhet etter en omfattende test av Sporveiens systemer. T-banen ble i 2021 berørt av en skyteepisode om bord, og har i etterkant hatt dialog med politiet og evaluert egen håndtering av hendelsen. (Se s. 59 God tur.)

En benchmarking av de ledende metrosystemene i verden rangerte i 2021 T-banen som nummer én i kostnadseffektivitet,

opp fra andreplass i 2020. Virksomheten hevder seg i tillegg i toppen i flere andre kategorier.

I desember signerte Sporveien avtale med Siemens om leveranse av CBTC-systemet til T-banen, et viktig steg i den storstilte fornyelsen av infrastrukturen og tilbudet til de reisende. T-banen leverte også forprosjektet om nye T-banepogner. Den nye flåten er nødvendig for å dekke kapasitetsøkningene fra Fornebubanen, CBTC-systemet og nye Majorstuen stasjon.

## VIDERE UTVIKLING

De planlagte investeringene i T-baneproduktet de neste tiårene vil gi økt kapasitet og er viktige for T-banens målbilde for 2030. Byggingen av Fornebubanen har startet, med en forventet tilvekst på 20 millioner<sup>1</sup> reisende per år når den står klar i 2027. Nye T-banepogner og bedre togstyring med CBTC vil åpne for å øke tilbudet på strekninger som i dag er begrenset av infrastrukturen og tilgangen på vogner.

I 2022 vil T-banen særlig rette oppmerksomheten mot:

- **DRIFTSKVALITET:** Opprettholde høy kvalitet i leveransene og videreføre rutiner for smittevern som sikrer god HMS og kapasitet til produksjonen.
- **VINNE KUNDEN TILBAKE:** Sikre at T-banen er konkurransedyktig og motvirke mulige produksjonskutt ved å komme på nivå med 90-100 prosent av trafikkallene fra 2019 i løpet av 2022–2023.
- **FORNYELSE OG UTVIKLING:** Starte arbeidet med å forberede prosesser og alle deler av verdikjeden på innføringen av CBTC, som åpner for å levere et enda bedre produkt med høyere pålitelighet, høyere sikkerhet og økt kapasitet.

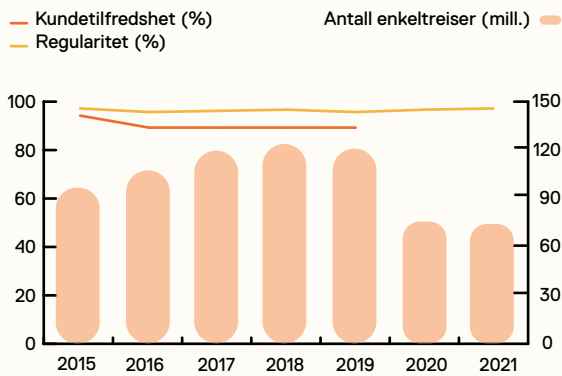
<sup>1</sup>10 millioner påstigende og 10 millioner avstigende fra andre banestrekninger.



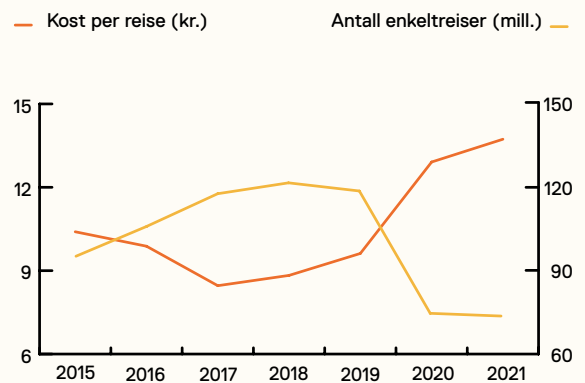
Fagarbeiderne Tora Kuvås, Merete Saglien og Sara Isabella Riviera Rios er travelt opptatt med å vedlikeholde T-banetogene på Ryen verksted.

NØKKELTALL	2021	2020	2019
Total omsetning (MNOK)	1 954,7	2 031,4	1 931,2
Resultat etter skatt (MNOK)	-11	43,7	7
Antall reiser	73	74	119,4
Kundetilfredshet <sup>1</sup>	–	–	98
Regularitet <sup>2</sup>	99,6	99,5	99,3
Ansatte (andel kvinner)	596 (28 %)	618 (30 %)	623 (30 %)
Kost per kilometer	112,4	104,1	126,5

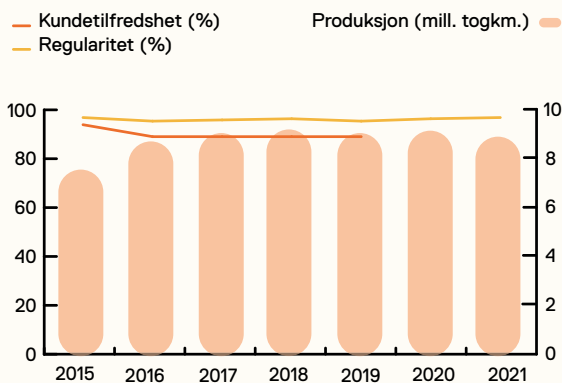
#### KUNDETILFREDSHET OG ENKELTREISER



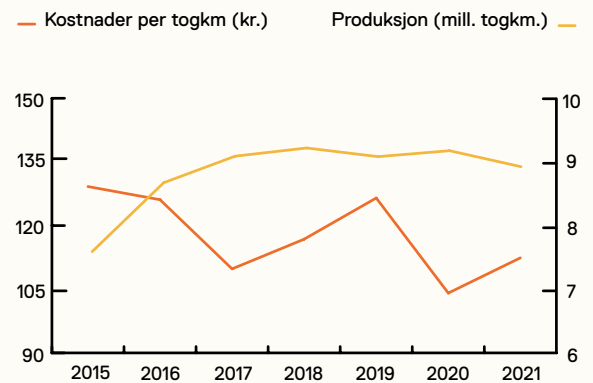
#### REISER OG KOSTNADER



#### REGULARITET OG PRODUKSJON



#### TOGKILOMETER OG KOSTNADER



<sup>1</sup> Kundetilfredsheten måles gjennom spørreundersøkelser gjennomført om bord, og prosenten som oppgis er antall som svarer at de er fornøyde eller svært fornøyde med gjeldende reise. Ikke målt i 2020 og 2021 på grunn av pandemien. <sup>2</sup> Regularitet: Andel avtalte avganger kjørt. Mål 2021: 99,6 prosent.





# Store skritt mot fremtidens byreise

Trikkens mål er å tilby reiser til 100 millioner passasjerer, og passerte i 2021 flere viktige milepæler på veien mot dette målet. Pandemien påvirket antall reisende negativt, men oppløftende reisetall i perioder uten pandemirestriksjoner viser trikkens attraktivitet.

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 Vognmaterieell AS. Ved utgangen av 2021 hadde Trikken 411 ansatte.

## Året oppsummert

I 2021 fraktet Trikken 28 millioner passasjerer, mot 22 millioner i 2020. Årsaken til det vedvarende lave reisetallet, var oppfordringen til befolkningen om å unngå kollektivreiser i store deler av året. Antall reisende økte i perioder med lemping av restriksjonene, og reisetallene i helgene viser tydelig trikkens attraktivitet. Trikken har vært opptatt av å opprettholde et godt tilbud gjennom pandemien. På grunn av pandemien har det ikke blitt gjennomført kundemålinger om bord siden februar 2020.

Trikken holdt høy regularitet gjennom 2021 og kjørte 99,5 prosent av alle avganger, en forbedring fra 99,4 prosent i 2020. Den gode regulariteten skyldes systematisk arbeid med forbedring og stabilitet i vognparken og infrastrukturen. Analytiske og strukturerte tilnærminger gjør det mulig å fange opp og bøte på rotårsaker. Det styrker Trikkens evne til å levere et stabilt og godt kundetilbud.

Virksomheten leverte igjen gode sikkerhetsresultater. Antallet kollisjoner er halvert siden 2007, til tross for at annen trafikk i bybildet har økt. Det var ingen dødsfall knyttet til kjøring av trikk i 2021, og antallet ulykker og alvorlige hendelser per million kjørte vognkilometer var 0,8, godt under målet på 3,2. Trikken har en nullvisjon for skader og ulykker, og følger opp alle hendelser og avvik.

Trikkeprogrammet ble besluttet av byrådet i Oslo i 2014. Det skal gi Oslo et attraktivt, robust og kostnadseffektivt trikketilbud med opptil 100 millioner reiser i 2030. En

betydelig andel av byens trikkeskinner, veier, sykkeltraseer, og vann og avløp har vært omfattet av oppgraderingene i Trikkeprogrammet.

I 2021 kom den tredje av totalt 87 nye trikker til Oslo. Testkjøringen av de nye trikkene fortsatte, og i løpet av 2022 vil de godkjennes for drift med passasjerer. Leveransen av trikkene skal være komplett i 2024. Da skal 71 gamle trikker være byttet ut med flere og lengre trikker med høyere kapasitet.

Skinnegående kollektivtrafikk er et miljøvennlig transportalternativ. Et av trikkens fortrinn er at den kan frakte mange passasjerer på et lite areal. Derfor spiller trikken en sentral rolle i Oslos mobilitetstilbud, samtidig som den frigjør plass og skaper byliv og attraktive byrom. Trikken arbeider spesielt med å forbedre kundetilbudet, øke energieffektiviteten og forebygge utslipp. Prioriteringene henger nært sammen med Oslo kommunes strategier for mobilitet, klima og bærekraft. Trikken fikk i 2021 andreplass i BIs bærekraftsbarometer, en anerkjennelse av selskapets samfunnsbidrag.

## VIDERE UTVIKLING

De nye trikkene står sentralt i Trikkens strategi. Det overordnede målet for strategien er å kunne tilby 100 millioner trikkereiser i 2030, i et attraktivt, robust og kostnadseffektivt trikketilbud.

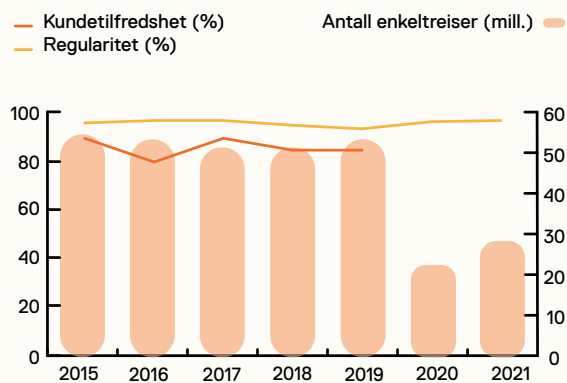
Til tross for pandemien og medfølgende risiko, er innfasingen av de nye trikkene gang, med tre trikker i prøvedrift. Trikkeprogrammets visjon er å skape fremtidens byreise, og de 87 nye trikkene og investeringene i programmet er viktige for moderniseringen av infrastrukturen, for å skape gode byrom og for å gi de reisende et enda bedre rutetilbud.

Trikkfører Erik Asbjørnsen satt bak spakene da den splitter nye trikken kjørte med passasjerer for første gang.

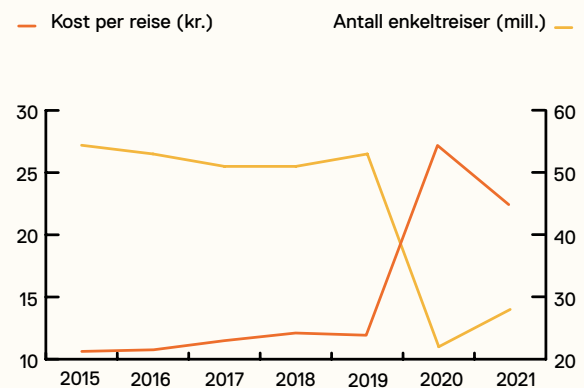


NØKKELTALL	2021	2020	2019
Total omsetning (MNOK)	1 064,8	1 082,8	1 040,6
Resultat etter skatt (MNOK)	-10,5	32,7	5,4
Antall reiser	28	22	53
Kundetilfredshet <sup>1</sup>	-	-	97
Regularitet <sup>2</sup>	99,5	99,4	98,8
Ansatte (andel kvinner)	411 (22 %)	437 (22 %)	410 (22 %)
Kost per kilometer	130,25	132,29	133,90

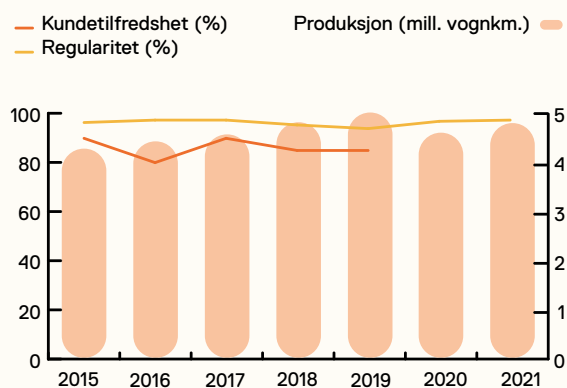
#### KUNDETILFREDSHET OG ENKELTREISER



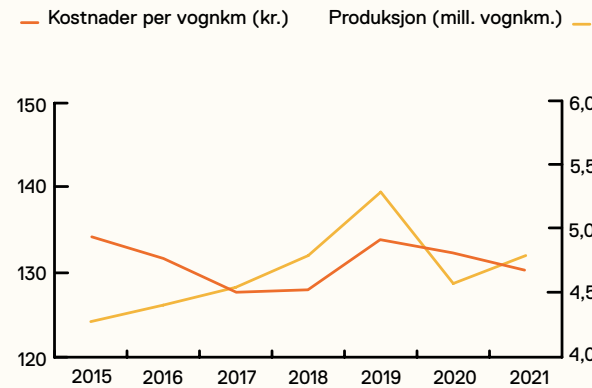
#### REISER OG KOSTNADER



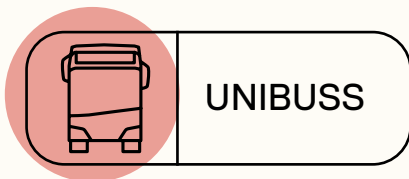
#### REGULARITET OG PRODUKSJON



#### VOGNILOMETER OG KOSTNADER



<sup>1</sup> Kundetilfredsheten måles gjennom spørreundersøkelser gjennomført om bord, og prosenten som oppgis er antall som svarer at de er fornøyde eller svært fornøyde med gjeldende reise. Ikke målt i 2020 og 2021 på grunn av pandemien. <sup>2</sup> Regularitet: Andel avtalte avganger kjørt. Mål 2021: 99,6 prosent.



## Krevende år, men anbudsseier i Oslo

Unibuss er et av landets største busselskap og en pådriver for miljøvennlig kollektivtransport, med en stadig grønnere busspark. Høsten 2021 vant Unibuss de to anbudskontraktene for busstrafikken i Oslo indre by. Når kontraktene starter, vil 180 nye elektriske leddbusser bli satt i drift.

Unibuss-konsernet er, med sine 1 660 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 kjøpte i 2021 buss i Oslo, Viken, Vestfold og Telemark, Innlandet, Trøndelag og på Sørlandet. Virksomheten i Innlandet (Lillehammer) ble avvirket 21.6.2021 etter tapt anbudskonkurranse.

### Året oppsummert

I 2021 fraktet Unibuss 55 millioner reisende og hadde en omsetning på 1887,8 MNOK. På grunn av pandemien ble det ikke gjennomført målinger av kundetilfredsheten i 2021.

Unibuss har opparbeidet verdifull erfaring med miljøvennlig teknologi og er en ledende operatør i Norge innen elbussdrift. I november 2021 ble Unibuss tildelt kontrakt for begge ruteområdene i Ruters anbudskonkurranse «Indre by 2023». Dette er det største anbudet for rutetrafikk med buss i Norge og omfatter 180 elektriske leddbusser på de mest trafikkerte busslinjene i Oslo. Ladeinfrastruktur skal også etableres på bussanleggene Alnabru og Stubberud. Oppdraget starter 16.4.2023, og kontraktene har en varighet på ti år, med opsjon på forlengelse i ytterligere fire år.

Unibuss Tur vant anbud på deloppdrag med minibusser i bestillingstrafikk i Follo, med oppstart 1.8.2022. Til dette oppdraget blir det anskaffet elektriske minibusser.

Unibuss la i 2021 ned stor innsats for å forbedre selskapets styrings- og kvalitetssystemer. Høsten 2021 ble selskapet sertifisert i henhold til kvalitetsstandard ISO 9001 og trafikksikkerhetsstandard ISO 39001. Unibuss har i mange år vært sertifisert i henhold til miljøstyringsstandard ISO 14001.

Pandemien påvirket hele organisasjonen gjennom store deler av 2021. De ansatte i Unibuss viste imponerende innsats, og flere titalls små og store smitteverntiltak ble iverksatt i tråd med helsemyndighetenes anbefalinger.

Rutebussene holdt hjulene i gang tilnærmet som normalt gjennom 2021. Situasjonen ble en annen for tur- og ekspressbussvirksomheten. Markedene for turbussvirksomheten og ekspress- og flybussvirksomheten ble påvirket av reiserestriksjoner, forbud mot større arrangementer og nedgang i luftfarten. Særlig var første månedene av 2021 krevende.

Da samfunnet gjenåpnet og koronarestriksjonene ble hevet i september, opplevde Unibuss markant økt aktivitet i turbuss- og ekspress- og flybussvirksomheten. Oppsvingen ble kortvarig grunnet ny smittebølge og restriktive nasjonale tiltak i desember.

### VIDERE UTVIKLING

Pandemien satte tilpasningsevnen og fleksibiliteten på prøve i 2021 og vil kreve mye av Unibuss også i 2022. Samtidig har selskapet arbeidet med nye anbud, videreutviklet digitale løsninger og posisjonert selskapet for videre vekst. I 2022 vil arbeidet med å sikre en vellykket oppstart av de nye kontraktene om busstrafikken i Oslo indre by stå i fokus.

Når restriksjonene bortfaller og samfunnet igjen normaliseres, er målet at rute-, tur- og ekspressbussvirksomhet i Unibuss igjen skal levere de beste løsningene og bidra til å videreutvikle kollektivbransjen.

Unibuss er, sammen med øvrige deler av Sporveien, i gang med en ny strategiperiode med blikket rettet fremover mot nye anbud, nye strategiske målsetninger, miljøvennlige løsninger og videre vekst.

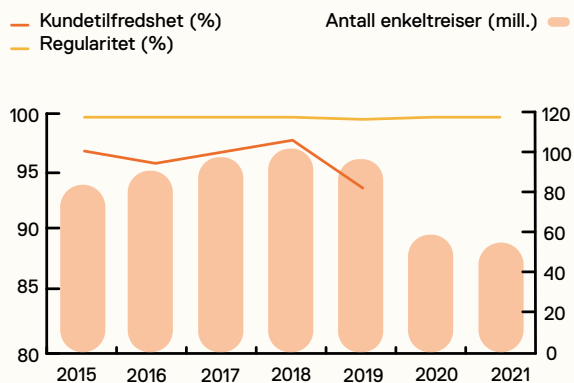




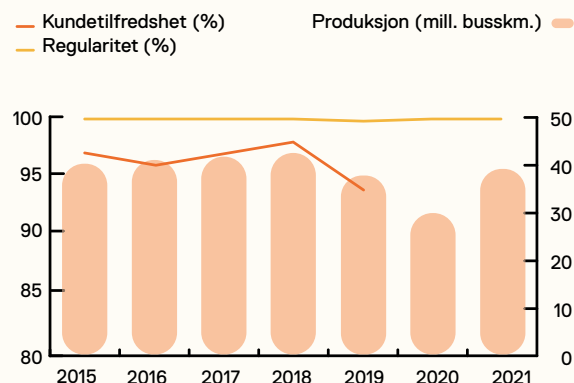
Bussfører Fozia Arshad har fraktet de reisende trygt gjennom hele pandemien.

NØKKELTALL	2021	2020	2019
Total omsetning (MNOK)	1 887,8	1 663,2	1 798,0
Resultat etter skatt (MNOK)	11,2	44,9	16,6
Antall reiser	55	59	97
Kundetilfredshet <sup>1</sup>	–	–	94
Regularitet <sup>2</sup>	99,9	99,9	98,8
Ansatte (andel kvinner)	1 660 (5,4 %)	1 738 (5,9 %)	1 455 (6,9 %)

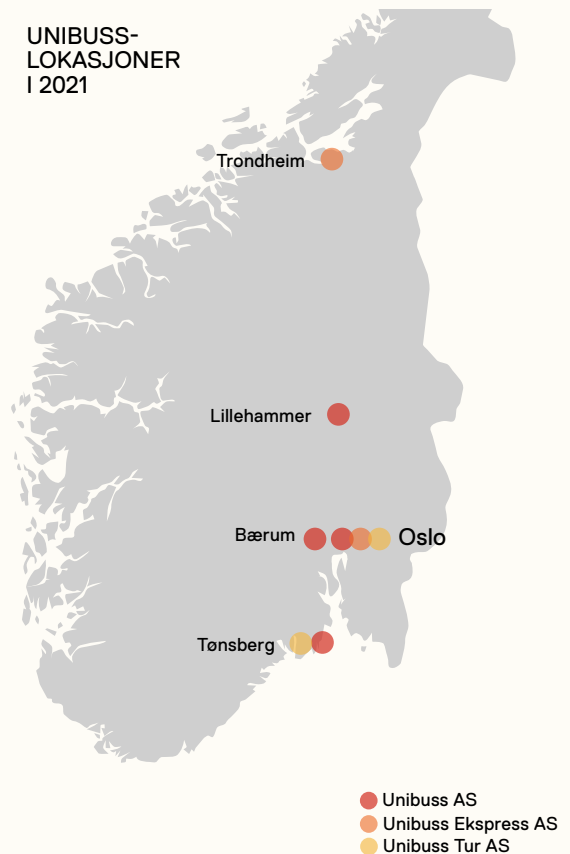
### KUNDETILFREDSHET OG ENKELTREISER



### REGULARITET OG PRODUKSJON



### UNIBUSS-LOKASJONER I 2021



<sup>1</sup> Kundetilfredsheten måles gjennom spørreundersøkelser gjennomført om bord, og prosenten som oppgis er antall som svarer at de er fornøyde eller svært fornøyde med gjeldende reise. Ikke målt i 2020 og 2021 på grunn av pandemien. <sup>2</sup> Regularitet: Andel avtalte avganger kjørt. Mål 2021: 99,6 prosent.



## Forvalter og fornyer vognparken

Sporveien Vognmateriell bidrar til å forvalte de store investeringene i rullende materiell på en god måte. I 2021 ferdigstilte selskapet store oppgraderinger av T-banevognene og forberedte overgangen til nye trikker.

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

Vognmateriell setter også av midler til planlagt og verdibevarende vedlikehold, og til fornyelser og oppgraderinger. Ved feil eller mangler som skyldes beskaffenheten på materiellet, hviler ansvaret på selskapet. Ved utgangen av 2021 hadde Vognmateriell sju ansatte, som bidrar i vedlikeholdsprosessene hos operatørene og i prosjektene for anskaffelse av nye trikker og T-banevogner.

### Året oppsummert

I 2021 oppnådde Vognmateriell et årsresultat på 123,5 millioner kroner som i sin helhet blir overført til vognanskaffelsesfondet.

Selskapet arbeidet med flere fornyelses-, oppgraderings- og utviklingsprosjekter på MX3000, for å forbedre produksjonen til operatørene i form av bedre vogntilgjengelighet, regularitet, pålitelighet og reiseopplevelser.

I 2021 ble også det store oppgraderingsprogrammet MLU for MX3000 ferdigstilt. Det har omfattet lakkering, reparasjon av sår og skader, ny merking og mindre oppgraderinger i førerrom og kupeer. Programmet er en del av den langsiktige materiellforvaltningen og er utgangspunkt for nye levetidsforlengende tiltak.

Arbeidet med å kartlegge hvordan levetiden til dagens T-banevogner kan forlenges fortsatte i 2021. Selskapet ser gode muligheter for å oppgradere og modernisere dagens vogner, men samtidig beholde selve skjelettet i vognene.

Vognmateriell jobber også for å redusere energibruken i T-banevognene, med mål om å øke energieffektiviteten med fem prosent og realisere årlige energibesparelser på 5–10 millioner kroner innen 2025. Som et ledd i dette arbeidet

startet selskapet i 2021 implementeringen av nye og energibesparende LED-lys i vognene.

Selskapet leder arbeidet med å forberede materialgjenvinning av de gamle trikkene når de skal avhendes. Kompetansen fra dette arbeidet blir nyttig i arbeidet med å anskaffe nye T-banevogner.

I 2021 arbeidet Sporveien Vognmateriell i tillegg med prosjekter knyttet til:

- Nye, utvendige sikkerhetsbelger på MX-togene for å redusere risikoen for fall mellom tog og plattform
- Installasjon av validatorer for billett-registrering på MX-togene for Ruter
- Oppgraderinger av passasjertelleutstyr (APC) og passasjerinformasjonssystem (PIDAS)
- Nye HMI-skjermer i førerrom i MX-togene
- Nytt vedlikeholdsprogram for utfasingen av SL95 og SL79
- Tilpasset vedlikehold basert på plan for utfasing
- Instruksjoner for mindre oppgraderinger av interiør og eksteriør på SL95 og SL79

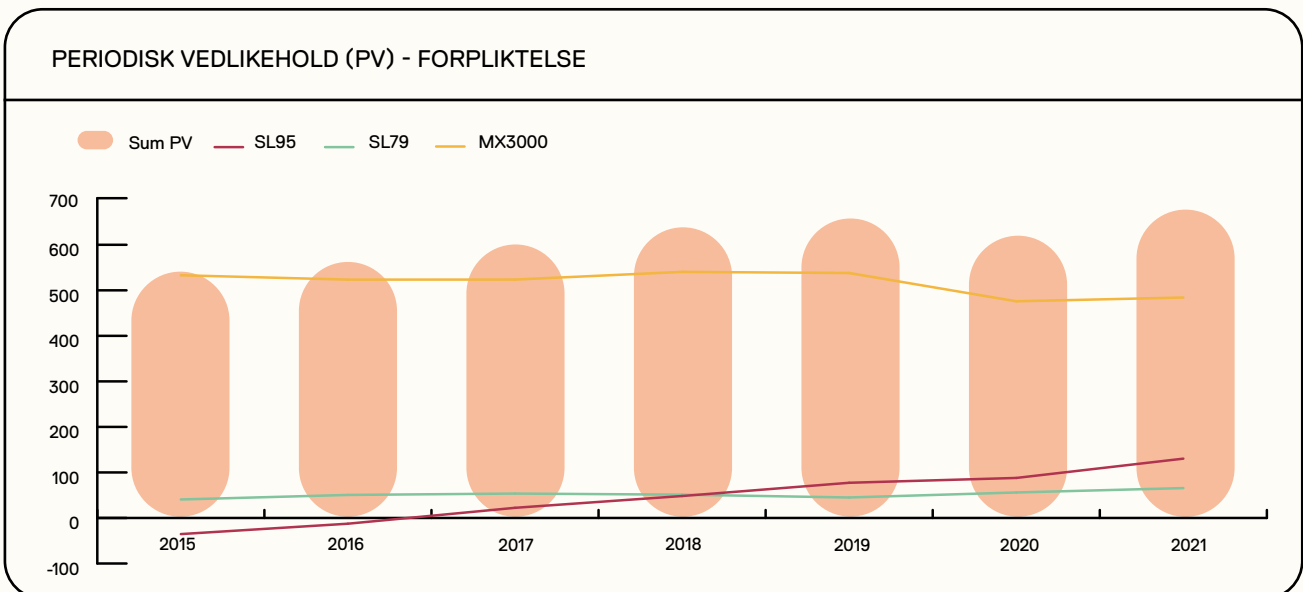
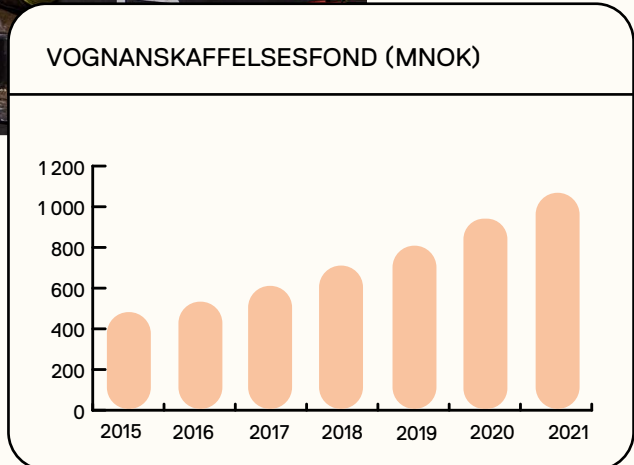
### VIDERE UTVIKLING

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



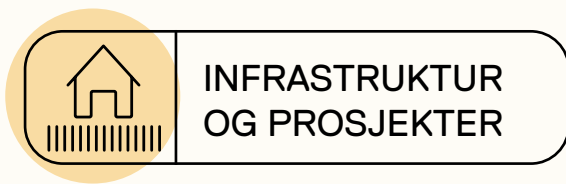
Daglig leder Ole-Anders Tangen og Tor Vegar Kittelsrud fra Sporveien Vognmateriell på T-banens verksted på Ryen sammen med fagarbeider Esmail Rezai, som jobber med vedlikehold og oppgraderinger på T-banevognene.

NØKKELTALL	2021	2020	2019
Driftsinntekter (MNOK)	742,9	731,8	692,3
Årsresultat (MNOK)	123,5	131,4	102,7
Eiendeler (MNOK)	5 604	5 749	5 624
Vognanskaffelsesfond (MNOK)	1 060	941,5	809,7



Avvik for SL95 ift Årsrapport 2020: Tall for 2015 og 2016 er korrigert pga trykkfeil.





## INFRASTRUKTUR OG PROSJEKTER

# God produksjon gjennom et krevende år

Infrastruktur og prosjekter tar vare på og utvikler infrastrukturen slik at kollektivtilbudet skal bli enda mer attraktivt for de reisende. Aktiviteten i enheten var høy gjennom hele 2021.

Infrastruktur og prosjekter (IE) vedlikeholder, bygger og forvalter Sporveiens eiendommer og infrastruktur for T-bane og trikk. Arbeidet omfatter stasjoner, tunneller, signalanlegg, bygninger, skinnegang, 1 450 bussholdeplasser i Oslo, samt større utbyggingsprosjekter. Ved utgangen av 2021 hadde enheten 370 medarbeidere fordelt på arbeidsstedene Tøyen, Etterstad, Majorstuen og Holtet i Oslo.

### Året oppsummert

Til tross for at også 2021 ble preget av pandemien, opprettholdt IE god produksjon i både prosjekter og driften av infrastrukturen. Trikketraseene i Storgata og nedre del av Grefsenveien ble ferdigstilt. Ombyggingen av Grefsen verksted ble ferdig i 2021. Ombyggingen av T-baneverkstedet på Ryen base ble videreført gjennom 2021 og vil bli avsluttet i løpet av første halvår 2022. Oppgraderingen av Østensjøbanen mellom Bryn og Hellerud ble forberedt for anleggsstart i 2021, og innledende arbeider med riggområder ble igangsatt. Vedlikeholdsarbeidene på fellesstrekningen Majorstuen–Helsfyr ble videreført gjennom 2021.

I 2021 jobbet også IE med å elektrifisere bussanlegg. Anlegget på Skui ble levert i 2021, mens arbeidene på bussanleggene på Mortensrud, Stubberud og Rosenholm fortsetter i 2022. Gjennom disse prosjektene bidrar Sporveien til å oppnå målet om utslippsfri kollektivtransport i Oslo innen 2028.

Både T-banen og Trikken leverte god punktlighet og regularitet i 2021, med unntak av noen utfordringer på starten av året. Tilstanden i infrastrukturen er blitt kartlagt for å sørge for at tildelte midler brukes riktig og at vedlikeholdet blir mer preventivt enn korrektivt.

13. desember ble Siemens valgt som leverandør av det nye signalsystemet med CBTC-teknologi til T-banen etter en grundig anskaffelsesprosess med flere kvalifiserte tilbydere. Kontrakt ble inngått i januar 2022. Sporveien vil være den første i verden som tar i bruk det kommersielle nettet til å drifte systemet, noe prosjektet har vært en stor pådriver for.


Våren 2021 mottok Sporveien en bestilling fra Oslo kommune om å starte et forprosjekt om Majorstuen T-baneknutepunkt. Målet er at nye Majorstuen stasjon skal så ferdig til åpningen av Fornebu-banen.

### VIDERE UTVIKLING

I 2022 vil IE fortsette med LEAN-arbeidet i alle produksjonsavdelinger og jobbe med smartere vedlikehold. Prosjektene for å oppgradere trikketraseene i øvre deler av Pilestredet og nedre deler av Ekebergbanen starter opp. Samtidig vil arbeidet med å gjøre SL18 kompatibel med infrastrukturen stå sentralt.

Aller viktigst blir likevel å vedlikeholde den eksisterende infrastrukturen. Det er besluttet å anskaffe en skinnepusser til henholdsvis trikk og T-bane. Den vil på sikt bidra til mindre støy og lavere vedlikeholdskostnader på infrastruktur og vogner.

I årene fremover vil Sporveien jobbe med å sikre nok midler til å oppgradere og vedlikeholde infrastrukturen. Eksisterende rammer i Oslopakke 3-avtalen innebærer at en betydelig av midlene vil gå til å dekke investeringer i nye, store prosjekter, mens en mindre del vil dekke behovet for reinvesteringer. Dette vil kunne føre til et voksende vedlikeholdsetterslep og påvirke kundene negativt i form av for eksempel saktekjøring og hyppigere stengninger.



## VIKTIGE PROSJEKTER

### TRIKK

#### GREFSENVEIEN NEDRE

Oppgraderingen av Grefsenveien nedenfor Storo startet høsten 2019 og ble ferdigstilt i desember 2021. Noen etterarbeider blir utført i løpet av våren 2022. Dette er siste trinn i fornyelsen av trikketraseen i Grefsenveien. Opparbeidelse av Storokryset gjenstår i påvente av ny reguleringsplan.

#### GREFSEN BASE

Ombyggingen av Grefsen verksted og vognhall sto ferdig i 2021. Dermed er Trikkens baser på Holtet og Grefsen oppgradert til mottak og drift av 87 nye SL18-trikker.

#### STORGATA

I Storgata er det gjennomført en stor fornyelse av blant annet gatedekke, spor og holdeplasser. Prosjektet startet før jul i 2018 og trikken var tilbake sommeren 2021. Omkjøringstraseen i Christian Krohgs gate og Stenersgata ble fjernet høsten 2021. Noen etterarbeider gjennomføres i løpet av våren 2022. Prosjektet har vært et samarbeid mellom Sporveien og Bymiljøetaten, med sistnevnte som byggherre.

#### BISPEGATA

Opprustningen av Bispegata var ferdig i 2021. Trikken tok i bruk sporene allerede høsten 2020, da den nye trikketraseen mellom Gamlebyen og Bjørvika sto klar til bruk. Prosjektet er et samarbeid mellom Sporveien og Bymiljøetaten, hvor sistnevnte har vært byggherre.



## VIKTIGE PROSJEKTER

### T-BANEN

#### ØSTENSJØBANEN ETTERSTAD–HELLERUD

Østensjøbanen mellom Etterstad og Hellerud skal oppgraderes. Reguleringsplanen for strekningen Bryn–Hellerud, med ny trasé via en 400 meter lang tunell, ble vedtatt i Oslo bystyre i juni 2020. Detaljprosjektering, grunnnerv og inngåelse av avtaler er ferdig, og forberedende arbeider er igangsatt. Reguleringsplan for den andre strekningen med Brynseng stasjon er under behandling.

#### MAJORSTUEN T-BANEKNUTEPUNKT

Majorstuen stasjon skal bygges ut med 4 spor til plattform på ett plan under bakken. Hele anlegget strekker seg over ca. 1,5 kilometer og omfatter sammenkoblingen av banene fra vest, stasjonsanlegg, og nye spor med fordeling av togene mot øst til både eksisterende sentrumstunell og en eventuell ny tunell. Arbeidet med forprosjekt for hele anlegget er igangsatt og vil

pågå til 2023. Det blir også gjort en kost-/nyttevurdering av Volvatsvingen som en integrert del av T-baneknutepunktet. Detaljregulering av anleggene under bakken er startet og vil gå parallelt med regulering av overflaten, der byutvikling på Sporveiens tomt står sentralt.

#### RYEN BASE

Arbeidet med å bygge om verkstedet på Ryen startet i 2019 og skal pågå frem til sommeren 2022. Prosjektet omfatter fire nye arbeidsstasjoner for MX-tog, nytt anlegg for lakkering av deler og utvidelse av komponentverkstedet. I tillegg blir det bygget ny sidebygning med garderobeanlegg, kantine og kontor- og møteromsfasiliteter.

#### ETTERSTAD BASE

Sporveien varslet i november 2020 oppstart av detaljregulering med konsekvensutredning for Etterstad base. Hensikten er å utrede muligheten for å legge infrastrukturen for T-banen under lodd, med bolig- og næringsbebyggelse oppå.

#### STRØMFORSYNING

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

#### FELLESSTREKNINGEN MAJORSTUEN–HELSEFYR

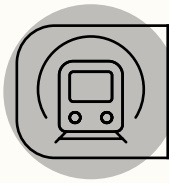
Vedlikeholdet i T-banens sentrumstunell ble startet i 2018 og gjennomføres som ett prosjekt over flere år. Arbeidet i 2021 omfattet blant annet tunellsikring og bytte av sporveksler og strømskinner. Aktivitetene ble lagt til kvelder, utvidede netter og helger og medførte korte stengeperioder med alternativ transport.

#### TØYEN REDNINGSTRAPP

Tøyen T-banestasjon skal oppgraderes til dagens standard for brannsikkerhet, med ny redningstrapp fra plattformene slik at stasjonen har to uavhengige rømningsveier. Det er startet et forprosjekt for å avklare detaljutforming, anleggsgjennomføring og kostnadsramme. Forventet byggestart er i 2023.



HMS-ansvarlig Dereje Asefa jobber hver dag for at infrastrukturen vedlikeholdes og oppgraderes i tråd med lover, regler og rutiner.



## T- BANEPROGRAMMET

# Storstilt satsing på T-bane i årene fremover

Forberedelsene til flere store T-baneprosjekter er igangsatt. Det er planlagt store løft for å legge til rette for økt kapasitet og flere reisende på T-banen.

T-baneprogrammet er opprettet for å samordne kapasitetsøkende prosjekter for T-banen. Eierskap til prosjektene ligger hos Sporveien, Ruter og Fornebubaneetaten. Arbeidet blir koordinert av et eget programstyre, ledet av konsernsjefen i Sporveien.

Prosjektene i T-baneprogrammet henger nært sammen:

### Nytt signalsystem CBTC for T-banen

Prosjektet er ansvarlig for å anskaffe og innføre et nytt og moderne signalsystem for å digitalisere og effektivisere T-banen. I 2021 inngikk Sporveien avtale med Siemens Mobility om leveransen av systemet.

### Ryen base

Prosjektet skal oppgradere T-baneverkstedet og basen på Ryen.

### Østensjøbanen mellom Etterstad og Hellerud

Infrastrukturen skal vedlikeholdes og oppgraderes, slik at kjøretiden mellom Bryn og Hellerud reduseres med 20 prosent. Arbeidet med den nye T-banetraseen startet i 2021.

### Nye T-banevogner

Sporveien har i 2021 gjennomført et forprosjekt om bestilling av nye T-banevogner for å møte kapasitetsøkningen fra Fornebubanen. Prosjektet skal vurdere fremtidig vognbehov og baseløsning med ny T-banetunell gjennom byen.

### Fornebubanen

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

### Majorstuen T-baneknutepunkt

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

### Ny sentrumstunell

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

## KAPASITETSUTVIDELSE I T-BANENETTET

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

### GEVINSTER

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

### ORGANISERING

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

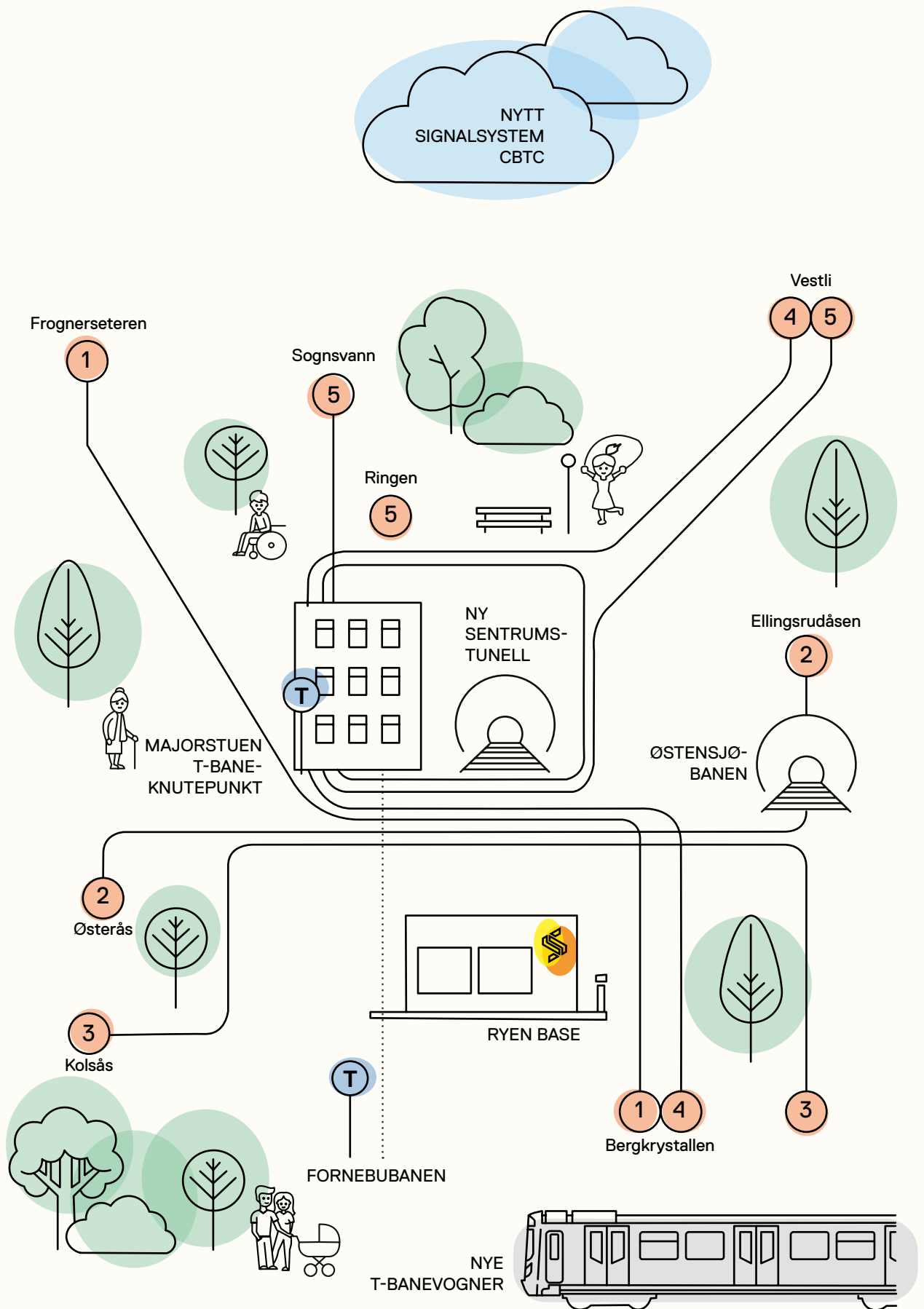
### FINANSIERING

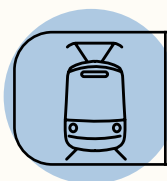
- Samtlige prosjekter blir finansiert med bidrag fra Oslopakke 3. Fornebubanen får i tillegg et direkte statlig bidrag.

### FREMDRIFT I PROSJEKTENE I T-BANEPROGRAMMET

- 2021:
- Oppstart arbeider på Østensjøbanen
  - Oppstart utredning av trasé- og stasjonsplassering for ny sentrumstunell.
  - Signering av kontrakt med leverandør av signalsystem.
- 2022:
- Investeringsbeslutning for nye T-banevogner til behandling i Oslo kommune.
  - Ferdigstilling av forprosjekt om Majorstuen T-baneknutepunkt.
  - Ferdigstilling av oppgradering på Ryen base
- 2023:
- Åpning av ny T-banetrasé på Østensjøbanen
- 2023-
- 2028:
- Innføring og drift av nytt signalsystem
- 2027:
- Åpning av Fornebubanen







## TRIKKEPROGRAMMET

# Testkjøring i Oslo godt i gang

Den nye trikken (SL18) har vært gjennom omfattende testing i Oslo for å bli klar til å ta imot passasjerer. Målet fremover er å slutføre oppgraderinger på infrastrukturen og gjennomføre tiltak for universell utforming på trikkeholdeplasser.

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

### Vognanskaffelse

Testkjøring av SL18 fortsatte i 2021. Gjennom året har trikken vært gjennom omfattende testing og prøvekjøring på nattestid, for å bli klar til å ta imot passasjerer på nyåret 2022. Når testperioden og prøvekjøringen avsluttes, starter innfasingen av nye trikker for fullt. Innfasingen av SL18 er planlagt å starte i løpet av 2022.

### Infrastrukturoppgaderinger

På tross av pandemien var det aktivitet i alle infrastrukturprosjekter i 2021, og mye vedlikeholdsetterslep ble innhentet. Sporveien ferdigstilte prosjektet Grefsenveien nedre og Bymiljøetaten gjorde seg ferdig med arbeidene i Bispegata og Storgata. Kun etterarbeider gjenstår i disse prosjektene, som vil bli utført i løpet av våren 2022 når det er varmere i været. Fremover skal trikkeinfrastrukturen i Pilestredet rustes opp. Dagens trikke trasé for Briskebylinjen er under utredning, og Sporveien bistår i arbeidet for å finne en best mulig løsning.

### Tiltak på holdeplasser og baser

SL18 legger til rette for et universelt utformet trikketilbud. Holdeplasser og plattformer vil gradvis bli tilrettelagt for best mulig tilgjengelighet for alle brukergrupper. Tiltak på inntil 80 plattformer vil pågå parallelt med prøvedrift og innfasing av de nye trikkene. Sporveien og Ruter samarbeider for å avdekke tilgjengelighetsgap og lage en plan for utbedring av de resterende holdeplassene.

Trikkebasene på Holtet og Grefsen er modernisert. Utviklingen av trikkebasene er en sentral del av Trikkeprogrammet, fordi nye trikker krever nye fasiliteter i verkstedene og mer plass til parkering og verkstedopphold. Målet er å sikre en effektiv og moderne trikkedrift i årene som kommer.

## FREMTIDENS BYREISE

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

### GEVINSTER

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

### ORGANISERING

- Oppdragsgiver: Oslo kommune.
- Samarbeidspartnere: Ruter, Bymiljøetaten og Sporveien.
- Programledelse: Sporveien.

### FINANSIERING

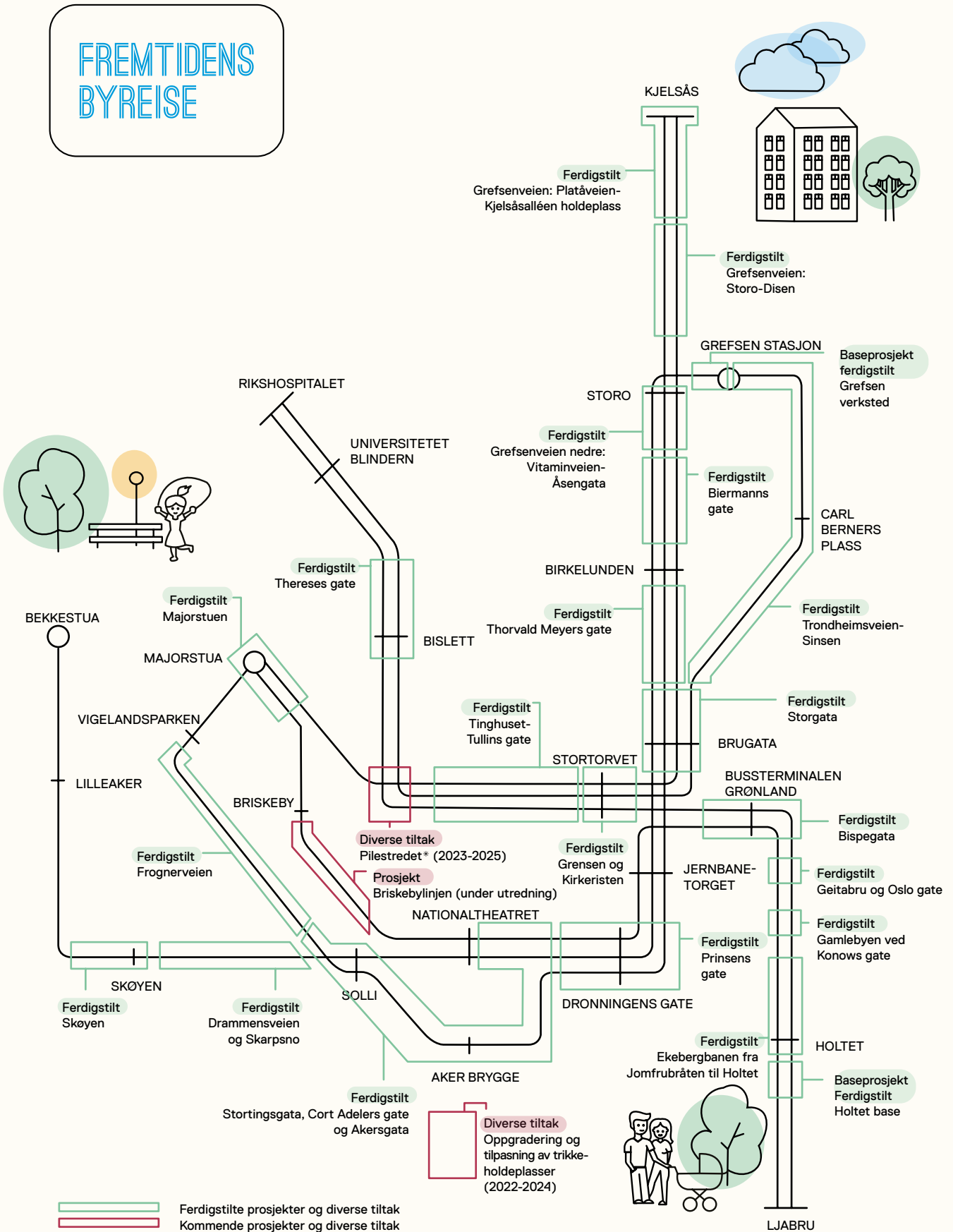
- Trikkeanskaffelse: Kostnadsramme på 4 145 MNOK vedtatt av Oslo bystyre.
- Infrastruktur: Anslått til 3 200 MNOK ved oppstarten av Trikkeprogrammet. Bystyret fastsetter kostnadsramme for de største enkeltprosjektene.
- Baseutvikling: Kostnadsramme er fastsatt til 1 083 MNOK.

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 kontraktsinnngåelse
- 2021–2022: Testing av trikker
- 2022–2024: Leveranse og driftssetting av nye trikker

# FREMTIDENS BYREISE

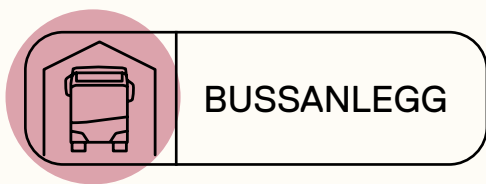


Ferdigstilte prosjekter og diverse tiltak  
 Kommende prosjekter og diverse tiltak

\*Opprustningen av Pilestredet er omdefinert fra å være et tiltak i Trikkeprogrammet til å være et rehabiliteringsprosjekt.

(Med forbehold om endringer i fremdrift og gjennomføring)  
 For mer informasjon, se [Fremtidensbyreise.no](http://Fremtidensbyreise.no)





## BUSSANLEGG

# Nye prosjekter fremmer vekst og elektrifisering

I 2021 gjorde Bussanlegg nye fremskritt i arbeidet med å dekke det store behovet for basekapasitet til bussene i byområdene. Samtidig fortsatte selskapet med å legge til rette for elektrifisering av busstilbudet.

Bussanlegg AS eier, drifter, utvikler og leier ut infrastruktur for bussdrift i Oslo og Viken. Selskapet er eier av syv anlegg og har en samlet kapasitet til parkering, service og vask til over 500 busser. I tillegg eier Bussanlegg også pausefasilitetene for bussførere i Oslo.

### Året oppsummert

I februar 2021 ble et nytt bussanlegg på Skui ferdigstilt. Anlegget skal bidra til å møte behovene i Ruters kjørekontrakt for vestregionen. Arbeidet med elektrifisering av busser er i full gang på Mortensrud og Stubberud, der planlagt ferdigstilling er satt til henholdsvis mai og juni 2022. Utvidelsen av anlegget på Rosenholm ble ferdigstilt i desember 2021 og anlegget er nå helelektrifisert. Det ble etablert 128 nye ladeplasser for busser, og i utvidelsen inngår også en ny vaskehall. Det er fattet investeringsbeslutning om full elektrifisering av bussanlegget på Alnabru. Dette prosjektet er planlagt gjennomført i 2022.

I september 2021 gjennomførte Bussanlegg en mulighetstudie som konkluderte at det er mulig å etablere et bussanlegg under Bjerke travbane. Dette kan bidra til et nytt areal sentralt i byen med kapasitet til opptil 140 elektriske leddbuss. I samarbeid med Ruter og Viken fylkeskommune ser Bussanlegg også på muligheter for å etablere ny anleggskapasitet i Follo og Lørenskog.

Bussanlegg har fått kartlagt sine virksomhetskritiske risikoer i regi av selskapet Safetec. Risikoanalysen har vurdert hendelser knyttet til blant annet brann, grunnforhold og hendelser på nabolomter, og konkluderte med at det generelt er et lavt risikonivå knyttet til selskapets virksomhet. Det er likevel identifisert hendelser med forhøyet risiko som vurderes justert med tiltak.

Pandemien påvirket arbeidet i Bussanlegg 2021, som den også gjorde året før. En viktig del av pandemihåndteringen har vært å videreføre samarbeidet med Ruter om å sikre trygge pausefasiliteter for bussførere. Arbeidet har fokusert på å øke kapasiteten på fasilitetene, samt øke tilsyn og frekvensen på

renholdet. I tillegg har det blitt etablert nye pausefasiliteter for bussførere på Åsbråten, Snarøya, Voksen skog og Galgeberg som en del av en strategisk satsing for å løfte føreres arbeidsmiljø.

### VIDERE UTVIKLING

Bussanlegg har satt ambisiøse mål for digitalisering, automatisering, energieffektivisering og bærekraft på sine eiendommer. Et av verktøyene som skal bidra til å innfri disse målene og løfte Bussanlegg inn i fremtiden, er inngåelse av ny avtale om teknisk eiendomsforvaltning. Avtalen vil gjøre det mulig for Bussanlegg å pilotere og ta i bruk nye digitale løsninger som kan bidra til mer effektiv og bærekraftig drift av selskapets eiendommer.



Fride Gjeruldsen Bugge fra Eiendom og instruktør Abdullah Kayabasi fra Unibuss er fornøyde med det nyoppussede pauserommet til sjåførene på Galgeberg.



# Utendørsreklame skyter ny fart

Sporveien Media skaper inntekter fra trafikkreklame. I 2021 bidro selskapet med 107 millioner kroner til å bedre kollektivtrafikktilbudet for de reisende.

Sporveien Media AS' forretningside er å gi et økonomisk bidrag til kollektivtrafikken og samtidig gi en positiv opplevelse for de reisende. Selskapet forvalter trafikkreklame på buss, trikk, T-bane, stasjoner og bygninger, og har samarbeidsavtale med Clear Channel Norway. Sporveien Media forvalter også kontrakten for reklamefinansierte lehus i Oslo.

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

## Året oppsummert

Sporveien Media bidro i 2021 med totalt 107 millioner kroner til kollektivtrafikken. Det var på linje med omsetningen i 2020 og relativt bra i nok et annerledesår. Pandemien var en brems i markedet for reklame i kollektivtrafikken i 2021, spesielt i første halvår. Det var en sterk økning i omsetningen i andre halvår av 2021.

Sporveien Media har jobbet aktivt for å være en pådriver og tilrettelegger for innovasjon og forretningsutvikling i markedet

for trafikkreklame. Dette innebærer å videreutvikle løsninger og kapasitet på både eksisterende og nye reklameflater.

I 2021 jobbet Sporveien Media og Clear Channel sammen om å dokumentere effekt og utvikle de digitale og analoge mulighetene. Det ble gjennomført hyppige drifts- og vedlikeholdsoppdrag for å holde lehus og materiell i orden. Dette bidrar til hyggeligere, mer dynamiske og bærekraftige bykjerner. Reklameflatene har også bidratt til å informere om oppfordringer og restriksjoner relatert til pandemien. Til tross for usikkerhet fremover, tror Sporveien Media på vekst i utendørsmarkedet i 2022.

## VIDERE UTVIKLING

I samarbeid med Clear Channel vil Sporveien Media fortsette utviklingen av de digitale og analoge mulighetene for å skape gode produkter for de reisende og kollektivtrafikken. Sporveien Media skal bruke det neste året til å fortsette å øke rekkevidden på T-banen ved å digitalisere flere stasjoner og utvikle digitale produkter for den nye trikken.





DEL 4

**Samfunnsansvar  
og bærekraft**







# Naboen på Nordpolen

Det ligger 131 kilometer trikkeskinner i Oslo. 1,2 av dem strekker seg fra Åsengata til Vitaminveien nedenfor Storokrysset. En liten stubb i den store sammenhengen, men når Sporveien skulle oppgradere trikkestraseen satte det spor.

Det enkleste, for ikke å snakke om det raskeste, hadde vært å stenge i hver ende og få jobben gjort. Men det har gått trikk over Torshov siden 1918. Da Grefsenveien og Sandakerveien skulle oppgraderes som en del av Trikkeprogrammet, var det et mål i seg selv å opprettholde kollektivtrafikken i byggeperioden. Ved å dele anleggsarbeidet opp i faser, slik at prosjektet ikke berørte hele strekningen samtidig, var det alltid mulig for trikken å kjøre i ett av de to sporene.

Det er mange hensyn som må tas når det skal gjøres anleggsarbeider i byen. Arbeidet må gå raskt, samtidig som sikkerheten skal ivaretas for de involverte, trafikken skal utvikles og naboene skal oppleve færrest mulig ulemper.

– Vi har alle disse forholdene med oss helt fra første stund når vi planlegger prosjektene våre. Noen ulemper vil det likevel alltid være, og da er det viktig at vi er en god nabo ved å gi forutsigbarhet gjennom tidlig og tydelig kommunikasjon, sier utbyggingssjef Hanna Rachel Broch i Sporveien.

For dem som bor på Sandaker, handler på senteret eller skal til Nordpolen skole, er trikken en del av hverdagen. Da krever det sitt når du plutselig bor eller jobber nær en anleggsplass, selv om trikken går når den skal.

– I løpet av de drøye to årene Grefsenveien nedre-prosjektet har pågått, har kontakten med dem som har blitt påvirket av arbeidet vært en viktig del av prosjektet, forteller kommunikasjonsrådgiver Tone S. Tuhus i Trikkeprogrammet.

– Vi forstår at det kan være slitsomt å ha anleggsarbeid rett utenfor soveromsvinduet. Ved å ha god dialog med alle interessentene, forklare hvorfor vi gjør det vi gjør og holde alle oppdatert på fremdriften i prosjektet, håper vi at det har vært litt lettere. Sporveien vil veldig gjerne være en god nabo, sier hun.

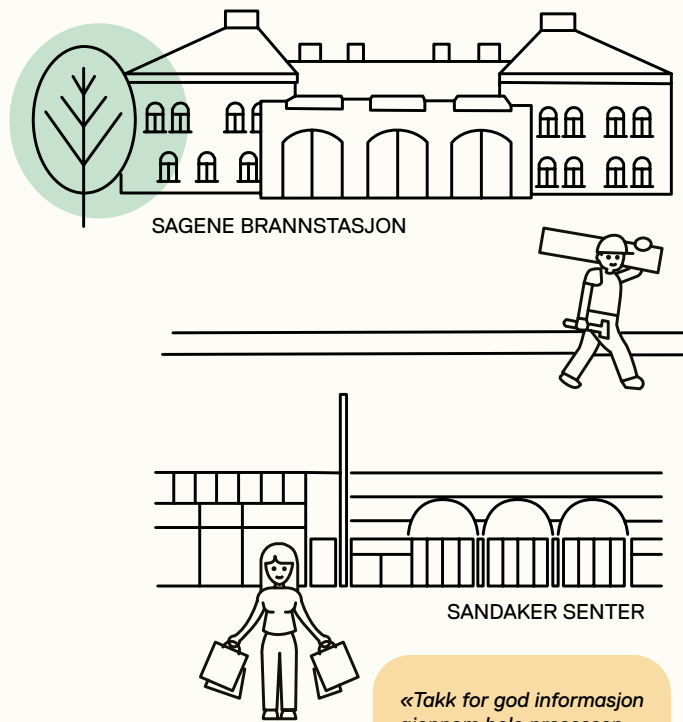
Illustrasjonen til høyre viser hvordan Sporveien har kommunisert med naboene til Grefsenveien nedre-prosjektet.

**GREFSENVEIEN NEDRE**

- Oppgradering av infrastrukturen mellom Åsengata og Vitaminveien nedenfor Storokrysset.
- En del av Trikkeprogrammet, og en samlet plan for gateopprustning der Sporveien, Bymiljøetaten, Ruter og Vann- og avløpsetaten samarbeider om gjennomføringen.
- Påbegynt i september 2019, ferdigstilt i desember 2021.
- Prosjektet har skiftet ut gamle og slitte trikkeskinner, forskjøvet enkelte trikkespor, fjernet og lagt ny asfalt, og montert nye kontaktledningsmaster.

SMS

Det er sendt SMS til alle med registrert adresse i området for å varsle om nattarbeid og overgang til ny byggefase.




«Takk for god informasjon gjennom hele prosessen. Vi gleder oss over at den nye trikkestraseen er ferdigstilt med holdeplassen tilbake utenfor senteret.»

Mona Bråten, senterleder


DIREKTE KONTAKT

Sporveien har vært i dialog med interessenter som har vært berørt av anleggsarbeidet, eksempelvis Sandaker senter, Nordpolen skole, Sagene brannstasjon og barnehager i området, for å holde dem godt informert.




**NETTSIDE**

Informasjonsnettsiden fremtidensbyreise.no har vært en viktig informasjonskanal gjennom anleggsperioden. Der har det blitt informert om alt som vedrører byggearbeidet, og om alle andre prosjekter i Trikkeprogrammet.



**NATTARBEID**

For å sikre fremkommelighet på dagtid ble det i perioder gjort nattarbeid. Arbeidene ble varslet på forhånd og Sporveien tok hensyn til beboerne ved å unngå støyende arbeider mellom kl. 23 og 01.

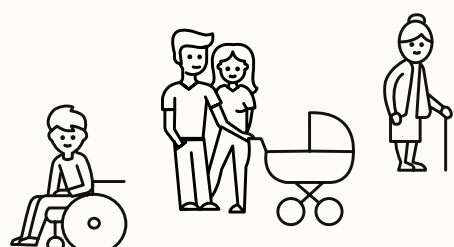


**NABOMØTE**

For å informere beboere og andre interessenter og gi dem anledning til å stille spørsmål, inviterte Sporveien til nabomøte før anleggsstart.

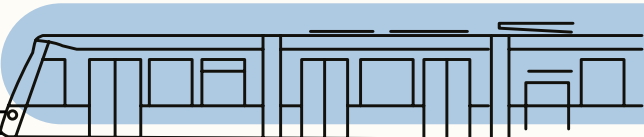


BEBOERE PÅ STORO OG NORDPOLEN



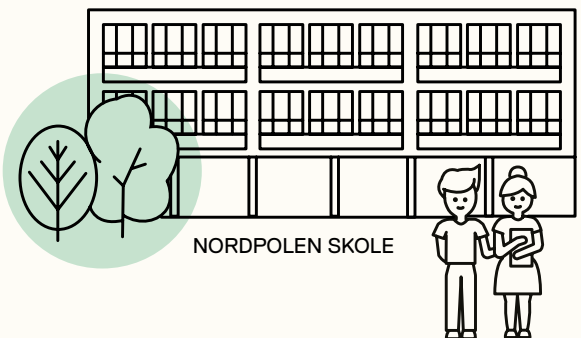
**TRIKKEFØRERE**

Førerne har daglig kjørt gjennom anleggsområdet og har fått tilpasset faktainformasjon om prosjektet.



**MIDLERTIDIGE TRIKKEHOLDEPLASSER**


For å sikre fremkommeligheten i byggefasen ble det i perioder tatt i bruk midlertidige holdeplasser.



NORDPOLEN SKOLE




BEBOERE PÅ TORSHOV OG SANDAKER




**SKILTING**

Skilt i området har informert om hvorfor det bygges og om fremdriften i byggearbeidet.



**AVISER**

God dialog med pressen har vært viktig for å nå ut med informasjon til flest mulig.



**BEBOERBREV**

Det er jevnlig sendt nyhetsbrev på e-post til beboere i området med informasjon om fremdrift og faseovergang. Beboere har kunnet stille spørsmål på e-post til Sporveiens nabokontakt.



# Bedre og grønnere for alle

Bærekraft er kjernen i samfunnsoppdraget til Sporveien, «Mer kollektivtrafikk for pengene». De seks målområdene for bærekraft skal kjennetegne hvordan vi løser dette oppdraget, til beste for mennesker, miljø, byen og samfunnet som helhet.

Sporveiens viktigste oppgave og bidrag til samfunnet er å levere effektiv og attraktiv miljøvennlig kollektivtransport. Gjennom bærekraftsarbeidet vil Sporveien løse dette samfunnsoppdraget på en måte som er til beste for alle reisende, innbyggere, naboer, ansatte og miljøet. Det er et viktig og nødvendig oppdrag: Å få enda flere til å velge T-bane, trikk eller buss fremfor bil, er avgjørende for å kutte klimautslipp, forbedre luftkvaliteten, gi menneskene mer plass i byen og redusere de store, offentlige kostnadene til vei.

Seks målområder danner rammen om Sporveiens arbeid med bærekraft og samfunnsansvar. De ble definert i 2016-2017 etter en bred analyse av hvordan Sporveien påvirker mennesker og miljø. Oversikten på neste side beskriver viktige tiltak innenfor hvert av målområdene og hvordan Sporveiens arbeid henger sammen med FNs bærekraftsmål.

## Forsterker tiltak

De seks målområdene ble definert i strategiperioden Best 2020, og blir videreført i den inneværende, Best 2025. Selv om rammeverket er uforandret, jobber vi kontinuerlig med å videreutvikle og definere nye tiltak innenfor de seks målområdene. I 2021 forsterket vi særlig arbeidet på tre områder.

Det første gjelder arbeidet med å ivareta naboer og andre som blir berørt av Sporveiens prosjekter for å modernisere kollektivsystemet og skape en bedre by. Det andre området er tilgjengelighet og universell utforming. Visjonen vår, Bærekraftig mobilitet for alle, innebærer at alle skal ha like muligheter for å benytte kollektivtilbudet, uansett funksjonsevne. Sist, men ikke minst, vier Sporveien enda mer oppmerksomhet mot å forvalte verdiene i kollektivsystemet til samfunnets beste.

Oslo kommune har satt ambisiøse mål knyttet til energibruk, fornybar energi, grønne og ansvarlige anskaffelser, ressursutnyttelse og, ikke minst, en styrking av kollektivtrafikken. Kommunens prinsipper for god eierstyring omfatter i tillegg tema som forretningsetik, anskaffelsesprosesser, HMS-arbeid, likestilling og samfunnsikkerhet. Alle disse temaene er dekket gjennom Sporveiens målområder og virksomhetsstyring.

anskaffelsesprosesser, HMS-arbeid, likestilling og samfunnsikkerhet. Alle disse temaene er dekket gjennom Sporveiens målområder og virksomhetsstyring.


## NY DOBBELTSEIER I NORSK BÆREKRAFTBAROMETER

Norsk Bærekraftbarometer blir gjennomført av Handels høyskolen BI og måler hvor bærekraftige norske virksomheter er sett fra kundenes ståsted. Da resultatene for 2021 ble kunngjort i mai, kapret Sporveien T-banen førsteplassen og Sporveien Trikken andreplassen, akkurat som virksomhetene gjorde året før.

– Sporveiens bidrag er en av nøklene for å lykkes med klimastrategien til Oslo kommune, og bidraget er også viktig for å innfri nasjonale bærekraftsmål. Vi skal gjøre vår del av denne store jobben. Det er en stor tillitserklæring å motta utmerkelsene i Norsk bærekraftbarometer to år på rad. Det både forplikter og inspirerer oss til å jobbe enda hardere for å nå visjonen om å levere bærekraftig mobilitet for alle, sier Torgeir Kristiansen, konserndirektør for kommunikasjon og samfunn i Sporveien.



TORGEIR KRISTIANSEN  
konserndirektør for kommunikasjon og samfunn





## SMART TUR

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

Eksempler på tiltak:

- Utvikle knutepunkt og nye, grønne mobilitetsløsninger
- Innføre digitale verktøy for å effektivisere vedlikehold
- Samarbeide med andre om innovasjon








## REN TUR

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

Eksempler på tiltak:

- 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 avfallmengder og øke gjenvinning
- Øke produksjonen innenfor støykrav









## GOD TUR

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

Eksempler på tiltak:

- Arbeide systematisk med sikkerhet
- Sikre høy regularitet og punktlighet
- Gi god informasjon ved avvik
- Gjennomføre hyppig renhold av vogner og stasjoner
- Initiere kunst- og kulturprosjekter
- Samarbeide om beredskap







## GOD NABO

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

Eksempler på tiltak:

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






## DRIFTIGE FOLK

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

Eksempler på tiltak:

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






## SKIKKELIGE FOLK

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

Eksempler på tiltak:

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

	MÅLOMRÅDE:
	<b>SMART TUR</b>
<b>AMBISJON:</b> <b>VI SKAL VÆRE LØSNINGEN PÅ MORGENDAGENS KOLLEKTIVTRAFIKK OG BIDRA TIL EN BÆREKRAFTIG UTVIKLING.</b>	

Teknologi og bærekraft er to av bærebjelkene i konsernets strategi Best 2025, og de to henger tett sammen. Mye av konsernets arbeid med ny teknologi er knyttet til å forbedre prosesser og skape innovasjon i kollektivsystemet. Hensikten er å skape mer kollektivtrafikk for pengene ved å effektivisere produksjonen og få flere mennesker til å velge kollektivløsninger. Dette er vårt viktigste bidrag til å utvikle Oslo og regionen rundt i en bærekraftig retning. Konsernet samarbeider tett med Oslo kommune og andre i kollektivfamilien for å utvikle et grønt mobilitetsstilbud med T-banen som ryggrad og trikken og bussen som løsningen på effektive byreiser.

#### Smarte knutepunkter

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

#### Smartere kollektivtrafikk

Sporveien søker aktivt etter nye muligheter for å utnytte eksisterende og nye teknologier.


**Digitalisering** handler om å forbedre Sporveiens prosesser gjennom bedre datatilgang, bruk av sensorer, forvaltning og deling av data, og bruk av ny teknologi. Konsernet har gode erfaringer med å innføre digitale verktøy i vedlikeholdsarbeidet og arbeider med løsninger for prediktivt vedlikehold basert på dataanalyse. Unibuss har innført digitale løsninger for å akkumulere trafikk- og tekniske data. Den vil blant annet kunne gi førerne løpende informasjon om energibruk.

T-banen har tatt i bruk avansert **lytteteknologi** i vedlikeholdsarbeidet, en teknologi som har vært benyttet innen offshore og shipping i flere år. Den har hittil blitt benyttet til vedlikehold av dører, som er et krevende arbeid med mange deler involvert. Lytteteknologien bruker lydbildet fra en perfekt fungerende dør

som utgangspunkt for å avdekke uregelmessigheter ved andre dører. Resultatet er mer målrettet og preventivt vedlikehold – som betyr mer kollektivtrafikk for pengene. T-banen vil ta i bruk samme teknologi når de nær 350 gir-kassene i togene skal revideres.

Med nytt **signalsystem CBTC** vil Oslo få neste generasjon T-bane. Det nye systemet vil innebære en halvautomatisering av hele banen og muliggjør bedre trafikkstyring, mer presise avganger, jevnere og mer energieffektiv kjøring og enklere infrastruktur og vedlikehold. Overordnet vil systemet understøtte målet om å kjøre 36 tog i timen gjennom fellestunellen – en betydelig kapasitetsøkning for passasjerer i rushtiden. Togledercentralen får dessuten systemstøtte som særlig er nyttig for å normalisere trafikken etter avvik. Det nye signalsystemet skal innføres trinnvis fra 2024 til 2028, med utprøving på første delstrekning i 2024.

**Additive Manufacturing (AM)** eller **3D-printing**, kommer stadig nærmere hjem og industri. Sporveien har tatt i bruk teknologien til rask prototyping, verktøy og reservedeler av både termoplast og metall. AM kan redusere behovet for lagerhold og, teoretisk sett, sikre evig tilgang på deler. Sporveien følger denne utviklingen, og vil bruke de mulighetene teknologien gir på en så smart måte som mulig.

	MÅLOMRÅDE:
	<b>REN TUR</b>
<b>AMBISJON:</b> <b>VI SKAL GJØRE VÅRT FOR AT OSLO KOMMUNE NÅR SINE MÅLSETTINGER FOR MILJØ OG KLIMA.</b>	

Det overordnede målet for Sporveiens miljøstrategi er å produsere reiser med minst mulig miljøbelastning.

#### Grønnere strøm reduserte klimaavtrykket

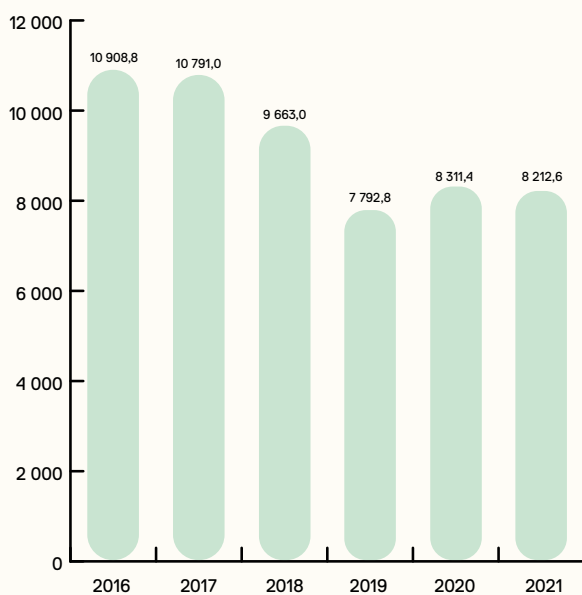
Sporveiens utslipp av klimagasser tilsvarte 8 213 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i 2021 (lokalbaserte utslipp, eksklusive Unibuss). I årsrapporten for 2020 rapporterte konsernet utslipp på 8 702 tonn, men dette er siden nedjustert til 8 311 tonn etter kvalitets-sikring av data.

Nedgangen fra 2020 til 2021 skyldes i hovedsak mer klimavennlig strømproduksjon. Dette reduserte klimaavtrykket av elektrisitetsforbruket, til tross for at forbruket økte noe fra



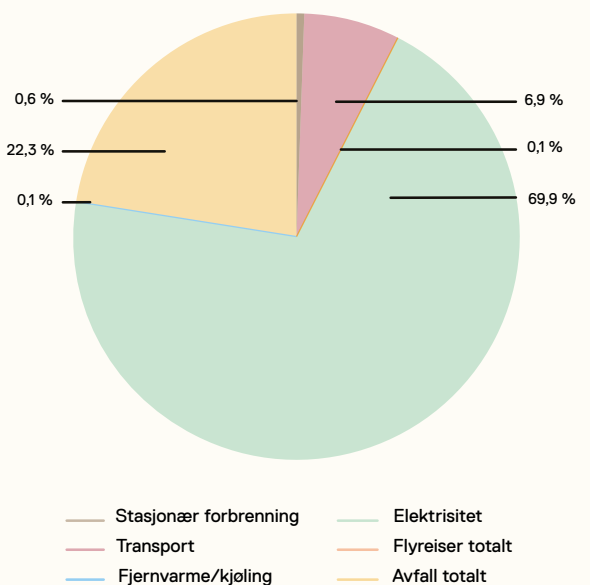
FOKUSOMRÅDE	MÅL	STATUS 2021
UTSLIPP	<ul style="list-style-type: none"> <li>Redusere egne klimagassutslipp med 95 prosent innen 2030 sammenlignet med 2014</li> <li>Redusere andre utslipp til luft og vann, og forebygge uønskede hendelser</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Klimaavtrykket redusert med 44 prosent fra 2014</li> <li>Ingen alvorlige uønskede miljøhendelser</li> </ul>
ENERGI	<ul style="list-style-type: none"> <li>Redusere energibruken og kun bruke fornybar energi innen 2025</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Energibruken økte med 6 prosent fra 2020 til 2021</li> </ul>
INNKJØP	<ul style="list-style-type: none"> <li>Redusere miljøbelastningen fra anskaffelser, utbygging og drift</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Krav om fossilfrie anleggsområder er tatt i bruk i utbyggingsprosjekter</li> <li>Anskaffelser og forvaltning av materiell tar hensyn til sirkularitet og levetid</li> </ul>
AVFALL	<ul style="list-style-type: none"> <li>Redusere avfallsmengdene fra utbygging og drift, og oppnå kildesorteringsgrad på 90 prosent innen 2030</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kildesorteringsgrad på 91 prosent, korrigert for forurensete masser og slam</li> </ul>
STØY	<ul style="list-style-type: none"> <li>Legge til rette for økt produksjon innenfor gjeldende støykrav</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Investeringsbeslutning om skinnepussere til T-banen og Trikken</li> <li>Strengt krav og grenseverdier for å minimere støy ved vedlikehold og anleggsarbeid</li> </ul>

## KLIMAGASSUTSLIPP TOTALT 2016-2021

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

## KLIMAGASSUTSLIPP FORDELT PÅ KILDER

Lokasjonsbaserte utslipp



2020 til 2021. Forbedret internrapportering av avfallsmengder gjør at klimaregnskapet favner om større avfallsvolum. Klimagassutslippene fra avfallshåndtering er derfor mer enn tredoblet fra 2020 til 2021. Bytte fra fossil- til elbiler har redusert utslippene fra Sporveiens bilflåte.

Sporveien beregner klimagassutslipp med både lokasjonsbasert og markedsbasert metode i henhold til GHG-protokollen (Greenhouse Gas Protocol). Sporveien kjøper opprinnelsesgarantier for kjørestrom. Med markedsbasert metode gir garantiene null utslipp fra kjørestrommen, men den øvrige elektrisitetsbruket får langt høyere utslippsfaktor. I 2021 tilsvarte Sporveiens markedsbaserte klimagassutslipp 1 4539 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter.

### Energieffektivisering er avgjørende

Elektrisitetsforbruket sto for 70 prosent av klimagassutslippene fra Sporveien. Tre firedeler av elektrisitetsforbruket var kjørestrom til T-bane og trikk. Trikken brukte noe mindre kjørestrom i 2021 enn i 2020, men T-banen økte forbruket av kjørestrom med 11 prosent. Årsakene til økningen vil bli kartlagt i 2022.

Sporveien Vognmateriell fortsetter arbeidet med å gjøre T-banevognene mer energieffektive og startet i 2021 jobben med å installere LED-lys i vognene. Målet er å øke energieffektiviteten med fem prosent innen 2025.

Nye trikker og nytt signalsystem CBTC for T-banen legger også til rette for energibesparelser. De nye SL18-trikkene er generelt mer effektive enn de gamle og åpner for bedre analyse og løpende tilbakemeldinger om energibruken til førere. Fremkommelighets-tiltak skal i tillegg øke kjørehastigheten og forebygge energikrevende stans. Når det gjelder CBTC-systemet, viser eksempler fra andre byer at det kan redusere energibruken med opptil 10-15 prosent fra jevnere kjøring. Oslo har en annen topografi enn eksemplene, men sparepotensialet er likevel betydelig.

Fornylsesprogrammet for banestromforsyningen er i tillegg svært viktig for å redusere energitap i systemet, men programmet er stilt i bero på grunn av manglende finansiering.

Ut over kjørestrom gjør Sporveien også energitiltak ved ombygginger av baser og stasjoner. I trikkebasen på Holtet er det blant annet utnyttet bergvarme til oppvarmingen, med god effekt. Bærekraftig vedlikehold og fornyelse av materiell og infrastruktur er prioritert i strategien Best 2025 og et område Sporveien er godt i gang med. Det stilles krav til materialgjenvinning allerede i anskaffelsene av vognmateriell for å sikre at mest mulig av materialene kan gjenvinnes ved avhending. Høyest mulig gjenvinningsgrad er også et premiss ved utfasing av materiell.

I 2021 fortsatte Sporveien å forberede avhendingen av de gamle trikkene. En SL95-trikk er allerede tatt ut av drift og skrotet, og analysen viser at i overkant av 90 prosent av disse trikkene

kan materialgjenvinnes. Anbudet om materialgjenvinning skal lyses ut i 2022, og gjenvinningsarbeidet er planlagt å starte i desember.

Bærekraft er også 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.

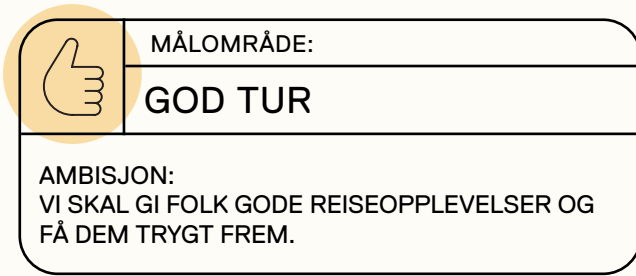
Parallelt arbeider Sporveien med å holde dagens T-banevogner attraktive for de reisende. Alle vognene har vært gjennom en såkalt Mid-Life Upgrade (MLU), og det kartlegges nye tiltak som kan forlenge levetiden til vognene, for eksempel ved å modernisere dem på det eksisterende skjelettet.

### TAR I BRUK BÆREKRAFTSSTANDARD PÅ MAJORSTUEN

Sporveien tok i bruk kontraktskrav om miljø og fossilfrie løsninger første gang i forbindelse med baseprosjektene på Grefsen og Holtet. Erfaringene fra disse prosjektene var gode, og kravene har siden vært standard i utbyggingskontrakter.

Nå har Sporveien besluttet å sertifisere utbyggingsprosjektet nye Majorstuen T-baneknutepunkt i henhold til standarden CEEQUAL på nivået Very Good eller bedre. CEEQUAL er et verktøy og en klassifiseringsordning for å fremme bærekraft og kvalitet i alle typer prosjekter.

Det er utviklet en egen miljøstrategi for Majorstuen-prosjektet. I tillegg til kravene som ble innført på Holtet og Grefsen, vil prosjektet blant annet sette søkelys på gjenbruk av masser og valg av miljøriktige materialer. Det er besluttet å bruke lavkarbon-betong for å redusere klimaavtrykket.



### Fornøyde og lojale kunder

Sporveien oppnådde svært gode resultater i undersøkelsen Norsk kundebarometer i 2021. Resultatet er svært gledelig gitt all usikkerheten pandemien skapte for kundene og Sporveien.

I kundetilfredsmålingen oppnådde T-banen sin beste plassering noensinne med en sterk sjetteplass, og kunne for første gang innta en plassering blant topp ti på resultatlisten, der 150 virksomheter deltok.

Trikken endte noe lenger ned på listen, men kunne med 73,9 poeng allikevel feire sin høyeste totalscore i denne målingen. Trikken hadde flere endringer i rutetilbudet i 2021 på grunn av forberedelsene til nye trikker. Sporveien har jobbet systematisk med å informere om avvikene. Den høye tilfredsheten tyder på at informasjonen blir verdsatt og at kundene har stor forståelse for videreutviklingen av kollektivtilbudet.

Unibuss måles som en del av fellesgruppene Buss i Oslo og Buss i regionen, og begge disse gruppene scoret også bedre enn tidligere år.

Kundene har under pandemien vist at høy regularitet og opprettholdelsen av et godt rutetilbud er verdsatt, til tross for at myndighetene i perioder har frarådet reiser som ikke har vært nødvendige. Færre reisende har gitt bedre plass om bord, hvilket har gitt positivt utslag på kundetilfredsresultatene.

I lojalitetsmålingen kom alle fire grupper inn blant topp ti, med henholdsvis 3. (T-banen), 5. (Buss i Oslo), 7. (Trikken) og 9. (Buss i regionen) plass. Se figur s. 60.

På grunn av pandemien ble det ikke gjennomført faste kundemålinger om bord hos Trikken, T-banen eller Unibuss i 2021, men disse vil bli gjenopptatt når reisehverdagen igjen normaliseres.

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

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

Utviklingen i trafikkikkerheten for Trikken var meget positiv i 2021 og det beste historiske resultatet noensinne for sikkerhetsindeksen (jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser). Det var ingen dødsfall knyttet til kjøring av trikk og antall kollisjoner sammenlignet med 2007 er redusert med to tredjedeler. Dette er takket være systematisk sikkerhetsarbeid, årvåkne førere, samt driftssikrere trikker og infrastruktur. De gode trafikkikkerhetstillene må også sees i sammenheng med pandemiåret 2021 med færre passasjerer og trafikanter i trafikkbildet i byspor (trikkene kjører i blandet trafikk med andre trafikanter), men en økning av sykklister.

T-banen leverte gode trafikkikkerhetsresultater gjennom 2021, og har på flere områder forbedret resultatene sammenlignet med året før. Selv om det var et nytt år med ulike restriksjoner på grunn av pandemien, har sikkerhet vært i fokus blant alle T-banens ansatte. I 2021 ble det foretatt en omfattende sikkerhetstest av Sporveiens digitale systemer, som har ført til et større fokus på dette området. 2021 ble også året da T-banen ble berørt av en skyteepisode om bord. I etterkant av dette har T-banen både vært i dialog med politiet og evaluert egen håndtering av hendelsene.

I 2021 startet Sporveien innstallering av nye sikkerhetsbelger i leddene på T-banepognene. De nye belgene skal redusere risikoen for fall mellom tog og perrong.

For sikkerhetsindeks, se s. 60.

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

### Beredskap

Kollektivtransporten i hovedstadsområdet er kritisk viktig for samfunnet og forutsetter et beredskapsnivå tilpasset risikoen for ulykker eller anslag. Systematisk beredskap og sikringsarbeid er en naturlig og viktig del av Sporveiens virksomhet, og konsernet løser disse oppgavene i tett samarbeid med nødetatene, Beredskaps-etaten i Oslo kommune, jernbaneaktørene og andre kommunale og statlige sikrings- og beredskapspartnere.

I henhold til et oppdatert risikobilde og vurderinger av trusselbildet fra PST ble det gjennomført oppdatering av beredskapsanalyser for å kvalitetssikre at Sporveiens beredskap står seg i forhold til det aktuelle trusselnivået.

Beredskapsarbeidet i året 2021 har fokusert mye rundt Cyber-sikkerhet og informasjonssikkerhet med målrettet arbeid for å sikre en god beredskap rundt drifts- og sikkerhetskritiske IT-systemer.

I 2021 ble det i tillegg fokusert på beredskapsmessige forhold rundt de nye SL18-trikkene, herunder tilrettelegging for og trening på redningsutstyr tilpasset Oslo brann- og redningsetat.

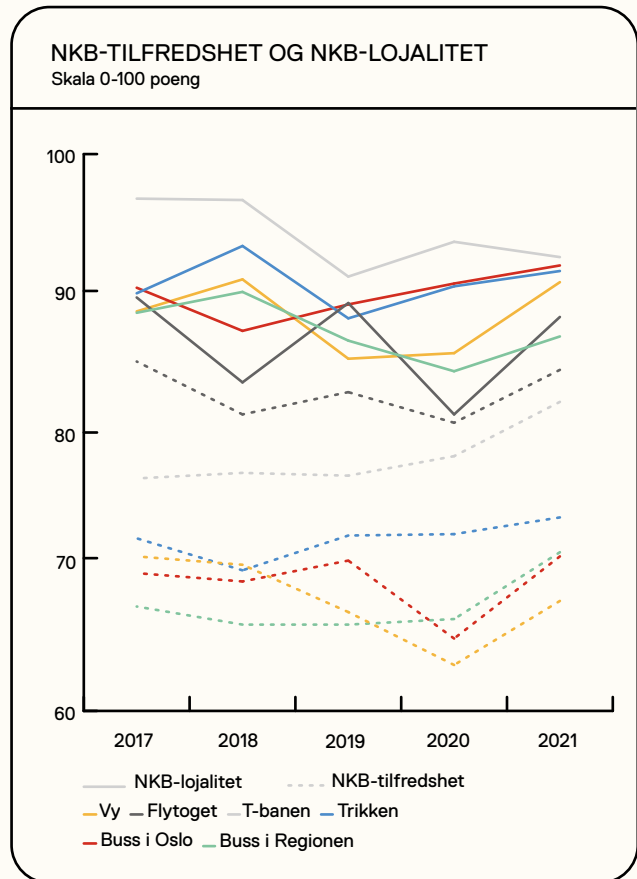
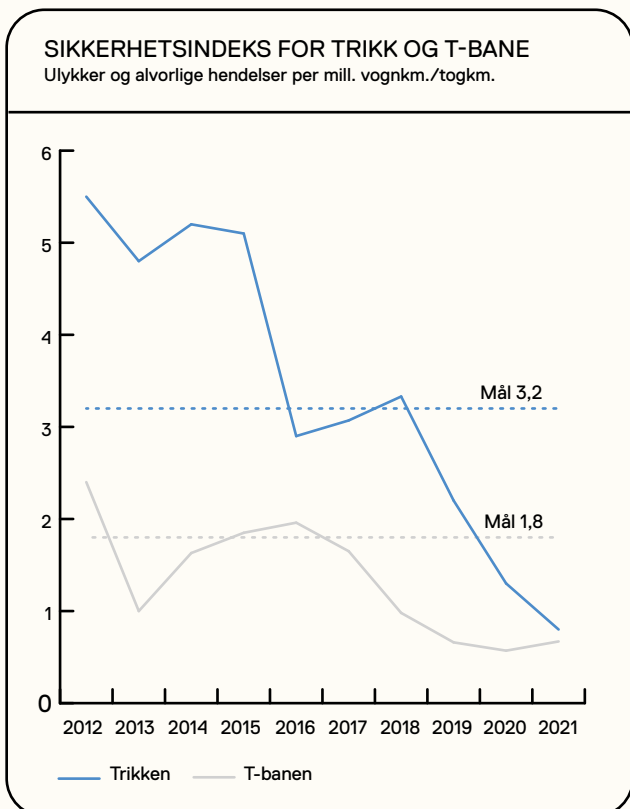


Sporveien gjennomførte 24 beredskapsøvelser og sju rene sikringsøvelser i 2021. Grunnet pandemien ble øvelsene med nødetatene begrenset til fire øvelser med Politiets Beredskapstropp DELTA, en med OBRE Redningsavdeling og to øvelser med Forsvarets ABC-skole, OBRE kjemikaliedykkere og AMK sine CBRN\*-ambulanser.

Hovedfokus for øvelsene gjennom 2021 har vært samvirke og samhandling mellom de ulike innsatselementene i beredskapen, herunder interne mannskaper, nødetatene og andre spesialaktører som Politiets Beredskapstropp og Forsvarets CBRNE-spesialister.

Til tross for at 2021 også har vært preget av pandemien ble de fleste av de planlagte øvelsene gjennomført i henhold til øvingsprogram, med unntak av to øvelser som ble overført til 2022 på grunn av smitterisikoen ved større øvelser med mange aktører.

\* CBRNE er en fellesbetegnelse som omfatter kjemiske stoffer (C), biologiske agens (B), radioaktive stoffer (R), nukleært materiale (N) og eksplosiver (E) med høyt farepotensiale, som kan forårsake tap av liv og/eller skade på helse, miljø, materielle verdier og andre samfunnsinteresser ved naturskapte hendelser, ulykker eller tilsiktede handlinger, herunder terror.



**MÅLOMRÅDE:**  
**GOD NABO**

**AMBISJON:**  
VI SKAL HA EN ÅPEN LINJE TIL ALLE INTERESSEENTER, OG SKAL TRYGGJE NABOER OG BERØRTE PARTER

Sporveien gjennomfører et stort antall prosjekter for å 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 trikk og T-bane. Vi forstår at enkelte prosjekter og typer arbeid er belastende for omgivelsene og strekker oss langt for å finne gode løsninger og tilpasse oss områdene vi jobber i.

#### Åpen linje og god dialog

Sporveien ønsker å ha en åpen og god dialog med naboer og andre som blir berørt av virksomheten vår. Vi forsøker så langt det lar seg gjøre å gjennomføre anleggsarbeider med minst

mulig ulempe for omgivelsene. Alle Sporveiens prosjekter skal inkludere en kommunikasjonsrådgiver. Vedkommendes rolle er å sørge for at de som blir berørt av prosjekter i nærmiljøet, enten som 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 fremtidige prosjekter og for å lytte til innspill fra naboer og andre som blir berørt av arbeidene
- Arbeidsmøter, ved behov, for å få bidrag til gode løsninger i anleggsperioden
- Utsendelse av informasjon per post
- Utsendelse av elektroniske nyhetsbrev på e-post i anleggsperioden
- Oppslag i nabolag der vi arbeider
- SMS-varsling ved planlagt helge- og nattarbeid
- Informasjon via informasjonsnettside på internett

#### Høy aktivitet i prosjektene

I 2021 var det høy anleggsaktivitet i Sporveien, til tross for en krevende koronapandemi med tilhørende smittevernrestriksjoner. Det ble flere steder gjennomført oppgradering av trikkeinfrastrukturen, blant annet for å innhente vedlikeholdsetterslep og forberede innfasingen av de nye trikkene til Oslo. Sporveien brukte mye tid på å følge opp naboer, blant annet langs Grefsenveien og Sandakerveien nedenfor Storo, og i Pilestredet og Trondheimsveien. Anleggsarbeidene i disse områdene berørte mange mennesker. Beboere nedenfor Storokrysset måtte forholde seg til trikk på enkeltspor gjennom drøye to år med anleggsarbeid. Det ble gjennomført nattarbeid når enkeltsporet ble flyttet fra et område langs trikketraseen til et annet. Sporveien har kontaktet nærliggende skoler, barnehager og næringsdrivende, blant annet for å informere om trafikksikkerhet for skolebarn som beveger seg nær anleggsområdet. Grefsenveien nedre-prosjektet var ferdig i desember, som planlagt. Kun mindre væravhengige etterarbeider skal gjennomføres våren 2022. Les mer om Grefsenveien nedre-prosjektet på side 52.

Gjennom hele året informerte og fulgte Sporveien opp berørte naboer langs trikkelinjene der det foregikk testkjøring med den nye trikken. Sporveien brukte også betydelige ressurser på oppfølging av naboer som blir berørt av planlagte vedlikeholdsarbeider på T-banen og av den planlagte oppgraderingen av Østernbanen. Sporveien har hatt løpende kontakt med skoleledelse og FAU ved Brynseng og Østernskolen, samt Fagerlia Vel, for å få innspill til hvordan trafikkavvikling og nabolagdialog bør skje i anleggsperioden. I forbindelse med ny T-banetrasé på Østernbanen 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 2021 varslet Sporveien via SMS om 144 ulike tiltak. SMS-er om tiltakene nådde ut til 7 600 adresser og 67 000 privatpersoner og bedrifter.

Mottakerne gir generelt gode tilbakemeldinger og opplever Sporveiens informasjonsflyt som profesjonalisert, tydelig og proaktiv. Mottakere uten registrert mobil får taleopppringning 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 trikkspor krever imidlertid stans i kjøring og må derfor utføres i perioder av døgnet uten trafikk. Sporveien varsler naboer om planlagt nattarbeid via SMS, elektroniske nyhetsbrev, oppslag, flyveblader og/eller beboerbrev per post, men har dispensasjon til å løse akutte behov og uforutsette reparasjoner uten å varsle.

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

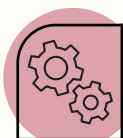
#### Skinnepusserer reduserer støy og forlenger levetiden

T-banevogner 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 i 2021 besluttet å kjøpe to skinnepussere, til henholdsvis T-bane og trikk, for å drive mer kontinuerlig vedlikehold av skinnene. Skinnepusserne vil optimalisere kontaktflaten og friksjonen mellom skinner og hjul, og fjerne ujevnheter. Under kjøring av T-bane og trikk vil det bety mindre støy og vibrasjoner for omgivelsene. Regelmessig skinnepussing er også ventet å forlenge levetiden til skinner og vognmaterieil betraktelig, og gi store besparelser knyttet til vedlikehold.

### TALL OG FAKTA OM NABODIALOGEN I 2021

- Sporveien var byggherre for 30 prosjekter med hver sin dedikerte kommunikasjonsrådgiver. Deres oppgave er å sørge for at de som blir berørt mottar god informasjon om prosjektene.
- Det ble sendt ut 45 nyhetsbrev, nabokort og beboerbrev/informasjonskriv, enten på e-post eller via ordinær post.
- Det ble avholdt 10 informasjonsmøter, særmøter og én til én-møter med interessenter. Antall møter er naturlig nok lavt på grunn av koronapandemien og myndighetenes smittevernrestriksjoner.
- Sporveiens e-postkonto for nabohenvendelser mottok om lag 950 e-poster, en nedgang på 550 henvendelser sammenlignet med 2020.
- Sporveien sendte 144 SMS-meldinger om ulike tiltak til naboer og berørte parter, mot 309 i 2020 og 201 i 2019.
- I alt 7 600 adresser og 67 000 personer mottok sms-varsel fra Sporveien om ulike tiltak.



#### MÅLOMRÅDE:

### DRIFTIGE FOLK

#### AMBISJON:

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

Antallet ansatte i konsernet ble redusert fra 3 730 i 2020 til 3 589 ansatte ved utgangen av 2021. Personalet er variert og preget av mangfold. Våre ansatte har bakgrunn fra mange forskjellige land. Rundt hver fjerde medarbeider representerer en minoritetsgruppe. Medarbeiderne har også variert kompetanse, og spennet i alder er stort.

#### Rekrutteringsbehov uendret

Sporveien (eksklusive Unibuss) ansatte 139 nye medarbeidere i 2021. Rekrutteringsbehovet var på samme nivå som i tidligere år. Det interne jobbmarkedet var relativt upåvirket av pandemien, og 84 medarbeidere fikk nye stillinger internt i 2021. Dette var tilnærmet samme antall som i 2020. Grunnet tidvis høyt smittepress og pandemirestriksjoner ble mange rekrutteringsprosesser gjennomført digitalt.

Sporveien ønsker god kjønnsbalanse på alle nivåer, og dette blir vektlagt i rekrutteringsprosessene. I 2021 sto kvinner for 25

prosent av alle ansettelsene. Snittalderen på nyansatte var 32 år. For å velge den best kvalifiserte kandidaten vektlegger Sporveien likebehandling gjennom objektive og profesjonelle rekrutteringsprosesser. Dette gjelder både ved internt og eksternt utlyste stillinger. Sporveien legger også vekt på å ta imot nyansatte og introdusere dem til virksomheten på en god måte. Pandemien og bruk av hjemmekontor gjorde at dette var mer krevende i 2021 enn i et normalår, derfor viet lederne ekstra innsats til å ivareta nyansatte. Alle nyansatte gjennomførte digitale introduksjonskurs i 2021.

#### Bredt tilbud om kompetanseutvikling

Sporveien er opptatt av å tilby helhetlige utviklings- og opplæringsplaner for så vel medarbeidere som ledere. I tillegg til kurs rettet mot ledere og nyansatte, tilbyr Sporveien også et rikt utvalg kurs innenfor trafiksikkerhet, trikk- og togfremføring, samt vedlikehold av infrastruktur og vogner. I 2021 ble det avholdt nærmere 900 kurs for rundt 3 000 deltakere. En stor andel av kursene ble løst digitalt.

Traineeprogrammet er en viktig satsing for Sporveien. Det bidrar til å sikre konsernet kritisk kompetanse og stimulere til nytenking. Investeringene i traineenes faglige og personlige utvikling har skapt reelle gevinster og læring på tvers i konsernet. Tidligere og nåværende traineer er etterspurte og motiverte for en videre fremtid i Sporveien.

I 2021 startet lederutviklingsprogrammet Sporveisløftet. Det er et lederutviklingsprogram for alle ledere i Sporveien og Unibuss. Målet med Sporveisløftet er å løfte vår evne til å levere på konsernstrategien BEST 2025 ved å aktualisere strategien i ledernes hverdag og utvikle deres personlige lederskap.

#### Organisasjonsmåling

Sporveien gjennomfører regelmessige målinger for å ta pulsen på organisasjonen, sette kultur, ledelse og arbeidsmiljø på agendaen, og fremme gode historier fra arbeidsplassen. Siste undersøkelse, fra 2020, viste at Sporveiens medarbeidere verdsetter Sporveien som en trygg og god arbeidsplass, og opplever å ha god balanse mellom jobb og fritid. Stolthet over arbeidsplassen og opplevelsen av fellesskap er også klare styrkefunn i målingen. Åtte av ti medarbeidere mener at Sporveien er et flott sted å arbeide, alt tatt i betraktning. Neste måling blir gjennomført høsten 2022.

#### Sykefraværet preget av koronapandemien

Sporveien opplevde en liten økning i sykefraværet fra 9,39 prosent i 2020 til 9,94 prosent i 2021. Korrigert for pandemi-relatert fravær, viste likevel fraværet en forsiktig forbedring til 8,36 prosent i 2021, ned fra 8,45 prosent året før. Sykefraværet har ligget over 8 prosent i lengre tid og har vist seg utfordrende å redusere, til tross for mange målrettede tiltak og fokus på forebygging. Utviklingen i 2021 var relativt stabil,



## LIKESTILLING OG MANGFOLD

Sporveien har lenge vært et selskap preget av et rikt fellesskap der medarbeiderne i stor grad reflekterer befolkningen i Oslo. For Sporveien er det en selvfølge at alle ansatte har like rettigheter. Det gjelder så vel ansettelsesmuligheter, lønns- og arbeidsvilkår, fremmelse og utviklingsmuligheter som beskyttelse mot trakassering. For arbeidstakere eller arbeidssøkere med nedsatt funksjonsevne foretar konsernet individuell tilrettelegging av arbeidsplass og arbeidsoppgaver.

### KVINNER I SPORVEIEN

Kvinner er fremdeles i mindretall i Sporveien. Totalt sett var kvinneandelen 14 prosent ved utgangen av 2021. Kvinnelige ledere som rapporterte til konsernsjef, utgjorde 50 prosent. Kvinneandelen av ledere i de to øverste ledernivåene var 30 prosent. Sporveien ønsker en kjønnsbalansert virksomhet og ledergruppe, og vi fortsetter å ha dette som fokus i rekrutteringsprosessene.

### LIKELØNN

Kartleggingen av likelønn gjort i 2021, viser at kvinner i gjennomsnitt tjener 108 prosent av menns lønn i Sporveien (eksklusive Unibuss). Blant ledere direkte under konsernledelsen tjener imidlertid 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 tjener kvinner 92 prosent av menns lønn, men forskjellen er knyttet til mindre overtid, ansiennitet og turnus blant kvinner.

### UTTAK AV FORELDREPERMISJON

I 2021 hadde 100 av medarbeiderne i konsernet foreldrepermisjon, 28 kvinner og 72 menn. Kvinnene tok i gjennomsnitt ut 23 uker permisjon, mot 29 i 2020. Gjennomsnittlig antall uker foreldrepermisjoner for mennene var 12, mot 15 i 2020.\*

### DELTIDSARBEID

Av Sporveiens medarbeidere var det i 2021 16,4 prosent av kvinnene som jobbet deltid og 15,6 prosent av mennene. Medarbeidere som jobbet deltid knyttet seg hovedsakelig til stillinger i trikk, T-bane og buss som dekker opp arbeid kveld og helg. Disse stillingene er svært populære for studenter og øvrige som ønsker inntekt ved siden av andre beskjeftigelser. Det er muligheter for å øke den enkeltes stillingsprosent da Sporveien har flere typer arbeidsplaner for deltidsarbeidere, hvilket tilpasses fortløpende innenfor gitte rammer. Sporveien har ikke gjort kvantitative undersøkelser for å identifisere hvor stor andel av deltidsstillingene som er ufrivillig deltid, men dette skal gjennomføres i løpet av 2022.

men fraværet varierte mellom de ulike enhetene. Det er også vanskelig å konkludere om utviklingen i nok et pandemiår.

FRISK-prosjektet ble gjennomført i 2021. Det er et strategisk prosjekt med mål om å skape varige reduksjoner i sykefraværet i Sporveien. Det omfattet tre arbeidsstrømmer: sykefraværsledelse, styring og oppfølging, og rammer og organisering. Basert på objektive kriterier ble det definert en målgruppe med ansatte med relativt høyt fravær. Ledere for ansatte i denne gruppen fikk ekstra oppfølging, kursing og bistand, og dette ble positivt mottatt av de aktuelle lederne. Prosjektet vurderte i tillegg hvordan bruken av interne støttefunksjoner, som bedriftshelsetjenesten, sykefraværsteam og HR, kan optimaliseres. Disse funksjonene bidrar allerede i arbeidet med å redusere fraværet, tilrettelegge på arbeidsplassen og få sykemeldte tilbake i jobb. Funn og erfaringer fra FRISK-prosjektet danner utgangspunktet for videre tiltak for å redusere sykefraværet og fremme et godt og trygt arbeidsmiljø i 2022.

Bedriftshelsetjenesten (BHT) gjennomførte mange digitale kurs i 2021, både i HMS og sykefraværsoppfølging, med fokus på forebygging. De digitale kurstilbudene til ansatte er svært populære og blir videreført i 2022, blant annet med mer e-læring. Det er godt samarbeid med NAV Arbeidslivsenter og IA-bransje-program, og jobbes med søknader og prosjekter som er støttet av IA-midler. Noen tiltak er det ikke mulig eller hensiktsmessig å gjennomføre før det er mulig å møtes fysisk.

### Antallet skader ned

I 2021 registrerte Sporveien (unntatt Unibuss) 412 HMS-avvik, hvorav 43 personskader. Det var en nedgang fra 68 personskader i 2020. Av personskadene førte 10 til fravær, mot 13 året før. Sporveien har etablert et godt systematisk HMS-arbeid og jobber aktivt for å sikre et fullt forsvarlig arbeidsmiljø og forebygge personskader. Mindre kontakt med publikum og færre billett-kontroller gjennom koronapandemien har også bidratt til å redusere antallet skader.

### Akan-arbeid

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 AMU. Sporveien deltok på nettverkssamling i ALOR (arbeidsliv og rus), og bidro der med innlegg om AKAN under pandemien. I 2021 ble det utpekt ny AKAN-koordinator i Sporveien.

\*Foreldrepermisjon: Tall for 2020 ble justert fra henholdsvis 16 og 7,4 uker etter at fjorårets rapport gikk i trykken.

	MÅLOMRÅDE:
	<b>SKIKKELIGE FOLK</b>
<b>AMBISJON:</b> <b>VI SKAL SIKRE GOD ETISK PRAKSIS I ALT VI GJØR</b> <b>OG OPPTRE RESPEKTFULLT MOT HVERANDRE</b> <b>OG ANDRE</b>	

### 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 Sporveiskonsernet, samt prosjektleder, konsulenter, og andre innleide ressurser, er omfattet av det etiske regelverket. Sporveiens Compliance-enhet bidrar med opplæring og trening til ansatte, ledergrupper og prosjektgrupper ved behov.

Alle nye ansatte mottar og må undertegne Sporveiens etiske regelverk. I tillegg gjennomførte nyansatte i 2021 et obligatorisk, interaktivt e-læringskurs om jobbrelevante etiske problemstillinger og utfordringer.

Kurset ble lansert i 2018 som obligatorisk for alle ansatte og gir trening i å håndtere dilemmaer knyttet til varsling, rus, mobbing, arbeidsmiljø, sosiale medier, korrupsjon, bijobber, interessekonflikter og habilitet. I 2021 ble det gjennomført oppfriskningskurs i enkelte av disse temaene.

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. Oslo kommunes seriøsitetsbestemmelser har til hensikt å fremme et seriøst og anstendig arbeidsliv. Sporveien følger Osломodellen i den grad dette er hensiktsmessig og mulig. Vi har seriøsitetsbestemmelser i våre standardkontraktsvilkår mot leverandører.

### 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 varslingsaker og fremmer anbefalinger til tiltak.

### Informasjonssikkerhet

Digitaliseringen av Sporveien, sammen med et stadig mer krevende trusselbilde, gjør det nødvendig å prioritere informasjonssikkerhet i hele organisasjonen. I 2021 ble sentral infrastruktur i IT- og OT-miljøene sikkerhetstestet. I ettertid er flere tiltak iverksatt for å bedre informasjonssikkerheten i Sporveien. I 2022 etableres en metodikk for sammenlikning av ulike typer risiko for å bedre forståelsen av totalrisiko og prioritering av tiltak.

To informasjonssikkerhetshendelser ble avdekket i 2021. Begge ble meldt til Datatilsynet. Nærmere undersøkelser viste kun en meget begrenset mulig lekkasje av personopplysninger. De få berørte ble varslet.

### Informasjonsforvaltning

I 2021 har Sporveien startet jobben med å få på plass et rammeverk for forbedret informasjonsforvaltning. Dette er et viktig bidrag til å oppnå et av målene i Best 2025 strategien: Jobbe enda smartere. Sporveien har også i 2021 hatt fokus på brukeroppsjon og endringsledelse som er viktige elementer under digital omstilling. Prosjektet *Digital arbeidsglede*, som starter i 2022, har som mål å skape en felles og helhetlig forståelse for bruk av digitale samhandlingsverktøy i M365 for berørte ansatte.

I 2021 begynte Sporveien og Unibuss med et prosjekt for å fornye og forbedre informasjonsflyten i selskapene ved hjelp av Microsoft Yammer. 500 ansatte i Unibuss testet ut verktøyet med stor suksess. I 2022 skal resten av Sporveien og Unibuss ta kommunikasjonsløsningen i bruk. I en organisasjon som Sporveien, hvor svært mange ansatte ikke tilbringer arbeidsdagen sin på kontor, er lett tilgjengelig informasjon og muligheten for gjensidig dialog svært viktig.

Sporveien jobber gjennom prosjektet Senter for innbyggerdialog for å forbedre håndteringen av innbyggerhenvendelsene som kommer til konsernet. I 2021 ble det etablert en prosjektgruppe som har kartlagt dagens håndtering av henvendelser og vurdert hvordan Sporveien skal behandle dem fremover, inkludert ved hjelp av teknologi. Dette arbeidet fortsetter i 2022.

# Sporveiskunst og kultur

Gjennom Sporveiens samfunnsansvar er det lang tradisjon for å arbeide med kunst og kultur. Sporveien ønsker å legge til rette for at stasjonene blir viktige og gode byrom for formidling av kunst- og kulturopplevelser til Oslos innbyggere.

Sporveien har kontakt med mange spennende samarbeidspartnere som bidrar til «Sporveiskunst» langs sporene, på stasjoner og til og med inne på trikken. Pandemien la begrensninger for de fleste arrangementene i 2021, men det var likevel muligheter til å se flere spennende utstillinger – både med etablerte samarbeidspartnere og noen nye.

– Det er stadig flere som ønsker et samarbeid med Sporveien, både for å skape kulturelle opplevelser og for å bidra til en god tur for de reisende. Vi går for langsiktige og bærekraftige samarbeidsavtaler, sier kommunikasjonssjef Anette Espeli i Sporveien.

Sporveien har gjennom flere år samarbeidet med Oslo-Filharmonien, som blant annet har vært synlige med mindre konserter og musikalske innslag på stasjoner og holdeplasser, samt utstillinger i Kunstpassasjen og i glassmontre på Jernbanetorget og Tøyen T-banestasjoner.

– Gjennom samarbeidet med Sporveien får vi muligheten til å bringe Oslo-Filharmonien ut til Oslo ved å være til stede

på trikken og T-banestasjonene. Det setter vi stor pris på, sier administrerende direktør Ingrid Røynesdal i Oslo-Filharmonien.

Andre samarbeidspartnere er Naturhistorisk museum og Norsk Billedhoggerforening. Gjennom året har det vært en rekke spennende utstillinger på Tøyen og Carl Berners plass T-banestasjoner.

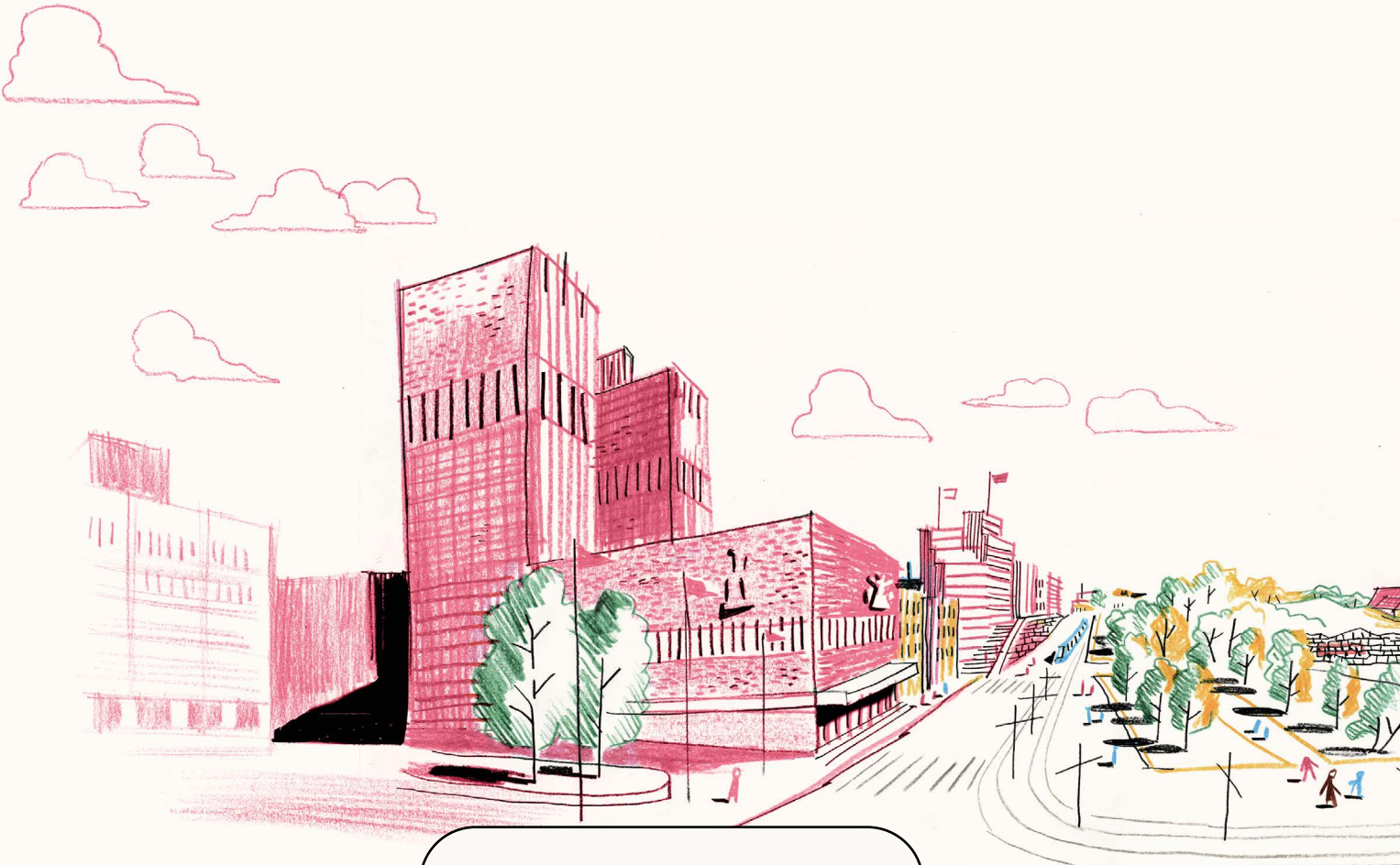
Oslos ordfører Marianne Borgen inviterte ungdom i Osloskolen til å dele sine tanker og refleksjoner om året som har gått gjennom tekster, dikt og fortellinger. Hva tenker byens unge om frihet, fellesskap og fremtidshåp? Hva betyr disse verdiene i dag? Noen av disse fine tekstene ble stilt ut på plakater i Kunstpassasjen på Jernbanetorget T-banestasjon i mai, under overskriften «Ord fra ungdom».

Munchmuseet har lenge samarbeidet med Sporveien og hadde i flere år en fast utstilling på Tøyen T-banestasjon. I år har museet hatt utstilling i Kunstpassasjen for å feire åpningen av det nye Munchmuseet i Bjørvika.



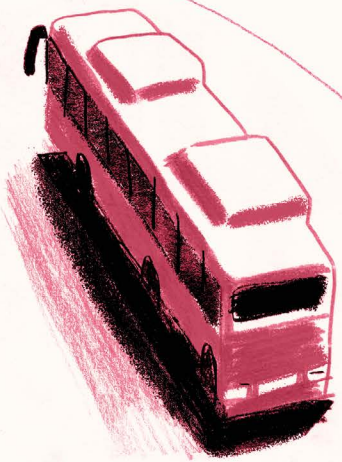
Sporveien har gjennom flere år hatt et godt samarbeid med Oslo-Filharmonien.





DEL 5

# Styring







# Stolt av hva vi har fått til sammen

I Rådhuset sitter tre politikere som alle har et hjerte for kollektivtrafikken i Oslo. De er glade for at de to siste årene nå er et tilbakelagt kapittel og er klare for å se fremover.

– Innsatsen til Sporveien har blitt lagt merke til, sier byrådsleder Raymond Johansen. Sammen med ordfører Marianne Borgen og byråd for miljø og samferdsel, Sirin Stav, har han det overordnede ansvaret for at folk i hovedstaden har et kollektivtilbud. De er alle imponerte over stå-på-viljen som hele kollektivtrafikkfamilien har vist gjennom pandemien.

## Har vist at det går an

De tre politikerne i Rådhuset kjenner Sporveien bedre enn de fleste andre. De siste årene har de stått tett på sidelinjen og fulgt med på utviklingen i selskapet. At Sporveismetoden har fungert, er det ingen tvil om. Strategien det siste tiåret om å jobbe smartere for å gi byen flere reiser per krone, har gitt sterke resultater. Ved utgangen av 2021 har Sporveiens forbedringsprogram passert en milliard kroner i årlig effekt. Det de alle er opptatt av, er betydningen av å ha med de ansatte på laget. At hele Sporveien jobber som ett lag har vært spesielt viktig i de to krevende årene pandemien har vart. De tre retter en stor takk til alle som har stått på for å holde hjulene i gang.

– Selv i en så stor krise som hele byen har stått i, har Sporveien vist at de kan levere mer kollektivtrafikk for pengene, sier byrådslederen. Han er optimistisk for fremtiden og gleder seg over at folk kan leve som normalt igjen. Selv om han synes det er vanskelig å framheve ett transportmiddel over et annet, ser han betydningen av å ha et godt T-banesystem i en by som stadig vokser.

– Jeg mener at T-banen bare blir viktigere og viktigere for byen. Den frakter deg fra øst til vest og gjerne rett inn i Nordmarka. Den har god kapasitet, den er presis – og den lukter av storby. Vi skal holde tilbudet på et høyt nivå og vi har ambisjoner om at reisetallene bare skal øke, sier han. To år har gått siden han først ba Oslofolk holde seg hjemme. Nå håper han at han har gjort det for siste gang. Byrådslederen vil heller be folk om å bruke byen og kollektivtrafikken han er så glad i.

## Tilbudet må opprettholdes

I hele 561 dager har Oslos befolkning blitt bedt om å unngå å reise kollektivt. Nå er byråd Sirin Stav klar for å få alle passasjerer tilbake – helst enda flere, enn før viruset fikk hele samfunnet til å trå hardt på bremsen.

– Den viktigste jobben nå er å sørge for at enda flere opplever kollektivtilbudet som så godt at de velger vekk bilen, og hjelper oss å utvikle byen vår til å være en grønn, bærekraftig og menneskevennlig by. Vi må både opprettholde kollektivtilbudet for å unngå en negativ spiral, og vi må være fremoverlente i kampen om reisevanene, sier hun.

Reisemønsteret til folk ser kanskje annerledes ut på vei ut av pandemien enn det gjorde før, men Oslo er en miljøby og da må biltrafikken reduseres, både til jobb og fritidsreiser. Det er alle tre politikerne i Rådhuset enige om. Derfor skal det fortsatt satses på kollektivtrafikk i hovedstaden. Ordfører Marianne Borgen har flere tanker om hva som bør prioriteres for å gjøre kollektivtilbudet i Oslo enda mer attraktivt for folk i årene som kommer.

– Det er kapasitet og kvalitet på rutetilbudene som er avgjørende for at folk skal fortsette å velge kollektivt. Hyppige avganger og gode tverrforbindelser er helt sentralt. Dernest er det viktig å holde prisene lave og ha fleksible billetter, spesielt for barn og unge, sier hun. Ordføreren har tro på at vi vil reise enda mer kollektivt i tiden som kommer. Hun er i hvert fall klar til å ønske folk velkommen tilbake. Byråd Stav ser også lyst på framtiden.

– Jeg er stolt av hva vi har fått til sammen så langt, sier hun. – Hele kollektivtrafikken er snart utslippsfri, den blir stadig mer universelt utformet og vi er på vei til å få nye trikker i Oslos gater. Innsatsen Sporveien har vist de siste to årene har gitt alle oss som jobber med å styrke de grønne reisemulighetene i denne byen et sterkt håp og tro på at vi i fellesskap skal vinne kundene tilbake.

## SPORVEISMETODEN

Sporveismetoden er summen av Sporveiens arbeid med kultur, verdier, bedriftsdemokrati, samhandling og teknologi for å realisere virksomhetens strategi og for å løse samfunnsoppdraget. Solid forankring og løpende informasjon om strategien har utløst imponerende innsats og engasjement fra alle medarbeidere i konsernet. Resultatene er skapt i fellesskap gjennom sterk felles oppslutning om felles mål og i en prosess der både store og små forbedringer feires.



Byrådsleder Raymond Johansen er glad for at folk kan ta i bruk byen og kollektivtrafikken igjen. Han er optimistisk og vil holde tilbudet på et høyt nivå for å øke reisetallene i årene som kommer.

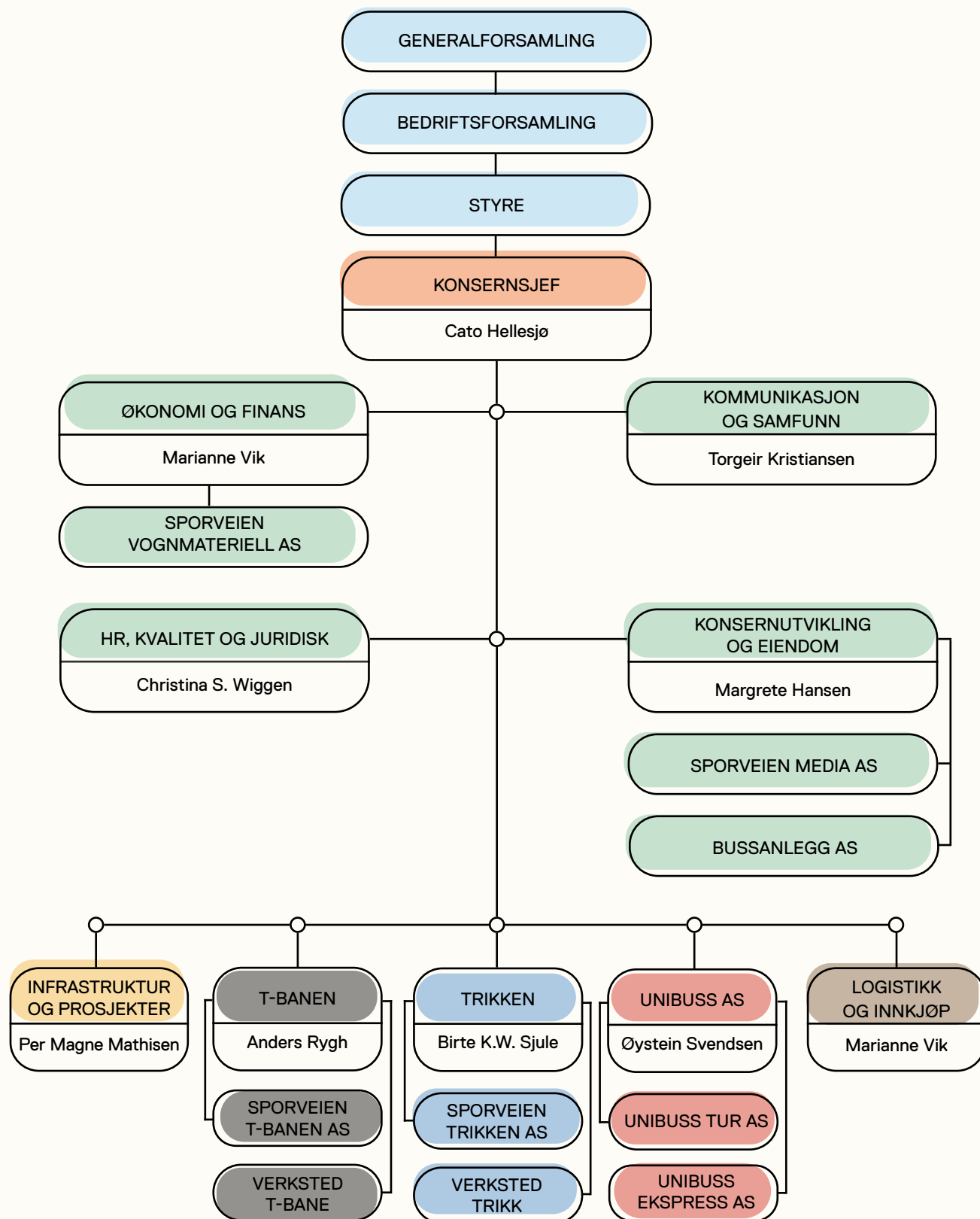


«Det er kapasitet og kvalitet på rutetilbudene som er avgjørende for at folk skal fortsette å velge kollektivt,» sier ordfører Marianne Borgen. Hun tror passasjerene kommer tilbake etter pandemien.



Den viktigste jobben nå, ifølge byråd for miljø og samferdsel, Sirin Stav, er å sørge for at enda flere opplever kollektivtilbudet som så godt at de velger vekk bilen.

# Organisasjonen



# Eierstyring og selskapsledelse

## 1. REDEGJØRELSE FOR EIERSTYRING OG SELSKAPSLLEDELSE

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 styrings-system 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 og de legger grunnlaget for utøvelse av god eierstyring og selskapsledelse i Sporveien. Styreinstruksen ble sist endret 30.08.2017. Den gjenspeiler aksjelovens krav bygget på beste praksis innenfor risikostyring og internkontroll, samt krav til etikk og samfunnsansvar. Det etiske regelverket (sist revidert i 2017) er gjort kjent for alle ansatte og er tilgjengelig på selskapets nettside. Konsernpolicy for risikostyring og internkontroll (sist revidert i 2019) utgjør et felles rammeverk og fastsetter prinsipper og ansvar for risikostyring og internkontroll.

## 2. VIRKSOMHET

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

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

Virksomheten fremgår av vedtektene: Sporveien AS har som formål selv, eller gjennom deltakelse i og samarbeid med andre selskaper, å forestå persontransport, samt annen virksomhet i naturlig forbindelse med dette. Det er utarbeidet ny strategiplan for 2021-2025. Helhetlig og samlet rapportering til styret av Sporveiens mest sentrale risikoområder forbundet med eierstyring og selskapsledelse skjer minimum årlig. Compliance-rapportering presenteres årlig til styret.

Sporveien er bevisst sitt samfunnsansvar i sin virksomhetsstyring.

Vi har retningslinjer som ivaretar at hensynet til omverdenen, medarbeidere og samarbeidspartnere blir integrert i verdiskapingen, inklusive nulltoleranse mot korrupsjon. Vårt *etiske regelverk* skal sikre god etisk praksis og sette felles rammer. Styret vedtar de etiske reglene på bakgrunn av innspill fra compliance-enheten. Styret holdes jevnlig oppdatert om arbeid og saker knyttet til etisk regelverk, eksempelvis i årlig compliance-rapport. Det ble ikke gjort endringer i regelverket i 2021. 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 dette. De gjennomfører obligatorisk e-læringskurs om etiske problemstillinger som kan oppstå i virksomheten. Alle nye ansatte og innleide skal ta kurset ved oppstart i Sporveien. Compliance-enheten er alltid tilstede på introduksjonssamlinger for nyansatte. I tillegg holdes egne gjennomganger og kurs for ansatte med et særskilt behov gitt stilling, ansvar eller aktivitet, bl.a. for ledere. Sporveien arbeider integrert, kontinuerlig og målrettet med bevisstgjøring og forebygging for å fremme etterlevelse.

Sporveien har rutine for innhenting av habilitets- og relasjons-erklæring og har utarbeidet *etiske krav til leverandører* som er vedtatt av styret (sist revidert i 2020). 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 AKSJEIEERE OG TRANSAKSJONER MED NÆRSTÅENDE

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

#### 5. FRI OMSETTELIGHET

Det er ikke vedtektsfestet noen form for omsetningsbegrensninger.

#### 6. GENERALFORSAMLING

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

#### 7. VALGKOMITÉ

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

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

Sporveiens bedriftsforsamling velges av generalforsamlingen. Bedriftsforsamlingen skal bestå av tolv medlemmer. Åtte medlemmer og ett til tre varamedlemmer velges av generalforsamlingen. Fire medlemmer med fire varamenn velges av og blant de ansatte, etter bestemmelsene fastsatt i aksjeloven og forskrifter gitt i medhold av denne. Funksjonstiden for bedriftsforsamlingens medlemmer er normalt to år. Bedriftsforsamlingen velger en leder og nestleder blant sine medlemmer. Bedriftsforsamlingen møtes minst to ganger i året. Selskapets styre skal ha seks til åtte medlemmer etter generalforsamlingens nærmere beslutning. Styret velges av bedriftsforsamlingen i henhold til de bestemmelser som gjelder for selskap med bedriftsforsamling fastsatt i aksjeloven og forskrifter medhold av denne. For de to styremedlemmer som eventuelt velges blant de ansatte, velges fire varamenn som skal kalles inn i den rekkefølge de er valgt. Funksjonstiden for styremedlemmer er normalt to år. Styret er innsatt av

eier for å ivareta det mangfoldet av interesser som knytter seg til Sporveiens forretningsdrift. Vi forutsetter at styret opererer med tyngde og selvstendighet, både overfor og på vegne av disse interessene. Ledende ansatte er ikke medlem av konsernstyret, og eier ikke aksjer i selskapet. Informasjon om ledelse og styre er lagt ut på [www.sporveien.com](http://www.sporveien.com). Generalforsamlingsfullmakten i heleide datterselskap tilligger konsernstyret.

#### 9. STYRETS ARBEID

Styret følger aksjelovens krav om å forvalte selskapets verdier på vegne av eierne. Styrets arbeid er fastsatt i egen instruks av 30.08.2017. Styret arbeider etter en årlig arbeidsplan med vekt på hovedoppgaver som mål, strategi, organisering og kontroll av virksomheten. Styret evaluerer årlig sin virksomhet. Styret har fastsatt egen instruks for konsernsjef, og har etablert underutvalg for arbeidet med oppnevning av revisjonsutvalg og kompensasjonsutvalg. Det ble avholdt åtte styremøter i 2021. (Se neste side for medlemmenes deltakelse)

Styret har hatt spesielt fokus på følgende tema i 2021:

- Konsekvenser av korona: «ny normal» og konsernets forhold til Ruter
- Trikkeprogram: SL18 og prosess rundt klargjøring for test med passasjerer
- T-baneprogram: kontraktsignering CBTC
- Ny konsernstrategi og implementering av denne

#### 10. RISIKOSTYRING OG INTERN KONTROLL

Sporveien er eksponert for risiko på en rekke områder og gjennom hele verdikjeden. Risikohåndtering er viktig for verdiskapingen og er en integrert del av alle forretningsaktiviteter. Oppfølging av risiko gjøres innenfor den respektive enhet ved hjelp av prosedyrer for overvåking av risiko og tiltak for risikoavlastning. Det er utarbeidet retningslinjer, rutiner, håndbøker og fullmaktmatriser for å styre og kontrollere selskapets økonomi, regnskap og finansiering. Vi gjennomfører årlig risikoanalyser for konsernets aktiviteter. Tiltak iverksettes og evalueres for å styre risikobildet. Styret gjennomgår årlig selskapets risikostyring og internkontroll. Risk Management Forum (RMF, etablert i 2017) er et rådgivende og forberedende organ for konsernledelse, revisjonsutvalg og styre i saker som gjelder risikostyring og internkontroll og skal bidra til helhetlig risikostyring og hensiktsmessig koordinering mellom enheter i Sporveien. En hovedoppgave for RMF er jevnlig rapportering til styret av konsernets samlede risikobilde knyttet til Eierstyring og selskapsledelse. I årlig risikorapportering til styret inngår blant annet Sporveiens arbeid mot misligheter og korrupsjon og med HMS, miljø og samfunnsikkerhet. Dette bidrar til at våre systemer for risikostyring og interne kontroll ivaretar hensynet

til samfunnsansvar, omverdenen og ansatte i Sporveiens verdiskaping.

Sporveien har også en egen varslingsordning. Det foreligger egen rutine for varsling som vedtatt av styret (sist i 2019). Både ansatte og innleide har rett og plikt til å varsle om kritikkverdige forhold, enten gjennom nærmeste overordnede, direkte til Compliance-enheten eller via ekstern varslingskanal. Varsling kan skje konfidensielt og/eller anonymt. Sporveien har etablert et eget varslingsråd som vurderer og behandler mottatte varsler fra ansatte eller nærstående til konsernet. Varslingsrådet skal sørge for en forutsigbar, forsvarlig og trygg behandling av varslingssaker og fremmer anbefalinger til tiltak. Varsling inngår i den årlige compliance-rapporteringen til styret. Sporveiens 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 bistår styret i å påse kvalitet og effektivitet innenfor virksomhets- og risikostyring, eierstyring og selskapsledelse.

### 11. GODTGJØRELSE TIL STYRET

Godtgjørelse til styret oppgis i note 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 tilsettingsvilkårene for denne. Styrets kompensasjonskomité evaluerer årlig konsernsjefens arbeids- og lønnsvilkår, og gjennomgår betingelsene til øvrige ledende ansatte. Konsernsjefen har fullmakt til å fastsette lønn og annen kompensasjon for konsernets øverste ledelse, innenfor de prinsipper for lederlønn som er fastsatt av styret. Godtgjørelse til konsernsjef er beskrevet i note 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 størst fokus på de som berøres direkte av vår virksomhet. Vår informasjon til eier, långivere og finansmarkedene skal gi tilstrekkelig grunnlag til å kunne vurdere underliggende verdier og risiko i selskapet. For å sikre forutsigbarhet skal eier og finansmarkedene likebehandles, og informasjon skal kommuniseres til rett tid. Sporveiens rapportering av finansiell informasjon skal være preget av

gjennomsiktighet og skal gi relevant, utfyllende og pålitelig oversikt over strategier, mål og resultater, samt konsernets økonomiske utvikling og finansielle stilling.

#### Bedriftsforsamlingen i Sporveien AS besto ved utgangen av 2021 av:

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

#### Ved utgangen av 2021 besto disse styrene av:

##### Sporveien AS

Einar Skaarseth Enger (styreleder) (8), Stine Rolstad Brenna (6), Ola Floberg (8) Arne Giske (8), Bjørn Kjerand Haugland (7) og Helga Nes (8). Sven Rune Aasen (4) gikk ut av styret i juli 2021 og Sores Yuzer (4) ble valgt inn. *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, Berit Oksdøl og Faizan Afzal.

##### Sporveien Trikken AS

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

##### Sporveien Media AS

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

##### Bussanlegg AS

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





Nederst fra venstre: Cato Hellesjø, Birte K. W. Sjule, Torgeir Kristiansen.  
Midten fra venstre: Per Magne Mathisen, Marianne Vik, Margrete Hansen.  
Øverst fra venstre: Christina Styrvold Wiggen, Øystein Svendsen, Anders Rygh.



# Konsernledelsen i Sporveien

**CATO HELLESJØ (1956)**  
Konsernsjef/Sporveissjef

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

**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.

**TORGEIR KRISTIANSEN (1969)**  
Konserndirektør kommunikasjon og samfunn

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

**PER MAGNE MATHISEN (1958)**  
Konserndirektør infrastruktur og prosjekter

**Utdanning:** Sivilingeniør (NTNU), bedriftsøkonom (BI).  
**Erfaring:** Driftsdirektør NSB-persontrafikk, teknisk direktør NSB, teknisk direktør i SAS i Norge, produksjonsdirektør, senere VD SAS Tech, infrastrukturdirektør Jernbaneløst, leder for T-banen.

**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.

**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 lokaltog- virksomhet og adm. dir. i Norsk Reiseinformasjon.

**MARIANNE VIK (1962)**  
Konserndirektør økonomi og finans (CFO)

**Utdanning:** Siviløkonom (NHH).  
**Erfaring:** Controller Orkla, øk.sjef og controller Ringnes, dagl. leder Eden Norge/Eden Nordic, øk.dir. Stiftelsen Norsk Luftambulans.

**ANDERS RYGH (1968)**  
Konserndirektør/adm. dir. Sporveien T-banen AS

**Utdanning:** Sivilingeniør teknisk kybernetikk (NTNU), MBA strategi og finans (BI), Befalsskole Sjøforsvaret.  
**Erfaring:** Konserndirektør for Eiendom, strategi og konsernutvikling i Sporveien. 18 år som rådgiver innenfor strategi, restrukturering og omstilling, Vice President/ Partner og leder for strategipraksisen i internasjonalt konsulentfirma (Capgemini Consulting).

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

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

# Styret



STYRELEDER EINAR ENGER (1950)

**Utdannelse:** Sivilagronom (Norges landbrukshøgskole Ås).  
**Bakgrunn/erfaring:** Tidligere adm.dir. i Tine Norske Meierier og NSB og medlem av 22. julkommisjonen. Bred styre- og ledererfaring og er nå styremedlem i Glommen Mjøsen Skog og Coop Øst.



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 Energi, styrets nestleder Boligbygg Oslo, styremedlem Arendals Fossekompagni. Tidligere: CFO E-CO Energi (nå: Hafslund E-CO), CFO Avishuset Dagbladet, Director IKT & Strategy Ringnes, EVP & CFO Conconfirm, Finanssjef Orkla, Finance Manager Norske Skog.



STYREMEDLEM HELGA NES (1956)

**Utdannelse:** : Master of Business Administration (MBA), Strategi og ledelse, Handelshøyskolen BI MSc-grad i kjemi fra Universitetet i Trondheim.  
**Bakgrunn/erfaring:** Fra 2018 selvstendig næringsdrivende innenfor lederutvikling og mentoring. Er p.t styremedlem i Bane NOR Eiendom AS. Tidligere utbyggingsdirektør i Bane NOR SF, samt tung og bred ledererfaring fra Statoil og Hydro.



STYREMEDLEM ARNE GISKE (1957)

**Utdannelse:** Siviløkonom fra BI, 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, Skiforeningen og Veidekke ASA.



STYREMEDLEM OLA FLOBERG (1962)  
(ansattrepresentant)

**Utdannelse:** Elektriker og Pottemakerutdanning, Risør.  
**Bakgrunn/erfaring:** Vognfører/jobbinstruktør Sporveien og leder Oslo Sporveiers Arbeiderforening. Tidligere klubbleder Sporvogn, styremedlem (ansatt) Oslotrikken.



STYREMEDLEM BJØRN KJÆRAND HAUGLAND (1965)

**Utdannelse:** M.Sc, Naval Architecture, NTNU.  
**Bakgrunn/erfaring:** Fra 2019 Adm. Direktør i Skift. Er p.t. styremedlem i Kezzler, WWF Norway, The Earth Foundation og vitensenteret VilVite. Oppnevnt av Regjeringen som medlem av Teknologirådet. Medlem av NTVA. Bakgrunn fra mange ulike toppleroller 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.









DEL 6

# Årsberetning og -regnskap

## ÅRSBERETNING FOR SPORVEIEN AS 2021

# Godt kollektivtilbud gjennom krevende periode

Sporveien AS (Sporveien) er Norges største kollektivkonsern målt i antall reiser. I 2021 leverte Sporveien totalt 156 millioner reiser, og leverte 61 prosent av all kollektivtrafikk i Oslo-området. I likhet med i 2020, satte pandemien preg på passasjertallene også i 2021, men Sporveien har gjennom hele pandemien opprettholdt et godt og trygt tilbud til de reisende. Konsernets årsresultat før skatt var 279,8 millioner kroner i 2021.

### 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 innen T-bane, trikk, vognmateriell, buss, bussanlegg, eiendom og forvaltning av trafikkreklame, samt morselskap med virksomhet innenfor områdene verksteder, infrastruktur, prosjekter og konsernstaber.

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

Datterselskapet Unibuss AS konkurrerer om anbud i fri konkurranse med andre aktører i bussmarkedet. Unibuss AS er et av landets største og mest miljøvennlige busselskap og en aktiv pådriver for mer miljøvennlig elektrifisert kollektivtransport. Virksomheten er organisert i selskapene Unibuss AS (rutebuss) og datterselskapene Unibuss Tur AS og Unibuss Ekspress AS (flybuss og ekspressbuss) og hadde i 2021 drift i Oslo, Viken, Vestfold og Telemark, Innlandet, Trøndelag og på Sørlandet.

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

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

Sporveien eier, forvalter og utfører vedlikehold og oppgraderinger

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.

### 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.

To år med pandemi har understreket hvor samfunnskritisk kollektivtrafikken og Sporveiens oppdrag og virksomhet er. Arbeidsreiser med kollektivtrafikk har i lange perioder vært begrenset av myndighetenes oppfordringer og pålegg om hjemmekontor for alle som kunne benytte det. Mange yrkesgrupper har imidlertid måttet gå på jobb for å løse kritiske oppgaver. Helt siden pandemien brøt ut i mars 2020, har Sporveien opprettholdt et stabilt og trygt kollektivtilbud til samfunnskritiske grupper som blant annet helsepersonell, lærere, barnehageansatte, renholdere, butikkansatte og transportører.

Bemanning har, sammen med finansiering av kollektivtilbudet, vært den største utfordringen for Sporveien gjennom pandemien. Å holde kollektivtilbudet stabilt krever folk på jobb i alle deler av konsernet, fra førerrom og sentraler til verksteder, baser og langs skinnegangene for å gjøre vedlikehold. Smittevern har derfor hatt høy prioritet, både for å beskytte ansatte og passasjerer fra smitte. Dette har bidratt til at Sporveien har opplevd begrenset smitte blant egne ansatte. Medarbeiderne har dessuten vist stort engasjement og fleksibilitet gjennom hele pandemien og bidratt sterkt til å opprettholde tilbudet til de reisende. Den voldsomme økningen i smitte av omikronvarianten i samfunnet mot slutten av 2021, gjorde det likevel krevende å opprettholde tilstrekkelig bemanning,



men konsernet har lyktes med dette gjennom gode smittevernrutiner.

Koronapandemien har skapt usikkerhet knyttet til markedet for kollektivtrafikk på lengre sikt. Oppfordringene om å unngå kollektivreiser, har åpenbart satt preg på reisetallene de siste to årene. Flere reisende har valgt å gå, sykle eller bruke bil, men det gjenstår å se om endringene i reisevaner blir langvarige. Perioder med lettelse i koronarestriksjonene har ført mange reisende tilbake til kollektivtrafikken, og før den siste nedstengningen i desember 2021 nærmet passasjertallet seg normalnivå både for trikk og T-bane.

Nedgangen i passasjerer har også redusert inntektene fra kollektivtrafikken. Staten har kompensert for bortfallet av inntekter ut 2021, og i januar 2022 økte regjeringen bevilgningene til den fylkeskommunale kollektivtrafikken for å dekke tapte billettinntekter. Oslo kommune bevilger også ekstra penger til Ruter i kommunebudsjettet for 2022. Det gjenstår imidlertid å se om disse bevilgningene er tilstrekkelige til å opprettholde dagens tilbud og, i neste ledd, videreutvikle tilbudet og kapasiteten i den takten byen trenger.

Videreutviklingen avhenger også av bompenginntektene til Oslopakke 3, som faller i takt med det økende antallet elbiler. Sporveiens fremskrivninger viser at vedlikeholdsetterslepet vil øke dersom Oslopakke 3 ikke blir tilført større midler. Dette gir økt risiko for feil og mangler ved infrastrukturen i årene fremover, noe som igjen vil påvirke leveranse kvaliteten totalt sett.

Det nasjonale målet om nullvekst i biltrafikken og Oslo kommunes ambisiøse klimamål taler likevel til kollektivtrafikken og Sporveiens fordel. Det samme gjør befolkningsveksten i Oslo. Den har riktignok stagnert under pandemien, men Oslo kommune forventer likevel at byen må ta imot rundt 100 000 ekstra innbyggere innen 2040. Det understreker viktigheten av å jobbe langsiktig for å sikre tilstrekkelig kapasitet i kollektivtrafikken.

### Best 2025

Sporveien startet i 2021 en ny strategiperiode – kalt Best 2025 – som bygger videre på de gode resultatene fra de to foregående periodene der konsernet realiserte forbedringsgevinster på nær én milliard kroner. Utgangspunktet for Best 2025 er konsernets nye visjon, Bærekraftig mobilitet for alle, som

understreker hvor viktige Sporveiens produkter er for å innfri Oslo kommunes mål om å gjøre byen grønnere, kutte klimagassutslippene og tilby mobilitetsprodukter som er tilgjengelige for alle.

Fire strategisk prioriterte områder danner rammen om Best 2025:

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

Sporveien vil fortsette forbedringsarbeidet i Best 2025 og har satt som mål å realisere gevinster på 250 millioner kroner i årlig effekt innen strategiperioden er over. Gevinstene kommer i tillegg til forbedringsarbeidet på nær en milliard kroner i årlig effekt fra de to foregående strategiperiodene. Gevinstene skal komme på tvers av de fire strategiske prioriteringsområdene og fra alle deler av virksomheten. 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. Ved utgangen av 2021 hadde Sporveien realisert 60 millioner av målsettingen i Best 2025.

Best 2025 er tett knyttet til Oslo kommunes mål om en grønnere og bedre by. Bærekraft utgjør viktige deler av fundamentet i strategien og skal prege alt konsernet beslutter og gjør. I 2021 fikk T-banen førsteplass og Trikken andreplass for andre år på rad i BIs kåring Norsk bærekraftbarometer, en god bekreftelse av konsernets viktige samfunnsoppdrag og bidrag til å gjøre byen mer bærekraftig.

### REDEGJØRELSE FOR ÅRSREGNSKAPET

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

Årsregnskapet for konsernet Sporveien AS er satt opp i samsvar med regnskapslovens bestemmelser og god norsk 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 2021 oppnådde Sporveien et årsresultat på 212,5 MNOK (2020: 316,0 MNOK). Omsetningen totalt var 5 020 MNOK i 2021 (2020: 4 730 MNOK).

Resultatet var noe svakere enn forventet i nok et år preget av pandemien. Både T-banen og Trikken leverte god og stabil drift gjennom 2021. Situasjonen var mer utfordrende for Unibuss, som opplevde fortsatt svikt i markedet for ekspress- og turbuss. Høye strømpriser medførte i tillegg at kostnadene til kjørestrøm for T-banen og Trikken økte med 88 MNOK, til tross for at Sporveien sikret deler av innkjøpene.

Konsernet gjennomførte ekstraordinære nedskrivninger med 36 MNOK på infrastrukturen i 2021, med følgende fordeling:

- 25 MNOK 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.
- 11 MNOK mot T-bane, hvor økt kjøring de senere årene har redusert levetiden på en del anlegg.

#### Kontantstrøm og økonomisk stilling

Konsernets netto kontantstrøm per 31.12.2021 var 148 MNOK (2020: 227,5 MNOK). Årets investeringer utgjorde 1 758,2 MNOK (2020: 2 794,1 MNOK). Investeringene ble finansiert med 862,9 MNOK (2020: 1 228,0 MNOK) fra operasjonelle aktiviteter og 1 043,3 MNOK (2020: 1 793,7 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.

#### Soliditet

Ved utgangen av 2021 var konsernets egenkapitalgrad 30,2 prosent (2020: 30,4 prosent). Endringen på 0,2 prosentpoeng skyldes litt svakere resultat i 2021.

Den langsiktige gjelden har økt som følge av lånefinansierte investeringer i trikkebaser og nye trikker. Investeringene vil gi nye inntekter og kontantstrøm til å sikre konsernets evne til å betjene gjelden.

#### Likviditet

Likviditetsreserven var 2 489,6 MNOK (2020: 2 342,0 MNOK) ved utgangen av 2021. Av dette var 400 millioner kroner ubenyttet kassakreditt.

#### VIRKSOMHETENE

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

T-banen fikk i 2021 et resultat etter skatt på -11 MNOK (2020: 43,7 MNOK). Selskapet fraktet 73 millioner passasjerer, 38,7 prosent færre enn i normalåret 2019. Reisetallene var tilbake på 85 prosent av normalen etter gjenåpningen sent i september 2021, men falt igjen mot slutten av året grunnet nye nasjonale tiltak mot pandemien.

T-banen leverte svært god driftskvalitet gjennom året, med punktlighet på 87,7 prosent og regularitet på 99,6 prosent. Regulariteten har ikke vært høyere siden 2015. Godt smittevern, effektiv samhandling med tillitsvalgte og sterkt engasjement blant medarbeiderne bidro til at T-banen opprettholdt tilstrekkelig bemanning gjennom året, til tross for pandemien. Systematisk forbedringsarbeid medvirket til at verkstedet leverte enda flere vogner, selv om det pågikk anleggsarbeid ved Ryen base gjennom 2021. T-banen leverte i tillegg gode resultater innen trafiksikkerhet, med forbedringer på flere områder.

T-banen ble i 2021 rangert som verdens mest kostnadseffektive metrosystem i en sammenlignende undersøkelse av ledende metrosystemer verden over (CoMet og Nova). T-banen hevdet seg også i toppsjiktet i flere andre kategorier.

Nøkkel tall	2021	2020	2019
Driftsinntekter (MNOK)	1 954,7	2 031,4	1 931,2
Årsresultat (MNOK)	-11	43,7	7,0
Antall reiser (mill.)	73	74	119,4
Kundetilfredshet (%)	*	*	98
Regularitet (%)	99,6	99,5	99,3

\* Grunnet pandemi er det ikke gjennomført målinger av kundetilfredshet

##### Sporveien Trikken AS (Trikken)

Trikken fikk i 2021 et resultat etter skatt på -10,5 MNOK (2020: 32,7 MNOK). Selskapet fraktet 28 millioner passasjerer, 47,2 prosent færre enn i normalåret 2019. Nasjonale og kommunale koronatiltak gjorde at svikten i reisetallet i 2020 vedvarte i 2021. Passasjertallet steg i perioder med lettelse i restriksjonene og var generelt høyere i helgene enn på ukedagene.

Trikken har opprettholdt et godt tilbud til de reisende gjennom pandemien og leverte regularitet på 99,5 prosent i 2021, en liten forbedring fra 99,4 i 2020. Selskapet arbeider systematisk og analytisk med forbedringer og stabilitet i vognparken og infrastrukturen. Trafikksikkerheten viste også god utvikling i 2021. Antallet ulykker og alvorlige hendelser per million kjørte vognkilometer endte på 0,8, langt bedre enn målsatt 3,2.

Oslos store satsing på trikk gjennom Trikkeprogrammet var i rute i 2021. Flere av de mest trafikkerte trikkestraseene sto ferdige etter oppgraderinger, den tredje av de 87 nye trikkene ankom Oslo, og testkjøringen fortsatte. De nye trikkene skal godkjennes for drift med passasjerer i 2022, og leveransen av trikkene skal være komplett i 2024.

Nøkkeltall	2021	2020	2019
Driftsinntekter (MNOK)	<b>1 064,8</b>	1 082,8	1 040,6
Årsresultat (MNOK)	<b>-10,5</b>	32,7	5,4
Antall reiser (mill.)	<b>28</b>	22	52,7
Kundetilfredshet (%)	*	*	97
Regularitet (%)	<b>99,5</b>	99,4	98,8

\*Grunnet pandemi er det ikke gjennomført målinger av kundetilfredshet

#### Unibuss AS

I 2021 fikk Unibuss et resultat etter skatt på 11,2 MNOK (2020: 44,9 MNOK). Selskapet fraktet 55 millioner passasjerer og hadde en omsetning på 1 887,8 MNOK. For andre år på rad ble antall passasjerer sterkt påvirket av pandemien.

Unibuss er en av de fremste operatørene i Norge innen drift av elbusser. Høsten 2021 befestet selskapet denne posisjonen ved å vinne kontraktene for begge ruteområdene i Ruters anbudskonkurranse *Indre by 2023*, det største anbudet om rutetrafikk med buss i Norge. Når oppdraget starter, vil Unibuss sette 180 nye elektriske busser i drift. Kontraktene har en varighet på ti år, med opsjon på forlengelse i ytterligere fire år.

Rutebussene kjørte tilnærmet som normalt i 2021, men tur- og ekspressbussvirksomheten i datterselskapene Unibuss Tur AS og Unibuss Ekspress AS opplevde svikt i markedet grunnet reiserestriksjoner, forbud mot store arrangementer og nedgang i luftfarten.

Nøkkeltall	2021	2020	2019
Driftsinntekter (MNOK)	<b>1 887,8</b>	1 663,2	1 798,0
Årsresultat (MNOK)	<b>11,2</b>	44,9	16,6
Antall reiser (mill.)	<b>55</b>	59	97
Kundetilfredshet (%)	*	*	94
Regularitet (%)	<b>99,9</b>	99,9	99,8

\*Grunnet pandemi er det ikke gjennomført målinger av kundetilfredshet

#### Sporveien Vognmateriell AS

Sporveien Vognmateriell fikk i 2021 et resultat etter skatt på 123,5 MNOK (2020: 131,4 MNOK). Resultatet blir i sin helhet overført vognanskaffelsesfondet som brukes til å investere i nytt materiell når dagens T-banvogner og trikker må avhendes. Ved utgangen av 2021 var beholdningen i fondet 1 060 MNOK, medregnet årets resultat.

I 2021 ferdigstilte blant annet Sporveien Vognmateriell oppgraderingsprogrammet MLU (Mid-Life Upgrade) på T-banevognene. Det har pågått i tre år og omfatter lakkering, reparasjon av overflater, merking og tiltak i førerrom og kupeer. Flere andre tiltak ble også gjort på T-banevognene, blant dem montering av sikkerhetsbelger som reduserer faren for fall mellom tog og perrong. Selskapet arbeider dessuten med å øke energieffektiviteten og kartlegge muligheter for å forlenge levetiden til T-banevognene.

Sporveien Vognmateriell fortsatte arbeidet med å forberede avhendingen av de gamle trikkene. Den første av trikkene er planlagt å gå til materialgjenvinning mot slutten av 2022.

Nøkkeltall	2021	2020	2019
Driftsinntekter (MNOK)	<b>742,9</b>	731,8	692,3
Årsresultat (MNOK)	<b>123,5</b>	131,4	102,7
Eiendeler (MNOK)	<b>5 604</b>	5 749,0	5 624,0
Vognanskaffelsesfond (MNOK)	<b>1 060</b>	941,5	809,7

#### Infrastruktur og prosjekter

Infrastruktur og prosjekter (IE) er en enhet i morselskapet. Enheten bidrar både til å vedlikeholde og oppgradere den eksisterende infrastrukturen gjennom flere av de store prosjektene som skal utvide kollektivkapasiteten i Oslo-regionen. I 2021 tok IE fatt på forprosjektet om Majorstuen T-baneknutepunkt. Det blir en omfattende utbygging som etter planen skal



stå ferdig til åpningen av Fornebubanen. Enheten jobber også med anskaffelsen av nytt signalsystem (CBTC) til T-banen og deltar i arbeidet med Fornebubanen og planleggingen av ny sentrumstunell.

IE opprettholdt høy anleggsaktivitet gjennom hele 2021 og passerte blant annet viktige milepæler på veien mot å få de nye trikkene i drift. I tillegg til aktivitetene i Trikke- og T-baneprogrammene, arbeidet IE med å elektrifisere Sporveiens bussanlegg.

#### Trikkeprogrammet

IE har gjennom flere år arbeidet med å modernisere infrastrukturen og oppgradere trikkebasene for å kunne ta i bruk nye trikker i Oslo. I 2021 ferdigstilte IE de siste av de mest trafikkerte trikketraseene, samt basen på Grefsen. Den tredje av de 87 nye trikkene ankom Oslo i 2021, og testkjøring pågikk gjennom hele året. Fremover skal infrastrukturen i Pilestredet og nedre del av Ekebergbanen rustes opp. Sporveien bistår i tillegg i utredningen av trikketraseen for Briskebylinjen.

#### Ferdigstilte prosjekter i 2021:

- **Grefsenveien nedenfor Storo** ble ferdigstilt høsten 2021. Det var siste trinn i fornyelsen av traseen i Grefsenveien. Oppgraderingen av Storokrysset gjenstår i påvente av ny reguleringsplan.
- **Grefsen base** sto ferdig etter ombygging av verksted og vognhall. Dermed er trikkens baser på Holtet og Grefsen oppgradert til mottak og drift av de nye trikkene.
- **Storgata** har fått et betydelig ansiktsløft og sto klar sommeren 2021. Prosjektet har vært et samarbeid mellom Sporveien og Bymiljøetaten, med sistnevnte som byggherre.

#### Pågående prosjekter:

- **Pilestredet og nedre del av Ekebergbanen:** Sporveien planlegger opprustning av trikketraseene i Pilestredet og på nedre del av Ekebergbanen i tiden fremover. Arbeidene består blant annet i å bytte slitt infrastruktur.
- **Briskebytrikken:** Sporveien deltar i arbeidet for å finne gode løsninger for at trikken skal kunne kjøre over Briskeby også når dagens eldre trikker fases ut av drift og erstattes med de 87 nye, moderne trikkene til Oslo innen utgangen av 2024.

#### T-baneprogrammet

T-baneprogrammet har til formål å samordne prosjekter knyttet til T-banen i Oslo, i det som blir et stortilt løft av T-banetilbudet. Prosjektene er til dels avhengige av hverandre, og de er i stor grad finansiert med midler fra Oslopakke 3. Ansvaret for prosjektene er dels plassert i Sporveien og dels hos Ruter og Fornebubanen.

- **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. Prosjektet skal være ferdig i 2028. En viktig milepæl i 2021 var inngåelse av kontrakt med leverandør av CBTC-teknologien, se eget punkt under.
- **Ryen base** er under ombygging. Det blir etablert nye arbeidsstasjoner og verkstedfasiliteter, samt en ny fløy med blant annet kontorer og kantine. Arbeidet vil pågå til sommeren 2022.
- **Østensjøbanen Etterstad–Hellerud** skal oppgraderes. I 2021 ble det satt i gang forberedende arbeid på strekningen Bryn-Hellerud, der det blant annet skal bygges en 400 meter lang tunell. Reguleringsplan for strekningen med Brynseng stasjon er under behandling.
- **Fornebubanen** vil utvide T-banenettet med ny linje mellom Majorstuen og Fornebu
- **Majorstuen T-baneknutepunkt** er under planlegging. Sporveien leder forprosjektet om den nye stasjonen som skal legge til rette for innfasing av Fornebubanen og en ny fellestunell.
- **Nye T-banetrokker** skal anskaffes for å møte kapasitetsøkningen fra Fornebubanen. I 2021 arbeidet Sporveien med forprosjektet om bestilling av nye vogner. Vognbehov og baseløsning med ny T-banetunell gjennom byen vil bli vurdert i samarbeid med Ruter.
- **Ny sentrumstunell** skal bygges mellom Tøyen og Majorstuen, med Sporveien som byggherre. Ruter leder utredningen av trasévalg og plassering av stasjoner.

#### Andre T-baneprosjekter

- **Fornyelsen av banestrømforsyningen** er viktig av hensyn til kapasitet, stabilitet og energieffektivitet, men er stilt i bero på grunn av manglende finansiering.
- **Fellestrekningen Majorstuen–Helsfyr** er gjenstand for et flerårig vedlikeholdsprosjekt. I 2021 utførte IE blant annet arbeid med tunnellsikring og bytte av sporveksler og strømskinner.
- **Tøyen T-banestasjon** skal oppgraderes til dagens standard for brannsikkerhet, blant annet med ny redningstrapp. Byggestart er planlagt til 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.

#### Nytt signalsystem CBTC

Innføringen av CBTC-teknologi – Communication Based Train Control – blir et generasjonsskifte for T-banen i Oslo. Systemet

innebærer en halvautomatisering av T-banen og vil gjøre det mulig å øke kapasiteten vesentlig, uten å bygge mer. Togene vil kunne kjøre tettere, med samme sikkerhet. Erfaringer fra andre byer som har tatt i bruk systemet, viser at det i tillegg har god effekt på energieffektiviteten under kjøring. Arbeidet med CBTC er et eget prosjekt i Sporveien, med rundt 50 årsverk. I 2021 ble det inngått avtale med Siemens om leveransen av teknologien, som skal være ferdig implementert i 2028. Fra før er det inngått kontrakt med Telia om å bruke mobilnettet til å styre T-banen. Det ble også inngått avtale med ICE som underleverandør av supplerende abonnemeter til Telias mobilnett.

### Bussanlegg AS

Bussanlegg fikk i 2021 et resultat etter skatt på 13,3 MNOK (2020: 13,4 MNOK). Selskapet fortsatte arbeidet med å sikre busstrafikkens anleggskapasitet og fasiliteter for miljøvennlig kjøring gjennom 2021. Det nye anlegget på Skui og utvidelsen av anlegget på Rosenholm sto begge ferdige i 2021. Anleggene på Mortensrud, Stubberud og Alnabru skal alle være tilrettelagt for elektriske busser i 2022. Bussanlegg har i tillegg gjennomført en mulighetstudie som konkluderte at det er mulig å etablere et nytt anlegg under Bjerke travbane. Det kan gi kapasitet til 140 ekstra elektriske leddbusser. Ny anleggskapasitet i Follo og Lørenskog blir også vurdert, i samarbeid med Ruter.

Gjennom året samarbeidet Bussanlegg med Ruter for å sikre førerne trygge pausefasiliteter under pandemien. Nye pausefasiliteter ble etablert på Åsbråten, Snarøya, Voksen skog og Galgeberg som del av et strategisk løft av førernes arbeidsmiljø.

### Sporveien Media

Sporveien Media oppnådde et årsresultat etter skatt på 0,4 MNOK i 2021 (2020: 0,1 MNOK). Selskapet bidro med 107 MNOK til å styrke kollektivtilbudet. Omsetningen i 2021 var tilfredsstillende og på linje med fjoråret. Pandemien hemmet markedet for trafikkreklame, særlig i første halvår 2021, men omsetningen økte betydelig i andre halvår.

Sporveien Medias oppgave er å bidra økonomisk til kollektivtrafikken og skape positive opplevelser for de reisende. I 2021 jobbet selskapet særlig med å dokumentere effekt og videreutvikle de digitale og analoge mulighetene for trafikkreklame. Det ble gjennomført hyppige drift- og vedlikeholdsoppdrag for å holde lehus og materiell i orden.

## RISIKOSTYRING OG RISIKO

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

Styret gjennomgår årlig selskapets risikostyring og internkontroll (se nærmere omtale i kapitlet Eierstyring og selskapsledelse). Konsernpolicy for risikostyring og internkontroll ble revidert og vedtatt av styret i oktober 2019.

Sporveiens Risk Management Forum (RMF) har til oppgave å fremme samhandling og læring om risikostyring og internkontroll i konsernet. RMF 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.

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 bestemmelsesinnflytelse eller minst 50 prosent eierinteresse. Forsikringen gjelder for nåværende, tidligere og fremtidige styremedlemmer og ansatte i ledelsen, og andre ansatte med et selvstendig ledelsesansvar.

### 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). 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 2021 gjennomførte Sporveien 24 beredskapsøvelser (ti for Trikken og 14 for T-banen) og sju rene sikringsøvelser. Grunnet pandemien ble øvelsene med nødetatene begrenset til fire øvelser med Politiets Beredskapstropp - DELTA, en med OBRE Redningsavdeling og to øvelser med Forsvarets ABC-skole, OBRE kjemikaliedykkere og AMK sine CBRN-ambulanser.

Sporveien Trikken har oppdatert sitt taktiske planverk for de nye trikkene og gjennomført en rekke øvelser sammen med Oslo Brann og Redning (OBRE) for å teste redningsutstyr.

Sporveien arbeider målrettet med informasjonssikkerhet og beredskap for å håndtere den økende trusselen knyttet til

cybersikkerhet. Hensynet til sikkerhet er en viktig årsak til valget om å bruke mobilnettet til å styre T-banen når CBTC-teknologien blir innført.

#### Finansiell risiko

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

Kjørestrøm utgjør en betydelig kostnad for konsernet. Konsernet har utarbeidet en strategi for strømsikring for å redusere risiko på dette området.

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

### 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 høy etisk standard.

Sporveiens eier, Oslo kommune, har høye klima- og miljøambisjoner og klare forventninger om å sikre gode sosiale forhold. Dette er blant annet nedfelt i kommunens prinsipper for god eierstyring og i Osломodellen, som har til formål å sette Oslo kommune i front i kampen for et seriøst og anstendig arbeidsliv. Målområdene for bærekraft gjenspeiler kommunens ambisjoner og forventninger, og Osломodellen er integrert i Sporveiens prosesser.

Da Sporveien utviklet konsernstrategien Best 2025, var FN's 17 bærekraftsmål del av kunnskapsgrunnlaget. Som stor leverandør

av kollektivtrafikk og arbeidsgiver for rundt 3 600 ansatte, kan Sporveien bidra til å innfri flere av bærekraftsmålene. Denne ambisjonen er tydelig i så vel konsernets visjon og strategi, som i målområdene for samfunnsansvar og bærekraft.

#### 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 2021 utgjorde klimagassutslippene fra driften 8 200 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter, en nedgang fra 8 300 tonn i 2020. Utslippstallene er beregnet med lokasjonsbasert metode og omfatter konsernet unntatt Unibuss og Bussanlegg. I årsrapporten for 2020 rapporterte Sporveien klimagassutslipp på 8 700 tonn, men tilgang på bedre data har gjort at tallet er nedjustert til 8 300 tonn.

Utslipp i 2014 var beregnet med markedsbasert metode, hvilket gir null utslipp fra kjørestrøm innkjøpt med opprinnelsesgaranti, mens den øvrige elektrisitetsbruken får langt høyere utslippsfaktor. I 2014 var utslippet 58 609 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter, hvilket gir mål om utslipp på 2 930 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i 2030. Per 2021 er utslippet redusert til 14 539 tonn (2020: 13 822 tonn), en nedgang på 75,2 prosent i forhold til 2014, et godt steg i riktig retning mot måltallet for 2030.

Strøm, særlig til kjøring av trikk og T-bane, er den største kilden til utslipp av klimagasser fra driften. Konsernet jobber løpende med å redusere energibruken gjennom tiltak i infrastrukturen og T-banevognene, og forventer lavere energibruk med de nye trikkene enn tilfellet var med de gamle.

I 2021 oppnådde Sporveien en kildesorteringsgrad på 91 prosent, korrigert for forurensede masser og slam. Konsernet arbeider også med avfallsforebygging og sirkularitet på et overordnet plan, herunder tiltak for å forlenge levetiden til T-banevognene og for å sikre maksimal materialgjenvinning når de gamle trikkene skal avhendes.



### Forskning og utvikling

Sporveien gjennomfører initiativer og prosjekter som er å betrakte som digital innovasjon og tilfører ny kunnskap til virksomhetene. Initiativene går over flere år. Utgifter til egen forskning og utvikling kostnadsføres løpende, og materialiserer seg i skattefradragssystemet SkatteFUNN. Konsernets FoU har de senere årene handlet om utvikling av metodikk som forbedrer trikkens regularitet og punktlighet, kontinuerlig avlesning av togdata, samt optisk og infrarød måling kan sammen med ny sensortechnologi sette konsernet i stand til bedre å forutse og planlegge vedlikehold av vogner. Det ble imidlertid ikke kostnadsført noe under skattefradragssystemet SkatteFUNN i 2021.

### Organisasjon

Konsernet hadde 3 589 ansatte ved utløpet av 2021, en nedgang på 141 ansatte fra 2020. Medarbeiderne i konsernet var fordelt som følger (2020-tall i parentes):

- Sporveien T-banen: 596 (618)
- Sporveien Trikken: 414 (437)
- Unibuss: 1 660 (1 738)
- Sporveien Vognmateriell: 7 (8)
- Sporveien AS: 912 (907)

Sporveien gjennomfører organisasjonsmålinger hvert annet år. Siste måling, gjort i 2020, viste at medarbeiderne verdsetter Sporveien som en trygg og god arbeidsplass, opplever fellesskap og generelt er stolte over arbeidsplassen.

Kompetansetilbudet i Sporveien har gjennomgått en storstilt digitalisering under pandemien. I 2021 ble det avholdt nærmere 900 kurs med totalt ca. 3 000 deltakere. De fleste kursene var digitale. Sporveien tilbyr helhetlige utviklings- og kompetanseplaner for medarbeidere på alle nivåer og startet i 2021 Sporveisløftet, som skal aktualisere den nye strategien i hverdagen til ledere.

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

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 5 til årsregnskapet.

### HMS

Sporveien opplevde en liten økning i sykefraværet fra 9,39 prosent i 2020 til 9,94 prosent i 2021. Korrigert for pandemirelatert fravær, viste likevel fraværet en forsiktig forbedring til 8,36 prosent i 2021, ned fra 8,45 prosent året før.

Konsernet fortsetter arbeidet for å få ned sykefraværet, som er høyere enn ønsket. I 2021 ble det gjennomført et prosjekt kalt FRISK med mål om å skape varige reduksjoner i sykefraværet, rettet spesielt mot en målgruppe ansatte med relativt høyt fravær. Funn fra prosjektet legger grunnlaget for nye tiltak i 2022. Bedriftshelsetjenesten bidro gjennom 2021 til det forebyggende arbeidet, blant annet med kurs i HMS og oppfølging av sykefravær.

I 2021 fortsatte nedgangen i personskader fra 2020. Sporveien registrerte 412 HMS-avvik (mot 513 i 2020), hvorav 43 var personskader, mot 68 personskader året før. Systematisk og forebyggende HMS-arbeid, samt mindre publikumskontakt og færre billettkontroller, er sannsynlige årsaker til nedgangen. Tallene inkluderer ikke Unibuss.

### Likestilling og mangfold

Sporveien har lenge vært et selskap preget av et rikt fellesskap der medarbeiderne i stor grad reflekterer befolkningen i Oslo. For Sporveien er det en selvfølge at alle ansatte har like rettigheter. Det gjelder så vel ansettelsesmuligheter, lønns- og arbeidsvilkår, forfremmelse og utviklingsmuligheter som beskyttelse mot trakassering. For arbeidstakere eller arbeidssøkere med nedsatt funksjonsevne foretar konsernet individuell tilrettelegging av arbeidsplass og arbeidsoppgaver.

Ved utgangen av 2021 var kvinneandelen i Sporveien 14 prosent totalt sett. Andelen kvinner i de to øverste ledernivåene er imidlertid 30 prosent, og halvparten av lederne som rapporterer til konsernsjefen, er kvinner. I styret er to av de fem aksjonærvalgte medlemmene kvinner. Sporveien ønsker god kjønnsbalanse på alle nivåer, og dette blir vektlagt i rekrutteringsprosesser. I 2021 sto kvinner for 25 prosent av alle ansettelsene.

Kartleggingen av likelønn gjort i 2021, viser at kvinner i gjennomsnitt tjener 108 prosent av menns lønn i Sporveien (eksklusive Unibuss). Blant ledere direkte under konsernledelsen tjener imidlertid 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 tjener kvinner 92 prosent av menns lønn, men forskjellen er knyttet til mindre overtid, ansiennitet og turnus blant kvinner.

I 2021 hadde 100 av medarbeiderne i konsernet foreldrepermisjon, 28 kvinner og 72 menn. Kvinnene tok i gjennomsnitt ut 23 uker permisjon, mot 29 i 2020. Gjennomsnittlig antall uker foreldrepermisjoner for mennene var 12, mot 15 i 2020.\*

Av Sporveiens medarbeidere var det i 2021 16,4 prosent av kvinnene som jobber deltid og 15,6 prosent av mennene. Medarbeidere som jobber deltid knytter seg hovedsakelig til stillinger i trikk, T-bane og buss som dekker opp helge- og kveldsarbeid. Disse stillingene er svært populære for studenter og øvrige som ønsker inntekt ved siden av andre beskjeftigelser. Det er muligheter for å øke den enkeltes stillingsprosent da Sporveien har flere typer arbeidsplaner for deltidsarbeidere, hvilket tilpasses fortløpende innenfor gitte rammer.

Sporveien har ikke gjort kvantitative undersøkelser for å identifisere hvor stor andel av deltidsstillingene som er ufrivillig deltid, men dette skal gjennomføres i løpet av 2022.

Sporveien er opptatt av å gi alle like muligheter, rettigheter og betingelser, og at urettmessige lønnsforskjeller ikke skal forekomme.

## FREMTIDSUTSIKTER

Inngangen til 2022 er preget av usikkerhet, av flere årsaker. Omikronvarianten av koronaviruset har skapt en voldsom oppblomstring av smitte, men blir samtidig beskrevet av helsemyndighetene som en sannsynlig vei ut av pandemien. Ved månedsskiftet januar-februar 2022 kom det lettelse i koronarestriksjonene, og regjeringen signaliserte at en full gjenåpning av samfunnet er nært forestående.

Norge har vært gjenåpnet tidligere i pandemien, og det gjenstår å se hvordan smitten utvikler seg og om den varslede gjenåpningen blir varig. Det er også vanskelig å forutsi hvor raskt reisetallene vil utvikle seg tilbake mot normalen når samfunnet åpner opp igjen. Mange har blitt vant til hjemmekontor og setter pris på mer fleksibilitet i arbeidshverdagen. Det kan innebære at det blir færre arbeidsreiser fremover enn det var før pandemien, men det kan også bety at folk vil bruke fleksibiliteten med hjemmekontor til å reise utenom rushtidene.

Kollektivtilbudet står foran store løft de neste fem-ti årene, med nye trikker, Fornebubanen, nye Majorstuen T-baneknutepunkt og nytt signalsystem, CBTC, som de største prosjektene. De vil gjøre det gode kollektivtilbudet i Oslo enda bedre og bidra til å innfri så vel nasjonale som lokale mål om nullvekst i biltrafikken og reduksjon av klimagassutslipp.

Sporveien har holdt godt tempo i arbeidet med prosjektene selskapet har ansvar for gjennom pandemien. Det gjør at både

T-banen og Trikken er godt posisjonert for videre vekst. Fornebubanen er på sikt alene ventet å tilføre ti millioner passasjerer årlig til T-banenettet, og det framtidige signalsystemet, CBTC, vil legge til rette for å frakte flere passasjerer raskere og like sikkert. Trikken får på sin side 87 nye trikker i drift fra 2024. Den nye vognparken vil gjøre det mulig å doble kapasiteten, til 100 millioner reiser årlig. I februar 2022 vedtok bystyret også kjøp av 20 nye vogner til T-banen (med mulighet for ytterligere ni, dersom det skaffes finansiering for disse ni). Vognkjøpet er nødvendig for å for å legge til rette for veksten som vil komme med Fornebubanen.

Til tross for svikten i ekspress- og turbussmarkedet i pandemien, står også Unibuss godt rustet til å vokse videre. Ved utgangen av 2021 vant Unibuss to store anbud i Oslo som gir selskapet en sterk markedsposisjon i hovedstadsområdet og et godt utgangspunkt for videre vekst. Som Norges ledende operatør av elbuss, har selskapet også opparbeidet verdifull erfaring til å konkurrere om nye fremtidige kontrakter i et fremtidig utslippsfritt anbudsmarked.

Inntektssvikten i kollektivtrafikken og Oslopakke 3 er likevel bekymringsfull. Dersom dette ikke blir kompensert for, kan inntektssvikten true dagens gode kollektivtilbud og Sporveiens evne til å ta vare på de store verdiene i kollektivsystemet. Det er årlig behov for om lag 1,2 milliarder kroner til vedlikehold av dagens skinnegående infrastruktur, men det settes per i dag av for lite midler gjennom Oslopakke 3. I løpet av en fireårs periode vil etterslepet derfor øke med 1,5 milliarder kroner. Konsekvensen vil kunne bli et dårligere tilbud til de reisende som følge av flere feil og i verste fall nedstengning av banestrekninger.

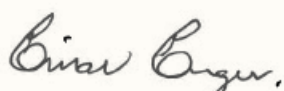
Situasjonen i Ukraina, med Russlands invasjon og omfattende internasjonale sanksjoner, påvirker verdensøkonomien blant annet knyttet til økt inflasjonspress gjennom høyere energi- og råvarepriser og utfordringer i verdens forsyningskjeder. Økte priser i markedet vil slå inn i forhold til Sporveiens kostnadsnivå.

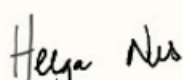
Normalt vil det være usikkerhet knyttet til vurderingen av fremtidige forhold og endringer for konsernet.


Styret retter en stor takk til alle medarbeidere i Sporveien for innsatsen som er nedlagt i 2021.


\*Foreldrepermisjon: Tall for 2020 ble justert fra henholdsvis 16 og 7,4 uker etter at forårets rapport gikk i trykken.

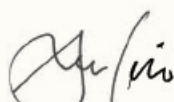
Oslo 15.3.2022

  
Einar Skaarseth Enger  
Styrets leder

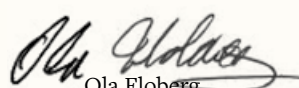
  
Helga Nes  
Styremedlem

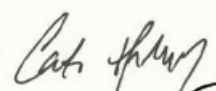
  
Søren Yuzer  
Styremedlem

  
Stine Rolstad Brenna  
Styremedlem

  
Arne Giske  
Styremedlem

  
Bjørn Kjerand Haugland  
Styremedlem

  
Ola Floberg  
Styremedlem

  
Cato Hellesjø  
Konsernsjef



# Innhold

## Årsregnskap 2021

Resultatregnskap 2021	91
Balanse 2021	92
Kontantstrømoppstilling	94
Regnskapsprinsipper	95
Note 1    Virksomhetsområder	95
Note 2    Transaksjoner med nærstående parter	96
Note 3    Kjøp og salg av tjenester fra/til selskap i samme konsern	97
Note 4    Varer	97
Note 5    Lønnskostnad og andre godtgjørelser	98
Note 6    Pensjonskostnader og forpliktelser	99
Note 7    Varige driftsmidler	101
Note 8    Annen driftskostnad	104
Note 9    Investeringer i foretak i samme konsern	104
Note 10    Finansinntekter og kostnader	105
Note 11    Finansiell markedsrisiko	105
Note 12    Skattekostnad på ordinært resultat	107
Note 13    Selskapskapital	108
Note 14    Mellomværende med selskap i samme konsern	109
Note 15    Investeringer i aksjer og andeler	109
Note 16    Bankinnskudd, kontanter o.l.	109
Note 17    Aksjekapital og aksjonærinformasjon	110
Note 18    Annen langsiktig gjeld	110
Note 19    Pantstillelser og garantier mv.	111
Note 20    Gjeld prosjekter (netto)	112
Note 21    Annen kortsiktig gjeld	113
Revisors beretning	114

# Resultatregnskap

2021

(Beløp i hele tusen)		Konsernet			Morselskapet		
DRIFTSINNEKTER OG DRIFTSKOSTNADER	Noter	2021	2020	2019	2021	2020	2019
<b>Driftsinntekter</b>							
Annen driftsinntekt	1,2,3	5 020 363	4 729 798	4 785 327	1 578 449	1 590 509	1 516 065
<b>Sum driftsinntekter</b>		<b>5 020 363</b>	<b>4 729 798</b>	<b>4 785 327</b>	<b>1 578 449</b>	<b>1 590 509</b>	<b>1 516 065</b>
<b>Driftskostnader</b>							
Varekostnad	2,4	957 933	804 334	854 578	422 851	467 161	396 525
Lønnskostnad	5,6	2 257 301	2 120 804	2 390 041	488 181	547 936	603 093
Avskrivning på varige driftsmidler	7	620 425	585 193	508 453	256 803	242 044	194 827
Nedskrivning på varige driftsmidler	7	2 159	19 676	0	0	0	0
Annen driftskostnad	2,3,7,8	806 237	678 768	675 732	282 103	223 272	197 447
<b>Sum driftskostnader</b>		<b>4 644 055</b>	<b>4 208 775</b>	<b>4 428 804</b>	<b>1 449 938</b>	<b>1 480 413</b>	<b>1 391 892</b>
<b>DRIFTSRESULTAT</b>		<b>376 308</b>	<b>521 023</b>	<b>365 523</b>	<b>128 510</b>	<b>110 096</b>	<b>124 173</b>
<b>FINANSINNEKTER OG FINANSKOSTNADER</b>							
<b>Finansinntekter</b>							
Inntekt på investering i datterselskap	9	0	0	0	129 768	269 011	144 617
Renteinntekter fra foretak i samme konsern		0	0	0	12 221	6 693	6 077
Annen renteinntekt	10,11	15 475	18 439	49 276	7 596	8 641	16 503
Annen finansinntekt	11	20 340	541	6 937	20 320	0	6 865
<b>Sum finansinntekter</b>		<b>35 815</b>	<b>18 980</b>	<b>56 213</b>	<b>169 906</b>	<b>284 344</b>	<b>174 062</b>
<b>Finanskostnader</b>							
Rentekostnader til foretak i samme konsern		0	0	0	13 217	14 118	11 187
Annen rentekostnad	10,11	124 926	115 583	133 723	48 742	34 180	47 358
Annen finanskostnad	11	7 442	19 720	1 905	3 164	19 073	1 269
<b>Sum finanskostnader</b>		<b>132 368</b>	<b>135 303</b>	<b>135 628</b>	<b>65 123</b>	<b>67 372</b>	<b>59 814</b>
<b>NETTO FINANSPOSTER</b>		<b>(96 554)</b>	<b>(116 323)</b>	<b>(79 415)</b>	<b>104 783</b>	<b>216 973</b>	<b>114 248</b>
<b>ORDINÆRT RESULTAT FØR SKATTEKOSTNAD</b>							
Skattekostnad på ordinært resultat	12	67 185	88 710	61 006	22 469	12 822	20 681
<b>ORDINÆRT RESULTAT</b>		<b>212 569</b>	<b>315 990</b>	<b>216 102</b>	<b>210 825</b>	<b>314 246</b>	<b>217 740</b>
<b>ÅRSRESULTAT</b>		<b>212 569</b>	<b>315 990</b>	<b>216 102</b>	<b>210 825</b>	<b>314 246</b>	<b>217 740</b>
<b>OVERFØRINGER OG DISPONERINGER</b>							
Overføringer annen egenkapital	13				210 825	314 246	217 740
<b>SUM OVERFØRINGER OG DISPONERINGER</b>					<b>210 825</b>	<b>314 246</b>	<b>217 740</b>

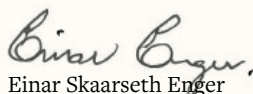
# Balanse

per 31. desember 2021


(Beløp i hele tusen)		Konsernet			Morselskapet		
EIENDELER	Noter	2021	2020	2019	2021	2020	2019
<b>ANLEGGSMIDLER</b>							
<b>Immaterielle eiendeler</b>							
Konsesjoner, patenter, lisenser o.l.	7	100	11 335	2 712	100	100	1 120
Goodwill	7	5 611	0	51	0	0	0
<b>Sum immaterielle eiendeler</b>		<b>5 711</b>	<b>11 335</b>	<b>2 763</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>1 120</b>
<b>Varige driftsmidler</b>							
Tomter, bygninger og annen fast eiendom	7	2 005 016	881 580	876 776	1 336 469	424 299	464 862
Kjørevei	7	448 503	487 930	563 615	448 503	487 930	563 615
Anlegg under utførelse	7	1 308 630	1 871 943	1 384 032	1 264 284	1 833 839	1 326 315
Maskiner, rullende materiell	7	3 985 669	4 223 884	4 134 591	316 348	235 661	287 423
Driftsløsøre	7	21 318	30 989	55 235	21 318	30 989	55 014
<b>Sum varige driftsmidler</b>		<b>7 769 137</b>	<b>7 496 327</b>	<b>7 014 249</b>	<b>3 386 922</b>	<b>3 012 719</b>	<b>2 697 230</b>
<b>Finansielle anleggsmidler</b>							
Investeringer i datterselskap	9	0	0	0	2 363 975	2 220 448	2 030 540
Lån til foretak i samme konsern	14	0	0	0	526 099	595 137	139 450
Investeringer i aksjer og andeler	15	90	300	255	90	90	45
Andre fordringer	2	841 015	841 015	869 613	812 418	841 015	869 613
Overfinansiert pensjonsforpliktelse	6	812 628	589 146	553 678	566 992	435 115	446 899
<b>Sum finansielle anleggsmidler</b>		<b>1 625 312</b>	<b>1 430 461</b>	<b>1 423 546</b>	<b>4 269 574</b>	<b>4 091 805</b>	<b>3 486 547</b>
<b>SUM ANLEGGSMIDLER</b>		<b>9 400 160</b>	<b>8 938 123</b>	<b>8 440 558</b>	<b>7 656 597</b>	<b>7 104 624</b>	<b>6 184 897</b>
<b>OMLØPSMIDLER</b>							
Varer	4	314 510	264 357	216 013	306 271	257 677	210 809
<b>Fordringer</b>							
Kundefordringer	2	537 234	300 672	520 127	297 724	65 948	266 512
Andre fordringer	2	213 345	359 522	364 633	215 790	340 235	290 360
Fordringer på konsernselskap	14	0	0	0	184 916	566 319	455 016
<b>Sum fordringer</b>		<b>750 579</b>	<b>660 194</b>	<b>884 760</b>	<b>698 429</b>	<b>972 502</b>	<b>1 011 888</b>
Bankinnskudd, kontanter o.l.	16	2 089 649	1 941 611	1 714 137	721 257	983 991	596 264
<b>SUM OMLØPSMIDLER</b>		<b>3 154 738</b>	<b>2 866 163</b>	<b>2 814 910</b>	<b>1 725 957</b>	<b>2 214 170</b>	<b>1 818 961</b>
<b>SUM EIENDELER</b>		<b>12 554 898</b>	<b>11 804 286</b>	<b>11 255 468</b>	<b>9 382 554</b>	<b>9 318 793</b>	<b>8 003 858</b>

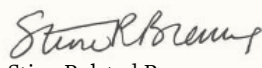


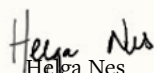
(Beløp i hele tusen)		Konsernet			Morselskapet		
EGENKAPITAL OG GJELD	Noter	2021	2020	2019	2021	2020	2019
<b>EGENKAPITAL</b>							
<b>Innskutt egenkapital</b>							
Selskapskapital	13,17	304 535	304 535	304 535	304 535	304 535	304 535
Overkurs	13	490 315	490 315	490 315	490 315	490 315	490 315
<b>Sum innskutt egenkapital</b>		<b>794 850</b>	<b>794 850</b>	<b>794 850</b>	<b>794 850</b>	<b>794 850</b>	<b>794 850</b>
<b>Opptjent egenkapital</b>							
Fond for vurderingsforskjeller	13	597 120	453 592	263 686	597 120	453 592	263 686
Annen egenkapital	13	2 391 340	2 344 920	2 218 836	2 432 904	2 388 228	2 263 887
<b>Sum opptjent egenkapital</b>		<b>2 988 460</b>	<b>2 798 512</b>	<b>2 482 522</b>	<b>3 030 024</b>	<b>2 841 820</b>	<b>2 527 573</b>
<b>SUM EGENKAPITAL</b>		<b>3 783 310</b>	<b>3 593 362</b>	<b>3 277 372</b>	<b>3 824 874</b>	<b>3 636 670</b>	<b>3 322 423</b>
<b>GJELD</b>							
<b>LANGSIKTIG GJELD</b>							
<b>Avsetning for forpliktelser</b>							
Pensjonsforpliktelser	6	2 100	1 800	9 881	0	0	0
Utsatt skatt	12	531 225	449 206	360 495	53 167	35 588	68 102
Avsetning for periodisk vedlikehold		680 057	619 670	660 278	0	0	0
<b>Sum avsetning for forpliktelser</b>		<b>1 213 382</b>	<b>1 070 676</b>	<b>1 030 654</b>	<b>53 167</b>	<b>35 588</b>	<b>68 102</b>
<b>Annen langsiktig gjeld</b>							
Øvrig langsiktig gjeld	18,19	5 408 374	5 471 310	5 250 134	2 688 942	2 597 065	2 235 163
<b>Sum annen langsiktig gjeld</b>		<b>5 408 374</b>	<b>5 471 310</b>	<b>5 250 134</b>	<b>2 688 942</b>	<b>2 597 065</b>	<b>2 235 163</b>
<b>SUM LANGSIKTIG GJELD</b>		<b>6 621 756</b>	<b>6 541 986</b>	<b>6 280 788</b>	<b>2 742 109</b>	<b>2 632 653</b>	<b>2 303 265</b>
<b>KORTSIKTIG GJELD</b>							
Leverandørgjeld	2	684 349	530 275	509 072	394 711	386 754	380 446
Betalbar skatt	12	5 216	0	0	5 216	0	0
Skyldig offentlige avgifter		154 550	154 430	141 885	43 427	44 229	45 936
Kortsiktig gjeld til konsernselskap	14	0	0	0	1 715 361	2 112 060	1 419 658
Gjeld prosjekter (netto)	20	339 937	140 499	134 955	339 937	140 499	134 955
Annen kortsiktig gjeld	11,21	965 780	843 734	911 397	316 920	365 929	397 175
<b>SUM KORTSIKTIG GJELD</b>		<b>2 149 832</b>	<b>1 668 937</b>	<b>1 697 307</b>	<b>2 815 571</b>	<b>3 049 471</b>	<b>2 378 170</b>
<b>SUM GJELD</b>		<b>8 771 588</b>	<b>8 210 924</b>	<b>7 978 096</b>	<b>5 557 680</b>	<b>5 682 124</b>	<b>4 681 435</b>
<b>SUM EGENKAPITAL OG GJELD</b>		<b>12 554 898</b>	<b>11 804 286</b>	<b>11 255 468</b>	<b>9 382 554</b>	<b>9 318 793</b>	<b>8 003 858</b>

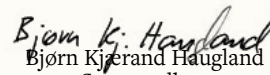
  
Einar Skaarseth Enger  
Styrets leder

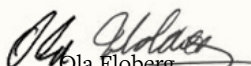
Oslo 15.3.2022


  
Sores Yuzer  
Styremedlem


  
Stine Rolstad Brenna  
Styremedlem

  
Helga Nes  
Styremedlem

  
Bjørn Kjerand Haugland  
Styremedlem

  
Ola Floberg  
Styremedlem

  
Arne Giske  
Styremedlem

  
Cato Hellesjø  
Konsernsjef

# Kontantstrømoppstilling

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2021	2020	2019	2021	2020	2019
<b>Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter</b>						
Resultat før skattekostnad	279 754	404 700	277 108	233 293	327 069	238 421
Periodens betalte skatt	-2 571	0	-8 302	-2 571	0	-5 933
Avskrivninger	629 355	541 132	510 425	262 143	203 746	196 222
Nedskrivning/reversering anleggsmidler	210	19 676	0	0	0	0
Forskjell mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger pensjonsordninger	-223 148	-43 549	32 915	-131 877	11 784	2 924
Resultatandel fra datterselskaper	0	0	0	-129 768	-269 011	-132 194
Endring i varelager	-50 153	-48 344	-5 026	-48 594	-46 868	-6 344
Endring i kundefordringer	-236 562	219 455	-141 140	-231 776	200 564	-112 734
Endring i vareleverandørgjeld	154 074	26 226	-152 878	7 957	6 308	-12 278
Endring i andre tidsavgrensingsposter	311 955	108 665	667 184	129 400	132 427	141 057
<b>Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter</b>	<b>862 914</b>	<b>1 227 961</b>	<b>1 180 286</b>	<b>88 207</b>	<b>566 019</b>	<b>309 141</b>
<b>Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter</b>						
Innbetalinger ved salg av varige driftsmidler	17 758	0	0	0	0	0
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-714 862	-1 236 792	-60 779	-453 683	-640 079	-864 927
Utbetalinger ved kjøp av immaterielle eiendeler	0	-13 424	-1 941	0	0	0
Innbetalinger på lånefordring konsern (korts. /langs.)	0	0	0	77 408	-444 187	85 963
Innbetalinger på andre lånefordringer (korts. /langs.)	28 387	28 598	39 170	28 597	28 598	28 597
Utbetaling ved kjøp av aksjer	0	-45	0	0	-45	0
Utbetalinger på fremmed fin. prosjekter (korts. /langs.)	-1 089 496	-1 572 491	-2 314 510	-1 089 496	-1 572 491	-2 314 300
<b>Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter</b>	<b>-1 758 213</b>	<b>-2 794 154</b>	<b>-2 338 060</b>	<b>-1 437 174</b>	<b>-2 628 204</b>	<b>-3 064 667</b>
<b>Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter</b>						
Netto innbetaling kassekreditt	0	0	0	-145 682	613 423	445 071
Innbetalinger gjeld konsernselskaper	0	0	0	0	78	1 661
Innbetalinger ved opptak av annen gjeld (korts. /langs.)	162 000	433 948	580 750	162 000	346 000	580 750
Utbetalinger ved nedbetaling av annen gjeld (korts. /langs.)	-208 159	-212 772	-681 073	-53 348	-71 944	-674 750
Innbetalinger på fremmed fin. prosjekter (korts. /langs.)	1 089 496	1 572 491	2 314 300	1 089 496	1 572 491	2 314 300
Innbetalinger av konsernbidrag	0	0	0	375 241	252 437	80 006
Utbetalinger av konsernbidrag	0	0	0	-341 474	-262 573	-28 763
<b>Netto kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter</b>	<b>1 043 337</b>	<b>1 793 667</b>	<b>2 213 977</b>	<b>1 086 233</b>	<b>2 449 912</b>	<b>2 718 276</b>
<b>Netto kontantstrøm for perioden</b>	<b>148 038</b>	<b>227 474</b>	<b>1 056 203</b>	<b>-262 734</b>	<b>387 727</b>	<b>-37 250</b>
Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens begynnelse	1 941 611	1 714 137	657 934	983 991	596 264	633 514
<b>Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens slutt</b>	<b>2 089 649</b>	<b>1 941 611</b>	<b>1 714 137</b>	<b>721 257</b>	<b>983 991</b>	<b>596 264</b>
<b>Denne består av:</b>						
Bankinnskudd mv.	2 089 649	1 941 611	1 714 137	721 257	983 991	596 264

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

## NOTER

## Regnskapsprinsipper

## Regnskapsprinsipper

Årsregnskapet er satt opp i samsvar med regnskapslovens bestemmelser og god norsk regnskapsskikk. Øvrige regnskapsprinsipper er presentert som en del av den enkelte note.

## NOTE 1 VIRKSOMHETSOMRÅDER

(Beløp i hele tusen)

	*VEDLIKEHOLD	T-BANE	TRIKK	BUSS	ELIMINERING	KONSERNET
<b>Resultat</b>						
Annen driftsinntekt	2 533 579	1 954 673	1 064 792	1 887 817	-2 420 498	5 020 363
<b>Sum inntekter</b>	<b>2 533 579</b>	<b>1 954 673</b>	<b>1 064 792</b>	<b>1 887 817</b>	<b>-2 420 498</b>	<b>5 020 363</b>
Driftskostnader før avskrivning	1 636 688	1 969 534	1 078 842	1 756 146	-2 419 739	4 021 471
Driftsresultat før av-/nedskrivning	896 891	-14 861	-14 050	131 671	-759	998 892
Av-/nedskrivning	517 104	0	0	107 224	-1 744	622 584
<b>Driftsresultat</b>	<b>379 787</b>	<b>-14 861</b>	<b>-14 050</b>	<b>24 447</b>	<b>0</b>	<b>376 308</b>
<b>Balanse</b>						
Anleggsmidler	11 415 384	74 292	16 266	672 254	-2 769 666	9 400 160
Omløpsmidler	4 184 039	221 350	267 765	528 613	-2 004 382	3 100 904
Gjeld	10 013 808	236 965	230 595	857 670	-2 516 433	8 717 754
Investeringsstilganger	1 862 194	0	0	15 272	0	1 877 466

\*Omfatter vedlikehold av infrastruktur og vogner, samt utleie av eiendom. Samlede husleieinntekter for konsernet utgjør MNOK 227 (MNOK 172 i 2020), mens totale annonseinntekter er på MNOK 107 (MNOK 107 i 2020). 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 TRANSAKSJONER MED NÆRSTÅENDE PARTER**

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 godtgjørelsesmodellen i kontraktene, og for at indeksene som regulerer godtgjørelsen i kontraktene avviker fra kostnadsutviklingen i bransjen. I et marked med lave marginer kan begge forhold resultere i ulønnsomme kontrakter.

Unibuss AS estimerer forventet resultatutvikling i den enkelte kontrakt, og foretar avsetninger der nåverdijusterte inntekter er lavere enn uunngåelige kostnader som påløper i kontraktsperioden.

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

Konsernet Sporveien AS har gjennomført flere forskjellige transaksjoner med nærstående selskaper. Alle transaksjoner er foretatt som en del av den ordinære virksomheten, og 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		
	2021	2020	2019	2021	2020	2019
<b>Salg av tjenester til nærstående parter</b>						
Ruter AS	5 614 558	5 916 775	5 715 025	1 155 919	1 673 602	1 583 865
<b>Sum</b>	<b>5 614 558</b>	<b>5 916 775</b>	<b>5 715 025</b>	<b>1 155 919</b>	<b>1 673 602</b>	<b>1 583 865</b>
<b>Kjøp av tjenester fra nærstående parter</b>						
Ruter AS	125 313	107 109	175 970	270	52 113	23 266
<b>Sum</b>	<b>125 313</b>	<b>107 109</b>	<b>175 970</b>	<b>270</b>	<b>52 113</b>	<b>23 266</b>

Balansen inkluderer følgende beløp vedrørende transaksjoner med nærstående selskaper:

(Beløp i hele tusen)	2021	2020	2019	2021	2020	2019
	<b>Ruter AS</b>					
Kundefordringer	292 849	195 200	405 251	110 025	17 697	184 478
Annen kortsiktig fordring	28 597	28 597	28 597	28 597	28 597	28 597
Leverandørgjeld	14 273	8 948	26 406	2 413	12	3 758
Andre langsiktige fordringer	812 368	840 965	869 563	812 368	840 965	869 563

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 opp-takstidspunktet.

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

(Beløp i hele tusen)

	2021	2020	2019
<b>Salg av tjenester til selskap i samme konsern</b>			
Sporveien Media AS	2 897	2 863	2 697
Sporveien T-banen AS	872 988	929 757	862 167
Sporveien Trikken AS	494 047	509 089	501 179
Sporveien Vognmateriell AS	4 576	2 017	10 369
Unibuss AS	20 480	20 338	20 465
Bussanlegg AS	4 616	3 244	2 512
<b>Sum</b>	<b>1 399 647</b>	<b>1 467 309</b>	<b>1 399 389</b>
<b>Kjøp av tjenester fra selskap i samme konsern</b>			
Sporveien Trikken AS	0	352	0
Enebakkveien 310 AS	2 477	2 438	0
Sporveien vognmateriell AS	1 500	0	0
Unibuss AS	0	0	183
<b>Sum</b>	<b>3 977</b>	<b>2 790</b>	<b>183</b>

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

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

**NOTE 4 VARER**

(Beløp i hele tusen)

	Konsernet			Morselskapet		
	2021	2020	2019	2021	2020	2019
Produksjonsmateriell og reservedeler	367 026	296 215	245 774	358 087	288 835	239 870
Ukuransavsetning materiellbeholdning	-52 516	-31 858	-29 761	-51 816	-31 158	-29 061
<b>Sum varelager</b>	<b>314 510</b>	<b>264 357</b>	<b>216 013</b>	<b>306 271</b>	<b>257 677</b>	<b>210 809</b>

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

Det foretas nedskrivning for påregnelig ukurans. I verksted-enheten i morselskapet er ukurans på T-banemateriell vurdert basert på omløpshastigheten på varene. Infrastrukturenheten i morselskapet benytter omløpshastigheten på varene som

prinsipp for vurdering og beregning av ukuransavsetning. Vognmateriell trikker er fra og med 2017 reklassifisert til driftsmidler og er vurdert iht. restlevetid for vognene. I 2021 er restlevetiden for trikkevognene redusert til tre år i tråd med fremdriftsplanen i Trikkeanskaffelsen.

**NOTE 5 LØNSKOSTNAD OG ANDRE GODTGJØRELSER**

(Beløp i hele tusen)

	2021	2020	2019
<b>Spesifikasjon av lønnskostnader</b>			
<b>Konsernet</b>			
Lønn	1 825 000	1 611 822	1 717 381
Arbeidsgiveravgift	300 889	288 126	319 025
Pensjonskostnader ekskl. arbeidsgiveravgift	97 120	189 561	317 820
Andre lønnsrelaterte ytelser	34 292	31 295	35 815
<b>Sum</b>	<b>2 257 201</b>	<b>2 120 804</b>	<b>2 390 041</b>
Antall ansatte i konsernet ved årets slutt	3 641	3 730	3 357
Antall årsverk i konsernet	3 330	3 429	3 050
<b>Morselskapet</b>			
Lønn	385 903	329 317	339 521
Arbeidsgiveravgift	88 357	97 228	104 388
Pensjonskostnader ekskl. arbeidsgiveravgift	-4 826	104 421	139 504
Andre lønnsrelaterte ytelser	18 747	16 970	19 680
<b>Sum</b>	<b>488 181</b>	<b>547 936</b>	<b>603 093</b>
Antall ansatte i morselskapet ved årets slutt	912	907	860
Antall årsverk i morselskapet	905	900	853

(Beløp i hele tusen)

	LØNN	ANNEN GODTGJØRELSE	PENSJONS- KOSTNADER
<b>Godtgjørelser konsern</b>			
Adm. dir. Sporveien AS	3 129	224	109
Adm. dir. Unibuss AS	2 345	1	72
Adm. dir. Sporveien T-banen AS	1 979	0	109
Adm. dir. Sporveien Trikken AS	1 775	108	109
Adm. dir. Sporveien Vognmateriell AS	1 450	0	0
Konsernstyret	1 524		
Bedriftsforsamlingen	279		
<b>Styrehonorarer datterselskaper</b>			
Unibuss AS	439		
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 6 PENSJONSKOSTNADER OG FORPLIKTELSER**

Konsernets pensjonsordninger omfatter både ytelsesordninger og innskuddsordninger, og klassifiseringen er avhengig av det økonomiske innholdet i pensjonsordningen. Den ytelsesbaserte pensjonsordningen er en 70 prosent ordning som ble lukket i 2003 for konsernet Unibuss, i 2015 for Sporveien AS, Sporveien T-banen AS og Sporveien Trikken AS og i 2019 for Sporveien Vognmateriell AS. Ansettelse etter dette opptjener pensjon etter innskuddsbasert ordning. Ved beregning av årets pensjonskostnad for de ytelsesbaserte ordningene, benyttes en lineær opptjeningsprofil basert på forutsetninger om diskonteringsrente, fremtidig regulering av lønn, pensjoner og ytelse fra folketrygden, fremtidig avkastning på pensjonsmidler, samt 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. 31.12.2021, 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.

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

**Ytelsesordningen**

Dette er en bruttoordning. Pensjonsytelsene er i hovedsak avhengig av antall opptjeningsår og lønnsnivå ved oppnådd pensjonsalder. Pensjonsavtalene er finansiert gjennom en forsikringsordning. Pr. 31.12.2021 omfatter forpliktelsen 5 863 ansatte, tidligere ansatte og pensjonister i konsernet, hvorav 3 684 i morselskapet.

Aktuarberegningene er utført pr. 31.12.2021. 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. 31.12.2021.

Denne arbeidsgiveravgiften er inkludert i bruttoforpliktelsen pr. 31.12.2021. Verdijustert avkastning på pensjonsmidlene for 2020 ble 9,3 prosent.

Diskonteringsrenten er beregnet med bakgrunn i påslagsmetoden, som også er benyttet tidligere år. Det er tatt utgangspunkt i 10 års rentebytteavtale (1,90 prosent), en rentedifferanse mellom 10 og 25 års rentebytteavtale på -17 punkter, og for kredittrisiko på 56 punkter. Diskonteringsrenten blir dermed 2,29 prosent.

Actuariell gevinst i 2021 er på 44,6 MNOK fordelt på alle selskapene. Den actuarielle gevinsten kan tilskrives at avkastningen ble betydelig høyere enn de langsiktige forventningene, og dermed mer enn utlignet det actuarielle tapet som oppstod gjennom høyere lønns- og G-vekst enn forutsetningene.

**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 2021 er det 3 560 ansatte som har innskuddsordning i konsernet, hvorav 562 i morselskapet. Privat AFP har en sparing på 2,5 prosent inntil 7,1G i 2021.

## NOTE 6 PENSJONSKOSTNADER OG FORPLIKTELSER

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2021	2020	2019	2021	2020	2019
Årets opptjente pensjonsrettigheter	96 957	85 836	84 951	41 516	43 540	42 328
Rentekostnad på opptjente pensjonsrettigheter	89 200	121 686	133 364	50 783	70 619	79 204
Avkastning på pensjonsmidler	-173 931	-186 943	-195 105	-103 092	-112 555	-119 196
Årets resultatføring av estimatavvik	-57 369	73 035	220 571	-47 837	72 319	148 217
Administrasjonskostnader	26 250	23 821	22 614	15 370	13 976	13 508
Planendring	0	0	-16 228	0	0	-33 415
Pensjonskostnad AFP og lederordninger	300	300	300	0	0	0
<b>Netto pensjonskostnad, ytelsesplaner</b>	<b>-18 593</b>	<b>117 735</b>	<b>250 467</b>	<b>-43 280</b>	<b>87 899</b>	<b>130 646</b>
Privat AFP	14 112	13 759	12 542	7 694	7 137	6 784
Kostnadsført pensjonstilskudd tilskuddsplaner	102 430	82 991	103 449	25 698	24 858	21 498
<b>Årets pensjonskostnad</b>	<b>97 949</b>	<b>214 485</b>	<b>366 458</b>	<b>-9 888</b>	<b>119 894</b>	<b>158 928</b>
Opptjente pensjonsrettigheter inkl. arbeidsgiveravgift	4 789 054	4 661 251	4 510 406	2 751 870	2 679 947	2 662 448
Pensjonsmidler	-5 644 368	-5 305 965	-4 964 941	-3 325 887	-3 162 898	-3 003 612
Planendring	0	0	-16 227	0	0	-33 415
Ikke resultatført virkning av estimatavvik	44 620	57 370	-73 037	7 025	47 837	-72 320
<b>Netto pensjonsforpliktelse</b>	<b>-810 694</b>	<b>-587 344</b>	<b>-543 798</b>	<b>-566 992</b>	<b>-435 114</b>	<b>-446 899</b>
Herav overfinansiering	812 794	589 144	553 678	-566 992	-435 114	-446 899
Pensjonsforpliktelser ytelsesordning	0	0	8 381	0	0	0
Pensjonsforpliktelse vedr. AFP-ordning	2 100	1 800	1 500	0	0	0
<b>Sum pensjonsforpliktelser</b>	<b>2 100</b>	<b>1 800</b>	<b>9 881</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Økonomiske forutsetninger</b>						
Diskonteringsrente	2,29 %	2,12 %	2,87 %			
Forventet avkastning på fondsmidler	3,80 %	3,30 %	3,80 %			
Forventet lønnsregulering	2,50 %	2,00 %	2,00 %			
Forventet pensjonsøkning	1,73 %	1,24 %	1,24 %			
Forventet G-regulering	2,50 %	2,00 %	2,00 %			

## NOTE 7 VARIGE DRIFTSMIDLER

(Beløp i hele tusen)

Konsernet	Kjørevei inkl. tomteverdi	Maskiner, rullende materiell	Tomter, bygninger og annen fast eiendom	Anlegg under utførelse	Reparasjons- deler spurvogn	Sum
<b>Anskaffelseskost pr. 1.1.20</b>	<b>1 745 093</b>	<b>7 574 330</b>	<b>1 814 490</b>	<b>1 384 031</b>	<b>86 579</b>	<b>12 604 523</b>
+ Tilgang	0	542 023	92 644	607 669	0	1 242 336
- Avgang	-55 498	-62 884	-21 735	-119 757	-20 487	-280 361
<b>Anskaffelseskost pr. 31.12.20</b>	<b>1 689 595</b>	<b>8 053 469</b>	<b>1 885 399</b>	<b>1 871 943</b>	<b>66 092</b>	<b>13 566 498</b>
+ 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
<b>Anskaffelseskost pr. 31.12.21</b>	<b>1 718 797</b>	<b>8 237 503</b>	<b>3 132 919</b>	<b>1 308 629</b>	<b>63 220</b>	<b>14 461 068</b>
<b>Oppskrivning pr. 1.1.20</b>	<b>68 749</b>	<b>0</b>	<b>64 271</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>133 020</b>
+ Avskrivning på oppskrivning	0	0	-6 709	0	0	-6 709
<b>Oppskrivning pr. 31.12.20</b>	<b>68 749</b>	<b>0</b>	<b>57 562</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>126 311</b>
+ Avskrivning på oppskrivning	0	0	-6 449	0	0	-6 449
<b>Oppskrivning pr. 31.12.21</b>	<b>68 749</b>	<b>0</b>	<b>51 113</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>119 862</b>
<b>Akk. av-/nedskrivning pr. 1.1.20</b>	<b>1 250 226</b>	<b>3 439 739</b>	<b>1 001 984</b>	<b>0</b>	<b>31 344</b>	<b>5 723 293</b>
+ Ordinære avskrivninger	51 421	399 092	82 450	0	3 759	536 722
- Avskrivning på oppskrivning	0	0	-6 709	0	0	-6 709
- Tilbakeført avskrivning	-31 235	-28 921	-16 345	0	0	-76 501
+ Nedskrivninger	0	19 676	0	0	0	19 676
<b>Akk. av-/nedskrivning pr. 31.12.20</b>	<b>1 270 412</b>	<b>3 829 586</b>	<b>1 061 380</b>	<b>0</b>	<b>35 103</b>	<b>6 196 481</b>
+ 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
<b>Akk. av-/nedskrivning pr. 31.12.21</b>	<b>1 339 041</b>	<b>4 240 475</b>	<b>1 190 374</b>	<b>0</b>	<b>41 902</b>	<b>6 811 792</b>
<b>Balanseført verdi pr. 31.12.20</b>	<b>487 932</b>	<b>4 223 883</b>	<b>881 581</b>	<b>1 871 943</b>	<b>30 989</b>	<b>7 496 328</b>
<b>Balanseført verdi pr. 31.12.21</b>	<b>448 505</b>	<b>3 997 028</b>	<b>1 993 658</b>	<b>1 308 629</b>	<b>21 318</b>	<b>7 769 138</b>
<b>Morselskapet</b>	<b>Kjørevei inkl. tomteverdi</b>	<b>Maskiner, rullende materiell</b>	<b>Tomter, bygninger og annen fast eiendom</b>	<b>Anlegg under utførelse</b>	<b>Reparasjons- deler spurvogn</b>	<b>Sum</b>
<b>Anskaffelseskost pr. 1.1.20</b>	<b>1 745 093</b>	<b>696 729</b>	<b>1 150 609</b>	<b>1 326 316</b>	<b>86 579</b>	<b>5 005 326</b>
+ Tilgang	0	53 959	10 000	581 664	0	645 623
- Avgang	-55 498	-30 801	-11 537	-74 140	-20 487	-192 463
<b>Anskaffelseskost pr. 31.12.20</b>	<b>1 689 595</b>	<b>719 887</b>	<b>1 149 072</b>	<b>1 833 840</b>	<b>66 092</b>	<b>5 458 486</b>
+ Tilgang	29 202	181 410	998 361	365 275	0	1 574 248
- Avgang	0	-130	-1 048	-934 830	-2 872	-938 880
<b>Anskaffelseskost pr. 31.12.21</b>	<b>1 718 797</b>	<b>901 167</b>	<b>2 146 385</b>	<b>1 264 285</b>	<b>63 220</b>	<b>6 093 854</b>
<b>Oppskrivning pr. 1.1.20</b>	<b>68 749</b>	<b>0</b>	<b>64 271</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>133 020</b>
+ Avskrivning på oppskrivning	0	0	-6 709	0	0	-6 709
<b>Oppskrivning pr. 31.12.20</b>	<b>68 749</b>	<b>0</b>	<b>57 562</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>126 311</b>
+ Avskrivning på oppskrivning	0	0	-6 449	0	0	-6 449
<b>Oppskrivning pr. 31.12.21</b>	<b>68 749</b>	<b>0</b>	<b>51 113</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>119 862</b>

Forts. neste side

## NOTE 7 VARIGE DRIFTSMIDLER

(Beløp i hele tusen)

<b>Akk. av-/nedskrivning pr. 1.1.20</b>	<b>1 250 226</b>	<b>409 307</b>	<b>750 018</b>	<b>0</b>	<b>31 564</b>	<b>2 441 115</b>
+ Ordinære avskrivninger	51 421	100 456	47 311	0	3 538	202 726
- Avskrivning på oppskrivning	0	0	-6 709	0	0	-6 709
- Tilbakeført avskrivning	-31 235	-25 536	-8 284	0	0	-65 055
+ Nedskrivninger	0	0	0	0	0	0
<b>Akk. av-/nedskrivning pr. 31.12.20</b>	<b>1 270 412</b>	<b>484 227</b>	<b>782 336</b>	<b>0</b>	<b>35 102</b>	<b>2 572 077</b>
+ 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
<b>Akk. av-/nedskrivning pr. 31.12.21</b>	<b>1 339 041</b>	<b>584 821</b>	<b>861 030</b>	<b>0</b>	<b>41 901</b>	<b>2 826 793</b>
<b>Balanseført verdi pr. 31.12.20</b>	<b>487 932</b>	<b>235 660</b>	<b>424 298</b>	<b>1 833 840</b>	<b>30 990</b>	<b>3 012 720</b>
<b>Balanseført verdi pr. 31.12.21</b>	<b>448 505</b>	<b>316 346</b>	<b>1 336 468</b>	<b>1 264 285</b>	<b>21 319</b>	<b>3 386 923</b>
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		
	2021	2020	2019	2021	2020	2019
Ordinær avskrivning i note	623 732	536 722	508 438	262 143	202 726	195 202
Restverdi ved avgang	8 961	41 543	184	199	32 781	184
Reverserte avsetninger fra fjoråret	-4 486	5 908	-1 189	-5 539	5 517	-1 579
Avskrivning immaterielle eiendeler	-5 623	1 020	1 020	0	1 020	1 020
<b>Avskrivning i resultat</b>	<b>622 584</b>	<b>585 193</b>	<b>508 453</b>	<b>256 803</b>	<b>242 044</b>	<b>194 827</b>

## IMMATERIELLE EIENDELER

(Beløp i hele tusen)

Konsernet	Lisenser	Varemerker	Andre immatr./Goodwill	Sum
<b>Anskaffelseskost pr. 1.1.20</b>	<b>4 080</b>	<b>100</b>	<b>3 791</b>	<b>7 971</b>
+ Tilgang	0	0	13 424	13 424
<b>Anskaffelseskost pr. 1.1.20</b>	<b>4 080</b>	<b>100</b>	<b>17 215</b>	<b>21 395</b>
+ Tilgang	0	0	0	0
<b>Anskaffelseskost pr. 31.12.21</b>	<b>4 080</b>	<b>100</b>	<b>17 215</b>	<b>21 395</b>
<b>Akk. av-/nedskrivning pr. 1.1.20</b>	<b>3 060</b>	<b>0</b>	<b>2 148</b>	<b>5 208</b>
+ Ordinære avskrivninger	1 020	0	3 832	4 852
<b>Akk. av-/nedskrivning pr. 31.12.20</b>	<b>4 080</b>	<b>0</b>	<b>5 980</b>	<b>10 060</b>
+ Ordinære avskrivninger	0	0	5 623	5 623
<b>Akk. av-/nedskrivning pr. 31.12.21</b>	<b>4 080</b>	<b>0</b>	<b>11 603</b>	<b>15 683</b>
<b>Balanseført verdi pr. 31.12.20</b>	<b>0</b>	<b>100</b>	<b>11 235</b>	<b>11 335</b>
<b>Balanseført verdi pr. 31.12.21</b>	<b>0</b>	<b>100</b>	<b>5 612</b>	<b>5 712</b>
Økonomisk levetid	4 år		3 år	
Avskrivningsplan	Lineær		Lineær	



Det er foretatt tilleggsavskrivninger med MNOK 36 på infrastrukturen i 2021. Fordelt med MNOK 25 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 mot T-bane hvor økt kjøring de senere årene har redusert levetiden på en del anlegg. Nedskrivningen er utført i samarbeid mellom teknisk ledelse (banesjefene) og økonomi.

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 å ikke være forbigående, foretas nedskrivning til gjenvinnbart beløp. Gjenvinnbart beløp er det høyeste av netto salgsverdi og verdi i bruk. Verdi i bruk er nåverdien av de fremtidige kontantstrømmene som eiendelen forventes å generere.

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

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

## IMMATERIELLE EIENDELER

### Lisenser

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

### Goodwill

Unibuss Tur AS ervervet 1.1.2017 turbussvirksomheten i Moss Turbiler AS. Overtagelsen av turbussvirksomheten ga en regnskapsmessig Goodwill på TNOK 1 850. Denne avskrives over tre år.

## VOGNMATERIELL TRIKKER

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

## 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 5 477 pr 31.12.2021.

## OPERASJONELL LEIE AV BUSSE

Unibuss AS har pr 31.12.2021 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 2022, 94 busser i 2023, 21 busser i 2024, og 47 busser i 2025. Kostnadsført leie i 2021 utgjør TNOK 101 204 (TNOK 106 294 i 2020).

## 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 2021 MNOK 57,3 for T-bane og MNOK 158,3 for trikk.

Driftsselskapene leier vogner av Sporveien Vognmateriell AS. For 2021 var leiebeløpet MNOK 523,5 for T-bane og MNOK 215,4 for trikk.

Driftsselskapene leier lokaler av Sporveien AS. Leiebeløpet var i 2021 på MNOK 8,8 for T-bane og MNOK 4,9 for trikk. Leieavtalene løper for ett år av gangen dersom ikke en av partene har endret den innen 1,3 året før.

Driftsselskapene inngår i rammeavtale for konsernet 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 2021 var TNOK 72,4 og for Sporveien Trikken AS TNOK 746,5.

## NOTE 8 ANNEN DRIFTSKOSTNAD

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2021	2020	2019	2021	2020	2019
Konserninterne kjøp	0	0	0	3 977	2 790	183
Kjøp av eksterne tjenester	154 416	94 309	86 955	84 603	30 232	20 446
Leiekostnader eiendom inkl. vakthold	124 050	121 200	111 061	25 641	27 520	25 741
Leasing - operasjonell leie av busser	101 282	106 437	115 277	0	0	0
Bygningsstrøm	69 755	35 833	42 919	21 147	12 952	13 709
Kjørestrom	126 615	57 558	67 681	0	0	0
Vedlikehold bygninger	5 078	7 799	9 697	1 947	3 468	1 526
Forsikringspremie	17 066	16 041	17 771	7 047	7 039	6 937
Tap på fordringer/avsetning tap kontrakter	398	1 921	345	258	1 973	-348
Andre driftskostnader	207 578	237 670	224 027	137 483	137 297	129 252
<b>Sum</b>	<b>806 237</b>	<b>678 768</b>	<b>675 732</b>	<b>282 103</b>	<b>223 272</b>	<b>197 447</b>
<b>Godtgjørelse til revisor ekskl. mva.</b>						
Lovpålagt revisjon	1 610	1 982	1 235	550	866	506
Andre tjenester	832	1 139	792	721	973	339
Attestasjonsoppgaver	475	26	0	94	26	0
<b>Sum</b>	<b>2 917</b>	<b>3 147</b>	<b>2 027</b>	<b>1 365</b>	<b>1 865</b>	<b>845</b>

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 9 INVESTERINGER I FORETAK I SAMME KONSERN

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

	Anskaffelseskost pr. 31.12.19	Inng. balanse 2019	Resultat 2019	Konsernbidrag 2019	Andre endringer 2019	Utgående balanse pr. 31.12.19
Sporveien T-banen AS	89 451	58 678	7 016	-7 016	0	58 678
Sporveien Trikken AS	67 232	53 437	5 407	-5 407	0	53 437
Unibuss AS	151 261	270 437	16 622	0	0	287 059
Sporveien Media AS	120	7 712	0	0	0	7 712
Bussanlegg AS	162 900	211 955	7 962	0	0	219 917
Enebakkeveien 310 AS	72 798	73 035	2 377	0	0	75 412
Sporveien Vognmateriell AS	1 223 093	1 223 093	101 852	0	3 381	1 328 325
<b>Sum</b>	<b>1 766 855</b>	<b>1 898 347</b>	<b>141 236</b>	<b>-12 423</b>	<b>3 381</b>	<b>2 030 540</b>
	Anskaffelseskost 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
<b>Sum</b>	<b>1 766 855</b>	<b>2 030 540</b>	<b>269 011</b>	<b>-79 104</b>	<b>0</b>	<b>2 220 447</b>

Forts. neste side

	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
Enebakkveien 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
<b>Sum</b>	<b>1 766 855</b>	<b>2 220 447</b>	<b>129 769</b>	<b>30 105</b>	<b>-16 346</b>	<b>2 363 975</b>

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 10 FINANSINTEKTER OG KOSTNADER

En stor andel av Sporveien Vognmateriell AS sin overskuddslikviditet vil i de nærmeste årene benyttes til å del-finansiere utbygging av nytt signalanlegg. Behov for ekstern finansiering vil bli tilsvarende redusert.

Sporveien Vognmateriell AS har låneavtaler med Oslo kommune.

I 2013 ble det avtalt et tillegg til disse låneavtalene. Denne tilleggsavtalen innebærer at fremtidige rentereguleringer vil skje den 01.01 det angjeldende år, og da til ny rente som fastsettes som det foregående års gjennomsnittlige 10 års SWAP rente. Rentebindingsperioden vil være 10 år av gangen.

#### NOTE 11 FINANSIELL MARKEDSRISIKO

Konsernet Sporveien AS benytter finansielle sikringsinstrumenter for å redusere effekten av svingningene i markedsrenter (NIBOR) og energipriser. Endret markedsverdi for sikringsinstrumenter gjort for regnskapsperioder senere enn 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. I 2019 ble Sporveien Vognmateriell AS blitt et datterselskap av Sporveien AS, dette medfører en betydelig økning i langsiktig

gjeld og sammensetningen av gjeldsporteføljen. I tillegg har kontantbeholdningen økt betydelig på bakgrunn av denne organisasjonsmessige endringen.

#### Renterisiko

Gjelden i konsernet er tatt opp i Sporveien AS samt datterselskapene Sporveien Vognmateriell og Unibuss. Sporveien Vognmateriell ble en del av konsernet i 2019 og endrer renterisikoen for konsernet betydelig. Gjeld mot Oslo kommune har 5 eller 10 års rentebinding.

Konsernet har langsiktig gjeld på MNOK 5 408. Av dette er MNOK 5 191 gjeld til Oslo kommune med fastrente med ulike løpetid. Av MNOK 5 191 er MNOK 1 875 uten renterisiko i 2022 da rentekostnaden faktureres til Ruter i sin helhet. Gjeld på MNOK 827 knyttes til trikkeanskaffelsen og rentekostnadene resultatføres ikke, men kostnadsføres på prosjektet for senere aktivering. Sporveien Vognmateriell har gjeld til Oslo kommune på MNOK 2 542 og er eksponert mot normal renterisiko ved rullering av fastrenten. Første renterullering er i 2024. Utover dette har Sporveien langsiktig gjeld på MNOK 207 som er eksponert mot NIBOR risiko.

Konsernet har en kontantbeholdning pr 31.12.2021 på MNOK 2 092. Kontantbeholdningen er plassert i bankinnskudd i ulike banker. Rentebetingelsene er NIBOR + marginpåslag. Finansinntektene vil være eksponert mot renterisiko i forbindelse med endringer i NIBOR.

#### Valutarisiko

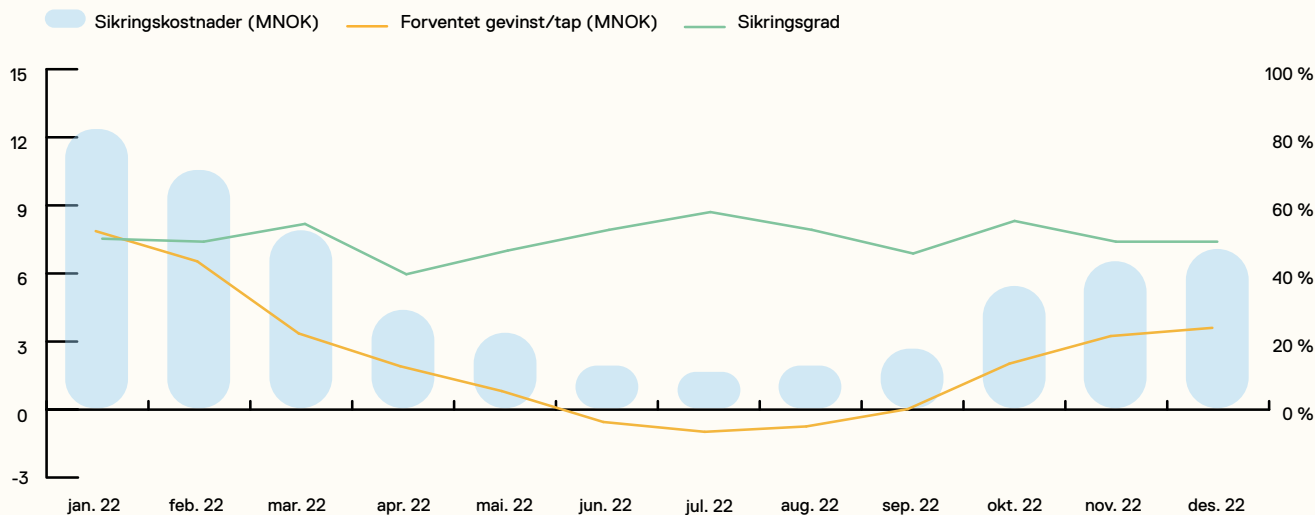
Transaksjoner i utenlandsk valuta omregnes til NOK på transaksjonstidspunktet. Pengeposter i utenlandsk valuta omregnes til norske kroner ved å benytte balansedagens kurs. Valutakursendringer resultatføres løpende i regnskapsperioden under andre finansposter.

På selskapets driftsside er valutaeksponeringen moderat, men de store prosjektene, anskaffelsen av nye trikker, nytt signal- og sikringsystem 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 midten av 2023. Transaksjoner etter dette skal delvis sikres innen et gitt tidsrom. Total sikringsgrad for anskaffelsen skal være minimum ca. 60 prosent når strategien er implementert.

#### Kraftpriserisiko

Konsernet er storforbruker av strøm, og har dermed vesentlig risiko mot pris på strøm. Rammene for priserisiko på strøm er fastsatt i konsernets strategi for risikostyring, og skal tilpasses ved hjelp av fastprisavtaler som er tilpasset konsernets forventede forbruksprofil. Konsernet har hatt fastprisavtaler for ca. 25 prosent av forbruket i 2021. For 2022 og 2023 er det en sikringsgrad på henholdsvis ca. 50 prosent og 10 prosent. Konsernets har kjøpt fastprisavtaler for nærmere MNOK 65 for 2022 som er tilpasset forbruksprofilen og er fordelt som følger:

#### SIKRINGSKOSTNADER (MNOK)



Markedsverdien av sikringene er pr. 31.12.2021 MNOK 28,4.

#### Likviditetsrisiko

Konsernets likviditet er organisert i en konsernkontoordning. Kassakredittordningen på MNOK 400 ble ikke benyttet i løpet av 2021. Sporveien AS har i løpet av 2021 hatt en relativt stabilt høy likviditetsreserve, og likviditetsrisikoen vurderes som lav.



## NOTE 12 SKATTEKOSTNAD PÅ ORDINÆRT RESULTAT

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2021	2020	2019	2021	2020	2019
<b>Midlertidige forskjeller som inngår i grunnlaget for utsatt skatt/skattefordel</b>						
Anleggsmidler	2 678 132	2 814 158	2 974 001	-261 285	-223 255	-110 479
Varelager	-52 516	-31 858	-29 062	-51 816	-31 158	-29 062
Finansiell leasing	0	0	-1 604	0	0	0
Fordringer	-4 699	-4 648	4 821	-2 277	-2 297	-899
Finansielle instrumenter	-9 062	-29 383	-12 831	-9 062	-29 383	-12 831
Gevinst og tapskonto	11 497	14 369	17 963	10 193	12 740	15 926
Pensjonsmidler	812 593	589 146	544 981	566 992	435 115	446 899
Avskåret rentefradrag til fremføring	0	0	-532	0	0	0
Andre skatteøkende midlertidige forskjeller	-699 202	-642 615	-668 061	0	0	0
<b>Netto midlertidige forskjeller</b>	<b>2 736 743</b>	<b>2 709 169</b>	<b>2 829 676</b>	<b>252 745</b>	<b>161 762</b>	<b>309 554</b>
Underskudd og godtgjørelse til fremføring	-298 376	-667 324	-1 191 062	-11 075	0	0
Korrigerings tidligere års feil	-23 708	0	0	0	0	0
<b>Grunnlag for utsatt skatt/skattefordel i balansen</b>	<b>2 414 659</b>	<b>2 041 845</b>	<b>1 638 614</b>	<b>241 670</b>	<b>161 762</b>	<b>309 554</b>
Utsatt skatt/skattefordel	531 225	449 206	360 495	53 167	35 588	68 102
<b>Utsatt skatt/skattefordel i regnskapet</b>	<b>531 225</b>	<b>449 206</b>	<b>360 495</b>	<b>53 167</b>	<b>35 588</b>	<b>68 102</b>
<b>Grunnlag for skattekostnad, endring i utsatt skatt og betalbar skatt</b>						
Resultat før skattekostnad	279 754	404 700	277 108	233 293	327 069	238 421
Permanente forskjeller	-99 262	-252 189	-140 741	-151 741	-252 234	-144 416
<b>Grunnlag for årets skattekostnad</b>	<b>180 492</b>	<b>152 511</b>	<b>136 367</b>	<b>81 552</b>	<b>74 835</b>	<b>94 005</b>
Endring i forskjeller som inngår i grunnlag for utsatt skatt/skattefordel	125 847	378 710	82 473	-65 591	131 240	8 536
Endring i underskudd og godtgjørelse til fremføring	-436 461	-531 221	-218 840	0	0	0
Avskåret rentefradrag som ikke beskattes i år	-11 684	0	0	-11 684	0	0
<b>Grunnlag for betalbar skatt i resultatregnskapet</b>	<b>-141 806</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4 277</b>	<b>206 076</b>	<b>102 540</b>
Mottatt konsernbidrag direkte balanseført	0	0	0	26 128	109 896	96 885
Avgitt konsernbidrag direkte balanseført	0	0	0	-41 480	-315 971	-199 425
<b>Skattepliktig inntekt (grunnlag for betalbar skatt i balansen)</b>	<b>-141 806</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-11 075</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Fordeling av skattekostnaden</b>						
Betalbar skatt (22 % av grunnlag for betalbar skatt i resultatregnskapet)	0	0	0	3 377	45 337	22 559
<b>Sum betalbar skatt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3 377</b>	<b>45 337</b>	<b>22 559</b>
Endring i utsatt skatt/skattefordel	82 019	88 711	61 006	17 580	-32 514	1 878
Korrigerings tidligere års feil	-14 834	0	0	1 512	0	0
<b>Skattekostnad (22 % av grunnlag for årets skattekostnad)</b>	<b>67 185</b>	<b>88 711</b>	<b>61 006</b>	<b>22 469</b>	<b>12 822</b>	<b>20 681</b>
<b>Avstemming av årets skattekostnad</b>						
Regnskapsmessig resultat før skattekostnad	279 754	404 700	277 108	233 293	327 069	238 421
Beregnet skatt 22 %	61 546	89 034	60 964	51 324	71 955	52 453
Skattekostnad i resultatregnskapet	67 185	88 710	61 006	22 469	12 822	20 681
<b>Differanse</b>	<b>5 639</b>	<b>323</b>	<b>42</b>	<b>-28 855</b>	<b>-59 133</b>	<b>-31 772</b>
<b>Differansen består av følgende:</b>						
22 % av permanente forskjeller	-21 838	-55 482	-30 963	-33 383	-55 492	-31 772
Andre forskjeller	27 477	55 158	31 005	4 528	-3 641	0
<b>Sum forklart differanse</b>	<b>5 639</b>	<b>323</b>	<b>42</b>	<b>-28 855</b>	<b>-59 133</b>	<b>-31 772</b>
<b>Betalbar skatt i balansen</b>						
Betalbar skatt i skattekostnaden	0	0	0	3 377	45 337	22 559
Skattevirkning av konsernbidrag	0	0	0	-3 377	-45 337	-22 559
Tidligere års feil	5 216	0	0	5 216	0	0
<b>Betalbar skatt i balansen</b>	<b>5 216</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5 216</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

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

Konsernet driver skattepliktig virksomhet, og skattekostnaden beregnes 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 reverseres eller kan reverseres i samme periode er utlignet.

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

Skattereduksjon ved avgitt konsernbidrag, og skatt på mottatt konsernbidrag som føres som reduksjon av balanseført beløp på investering i datterselskap, føres direkte mot skatt i balansen (mot betalbar skatt hvis konsernbidraget har virkning på betalbar skatt, og mot utsatt skatt hvis konsernbidraget har virkning på utsatt skatt). Både i selskapsregnskapet og i konsernregnskapet regnskapsføres utsatt skatt til nominelt beløp. Betalbar skatt og utsatt skatt er regnskapsført direkte mot egenkapitalen i den grad skattepostene relaterer seg til poster ført direkte mot egenkapitalen.

#### NOTE 13 SELSKAPSKAPITAL

(Beløp i hele tusen)

Konsernet	Aksjekapital	Overkurs	Fond for vurderingsforskjeller	Vognanskaffelsesfond	Annen egenkapital	Sum
<b>Endring av egenkapital Pr. 1.1.20</b>	<b>304 535</b>	<b>490 315</b>	<b>263 686</b>	<b>810 090</b>	<b>1 408 746</b>	<b>3 277 372</b>
Overføring til/fra fond	0	0	189 906	131 369	-321 275	0
Disponert fra årets resultat	0	0	0	0	315 990	315 990
<b>Pr. 31.12.20</b>	<b>304 535</b>	<b>490 315</b>	<b>453 592</b>	<b>941 459</b>	<b>1 403 461</b>	<b>3 593 362</b>
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
<b>Pr. 31.12.21</b>	<b>304 535</b>	<b>490 315</b>	<b>597 120</b>	<b>1 054 822</b>	<b>1 336 519</b>	<b>3 783 311</b>

(Beløp i hele tusen)

Morselskapet	Aksjekapital	Overkurs	Fond for vurderingsforskjeller	Vognanskaffelsesfond	Annen egenkapital	Sum
<b>Endring av egenkapital Pr. 1.1.20</b>	<b>304 535</b>	<b>490 315</b>	<b>263 686</b>	<b>0</b>	<b>2 263 887</b>	<b>3 322 423</b>
Overføring til/fra fond	0	0	189 906	0	-189 906	0
Disponert fra årets resultat	0	0	0	0	314 246	314 206
<b>Pr. 31.12.20</b>	<b>304 535</b>	<b>490 315</b>	<b>453 592</b>	<b>0</b>	<b>2 388 227</b>	<b>3 636 669</b>
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
<b>Pr. 31.12.21</b>	<b>304 535</b>	<b>490 315</b>	<b>597 120</b>	<b>0</b>	<b>2 432 904</b>	<b>3 824 874</b>

\*Andre transaksjoner: Skyldes feil i skatteberegningene for 2019 og 2020 i Sporveien Vognmateriell AS.

Konsernets frie egenkapital er pr. 31.12.2021 MNOK 2 460.

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

**NOTE 14 MELLOMVÆRENDE MED SELSKAP I SAMME KONSERN**

(Beløp i hele tusen)	2021	2020	2019
<b>Langsiktige fordringer</b>			
Enebakkveien 310 AS	0	5 873	0
Unibuss AS	372 349	426 664	0
Bussanlegg AS	153 750	162 600	139 450
<b>Sum</b>	<b>526 099</b>	<b>595 137</b>	<b>139 450</b>

**Alle langsiktige fordringer over har en rente på 3 mnd. NIBOR pluss 0,90%**

Enebakkveien 310 AS	Rammelån m/forfall 31.12.29
Unibuss AS	Serialån m/forfall innen 17.8.23
Bussanlegg AS	Serialån m/forfall innen 31.12.33

<b>Kortsiktige fordringer</b>			
<b>Kundefordringer</b>			
Kundefordringer	14 643	61 003	0
Mottatt konsernbidrag	58 843	375 241	252 437
Andre fordringer	63 165	130 075	202 579
<b>Sum</b>	<b>136 651</b>	<b>566 319</b>	<b>455 016</b>
<b>Kortsiktig gjeld</b>			
Leverandørgjeld	0	503	0
Avgitt konsernbidrag	91 965	341 474	262 573
Konsernkontoordning	1 051 078	1 765 338	1 151 915
Annen kortsiktig gjeld	3 740	4 745	5 170
<b>Sum</b>	<b>1 146 783</b>	<b>2 112 060</b>	<b>1 419 658</b>

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 opp-takstidspunktet.

**NOTE 15 INVESTERINGER I AKSJER OG ANDELER**

Konsernet har kjøpt navnet Sporveien Oslo AS (tidligere Sporveien AS) av tidligere rettighetshaver. I regnskapet er datterselskapet klassifisert som investering i aksjer. Kostpris var TNOK 45.

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

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

**NOTE 16 BANKINNSKUD, KONTANTER O.L.**

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

pr 31.12.2021 er TNOK 735. Rammen for kassekreditt i konsernet er på MNOK 400. Konsernet hadde innestående likvider på MNOK 2 092 pr. 31.12.2021.

**NOTE 17 AKSJEKAPITAL OG AKSJONÆRINFORMASJON**

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

Selskapet har en aksjonær:

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

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

Oslo kommune utarbeider ikke konsernregnskap der Sporveien AS inngår.

**NOTE 18 ANNEN LANGSIKTIG GJELD**

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2021	2020	2019	2021	2020	2019
Gjeld til Oslo kommune	5 191 470	5 234 403	5 068 560	2 649 192	2 542 565	2 235 163
Annen langsiktig gjeld	191 750	206 500	160 000	39 750	54 500	0
Gjeld til kredittinstitusjoner	25 154	30 407	21 574	0	0	0
<b>Sum</b>	<b>5 408 374</b>	<b>5 471 310</b>	<b>5 250 134</b>	<b>2 688 942</b>	<b>2 597 065</b>	<b>2 235 163</b>

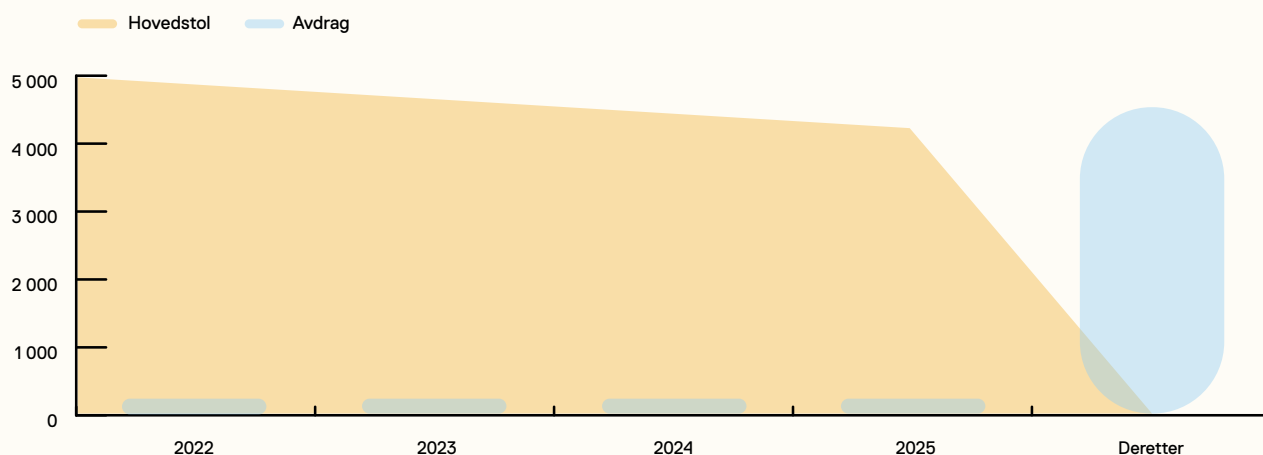
Langsiktig gjeld i konsernet er redusert med MNOK 62,9 i 2021. For morselskapet er økningen på MNOK 91,9. Endring i langsiktig gjeld i konsernet skyldes økning i lån til

trikkeanskaffelsen med MNOK 162, nedbetaling av gjeld på MNOK 203 samt omklassifisering fra langsiktig til kortsiktig gjeld.

	Konsernet	Morselskapet
<b>Avdragsprofil</b>		
2022	219 056	69 497
2023	244 056	94 497
2024	204 306	54 747
2025	204 306	54 747
Deretter	4 536 648	2 415 452
<b>Sum langsiktig gjeld</b>	<b>5 408 374</b>	<b>2 688 942</b>
Kortsiktig gjeld	219 056	69 497



LÅNEPROFIL EKSISTERENDE GJELD FOR KONSERNET (MNOK)



Konsernet hadde en snittrente på 2,23 prosent.  
Morselskapet hadde en snittrente på 1,7 prosent.

NOTE 19 PANTSTILLELSER OG GARANTIER MV.

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2021	2020	2019	2021	2020	2019
Gjeld som er sikret ved pant o.l.	25 154	24 136	27 592	0	0	0

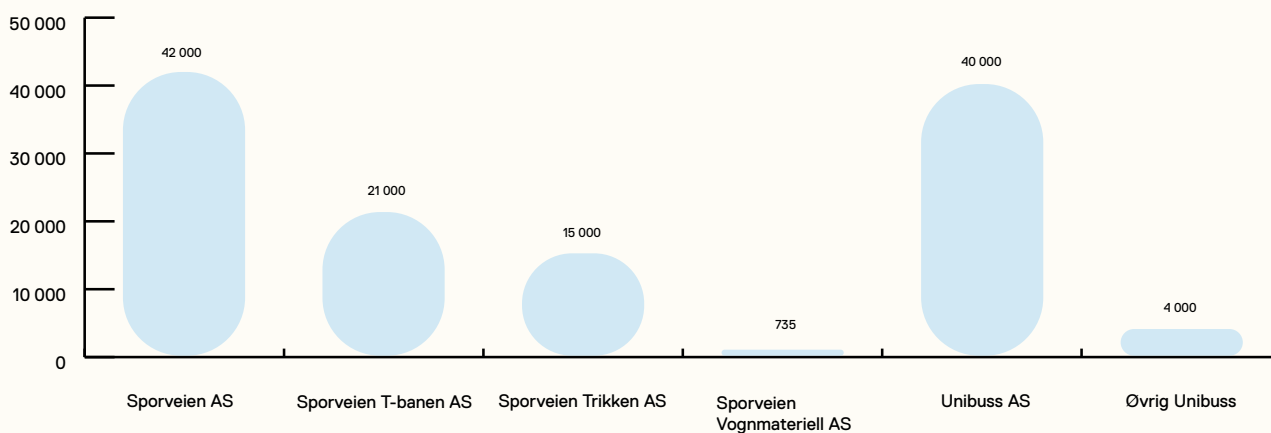
Sporveien AS har ingen gjeld som har sikkerhet i pant eller kommunale garantier.

Balanseført verdi av driftsmidlene som inngår som sikkerhet utgjør TNOK 12 549.

Unibuss AS har gjeld på MNOK 25,1 som er sikret med pant i busser selskapet eier.

Skattetrekkgarantier overfor Oslo Kemnerkontor på til sammen MNOK 122,8 fra SEB er gjeldende for understående selskaper. Samtlige av skattetrekkgarantiene utløper ved oppsigelse.

SKATTETREKSGARANTIER (NOK 1 000)



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

De er på til sammen MNOK 204,8.

(Beløp i hele tusen)			
Garantiekreditor	Gjelder	Utløper	Beløp
<b>Unibuss AS</b>			
Oslo kommune	Vognløyver	inntil oppsigelse	19 983
Oslo kommune	Vognløyver	inntil oppsigelse	6 711
Oslo kommune	Vognløyver	inntil oppsigelse	2 984
Oslo kommune	Vognløyver	inntil oppsigelse	201
Vestfold og Telemark Fylkeskommune	Kontraktsgaranti	30.09.2024	14 070
Ruter AS	Kontraktsgaranti	31.12.2021	22 000
Ruter AS	Kontraktsgaranti	inntil oppsigelse	14 000
Ruter AS	Kontraktsgaranti	02.10.2022	27 000
Ruter AS	Påkravsgaranti	30.07.2025	18 000
Ruter AS	Påkravsgaranti	30.07.2025	22 000
Ruter AS	Kontraktsgaranti	30.05.2023	19 000
Ruter AS	Kontraktsgaranti	30.05.2023	36 000
Måkeveien 2 AS	Leie anlegg	31.01.2025	950
Circle K AS	Leie kontor	31.07.2022	1 434
Avinor (for Unibuss Ekspress)	Selvskyldnergaranti	01.05.2025	500

**NOTE 20 GJELD PROSJEKTER (NETTO)**

(Beløp i MNOK)

Oversikt fremmedfinansierte prosjekter	2021	2020	2019	Kostnadsramme	Økonomisk sluttdato
CBTC signalanlegg	462	376	274	687	2028.12
Ryen base med sporanlegg	610	366	143	648	2022.10
Tilpasning ny trikk (TNT)	483	444	343	500	2022.06
Fellesstrekningen Helsefy-Majorstuen	466	386	269	478	2022.02
Fellesstrekning Etterstad-Hellerud	263	180	116	300	2024.06
Majorstuen trikketiltak	234	230	83	240	2022.03
Storgata	208	141	83	207	2022.09
Bispegata	171	156	63	173	2022.01
Grefsenveien	144	154	92	155	2022.02
Ekebergbanen, signal og hovedspor	136	136	120	145	2022.05
Sum av andre prosjekter	638	948	989	1 043	
Krav til egenandeler i prosjektportefølje	-5	-5	-59		
<b>Sum pådrag fremmedfinansierte prosjekter</b>	<b>3 811</b>			<b>4 576</b>	
Fakturert	-4 180			4 576	
Prosjektlager	29				
<b>Netto balanseført</b>	<b>-340</b>				

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

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

selskapene som mottar de offentlige tilskuddene.

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

Konsernet Sporveien AS fører investeringstilskudd etter nettometoden. Konsernets investeringer i infrastruktur kjøpeveier 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 fratregg i eiendelenes anskaffelseskost som føres opp med nettobeløpet i balansen (nettoføring). Tilskuddene kommer indirekte til fratregg 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 komme frem i selskapets balanse.

---

**NOTE 21 ANNEN KORTSIKTIG GJELD**

Kortsiktig gjeld omfatter poster som forfaller til betaling innen ett år etter rapporteringsperioden, samt poster som knytter seg til den ordinære driftssyklusen. Øvrige poster er klassifisert som langsiktig gjeld. Avdrag på langsiktig gjeld som forfaller innen 12 måneder etter årets slutt, er klassifisert som kortsiktig gjeld.



**KPMG AS**  
Sørkedalsveien 6  
Postboks 7000 Majorstuen  
0306 Oslo

Telephone +47 45 40 40 63  
Fax  
Internet www.kpmg.no  
Enterprise 935 174 627 MVA

Til generalforsamlingen i Sporveien AS

## Uavhengig revisors beretning

### Konklusjon

Vi har revidert Sporveien AS' årsregnskap, som består av:

- selskapsregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2021, resultatregnskap og kontantstrømpoppstilling 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 2021, resultatregnskap og kontantstrømpoppstilling 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 2021 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 2021 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 de internasjonale revisjonsstandardene 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 slik det kreves i lov, forskrift og International Code of Ethics for Professional Accountants (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av the 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.

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.

KPMG AS, a Norwegian limited liability company and member firm of the KPMG network of independent member firms affiliated with KPMG International Cooperative ("KPMG International"), a Swiss entity.

Statsautoriserte revisorer - medlemmer av Den norske Revisorforening

Offices in:

Oslo	Elverum	Mo i Rana	Stord
Alta	Finnånes	Moide	Straume
Arendal	Hamar	Skien	Tromsø
Bergen	Haugesund	Sandefjord	Trondheim
Bodø	Knarvik	Sandnessjøen	Tynset
Drammen	Kristiansand	Stavanger	Ålesund

Penneo Dokumentnrøkkel: C2WAJ-QHWMW-X7DTQ-X1W5W-J01D7-428H8





### 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 som eksisterer. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon blir vurdert som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke økonomiske beslutninger som brukerne foretar basert på årsregnskapet.

Som del av en revisjon i samsvar med 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 den interne kontroll som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets og konsernets interne kontroll.
- evaluerer vi om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimatene og tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen er rimelige.
- konkluderer vi på hensiktsmessigheten av ledelsens bruk av fortsatt drift-forutsetningen ved avleggelsen av årsregnskapet, basert på innhentede revisjonsbevis, og hvorvidt det foreligger vesentlig usikkerhet knyttet til hendelser eller forhold som kan skape tvil av betydning om selskapets og konsernets evne til fortsatt drift. Dersom vi konkluderer med at det eksisterer vesentlig usikkerhet, kreves det at vi i revisjonsberetningen henleder oppmerksomheten på tilleggsopplysningene i årsregnskapet, eller, dersom slike tilleggsopplysninger ikke er tilstrekkelige, at vi modifiserer vår konklusjon. Våre konklusjoner er basert på revisjonsbevis innhentet inntil datoen for revisjonsberetningen. Etterfølgende hendelser eller forhold kan imidlertid medføre at selskapet og konsernet ikke fortsetter driften.
- 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 det konsoliderte regnskapet. Vi er ansvarlige for å lede, følge opp og gjennomføre konsernrevisjonen. Vi alene er ansvarlige for vår revisjonskonklusjon.

Vi kommuniserer med styret blant annet om det planlagte omfanget av revisjonen og til hvilken tid revisjonsarbeidet skal utføres. Vi utveksler også informasjon om forhold av betydning som vi har



avdekket i løpet av revisjonen, herunder om eventuelle svakheter av betydning i den interne kontrollen.

Oslo, 23. mars 2022  
KPMG

Ole Christian Fongaard  
*Statsautorisert revisor*  
(elektronisk signert)





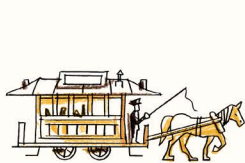






# Sporveiens historie

Bærekraftig mobilitet siden 1875



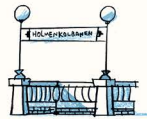
1875

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



1894

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



1898

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



1910

Linjenummer (1–10) innføres på alle linjer.



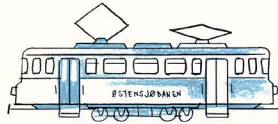
1912

A/S Holmenkolbanen åpner sidelinje Majorstuen–Smestad. Arbeidet med Undergrunnsbanen starter.



1917

A/S Ekebergbanen åpner forstadsbane mellom Gamlebyen og Sæter.



1926

Ostensjøbanen åpner med strekningen Vålerenga – Oppsal.



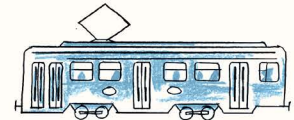
1928

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.



1966

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



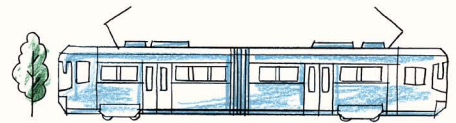
1970

Universalmånedskort for hele Oslo og samordnet bytakst blir innført.



1993

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



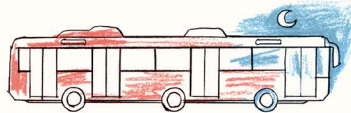
1999

Nye, italienske leddtrikker med lavgulv blir gradvis fasett inn.



2006

T-baneringen og ny stasjon på Sinsen åpner. 115 nye MX3000 T-banetog blir gradvis satt i trafikk.



2010

Busslinjene 31 og 37 går hele døgnet, som de første bybussene i Norge.



2015

6. oktober: Trikken i Oslo fyller 140 år!



2016

22. mai: T-banen fyller 50 år!



2017

Unibuss fyller 90 år!



2018

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



2018

Unibuss bestiller 40 elbussar.



2019

Trikken i Oslo fyller 125 år.



2021

De første nye SL18 trikkene kommer til Oslo



