



Årsrapport 2018

Mer bærekraftig kollektivtrafikk
for pengene



INNHOOLD

Del 1 Om Sporveien

Sporveiens samfunnsoppdrag: Mer kollektivtrafikk for pengene	3
Dette er Sporveien	4
Nøkeltall	5
Viktige hendelser 2018	6
Sporveissjefen	8
Bærekraftig løsning på fremtidens behov	10

Del 2 Strategi

Oslo: Strategiske valg da og nå – Knut Wisthus Johansen og Bernt Bull	14
Europa satser på trikk	16
Kapasitetsøkning frem mot 2030	18
Best 2020	
■ Best mulig for Oslo og best i Norden	20
■ Strategien i praksis	22

Del 3 Virksomheten

Sporveiens miljøbidrag til byen – Engasjerte stemmer	26
Virksomheten – T-banen	28
Virksomheten – Trikken	30
Virksomheten – Unibuss	32
Infrastruktur og prosjekter	34
Nytt signal- og sikringsystem	36
Trikkeprogrammet	38
Virksomheten – Bussanlegg	40
Virksomheten – Sporveien Media	41

Del 4 Samfunnsansvar

Å prioritere kollektivtransport er å prioritere ungdom – Gina Gylver	44
På lag med byen, innbyggerne og miljøet	46

Del 5 Styring

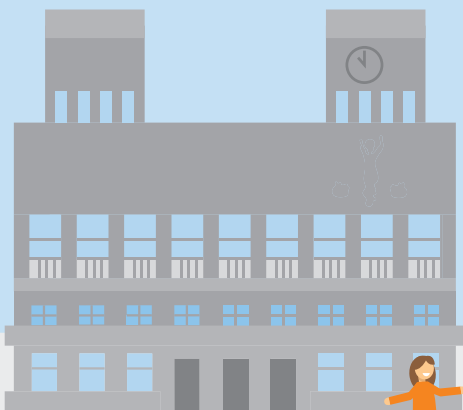
Oslo viser vei for grønnere transport i Europa – Karmenu Vella	60
Kommentarer fra rådhuset – Lan Marie Nguyen Berg, Raymond Johansen og Marianne Borgen	61
Organisasjonen	62
Eierstyring og selskapsledelse	63
Konsernledelsen	66
Styret	68

Del 6 Årsberetning og -regnskap

Årsberetning for Sporveien AS 2018	72
Resultatregnskap 2018	81
Balanse 2018	82
Kontantstrømpoppstilling	84
Regnskapsprinsipper	85
Revisors beretning	104



OSLO KOMMUNE EIER SPORVEIEN



SPORVEIEN:

3 812 ansatte
4 952 mill. kr i omsetning
275 mill. reisende



BEDRE LUFT OG MINDRE KLIMAUTSLIPP



OSLO VOGNSELSKAP
LEIER UT VOGNER OG
KJØPER VEDLIKEHOLD
FRA SPORVEIEN



RUTER BESTILLER
KOLLEKTIV-
TRAFIKK FRA
SPORVEIEN



ATTRAKTIV ARBEIDSPASS MED
MANGFOLD OG HØY KOMPETANSE

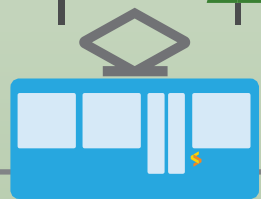
FAKTA:

RESULTATER:



TRIKKEN:

6 linjer
72 trikker
2 baser



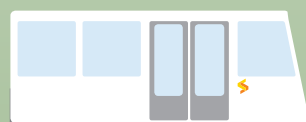
TRIKKEN:

51 mill. reiser
4,8 mill. vogndkm.
97 % kundetilfredshet



T-BANEN:

5 linjer
115 togsett
2 baser



T-BANEN:

122 mill. reiser
9,2 mill. togkm.
98 % kundetilfredshet



UNIBUSS:

Rute- og turbuss
Ekspress- og
flyplassbuss



UNIBUSS:

102 mill. reiser
42,2 mill. busskm.
98 % kundetilfredshet



**INFRASTRUKTUR
OG PROSJEKTER**

Skinner og stasjoner,
bygg og eiendom,
og signal- og
sikringssystemer



**UTVIKLING AV GODE BYROM
OG KNOTEPUNKT**

KUNST- OG KULTUROPPLEVELSER
OMBORD OG LANGS LINJENETTET

**RASKE OG TRYGGE
REISER I BYEN**

**VEDLIKEHOLD OG OPPGRADERING
AV TRIKKER OG T-BANEOGNER**

**DRIFT, VEDLIKEHOLD OG
UTVIKLING AV INFRASTRUKTUR**

SPORVEIENS SAMFUNNSOPPDRAG

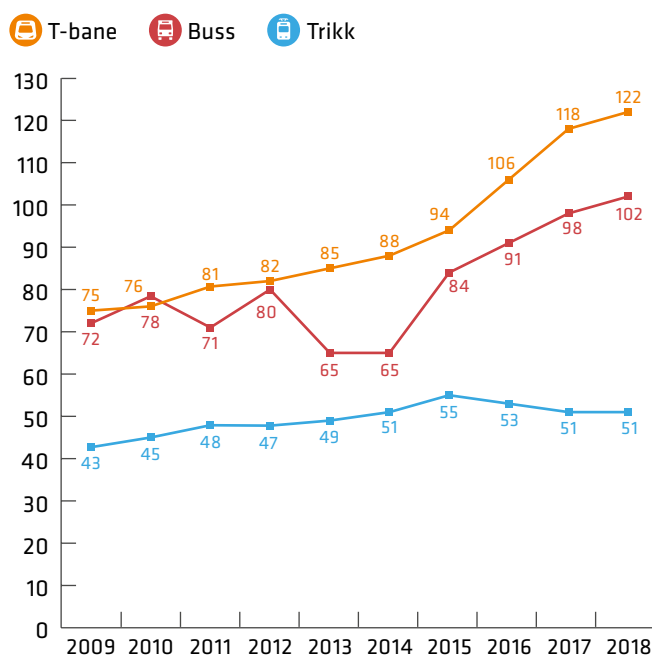
MER KOLLEKTIVTRAFIKK FOR PENGENE

Sporveien er Norges største kollektivselskap målt i antall reiser. Konsernet forvalter og utvikler store verdier på vegne av fellesskapet – og for fremtiden. 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 helintegret 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 Akershus, samt en stor andel av den anbudsbaserte busstrafikken i Oslo, Akershus, Vestfold og Oppland. Hver eneste dag jobber våre over 3 800 ansatte for å levere i tråd med samfunnsoppdraget.

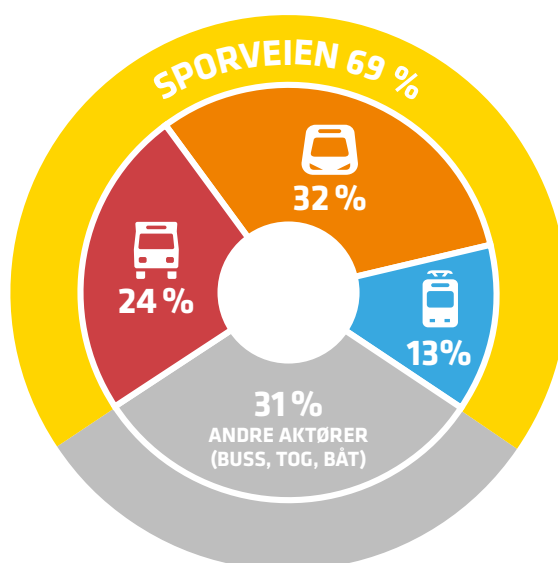
ANTALL ENKELTREISER (MILL.)

KONSERNETS UTVIKLING SISTE 10 ÅR



ANDEL REISER

OSLO/AKERSHUS 2018



DETTE ER SPORVEIEN

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

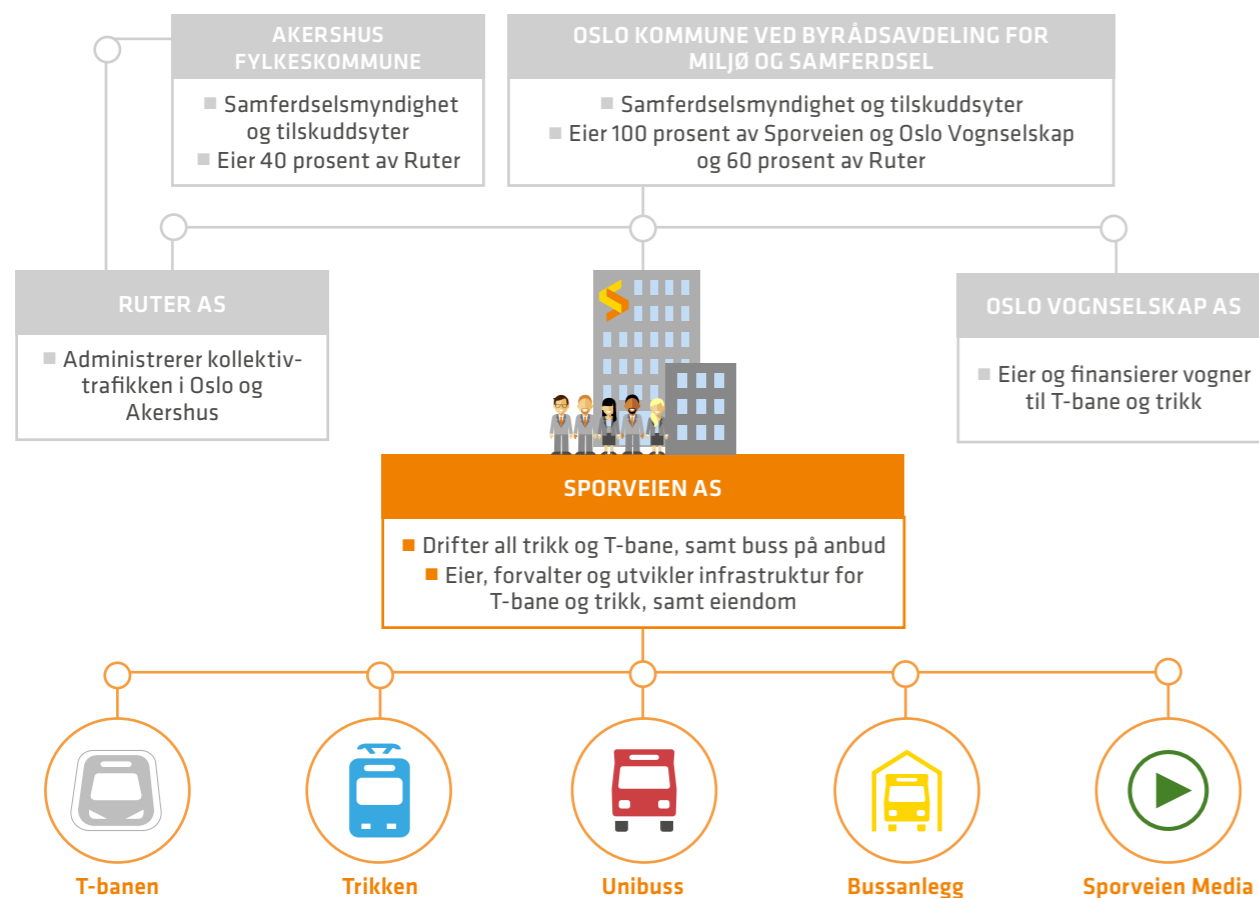
Sporveien står for 69 prosent av kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. Vi leverer kollektivtrafikk på kjøpekontrakter, samt buss på anbud. Konsernet eier, utvikler og forvalter i tillegg infrastrukturen knyttet til T-bane og trikk, det vil si skinner, stasjoner, tunneller, baser, bygninger og signalanlegg. Med dette helhetlige ansvaret for driften kan vi optimalisere og utnytte alle deler av kollektivsystemet til å frakte folk mest mulig effektivt, punktlig og klimavennlig rundt i byen.

Sporveien samarbeider tett med de andre virksomhetene som sammen styrer og utvikler kollektivtrafikken i Oslo

og Akershus. Sporveien er 100 prosent eid av Oslo kommune, som også eier administrasjonsselskapet Ruter sammen med Akershus fylkeskommune. Sporveiens inntekter fra T-bane og trikk er regulert gjennom kjøpekontrakter med Ruter. Konsernet leier T-banepogner og trikker fra Oslo Vognselskap, og blir kompensert av samme selskap for å vedlikeholde materiellet. Oslo Vognselskap eies 100 prosent av Oslo kommune.

For mer informasjon om pengestrømmene knyttet til Sporveiens drift, se årsberetning side 72. ■

AKTØRENE I KOLLEKTIVTRAFIKKFAMILIEN



NØKKELTALL

2018
KJØRTE KM
PÅ SKINNER

14 MILL.



2018
ENKELTREISER

275 MILL.



2018
KJØRTE KM
BUSS (MILL.)

42,2

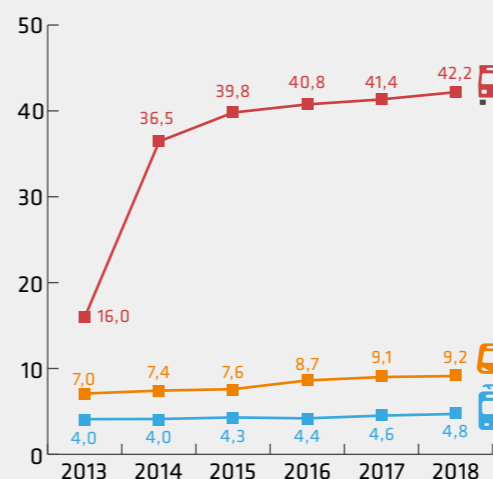


2018
ANSATTE

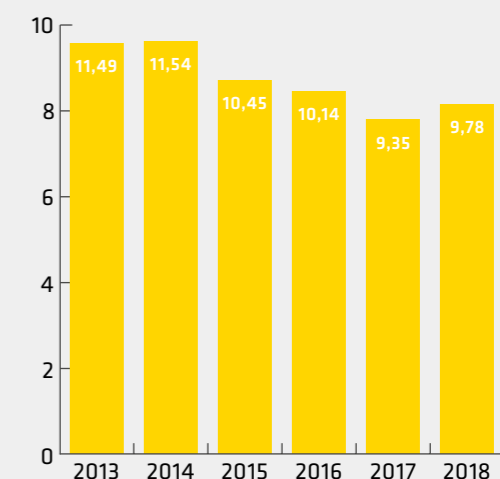
3 812



KJØRTE KM (MILL.)



KOSTNADER PER REISE PÅ SKINNER (NOK)



NØKKELTALL KONSERN	2018	2017	2016	2015	2014	2013
Driftsinntekter (MNOK)	4 952	4 755	4 560	4 375	4 212	3 480
Driftskostnader (MNOK)	4 831	4 528	4 362	4 205	3 913	3 257
Driftsresultat (MNOK)	121	227	198	170	298	223
Driftsmargin (%)	2,4	4,8	4,3	3,9	7,1	6,4
Resultat før skatt (MNOK)	78,8	168,9	179	136	206	160
Årsresultat (MNOK)	66,7	132,9	145	113	154	131
Antall ansatte	3 812	3 734	3 629	3 540	3 518	3 232
Enkeltreiser (mill.)	275	267	250	233	204	199
Kjørte km på skinner (mill.)	14,0	13,6	13,1	11,9	11,4	11,1
Kjørte km buss (mill.)	42,2	41,4	40,8	39,9	36,5	16,1
Kostnader per kjørt km på skinner (NOK)	120,64	115,77	127,96	131,01	139,54	139,93
Kostnader per reise på skinner (NOK)	9,78	9,35	10,14	10,45	11,54	11,49

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

VIKTIGE HENDELSER 2018

KAPASITET



05.03
Oppstart oppgradering av Holtet base. (Trikk)

05.03
Oppstart oppgradering av Helsfyr stasjon, samt rehabilitering av T-banen mellom Tøyen og Helsfyr. (T-bane)

11.03
Åpning av midlertidig spor over Tullinløkka til Kr. IVs gate. (Trikk)

02.05
Unibuss ansetter 160 nye bussjåførere for å ivareta økt etterspørsel. (Buss)

14.05
Holdeplassen Welhavens gate i Parkveien gjenåpnes for trikkedrift. (Trikk)

Sommeren 2018
Varme sommerdager gir utfordringer for både T-banen og trikken, med solsleng på skinner og varme vogner. (Infrastruktur)

20.06
Bystyret vedtar finansiering av tre større gateoppustningsprosjekter. Storgata og Thorvald Meyers gate får direktebevilgninger, mens Grefsenveien blir vedtatt som del av revidert budsjett. (Trikk)



01.08
Oppstart oppgradering av Grefsen base. (Trikk)

06.08
Kjøp av eiendom i Enebakkveien 310 til skinnelager, verksted og slambehandlingsanlegg. (Trikk)

25.09
Oppstart bygging av ny likeretter ved Ullevål stadion for å sikre stabil strømforsyning på strekningen Nydalen-Majorstuen. (T-bane)



19.09
Signering av kontrakten mellom Sporveien og leverandør CAF om kjøp av 87 nye trikker til Oslo. (Trikk)

11.10
Oppstart oppgradering av Frognerveien. (Trikk)

19.10
Kontrakt tildeles for bygging av ny holdeplass i retning sentrum på Jomfrubråten. (Trikk)

25.10
Nettsiden til Trikkeprogrammet, fremtidensbyreise.no, vinner Farmandprisen for «Beste nettsted 2018» i kategori «Beste Idé & design». (Trikk)

31.10
Sporveien og Ruter inviterer rådgivere og konsulenter til leverandørmøte. (Infrastruktur)

22.11
Leverandør CAF besøker Oslo i forbindelse med mottakelse i Oslo rådhus. (Trikk)



23.11
Dagsrekord med T-banen: 454 000 reisende. (T-bane)

30.11
Oppstart oppgradering av Storgata. (Trikk)

02.12
Trikken kjører på nye spor i Kristian Augusts gate. Prosjekt Tinghuset-Tullins gate ligger ni måneder foran skjema. (Trikk)

16.12
Enkeltsporet på Ekebergbanen over Holtet avvikles og Holtet holdeplass gjenåpner. (Trikk)

17.12
Brann i en arbeidsvogn i tunnelen mellom Helsfyr og Ensjø. (Infrastruktur)

KUNDER/BYEN

08.01
Sporveien lanserer sikkerhetskampanje: «Trygg ferdseil på stasjonsområdet». (T-bane)

01-15.02
Unibuss Ekspress setter i drift fire nye dobbeldekkere på Lavprisenekspressen og sju nye Scania Interlink flybusser på flybusssekspressrutene. (Buss)

11.02
T-banen kjører publikum og deltakere til Barnas Holmenkollidag. (T-bane)

10.03
Svært utfordrende driftssituasjon for T-banen som følge av publikumskaos under Holmenkollen i forbindelse med Holmenkollen Skifestival. (T-bane)

14.03
Kunngjøring av reisetall: rekordhøyt antall reisende med T-bane, trikk og buss. (Konsern)

23.03
Sporveien tar i bruk sms-varslings til naboer. (Infrastruktur)

03.05
Strålende resultater for Sporveien i Norsk Kundebarmeter (se side 50). (Konsern)

25.09
Presseoppslag: En ny undersøkelse fra Kantar/TNS viser at åtte av ti innbyggere i Oslo vil at Oslo skal være en trikkeby. (Trikk)

27.09
Avdukning av gatekunstprosjekt på Frøen T-banestasjon. Prosjekt i samarbeid med Barnekunstmuseet og Kulturetaten. (T-bane)

01.10
Unibuss Ekspress setter fire Scania Interlink flybusser i drift på OSL-ekspressen. (Buss)



19.10
Global studie: T-banen i Oslo er i verdens-toppenn sammenliknet med T-bane-systemer verden over! (T-bane)

21.10
Oslo førerhundklubb besøker Grefsen. (Trikk)

04.12
Oppstart av juletrikken på Stortorvet og juleutstillingen på Valkyrie plass. (Konsern)

06.12
Unibuss vinner anbud om kjøring av skolebarn 17. mai. (Buss)

14.12
Unibuss lanserer ny nettside. (Buss)

18.-19.12
Mattikken: Frivillige sporveiansatte tilbyr mat, drikke og en pause i hverdagen til byens innbyggere. (Fagforeningen OSA)

ORGANISASJON

14.03
Sporveisarrangement på Chateau Neuf. (Konsern)

08.04
Lavprisenekspressen legger ned ruten mellom Oslo og Trondheim. (Buss)

02.07
Oppstart av Employer branding-kampanje i sosiale medier: Sporveien: Et godt sted å jobbe. Presentasjon av mangfoldet og bredden av kompetanse blant konsernets over 3 800 ansatte. (Konsern)

08.10
Grefsen verksted på Norge nå/NRK: direktesending om livet på verkstedet og hverdagen til de som jobber mens andre sover. (Trikk)

20.11
Sporveien arrangerer pressekonferanse i forbindelse med byrådets plan for utvikling av kollektivtransporten i Oslo. (Konsern)

MILJØ OG INNOVASJON

31.01
Unibuss tester elektrisk buss på linje 74. (Buss)



12.02
Unibuss mottar bestilling av drift av 40 elektriske busser, for innfasing 2019. (Buss)

03.04
T-banen tester nytt, mer miljøvennlig sivilmateriale. (T-bane)

MILJØ

02.02
Sporveien og Rusken tar opp kampen mot smugforsøpling i Oslo gjennom kampanjen «Søppelmysteriet». (Se side 46.) (T-bane)

13.02
Unibuss signerer kontrakt med Oslo kommune for deltakelse i nettverket Næring for klima. (Buss)

15.03
Unibuss AS med datterselskapene Unibuss Tur og Unibuss Ekspress blir miljøsertifisert etter den nye miljøstandard, ISO 14001:2015. (Buss)

17.08
Sporveien signerer kontrakt med Oslo kommune for deltakelse i nettverket Næring for klima. (Konsern)

SPORVEISSJEFEN

MER BÆREKRAFTIG KOLLEKTIVTRAFIKK FOR PENGENE

Kollektivtrafikk og nye løsninger for mobilitet er viktige verktøy for å løse de store og krevende klima- og miljøutfordringene vi står overfor. I 2018 produserte Sporveiens vel 3 800 ansatte til sammen 275 millioner miljøvennlige reiser med T-bane, trikk og buss. Summen av innsatsen som legges ned av våre medarbeidere, skaper fundamentet for Oslo-regionens kollektivsystem. Vår jobb er å bidra til at dette systemet er så effektivt og velfungerende at folk kan la bilen stå til fordel for kollektivtrafikken.

Klimautfordringene må løses internasjonalt, men initiativene må også komme nasjonalt og lokalt. Og skal nasjonene lykkes, må byene lykkes! Det er her folk bor, og det er hit folk flytter. Om noen år vil mer enn to tredeler av verdens befolkning bo i byer. Innen 2030 viser for eksempel anslag fra Statistisk sentralbyrå at Oslo vil øke med nærmere 200 000 innbyggere. Storbyene må derfor gå foran som spydspisser for de nasjonale initiativene, slik vi ser i hovedstaden. Gjennom tverrpolitiske prioriteringer over mange år, fokus hos næringslivet og en rekke konkrete innbyggerinitiativ, står Oslo i dag frem som en by med både vilje og gjennomføringsevne til å endre folks hverdag – slik at befolkningen kan sette grønne fotavtrykk for fremtiden.

Oslo er i dag en av Europas mest miljøvennlige byer. Derfor er også byen utpekt til Europas miljøhovedstad i 2019. Kollektivtrafikkens resultater har en stor del av æren for denne utmerkelsen, og det er også her de største effektene kan hentes ut i årene fremover. Kvaliteten på Oslos kollektivtrafikk tåler i dag sammenligning med enhver internasjonal storby. Oslo kommunes eget kollektivselskap, Sporveien, drifter et stort, integrert system av vogner, busser, skinner og annen infrastruktur - med mål om å frakte folk mest mulig effektivt rundt i byen. Takket være en storstilt effektivisering og betydelige kostnadsreduksjoner, som over flere år er muliggjort gjennom

medarbeidernes arbeidsinnsats, frakter Sporveien nå flere og mer fornøyde passasjerer enn noen gang, til en stadig lavere kostnad per reise. I sum driver Sporveien ved inngangen til 2019 nær en milliard kroner mer effektivt i året enn vi gjorde i 2012. Les gjerne mer om dette i rapportens strategikapittel.

Klimagassutslippene i Oslo skal halveres innen 2020. Samme år skal også driften av kollektivtrafikken være klimanøytral. Sporveiens ansatte spiller en stadig viktigere rolle som en del av løsningen for å skape en mer bærekraftig by. Alle våre reiser med T-bane og trikk er utslippsfrie, og gjennom en stor modernisering av Unibuss sin flåte til elektriske busser er vi også her på god vei mot utslippsfri produksjon. Sommeren 2019 vil Unibuss ha 42 elektriske busser i trafikk i Oslo. Dette skjer i nært samarbeid med vår eier Oslo kommune, og administrasjonsselskapet Ruter.

Dagens tilbud og kapasiteten i 2020 er imidlertid ikke bra nok fremover. Selv om Oslos kollektivtrafikk allerede er i internasjonal toppklasse, må den bli enda bedre og mer effektiv. Dette er nødvendig for at hovedstaden skal lykkes med å nå sine ambisiøse klima- og miljømål. Oslo er

blant Europas raskest voksende byer. Denne store befolkningsøkningen kan få dramatiske miljø- og klimakonsekvenser uten tilstrekkelig kapasitet og nye tilbud fra kollektivtrafikken. Det er som følge av dette planlagt ca. 65 milliarder kroner i nye investeringer bare knyttet til T-bane og trikk frem til 2036. 87 nye trikker er på vei, store nye T-banestrekninger planlegges og Sporveien har det operative ansvaret for å gjennomføre en stor andel av disse store og små prosjektene. Gjennom denne satsingen vil vi ytterligere kunne øke kapasiteten og markedsandelen til kollektivtrafikken. Det er en politisk forventning at kollektivtrafikken skal ha en sterk årlig passasjervekst på bekostning av biltrafikken, og denne skal vi levere på. Vi skal gjøre vår del av jobben!

«Et effektivt og attraktivt kollektivtilbud er helt avgjørende for å få byen til å fungere.»

Sporveissjef Cato Hellesjø er fornøyd med at Sporveien ved inngangen til 2019 driver nær en milliard kroner mer effektivt i året enn selskapet gjorde i 2012.



Folk flest tar kollektivtrafikken som en selvfølge, akkurat som de også gjør med for eksempel elektrisk strøm. De tenker ikke på strømmen før den plutselig blir borte. Tilsvarende tenker de ikke på kollektivtrafikken før T-banen, trikken eller bussen ikke kommer eller er forsinket. Det er god grunn til å reflektere over hvor viktig kollektivtransporten er for både miljø, klima og fremkommelighet. Et effektivt og attraktivt kollektivtilbud er helt avgjørende for å få byen til å fungere, gjøre hverdagen til innbyggerne så smidig og trivelig som mulig, redusere klimautslippene samt forbedre luftkvaliteten. Kollektivtilbudet må også være så godt at flere velger å benytte seg av det fremfor å sette seg i bilen til og fra jobb, skole, barnehage, fritidsaktiviteter og innkjøp.

Leveransen av miljøvennlig kollektivtransport er i seg selv våre ansattes viktigste bidrag, men i tillegg har vi også et sterkt fokus på å redusere klimaavtrykket fra vår egen virksomhet. For at Oslos kollektivtrafikk skal kunne være klimanøytral innen 2020, jobber vi målrettet med blant annet å redusere vår energibruk, som i hovedsak er relatert til drift av T-bane og trikk og infrastruktur, samt med å øke vår gjenvinning. Vi har også igangsatt et prosjekt for fossilfri anleggsdrift, og vi utreder mulig bruk av solenergi ved våre anlegg. Flere av disse prosjektene gjennomfører vi i et nært samarbeid med Enova.

Oslos kollektivtrafikk og Sporveien har snart eksistert i 150 år. Store og viktige beslutninger er i denne lange perioden tatt av visjonære og djerne kommunepolitikere, administrativt ansatte i kommunen og ledere i kollektivtraffikselskapene. Fremtidens utfordringer for Oslo er minst like store som de historiske. Derfor kreves det også fremover nye visjonære og djerne beslutninger for å kunne løse disse. Dette handler både om fortsatte politiske prioriteringer, og om vår egen evne til å levere et stadig mer effektivt og attraktivt kollektivtilbud. Gjennom dette sørger Sporveiens ansatte for mer miljøvennlig kollektivtrafikk for pengene, som er vårt viktigste bidrag til å sikre våre barn og barnebarn en trygg og bærekraftig fremtid. ■

Sporveissjef
Cato Hellesjø

BÆREKRAFTIG LØSNING PÅ FREMTIDENS BEHOV

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

SPORVEIEN T-BANEN AS
Sporveien T-banen AS leverer all T-banetraffikk i Oslo og Akershus. Selskapet har en egen driftstillatelse fra Statens jernbanetilsyn og kjører på avtale med administrasjonsselskapet Ruter AS. **For mer om T-banen: se side 28.**

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 30.**

UNIBUSS AS
Unibuss består av Unibuss AS (rutebuss) og datterselskapene Unibuss Tur AS, Unibuss Ekspres AS og Tønsberg Bussreiser AS. Unibuss driver virksomhet innen rutebuss-trafikk, turbilkjøring, ekspressruter og flybuss. **For mer om Unibuss: se side 32.**

BUSSANLEGG AS
Bussanlegg AS eier og leier ut syv bussanlegg til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus, med en samlet kapasitet på 500 busser. **For mer om Bussanlegg: se side 40.**

SPORVEIEN MEDIA AS
Sporveien Media AS forvalter all trafikkreklame på Sporveiens driftsmidler, stasjoner og bygninger. **For mer om Sporveien Media: se side 41.**

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 34.**

VERKSTED/PRODUKSJON
Konsernets verksteder, med sine 338 ansatte, er en del av morselskapet og har ansvar for vedlikehold av trikker og T-banevogner. Driftsmessig er virksomheten organisert som en del av produktorganisasjonene til henholdsvis trikk og T-bane, og har lokasjoner på Grefsen, Holtet, Ryen og Avløs.

KONSERNSENTERET
Sporveiens konsernsenter besto per 31. desember 2018 av 171 ansatte. Disse er fordelt på hovedområdene Økonomi og finans, IT, HR, Kommunikasjon og samfunnskontakt, Markedstjenester, Dokumentcenter, Strategi og konsernutvikling, Digitalisering og innovasjon, Kvalitet og HMS, Konsemjuridisk og compliance samt Eiendom. Konsernets hovedkontor er på Tøyen i Oslo.

LOGISTIKK OG INNKJØP
Enheten, som er en del av morselskapet og per 31. desember 2018 hadde 36 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 fem selskapene eier konsernet Enebakkveien 310 AS og Sporveien Oslo AS. Det er ikke driftsrelatert aktivitet i disse selskapene.

SPORVEIEN T-BANEN AS								
	REISENDE	LINJER	REGULARITET	TOGKM	ANSATTE	TOGSETT	TOGTIMER	DRIFTSINNTEKTER I TUSEN KR
2018	122 mill.	5	99,5 %	9 218 013	624	115	300 804	1 799 700
2017	118 mill.	5	99,4 %	9 087 665	628	115	359 824	1 756 557
2016	106 mill.	5*	99,3 %	8 663 972	629	115	348 137	1 678 396
2015	95** mill.	6	99,6 %	7 565 751	567	115	318 553	1 651 229
2014	88 mill.	6	99,7 %	7 383 501	514	115	317 086	1 624 586

* Reduksjon i antall linjer skyldes endring i rutetilbudet i forbindelse med åpningen av Lørenbanen.
** Tall oppjustert fra 94 mill. etter 2015-rapportering.

SPORVEIEN TRIKKEN AS								
	REISENDE	LINJER	REGULARITET	VOGKVM	ANSATTE	TRIKKER	VOGTIMER	DRIFTSINNTEKTER I TUSEN KR
2018	51 mill.	6	99,1 %	4 802 000	387	72	332 108	936 970
2017	51 mill.	6	99,5 %	4 559 952	382	72	326 310	899 596
2016	53 mill.	6	99,5 %	4 414 570	368	72	314 736	866 215
2015	55 mill.	6	99,3 %	4 287 723	367	72	308 468	808 455
2014	51 mill.	6	99,2 %	4 057 517	337	72	295 083	782 742

UNIBUSS AS								
	REISENDE	LINJER	REGULARITET	BUSSKM	ANSATTE	BUSSER	BUSSTIMER	DRIFTSINNTEKTER I TUSEN KR
2018	102 mill.	201	99,9 %	42 240 610	1 915	765	1 879 821	1 819 600
2017	98 mill.	203	99,9 %	41 398 351	1 860	759	1 847 451	1 684 056
2016	91 mill.	204	99,9 %	40 816 800	1 794	744	1 186 855	1 650 933
2015	84 mill.	204	99,9 %	39 864 384	1 814	758	1 807 003	1 559 933
2014	65 mill.	58	99,9 %	36 481 000	1 924	696	1 585 420	1 467 808

For mer informasjon om virksomhetene, se rapportens del 3.



DEL 2 STRATEGI

«DEN VIKTIGSTE FORSKJELLEN MELLOM
ETTERKRIGSTIDEN OG NÅTIDEN FOR
KOLLEKTIVSYSTEMET I OSLO, HANDLER OM
BEFOLKNINGSSTRUKTUREN I BYEN»

- BERNT BULL, FLERE PERIODER SOM
STYREMEDLEM I SPORVEIEN OG SØNN AV
TIDLIGERE ORDFØRER BRYNJULF BULL



I OSLO

Strategiske valg da og nå

Blant etterkrigstidens virkelig betydningsfulle Oslo-politikere finner vi Brynjulf Bull. Bull var ordfører i Oslo fra 1952 til 1975 (med unntak av periodene 1956-59 og 1962-63), en periode med store endringer i befolkningsmønsteret. Men hva var prioriteringene da kollektivtransporten ble bygget på Bulls tid, og hva kan vi lære av dette i dag?

Vi satte oss ned med Brynjulf Bulls sønn, Bernt Bull, og utviklingssjef for infrastruktur i Sporveien, Knut Wisthus Johansen, og snakket om utbygging av kollektivtransport, boligpolitikk og privatbilisme – da og nå.

Kollektivutbygging i etterkrigstiden – et spørsmål om boligpolitikk

– Den viktigste forskjellen mellom da og nå handler om befolkningsstrukturen i Oslo, sier Bernt Bull.

I etterkrigstiden bodde Oslos befolkning tett, i små leiligheter i Oslo sentrum. Under Brynjulf Bulls tid som ordfører var en viktig prioritering å spre befolkningen ut av sentrum, slik at det var mulig å bo i større, mer komfortable og familievennlige hjem. Denne utviklingen satte for alvor i gang da Oslo og Aker slo seg sammen i 1948.

– Det var en veldig trangboddhet. I dag bor det fremdeles færre mennesker i det som var Oslo kommune i 1948, som omtrentlig er området som i dag ligger innenfor Ring 2, enn det gjorde i 1948, sier Bull.

Derfor ble denne perioden i stor grad preget av utbygging av kapasitet inn og ut av bykjernen: I 1957 åpner Lambertseterbanen, i 1966 Grorudbanen, i 1967 Østensjøbanen, i 1970 Furusetbanen, og i 1972 strekkes Røabanen helt til Østerås. Utbyggingene knyttet de stadig mer folkerike ytre områdene i Oslo og Bærum sammen med bykjernen.

I dag er dette annerledes. Der kollektivutbygging i etterkrigstiden skjedde i en by som vokste i utstrekning, handler veksten i folketall i Oslo i dag i stor grad om fortetting i områder som allerede er utbygget.

– Oslo vokste bare med om lag 17 000 innbyggere mellom 1948 og 1985, mens nå vokser den med om lag 10 000 i året, sier Bull. Men selv om utbygging av kollektivsystemet i dag handler

Bernt Bull: Seniorrådgiver i Helse- og omsorgsdepartementet. Styremedlem og vara i sporveisstyret mellom 1972 og 2008.

Knut Wisthus Johansen: Utdannet Sivilingeniør NTH (NTNU) 1985, jobbet med T-bane i Sporveien siden 1986. Prosjektleder for utbygging/ombyggingsprosjektene på T-banen siden 90-tallet.

om mer enn boligpolitikk, er dette fremdeles et viktig tema i planlegging av det fremtidige rutetilbudet.

– Vi ser jo på hva som ligger i kommunepåbudet av utviklingsområder. Ett eksempel er Hovinbyen, som er en utvidelse av indre by. Denne sees særskilt på med tanke på økt dekning av trikkelinjer og kanskje også T-bane, sier Wisthus Johansen.

– Men i det store og det hele er det som foregår i dag en type fortetting av hele byen, og da handler det mer om å bestykke linjenettet vi allerede har, slik at det er i stand til å håndtere vekst.

Privatbilismens vekst

– En veldig viktig forskjell mellom 50-tallet og nå er at da jeg begynte på skolen i 1953, så var det like mange registrerte privatbiler i Norge som det i dag er snøscootere, ca. 50 000 i hele Norge. Nå er utfordringene med miljø noe helt annet, fortsetter Bull.

– Bymiljø kom som en sak på 60-tallet, og det handlet ikke om klima, men om arealbruk. Man planla bymotorveier gjennom Grünerløkka og Frognerparken, men forestilte seg aldri at bilholdet per innbygger ville komme opp i de dimensjonene vi ser i dag.

En annen hovedforskjell er endringen i betjening av T-banestasjonene.

– På slutten av 80-tallet kom en økonomisk krise i Norge, og da var det ikke veldig mye satsning på nye ting, men det handlet mer om å snu kronene og kutte ned. I 1988 kom den store omleggingen på T-banen ved at man gjorde stasjonene ubetjente. Før 1988 var det 44 betjente T-banestasjoner i Oslo, med en sperrevakt på plass fra morgen til kveld, men i løpet av få år ble de borte, og det var bare sentrumsstasjonene som hadde disse med videre, sier Wisthus Johansen.



Bernt Bull og Knut Wisthus Johansen snakker om kollektivsystemet i Oslo, før og nå.

Fremkommelighet i sentrum

Siste hovedforskjell handler om fremkommelighet. Men der fremkommelighet i etterkrigstiden i stor grad handlet om å bygge nytt, handler det i dag mer om å styrke kapasiteten i det eksisterende kollektivsystemet.

– I dag er jo alle boligstrukturene på plass, så nå handler det egentlig mest om å få brukt den kapasiteten som er der til å gjøre det mer fristende og enklere å reise kollektivt enn å bruke privatbil, sier Wisthus Johansen.

– Perioden vi er inne i nå, handler om nødvendig kollektivutbygging i en by med voldsom befolkningsvekst. Målet må være at byens funksjonsevne ikke svekkes. Problemet nå er ikke om det kommer en buss når jeg skal til Bjølsen, problemet er om jeg kommer meg inn på bussen. Så stor er etterspørselen, sier Bull.

– Jeg ser på tunellbanenettet som byens hovedstruktur, den gir rask transport over store avstander og gjør at enhver borger i byen kan bruke hele byen med alle aktivitetene og tilbudene som er her. Så handler det om å bygge opp trikk og buss som supplement til det, sier Wisthus Johansen.

– En ting som er viktig for fremtiden er derfor ny sentrumstunell for T-banen, for å øke kapasiteten i ytre by. Men vi bør også tenke på hvordan vi bruker T-banen som en helhetsløsning for hele byen.

– Min far var advokat og var på mange måter en talsmann for andre, fremfor en som var opptatt av egne ideer på den måten, og fra hans tid er det ikke nødvendigvis så mange lekser å lære om utfordringene vi nå står i. Men som talsmann for befolkningen i Oslo ville han nok jobbet for at man gir prioritet til kollektivtrafikken, slik at reisetiden i kollektivtransporten kan konkurrere med bilen, og gjøre det mer funksjonsdyktig. Det må handle om fremkommelighet og bekvemmelighet, og der er T-banen helt sentral, avslutter Bernt Bull. ■

NOEN HØYDEPUNKTER UNDER ÅRENE BRYNJULF BULL VAR ORDFØRER, 1951-1975

- Før 1951: Kristiania Sporveisselskab åpner byens første hestesporvei mellom Homansbyen i vest og Gamlebyen i øst i 1875. I 1898 åpner Holmenkollbanen fra Majorstuen til Besserud, mens trikken utvides til Grefsen, Kampen og Frogner fra 1902. Ekebergbanen til Sæter åpner i 1917, Østensjøbanen går til Oppsal i 1926, Bærumsbanen går til Kolsås i 1930, Røabanen til Røa i 1935, og i 1940 åpner elektriske trolleybusslinjer gjennom det meste av byen.
- 1952: Sporveien får mellom 1952 og 1958 100 nye og ombygde Høka-vogner.
- 1957: Lambertseterbanen åpnes fra Brynseng, og trafikkeres med nye Høka-vogner til Bergkrystallen.
- 1960-1968: Buss tar gradvis over for bytrikk på blant annet Sagene, Korsvoll, Rodeløkka, Grønland og Kampen.
- 1965: Sporveien overtar driften av Ekebergbanen.
- 1966: Oslo har som minste by i verden fått «full metro»: Lambertseterbanen omlegges til T-bane fra Jernbanetorget, og Grorudbanen åpnes til Grorud.
- 1967: Østensjøbanen omlegges til T-banedrift og forlenges til Skullerud.
- 1968: De elektriske trolleybussene går sine siste turer. Enmannsbetjening på alle busslinjer. De siste gamle, åpne trikkene tas ut av trafikken.
- 1970: Den fjerde T-banen, Furusetbanen, åpnes til Haugerud.
- 1974: Lilleakerbanen og Ekebergbanen trafikkeres med gjennomgående, enmannsbetjente «Gullfisker».
- 1975: Sporveien overtar driften av Holmenkollbanen.

EUROPA SATSER PÅ TRIKK

I 2015 vedtok Oslo bystyre å fornye trikketilbudet i hovedstaden ved kjøp av nye trikker og opprustning av Oslos gater. Sporveien fikk hovedansvaret for Trikkeprogrammet, med målsetning om å gi hovedstaden et attraktivt, robust og kostnadseffektivt trikketilbud.

Den store satsningen på trikk i Oslo er del av en internasjonal trend med sterk vekst innen trikketransport – både i Europa og globalt. I takt med krav om mer effektive transportsystemer, bedre byluft og lavere klimagassutslipp, er det stor vekst i etterspørsel etter nye trikker.

Nye trikker bestilt i Europa

Til sammen er 2 415 nye trikker bestilt og vil bli levert til europeiske byer i årene frem til 2023, fra Norge i nord til Spania i sør. Det er i tillegg inngått opsjoner på ytterligere 1 268 nye trikker som kan materialisere seg i leveranser i samme tidsperiode. Dette innebærer at det samlede antallet nye trikker i Europa de neste årene kan bli på hele 3 683 hvis alle opsjoner utøves.

Nye trikkelinjer bygges i hele Europa

Etter en periode hvor trikken i europeisk sammenheng har opplevd en resesjon på 50-, 60- og 70-tallet, ser man nå en tydelig renessanse for trikk som transportmiddel i en rekke europeiske byer. Mellom 1985 og frem til 2018 har 73 nye linjenett blitt åpnet i Europa. Bare de tre siste årene (2015-2018) har linjenettet for trikk i europeiske byer blitt utvidet med hele 416,5 kilometer. Den stadig økende takten for utbygging, gjenåpning og oppgradering av trikkeinfrastrukturen, i kombinasjon med det høye antallet nye trikker som er bestilt i Europa i årene fremover, stadfester den tydelige trenden for omfattende satsning på trikk.

På verdensbasis skjer det også en voldsom satsning på trikk som transportform. Mens halvparten av alle nye linjenett som ble åpnet i årene etter 1985 ligger i Europa, har Asia de senere årene satset enda sterkere på trikk og bygget ut flere kilometer trikkelinjer årlig enn de europeiske landene. ■



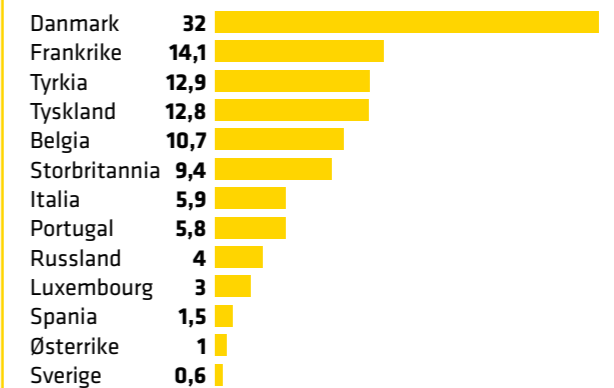
Antall nye trikker i bestilling (2018–2023) / km nye trikkespor (2018)



Landene i Europa med størst trikkesatsning i 2018

DANMARK	43 nye trikker i bestilling	32 km nye trikkespor
FRANKRIKE	171 nye trikker i bestilling	14,1 km nye trikkespor
TYSKLAND	628 nye trikker i bestilling	12,8 km nye trikkespor
POLEN	287 nye trikker i bestilling	1,3 km nye trikkespor (2017)
BELGIA	128 nye trikker i bestilling	10,7 km nye trikkespor
ØSTERRIKE	157 nye trikker i bestilling	1 km nye trikkespor

Kilometer nye trikkespor i Europa i 2018



Nye trikker til Oslo

Fra 2020 kommer de første av 87 nye trikker til Oslo. Disse heter SL18 og er av typen Urbos 100. Trikkene blir levert av spanske CAF. Trikketypen Urbos 100 er en velutprøvd standardtrikk, hvor det gjøres noen nødvendige tilpasninger for Oslo-forhold, med blant annet klimaanlegg, innvendige informasjons- og reklameskjermer, ekstra bremsesand på alle boggier, samt flensesmøring og toppskinnesmøring for støyreduksjon.

Gode grunner for trikk:

1. Stor kapasitet: Trikk er uovertruffen når det kommer til å frakte mange reisende effektivt på gateplan.
2. Lavt arealforbruk: En trikk beslaglegger mindre areal i byen for å frakte like mange reisende som buss eller bil.
3. «Skinnefaktor»: 8 av 10 innbyggere liker trikken*. Trikk oppleves som tryggere, mer forutsigbar og behagelig, enn andre ikke-skinnegående transportformer.



FAKTA OM SL18:

- 87 stk. bestilt med opsjon på ytterligere 60
- Type: Urbos 100
- Plass til: 220 passasjerer
- 100 prosent lavgulv
- Universelt utformet
- Seks dører (mot fire på dagens trikker)
- Lengde 34,16 meter
- Bredder 2,65 meter

*"Innovation in light rail systems", UITP/Laurent Dauby 2019; "New urban rail infrastructure", UITP 2018; og "Tramways & Urban Transit 4/19" Kilder: *Kantar/TNS, 2018

KAPASITETSØKNING FREM MOT 2030

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



Bryn blir tilrettelagt som kollektivknutepunkt for effektive overgangsmuligheter mellom T-bane, tog og buss.



Follobanen åpner med dobbeltspor. Reisetiden mellom Oslo og Ski halveres.



Prosjektet Kraftfulle fremkommelighetstiltak gir bedre fremkommelighet for trikk og buss. Totalt 100 tiltak. Fase 1 gir forventet effekt i 2020. Etter dette: Fase 2 og 3 løpende videre fremover.



Forneubanen planlegges ferdigstilt. Banen har kapasitet til 6 000 passasjerer i timen hver vei.



Nytt signal- og sikringsystem for T-banen, planlagt innfasing.

2028

2029

2030



Ny T-banetunell Majorstuen-Tøyen, som knytter Bislett og Grünerløkka til dagens stasjon på Stortinget, planlagt ferdigstilt med økt kapasitet for T-banen gjennom sentrum.



2018-2024

Trikkeprogrammet: innkjøp av nye trikker, oppgradering av infrastruktur, utvikling av baser og verksteder. Programmet ferdigstilles i 2024.



2016-2020

Målsatt produksjonsvekst for trikk og T-bane på 35 prosent i Best 2020.



Serieleveranse av nye trikker starter.



Ferdigstillelse av universell utforming og Sporveiens tilpasning av nye trikker på alle trikkeholdeplasser.



Trikkelinje i Skovveien planlegges.

2023



Busstrafikken i Oslo kjører kun på fornybar energi.

2021

2022



Nytt signal- og sikringsystem øker kapasiteten gjennom sentrum med mange reisende hver time. Oppstart implementering i 2023.



Østensjøbanen modernisert og kjøretiden redusert med 20 prosent mellom Brynseng og Hellerud.



Trikkeprogrammet: Ny trikkelinje i Bispegata, forbindelse mellom Dronning Eufemias gate og Oslogate.



Trikk på Ring 2 Majorstuen-Carl Berner planlegges.

2024



Trikkeprogrammet og fremtidens byreise fullført: 87 nye trikker, som øker transportkapasiteten med over 50 prosent i forhold til dagens nivå.

2025

2026



Innovasjon: Plan om at selvkjørende busser skal gjøre det mulig å tilby et finmasket busstilbud som frakter reisende videre til knutepunkt.

2027

2028

2018

2019

2020

SPORVEIENS INTERNE PROSJEKTER FOR Å TILRETTELEGGJE FOR ØKT KAPASITETSBEHOV FREMFOR, STRATEGI BEST 2020:

Trikken

(herunder verksteder):
2019-2020: Prosjekt Fremtidrettet driftskonsept og produktutvikling.
2018-2020: Prosjekt Vognstyring.
2018-2020: Prosjekt Integriert operasjonssentral.
2018-2020: Prosjekt Fremtidrettet vognvedlikehold.

Infrastruktur/Trikken

2018-2020: Ombygging av Holtet base.
2019-2020: Ombygging av Grefsen base.

T-banen

(herunder verksteder)
2019: Etablering av ny operasjonssentral.

2019-2020: Videreutvikling av driftskonsept, for å:
 ■ forberede og gjennomføre utvidelse av rutetilbud.
 ■ øke punktlighet for å muliggjøre økt frekvens på sikt.
 ■ øke produktivitet og materiellutnyttelse i hele verdikjeden.

Infrastruktur/T-banen:
2020-2021: Ombygging av Ryen base.
2020-2022: Anskaffelse av fem nye arbeidsmaskiner for infrastrukturvedlikehold.
2020-2023: Ombygging av Etterstad base.

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

BEST 2020

BEST MULIG FOR OSLO OG BEST I NORDEN

Sporveiens overordnede mål mot 2020 er å bli beste nordiske løsning på effektiv og miljøvennlig persontransport.

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

Samtidig må Sporveien være fremtidsrettet. Vi tilpasser oss fremveksten til morgendagens mobilitetsløsninger og nye produkter innenfor eksisterende og nye driftsarter. Vi ønsker å legge til rette for at de reisende kombinerer våre driftsarter som T-bane og trikk med fremvoksende mobilitetsløsninger, som for eksempel elektriske sparkesykler, på en trygg og god måte. Målet vårt er at resultatet blir gode opplevelser for de reisende og mer kollektivtrafikk for pengene for samfunnet.

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

Oslo-regionen er et kjerneområde for Sporveien. Gode kollektivløsninger er avgjørende for innbyggernes mobilitet og livskvalitet, og behovet øker i takt med befolkningsveksten. En rekke store prosjekter for å utvikle fremtidens T-bane- og trikketilbud er under gjennomføring, andre er under planlegging eller prosjektering. Strategien innebærer at vi tar en aktiv rolle i utviklingen av kollektivtilbudet og ruster oss for å betjene veksten og endringer i kundenes behov. ■

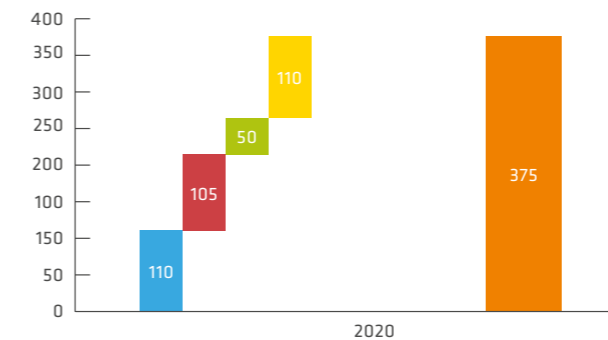
STRATEGISKE FOKUSOMRÅDER



375 MILLIONER KRONER I ÅRLIGE GEVINSTER INNEN 2020

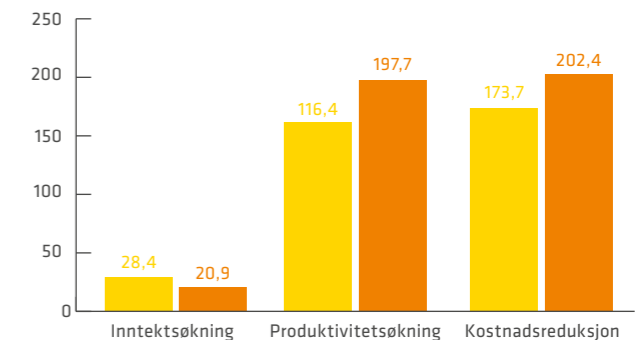
AMBISJONSNIVÅ SPORVEIEN 2020 (MNOK)

- Produksjonsøkning
- Inntektsøkning
- Kostnadsreduksjon
- Produktivitet
- Sporveien ambisjon 2020



BEST 2020 PER 12.2018

- Planlagte effekter
- Realiserte effekter



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

Ved utgangen av 2018 hadde Sporveien realisert årlige gevinster på totalt 423 millioner kroner. Dette er over målsatt nivå per 31.12.2018 i forbedringsarbeidet.

Resultatene fra Best 2020 kommer i tillegg til effektene fra foregående strategiprogram Best 2015. Samlet for begge strategiperiodene hadde Sporveien ved utgangen av 2018 realisert 878,5 millioner kroner i årlige gevinster.

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

Sporveiens integrerte forretningsmodell er fundamentet for effektiviseringsarbeidet. Denne modellen muliggjør optimalisering av hele verdikjeden med operativ drift, vedlikehold, utbygging og eiendom. Effekttuttaket fra strategiprogrammet reflekteres bare delvis i Sporveiens regnskap for 2018. Det gir effekt hos de andre aktørene i kollektivfamilien gjennom reduserte priser fra Sporveien.

Sporveien har også sikret økt konkurransekraft som følge av en overgang fra ytelsesbasert til innskuddsbasert pensjonsordning for alle nyansatte med virkning fra 01.04.2015. Sporveien hadde ved utgangen av 2016 et estimatavvik (pensjonsforpliktelse) knyttet til ytelsesbasert tjenstepensjon på 900 millioner kroner. Konsernstyret besluttet i 2016 å avskrive estimatavviket over en femårsperiode. Dette gir en forsert amortisering som kostnadsføres. Estimataviket var per 31.12.2018 på 441 millioner kroner. Resterende estimatavvik skal amortiseres i 2019 og 2020. Ved å avvikle estimatavviket vil Sporveien ved utgangen av 2020 ha styrket konkurransekraften gjennom en bedre kostnadsstruktur med lavere årlige pensjonskostnader.

VERDENSLEDENDE I KOSTNADSEFFEKTIV PRODUKSJON

I 2018 befestet Sporveien sin posisjon i verdenstoppen i effektivitet. I en global sammenligning med 36 T-baneselskaper sikret T-banen seg pallplasseringer i produktivitet, vogn-til-

gjengelighet og kostnadsnivå per kjørte togkilometer. Undersøkelsen ble gjennomført av Community of Metros (CoMET) og Nova.

BEST 2020

STRATEGIEN I PRAKSIS



SAMFUNNSANSVAR

Sporveien skal være: Sentral bidragsyter til at Oslo har fremtidsrettede, sikre og miljøvennlige transportløsninger som ivaretar regionens mobilitetsbehov.

Vi har aktiv dialog med Ruter om fremtidige løsninger på regionens mobilitetsbehov og har skapt en enda tettere relasjon gjennom nyopprettet KAM-funksjon. Vi har også løpende, aktiv dialog med Oslo kommune om utviklingen av mobilitetsbehovet.

Sporveien skal: Arbeide for å levere god helhetlig ressursforvaltning som gir «mer kollektivtrafikk for pengene». Vi demonstrerer at vi oppnår effektiv kapitalutnyttelse gjennom vår drift; Den internasjonale Nova-undersøkelsen viser at T-banen leverer kostnadseffektivitet i verdensklasse. Vi deltar løpende i prioriteringer for Oslopakke 3. Inntekter fra Sporveien Media og eiendomsavdelingen benyttes til å finansiere kjernevirksomheten og bidrar til å gi mer kollektivtrafikk for pengene.



KONKURRANSEKRAFT

Sporveien skal bidra til: Styrket transporttilbud for å imøtekomme økt etterspørsel av kollektivtjenester.

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

Sporveien skal gi: Kostnadseffektive leveranser med høy kvalitet og sikkerhet med basis i en ledende HMS-kultur.

Vi søker stadig produktivitetsøkning gjennom forbedringsprogrammet Best 2020. Resultatene fra Best 2020 er bedre enn planlagt. I fortsettelsen forsterker vi dette programmet ytterligere for å sikre sunn resultatutvikling for konsernet. Samtidig arbeider vi kontinuerlig med HMS, inkludert utarbeidelse av en egen miljøstrategi.



Sporveien skal: Sikre helhetlig levetidsperspektiv i verdiutvikling og verdibevaring av konsernets eiendeler. Vi prioriterer løpende mellom behov for vedlikehold og oppgradering av infrastrukturen. Vi har prosesser for prioritering av utbyggingsprosjekter basert på behov hos bestiller, operatør og infrastruktureier. Som et eksempel har vi etablert et eget program for T-banen for å koordinere de pågående, langsiktige utviklingsprosjektene innenfor denne driftsarten.



VEKST

Sporveien skal ha: Fremtidsrettede vekststrategier innenfor våre produkter og virksomhetsområder.

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

Sporveien skal: Vurdere nye lønnsomme forretningsområder der hvor dette bidrar til «mer kollektivtrafikk for pengene».

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



GJENNOMFØRINGSEVNE

Sporveien skal: Etablere konkurransefortrinn gjennom utnyttelse av ny teknologi og data.

Sporveien har de seneste årene investert i digitale løsninger. Det har gjort det mulig å effektivisere transportsystemet og realisere resultater fra Best 2020. I 2018 utviklet vi et digitalt målbilde for å støtte konsernets prioriteringer innenfor dette området, og for å sikre gjennomføringskraft.

Sporveien skal være: Foretrukken arbeidsgiver for kompetente medarbeidere som skaper en endringsorientert kultur.

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





DEL 3

VIRKSOMHETEN

«DET BESTE MED Å JOBBE I SPORVEIEN ER Å FÅ
JOBBE MED NOE SOM GJØR OSLO TIL ET BEDRE
STED, OG FÅ LOV TIL Å JOBBE MED NOE SOM
ANGÅR ALLE SOM BOR I BYEN VÅR.»

– MARCUS MARSTRANDER,
INGENIØR, TRIKKEN



ENGASJERTE STEMME

Sporveiens miljøbidrag til byen

Fra grytidlig om morgenen til sent på natten, hver dag gjennom hele året, sørger Sporveiens medarbeidere for at 275 millioner reisende kommer trygt, raskt og miljøvennlig frem. Dette skjer langs fem T-banelinjer, seks trikkelinjer, 201 busslinjer og med 115 T-banetog, 72 trikker og 765 busser. Her møter vi seks av konsernets over 3 800 ansatte som bidrar til leveransen av Sporveiens viktige samfunnsoppdrag.



Navn:
Ida Mjelde
Virksomhet:
Trikken
Stilling:
Trikkfører

Det beste med å jobbe i Sporveien:

Jeg begynner ofte på jobb i ettermiddagsrushet, og opplever hvordan døgnet beveger seg, hvordan byen roer seg utover kvelden og til slutt blir helt stille om natten. Vi som kjører trikk får følge menneskene i byen – fra de aller første står opp, til de aller siste går og legger seg. Det å kjøre trikk sent om natten, det gir et spesielt bånd til byen. Vi får som er ute, får et veldig fint eierskap til byen vår. Men spesielt fint er det å kjøre trikk når det plaskregner eller snør tett. Da søker flere til oss, og det blir en fin fellesskapsfølelse når folk kommer seg inn på trikken og blir båret frem dit man skal.

Kollegene i trikken er sammensatt av alle slags mennesker med alle mulige slags bakgrunner, det er en diversitet som er helt fantastisk, og som jeg virkelig gleder meg til å treffe hver eneste dag. Det er fantastisk å ha kontakt med så mange forskjellige flotte folk på jobben. Vi som kjører trikk opplever mye forskjellig og ser mye rundt i byen, og da er det godt å ha kolleger å snakke med.

Sporveiens viktigste miljøbidrag:

Jeg har alltid vært opptatt av å ta vare på miljøet, og lever så miljøvennlig jeg kan. Men det er veldig gledelig å ha en jobb som også bidrar. Trikken er et godt og miljøvennlig alternativ til å bruke bil. Vi påvirker ikke luftkvaliteten negativt. Når jeg kjører bil, så tenker jeg gjerne at jeg legger igjen en svart stripe bak meg, men når jeg kjører trikk så er det aldri i tankene mine. Da bare glir jeg frem, koser meg og triller rundt i byen.



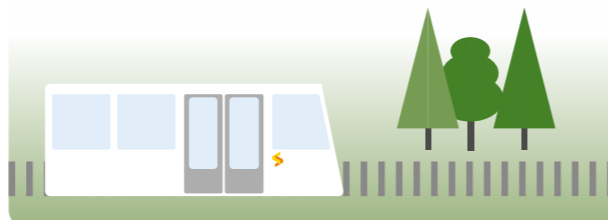
Navn:
Anna Beate Berg
Virksomhet:
T-banen
Stilling:
T-banefører / vikar bemanningsleder

Det beste med å jobbe i Sporveien:

Det beste er kollegene. Vi er over 400 førere, og vi har et så stort spekter av alder og bakgrunn at du alltid finner noen interessante å prate med og ha det artig med. Så synes jeg det er en fantastisk ting å være blant dem som er de første som våkner i byen, og som tar med seg alle de som skal tidlig på jobb, eller de siste våkne om kvelden, som er på vei hjem fra byen, det er morsomt. Den artigste dagen i året på jobb for meg er 17. mai. Det er fantastisk å kjøre T-banen når du ser alle de festkledde menneskene, tett i tett, der alle er i godt humør. Det er veldig bra.

Sporveiens viktigste miljøbidrag:

T-banen går på fornybar strøm, og sender strøm tilbake til nettet når vi brems. Vi reduserer biltrafikk, og det er dette som er fremtidens transport. Og det at jeg jobber i en miljøbedrift gjør at jeg også tar mer miljøvennlige valg hjemme: Jeg kjører selvfølgelig elbil, jeg komposterer og passer på at jeg slår av lysene når jeg går ut av badet.



Navn:
Stina Gjøen Simensen
Virksomhet:
Utbygging / Infrastruktur
Stilling:
Byggeleder

Det beste med å jobbe i Sporveien:

Jeg synes det er veldig gøy når det er mye som skjer og man kan være ute. Spesielt gøy er det når prosjektene starter, da er vi nærmest det som skjer og vi er med på å faktisk bygge noe. Så er det selvfølgelig morsomt når et prosjekt er ferdig, og man kan se resultatet av alt arbeidet man har gjort. Og så er det gøy å jobbe med noe som engasjerer så mange – alle har et forhold til trikken, bussen eller T-banen. Så er det veldig mange flinke folk med mye kunnskap som jobber i Sporveien, og det er veldig sosialt, så man får alltid gode svar når man spør om noe, og jeg lærer noe nytt hver dag.

Sporveiens viktigste miljøbidrag:

Jeg er opptatt av miljø selv, og mitt miljøengasjement kom nok før jeg startet i Sporveien. Men det å vite hva som skjer med kloden vår motiverer meg enda mer til å jobbe i Sporveien. Sporveiens viktigste miljøbidrag er at vi tilbyr et effektivt og attraktivt alternativ til transport som går på fossilt drivstoff, at vi frakter mange mennesker og gjør det mer attraktivt å bo i Oslo.



Navn:
Glenn-Ivar Gaalaas
Virksomhet:
Unibuss
Stilling:
Prosjektleder

Det beste med å jobbe i Sporveien:

Jeg er veldig glad for å få jobbe med to ting som jeg virkelig liker, og det er buss og ny teknologi. De beste dagene på jobb er de dagene vi får levert nye elektriske busser, får testet dem mot ladeinfrastrukturen – og ser at det fungerer. Da merker jeg virkelig at vi jobber med en samfunnsnyttig oppgave, og da gir det god selvfølelse å gå på jobben.

Sporveiens viktigste miljøbidrag:

Unibuss leverer miljøvennlig transport hver eneste dag til mange tusen mennesker, både i byen og i distriktene, og bidrar til lavere utslipp, bedre luftkvalitet og også, spesielt med de elektriske bussene, mindre støy. Så har det å jobbe med elektrisk bussteknologi gjort at jeg blir mer bevisst på energibruken når jeg selv kjører elbilen min – energibruken på en elbuss kan variere med inntil 30 prosent, avhengig av hvordan en sjåfør kjører, og når jeg kjører bil selv så blir det som en konkurranse mot meg selv når jeg forsøker å bruke minst mulig strøm.



Navn:
Marcus Marstrander
Virksomhet:
Trikken
Stilling:
Ingeniør

Det beste med å jobbe i Sporveien:

Det beste med å jobbe i Sporveien er å få jobbe med noe som gjør Oslo til et bedre sted, og få lov til å jobbe med noe som angår alle som bor i byen vår. Folk er glad i trikken. Den er noe folk har et forhold til. Min hverdag handler om å jobbe sammen med verkstedet for å finne de mest effektive løsningene på utfordringer vi står overfor med hensyn til trikken. Vi er så heldige at vi får jobbe både med prosjekter og det administrative, samtidig som vi får lov til å jobbe med de som faktisk arbeider med vedlikehold av trikkene, og den kombinasjonen er veldig spennende.

Sporveiens viktigste miljøbidrag:

Jeg jobbet tidligere i oljebransjen, men hadde heller lyst å jobbe med noe som gjorde verden litt bedre, og da var Sporveien et lett valg. Sporveiens viktigste miljøbidrag er å frakte folk hver dag fra A til B, frem og tilbake fra jobb og andre gjøremål, på en energieffektiv og miljøvennlig måte. Jeg har ikke bil, så jeg bruker selv Sporveien stort sett hele tiden. Så er Sporveien med i Sykle til jobben-aksjonen, noe som gjør at jeg også sykler relativt regelmessig til jobb.



Navn:
Kenneth Nielsen
Virksomhet:
Infrastruktur
Stilling:
Signalmonter

Det beste med å jobbe i Sporveien:

Min jobb handler mye om å ta runder med vedlikehold og revidering, for å unngå at det blir noe feil på komponentene, og bytte ut de som må byttes. Jeg trives på jobb hver eneste dag, og det er godt å føle at jeg bidrar til at T-banen går, og det er en viktig driver for meg. Det kan være stressende når det skjer mye på én gang, men da gjelder det bare å fokusere på jobben som må gjøres, og at den gjøres på en sikker måte. Samarbeidet med kollegene mine er bra, det er et ganske ungt miljø i avdelingen og i Sporveien, og det er ålreit når man er er i den alderen jeg er i.

Sporveiens viktigste miljøbidrag:

Det viktigste miljøbidraget Sporveien står for er at vi frakter titalls tusen mennesker utslippsfritt i løpet av en dag, og det får mye folk bort fra trafikken, så etter at jeg begynte i Sporveien tar jeg nok T-banen oftere enn før.



T-BANEN

EFFEKTIVITET I VERDENSKLASSE

T-banen har kjørt passasjerer i hovedstadsområdet i over 50 år og utgjør ryggraden i regionens kollektivtilbud. Takket være kontinuerlig, systematisk forbedringsarbeid de senere årene, har Oslos T-bane etablert seg blant de beste aktørene i verden.

Sporveien T-banen AS (T-banen) drifter og leverer all T-bane-trafikk i Oslo og Akershus. Selskapet har en egen driftstillatelse fra Statens jernbanetilsyn og kjører på avtale med administrasjonsselskapet Ruter AS. T-banen drifter fem linjer i Oslo, hvorav to strekker seg inn i Bærum i Akershus. Ved utgangen av 2018 hadde T-banen 624 ansatte.

med andre selskaper. I den internasjonale Nova-sammenligningen med 36 T-banesystemer befestet T-banen også i 2018 sin posisjon i verdenstoppen gjennom plasseringer i produktivitet, vogntilgjengelighet og kostnadsnivå per kjørte kilometer. Dette er oppnådd takket være mer effektivt vognvedlikehold, god utførelse og planlegging av vedlikehold og oppgraderinger på infrastrukturens side, samt løsningsorientert trafikkavvikling.

Året oppsummert

I 2018 fraktet T-banen 122 millioner reisende, en økning på 3,6 prosent fra 2017. Kundetilfredsheten målt blant de reisende var 98 prosent og hadde dermed det samme, høye nivå som tidligere år. I Sporveiens strategi for perioden 2016-2020 er det satt som mål at T-banen sammen med Trikken skal ha økt sin årlige produksjon av togkilometer med 35 prosent innen 2020. Ved utgangen av 2018 var T-banen godt over halvveis til dette målet. Selskapet leverte i 2018 totalt 9 218 013 togkilometer.

Best 2020-mål: 35% produksjonsvekst

Resultatene er ekstra tilfredsstillende med tanke på at 2018 var et spesielt krevende år. En vinter med uvanlig mye snø og kulde, etterfulgt av den varmeste sommeren siden 1940-tallet, stilte infrastrukturen på prøve. Disse faktorene, sammen med et aldrende signalsystem, bidro til at T-banen gjennom året tidvis slet med å holde regularitetsmålet. Likevel leverte man til slutt tett oppunder mål med 99,5 prosent regularitet. Dette til tross, punktligheten endte på 80,1 prosent, hvilket er svært bra, sett opp mot driftsforstyrrelsene.¹

T-banedrift er en krevende logistikkøvelse der resultatene avhenger av at mennesker, tog og skinner fungerer godt sammen. Det krever gode, langsiktige planprosesser og involvering av alle deler av virksomheten. T-banen legger stor vekt på å styrke samhandlingen og sikre god informasjonsflyt på tvers av organisasjonen. Det bidrar til å sikre enhetlig styring og koordinering av infrastruktur, verksted og operatør. Som et ledd i dette arbeidet har hele ledergruppen til T-banen høsten 2018 tatt eksamen i PRINCE2, prosjektstyring.

T-banen gjennomfører et systematisk forbedringsarbeid, og resultatene av dette arbeidet bekreftes i sammenligning

Billettkontrollens leveransemål er knyttet til antall kontrollerte på T-bane og trikk, og i 2018 leverte billettkontrollen 98,53 prosent av måltallet. I tillegg var de ansatte til stede for å håndtere kunder under planlagte arrangementer. Leveranseavviket oppsto tidlig på året og skyldes reallokering av ressursene i forbindelse med store avvikssituasjoner. Deler av gapet mellom måltall og leveranse ble tatt inn mot slutten av året ved hjelp av omorganisering av avdelingen og nytt planverk.

T-banen jobbet i 2018 med tiltak for å redusere sykefraværet, blant annet gjennom kompetanseheving blant ledere med personalansvar og tettere samarbeid mellom bedriftshelsetjeneste og HMS-avdeling. Arbeidet har gitt uttelling, og sykefraværet ble i 2018 redusert med nærmere et prosentpoeng fra 2017. T-banen jobbet også med organisasjonsutvikling, herunder styrking av ledelsen i bemanningsavdelingen. Dette arbeidet fortsetter i 2019.

Videre utvikling

I perioden fram mot 2020 vil T-banen videreutvikle sitt driftskonsept i samsvar med Sporveiens strategi, der det overordnede målet er mer kollektivtrafikk for pengene.

T-banen vil gjennom dette arbeidet:

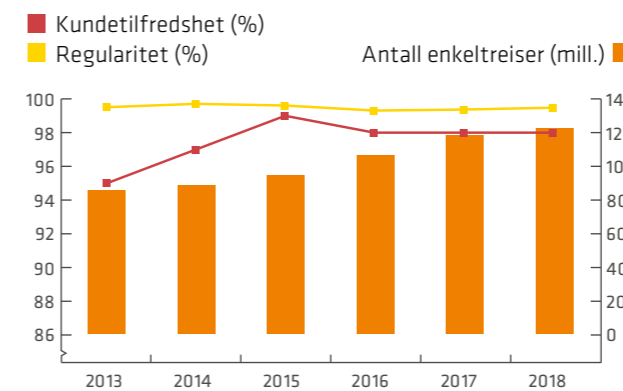
- forberede og gjennomføre utvidelse av rutetilbud
- øke punktlighet for å muliggjøre økt frekvens på sikt
- øke produktivitet og materiellutnyttelse i hele verdikjeden for å kunne ekspandere effektivt og opprettholde høy regularitet
- redusere sykefravær og øke trivsel gjennom gode arbeidsprosesser og god ledelse ■



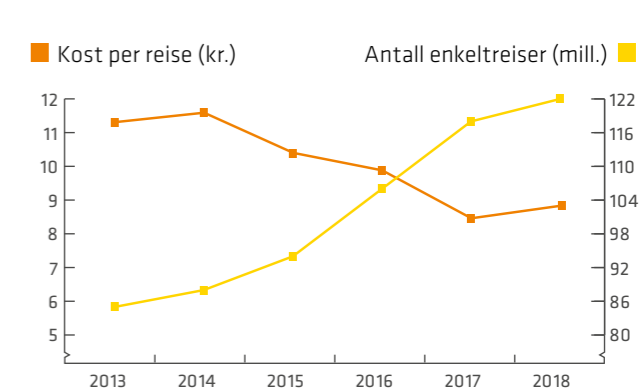
Trafikkleder Faizan Afzal og hans kolleger bidro i 2018 til at hele 122 millioner reisende kom seg trygt frem langs Oslos T-banenett.

Nøkeltall	2018	2017	2016
Total omsetning (MNOK)	1 799,7	1 756,6	1 678,4
Resultat før skatt (MNOK)	52,1	133,4	48,6
Resultat etter skatt (MNOK)	40,4	101,6	36,5
Antall reiser	122 mill.	118 mill.	106 mill.
Kundetilfredshet ²	98 %	98 %	98 %
Regularitet ³	99,5 %	99,4 %	99,3 %

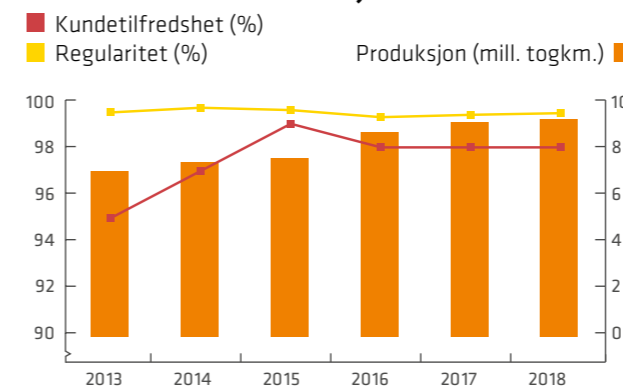
KUNDETILFREDSHET OG ENKELTREISER⁴



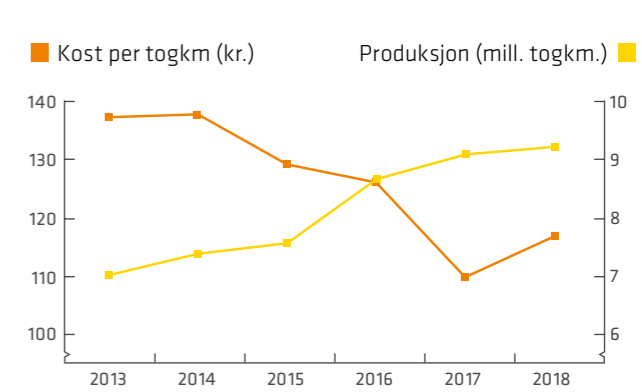
REISER OG KOSTNADER



REGULARITET OG PRODUKSJON



TOGKILOMETER OG KOSTNADER



¹Punktligheit: andel passeringer +14/-179 sek min på Jernbanetorget. Mål 2018: 85 prosent. ²Kundetilfredsheten måles gjennom spørreundersøkelser gjennomført om bord, og prosenten som oppgis er antall som svarer at de er fornøyde eller svært fornøyde med gjeldende reise. Mål 2018: 96 prosent. ³Regularitet: Andel avtalte avganger kjørt. Mål 2018: 99,6 prosent. ⁴Grafer på denne siden viser utvikling innen tidsrammen for strategiprogrammet Best.



TRIKKEN

NYE SKRITT FOR FREMTIDENS BYREISE

Trikken står foran et stort løft som vil gi Oslo nye, moderne og mer komfortable trikker. Forberedelsene preger bybildet, men Trikken leverte like mange reiser som året før, og et stabilt rutetilbud gjennom 2018.

Sporveien Trikken AS (Trikken) har ansvar for all trikkedrift i Oslo. Selskapet har driftstillatelse fra Statens jernbanetilsyn og kjører på avtale med administrasjonsselskapet Ruter AS. Linjennettet består av seks linjer. Virksomheten driftes fra Grefsen og Holtet. Ved utgangen av 2018 hadde Trikken 387 ansatte.

Året oppsummert

Trikken hadde 51 millioner reisende i 2018. Dette er like mange som 2017. Sett i lys av at Trikken er inne i en periode med omfattende infrastrukturoppgraderinger og tilhørende endringer i rutetilbudet, vurderes resultatet som tilfredsstillende. Kundetilfredsheten var 97 prosent, og regulariteten var 99,1 prosent. Til tross for et stort antall avvik og enkeltspor, opprettholdt Trikken et stabilt rutetilbud. Selskapet jobber aktivt for å holde leveranse kvaliteten på et høyt nivå.

Infrastrukturoppgraderingene skjer for å forberede at nye, moderne trikker skal tas i bruk i Oslo. For å kunne skape helhetlige løsninger for byen, gjennomføres disse oppgraderingene i nært samarbeid med relevante etater og selskaper. Oppgraderingsprosjektene medførte i 2018 flere driftsomlegginger i byen, blant annet i Grefsenveien, Frognerveien, Storgata, Tullins gate, ved Holbergs plass og Holtet base. Omfanget i arbeidet som utføres fører til at flere av disse omleggingene vedvarer utover i 2019, enkelte også inn i 2020. De større prosjektene er en del av «Samlet plan for oppgradering av trikkeinfrastruktur» som gjennomføres i samarbeid med Bymiljøetaten, Ruter og Vann- og avløpsetaten.

Tilgang på nok vogner er en forutsetning for at Trikken skal kunne levere avganger og ruter i henhold til rutetabell. Trikkens verksteder jobber målrettet for å opprettholde høye og stabile vognleveranser. I 2018 ble det blant annet tilrettelagt for å øke antallet vedlikeholdstimer per verkstedarbeider. I tillegg ble faste servicer delt opp for å lette gjennomføringen og minimere «innetiden» for den enkelte trikken.

Ombygging av basene på Grefsen og Holtet er i gang for å legge til rette for mottak og vedlikehold av neste generasjons trikk i perioden 2020-2024. Samtidig jobbes det med å utvikle en operasjonssentral for å øke den daglige operative samhandlingen mellom infrastruktur-, verksteds- og trafikkdrift.

En av de viktigste hendelsene for Trikken i 2018 kom i juni med tildelingen av kontrakten for levering av Oslos nye trikker til den spanske leverandøren CAF (Construcciones y Auxiliars de Ferrocarriles SA). Kontrakt ble underskrevet i september.

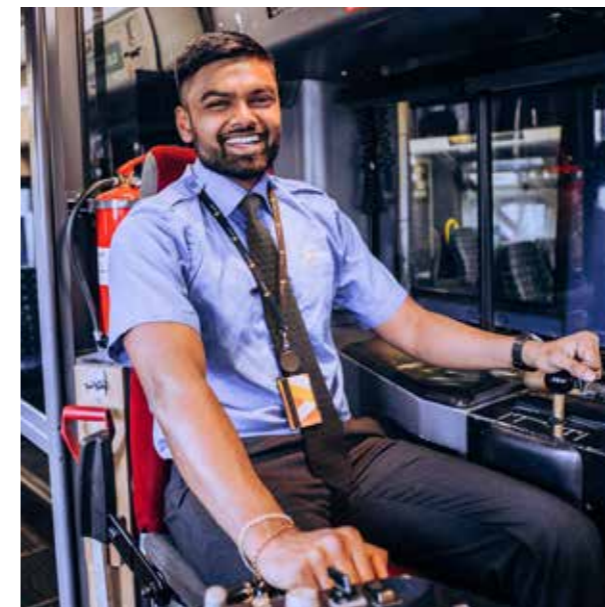
Utviklingen i trafiksikkerheten var positiv i 2018. Trikken oppnådde de laveste tallene for alvorlige hendelser og kollisjoner siden disse målingene ble tatt i bruk. Antallet kollisjoner per 10 000 vognkilometer er halvert siden 2007, samtidig som annen trafikk har økt. Det var ingen dødsfall knyttet til kjøring av trikk i 2018. De gode resultatene er skapt gjennom systematisk, risikobasert sikkerhetsarbeid og, ikke minst, årvåkne og bevisste førere av trikkene. Uvanlig mye snø førte dessverre til at antall kollisjoner med feilparkerte kjøretøy var 34 prosent høyere i første kvartal 2018 enn samme kvartal 2017.

Trikkens ledergruppe fokuserte i 2018 på å videreutvikle trikken som produkt. Revidert strategi og risikostyringsystem ble langt på vei implementert i løpet av året. Ny sikkerhets- og teknikk-sjef tiltrådte i 2018, og det ble gjennomført sikkerhetsrevisjoner av så vel passasjer- som verkstedvogner. Det ble også ansatt ny verkstedsjef og sjef for trikkeanskaffelsen.

Sykefraværet ble gitt ekstra oppfølging i 2018. HMS-tiltak er gjennomført både i operasjon og verksted med til dels opplyftende resultater. Medarbeidere som er langtidssykemeldte følges tettere, og et eget sykefraværsteam bistår ledere for å få medarbeidere raskere tilbake. Det arbeides proaktivt med dette, et arbeid som videreføres i 2019.

Videre utvikling

Trikken har ambisjoner om å levere enda mer kollektivtrafikk for pengene i årene fremover. Med kjøp av 87 nye, moderne trikker er Sporveien i gang med å legge til rette for å ta imot dobbelt så mange passasjerer innen 2030. Nye trikker møter fremtidens behov når flere kan reise kollektivt i hovedstaden. Den store satsingen på trikk gir en mer miljø- og klimavennlig byutvikling og et mer energifektivt og driftssikkert trikketilbud. Flere trikker med økt kapasitet forbedrer trikketilbudet i Oslo og forsterker kollektivtilbudet. ■

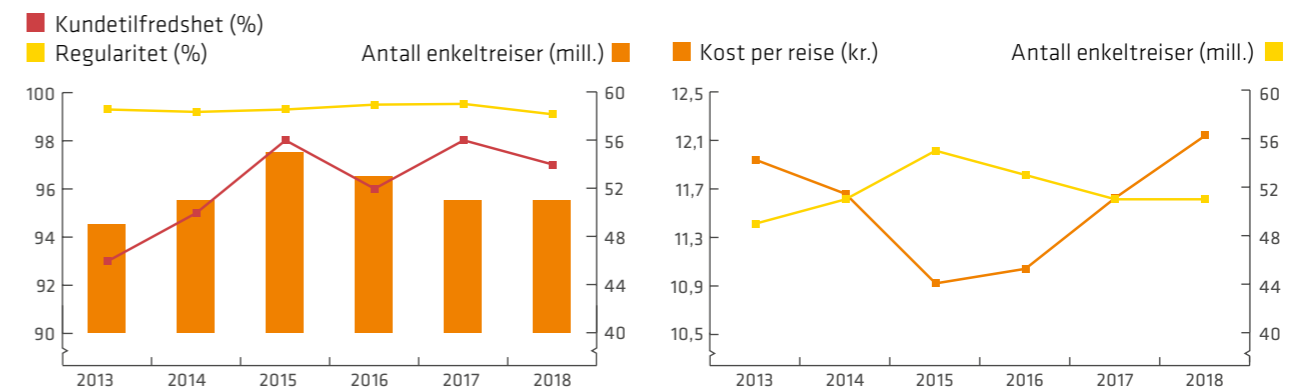


Trikkefører Arun Siva gleder seg til at han vil kunne tilby passasjerene en moderne og komfortabel trikk med plass til enda flere reisende når SL18 kommer i trafikk.

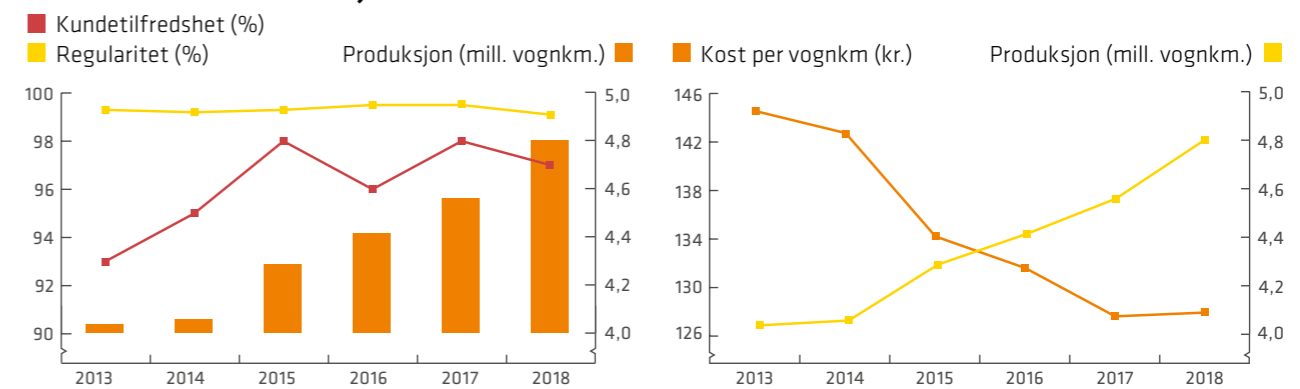
Best 2020-mål: 35% produktionsvekst

Nøkkel tall	2018	2017	2016
Total omsetning (MNOK)	937	899,6	866,2
Resultat før skatt (MNOK)	-2	25,4	49,8
Resultat etter skatt (MNOK)	-1,6	19,3	37,3
Antall reiser	51 mill.	51 mill.	53 mill.
Kundetilfredshet ¹	97 %	98 %	96 %
Regularitet ²	99,1 %	99,5 %	99,5 %

KUNDETILFREDSHET OG ENKELTREISER³



REGULARITET OG PRODUKSJON



¹Kundetilfredsheten måles gjennom spørreundersøkelser gjennomført om bord, og prosenten som oppgis er antall som svarer at de er fornøyde eller svært fornøyde med gjeldende reise. Mål 2018: 96 prosent. ²Regularitet: Andel avtalte avganger kjørt. Mål 2018: 99,4 prosent. ³Grafer på denne siden viser utvikling innen tidsrammen for strategiprogrammet Best.



UNIBUSS

LEDER AN I ELEKTRIFISERINGEN

Unibuss er et av landets største og mest miljøvennlige busselskap og en aktiv pådriver for mer miljøvennlig kollektivtransport. Selskapet får en stadig grønnere busspark og signerte i 2018 kontrakt for innfasing av 40 nye elbusser i Oslo, samt utprøving av to elbusser på Lillehammer.

Unibuss-konsernet er med sine 1 915 medarbeidere det største datterselskapet til Sporveien AS. Virksomheten er organisert i selskapene Unibuss AS (rutebuss) og datterselskapene Unibuss Tur AS (utleie av buss) og Unibuss Ekspres AS (flybuss og ekspressbuss), og har drift i Oslo, Akershus, Vestfold, Oppland, Trøndelag og på Sørlandet.

Selskapet har de siste årene opparbeidet betydelig erfaring med innfasing av ny, miljøvennlig teknologi i kollektivmarkedet. Unibuss er per i dag eneste aktør i Norge som drifter hydrogenbusser, og har også hatt to elektriske busser i trafikk på linje 74 i Oslo i 2018. Selskapet har i perioden 2015 – 2017 fornyet bussflåten betydelig med mange nye busser som kjører på biodrivstoff – enten biodiesel eller biogass. Unibuss var i sin tid også de første til å ta i bruk hybridbusser og bioetanolbusser i ordinær rutegående busstrafikk. I begynnelsen av 2018 signerte Unibuss avtale med Oslo kommunes nettverk Næring for klima, og forpliktet seg med det til å bidra i arbeidet for en enda mer miljøvennlig hovedstad.

Året oppsummert

Unibuss fraktet 102 millioner reisende og omsatte for 1819,6 millioner kroner i 2018. Kundetilfredsheten i hovedstadsområdet har de siste årene ligget stabilt høyt, og var i 2018 på 98 prosent, mot 97 prosent i 2017.

2018 var preget av betydelig økning i etterspørselen etter miljøvennlig kollektivtransport i den anbudsutsatte delen av bussmarkedet. Unibuss fikk våren 2018 kontrakt med Ruter om innføring av 40 nye elektriske busser i Oslo. 30 av disse vil være elektriske leddbuss som settes i trafikk på linjer i Oslo. De resterende 10 bussene er elektriske singelbusser som settes i trafikk på linje 74 i Oslo. Denne linjen vil bli helelektrisk når bussene settes i trafikk før sommeren 2019. Unibuss skal utvide etablerte ladeinfrastruktur for elbuss på endeholdeplassen Mortensrud T, og etablere tilsvarende infrastruktur på Alnabru og Klemetsrud i løpet av våren 2019 for elbussene settes i drift.

I mai 2018 fikk selskapet også avtale med Opplandstrafikk om å sette i drift to elektriske elbusser på Lillehammer i 2019. Våren 2018 fikk Unibuss bestilling på en omfattende produksjonsøkning på enkelte av kontraktene i Oslo og Akershus. Bestillingen var en følge av økt etterspørsel etter kollektivtransport, og bidro til økt omsetning. For å drifte denne økningen ble det rekruttert et betydelig antall nye bussjåfører. I tillegg vant selskapet kontrakt om kjøring av buss for trikk på Grefsen i Oslo, samt kontrakt om kjøring av alle skolebarn i Oslo 17. mai i årene fremover.

Unibuss Tur utførte en betydelig mengde turoppdrag i 2018. Unibuss Ekspres valgte å legge ned Lavpriskekspresens rute Oslo – Lillehammer – Dovre – Trondheim som følge av lav lønnsomhet. Alle andre flybuss- og ekspressbusstilbud videreføres.

Unibuss jobbet målrettet med forbedringsprogrammer og økonomisk effektivisering gjennom hele 2018. Organisasjonen fikk blant annet tilført nye ledelsesressurser for å styrke lønnsomheten i trafikkavviklingen og forbedre vedlikeholdsrutiner.

Videre utvikling

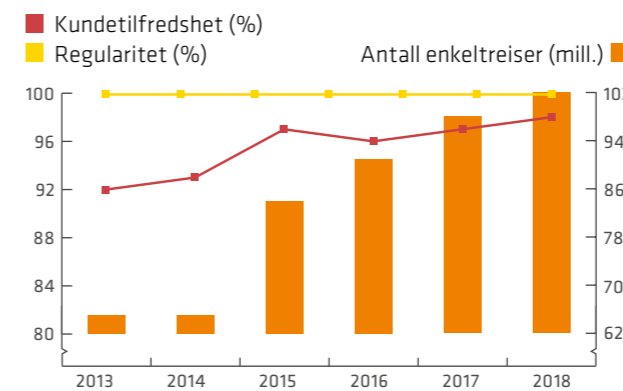
Unibuss er godt posisjonert for å ta del i den videre utviklingen av kollektivbransjen, og særlig for å ta nye markedsandeler der det etterspørres fossilfri busstransport. Selskapet har per i dag en av landets mest miljøvennlige bussflåter og ambisjonen er å beholde posisjonen som markedsledende på miljøvennlig busstransport. Med de 40 nye elbussene som Unibuss skal sette i drift i 2019, befester selskapet sin posisjon innenfor fossilfri kollektivtransport. ■



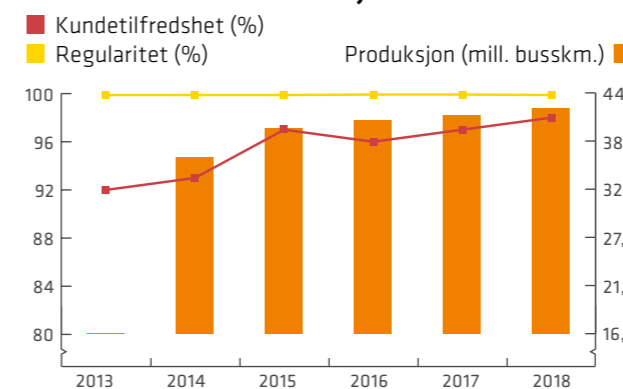
Bussfører Eva Cinger er stolt av yrket sitt og betydningen bussen har for folk og bybildet. Vi frakter dem dit de skal året rundt, sier Eva Cinger.

Nøkkeltall	2018	2017	2016
Total omsetning (MNOK)	1 819,6	1 684,1	1 650,9
Resultat før skatt (MNOK)	-18,9	15,7	51,8
Resultat etter skatt (MNOK)	-13,1	17,1	54,1
Antall reiser	102 mill.	98 mill.	91 mill.
Kundetilfredshet ¹	98 %	97 %	96 %
Regularitet ²	99,9 %	99,9 %	99,9 %

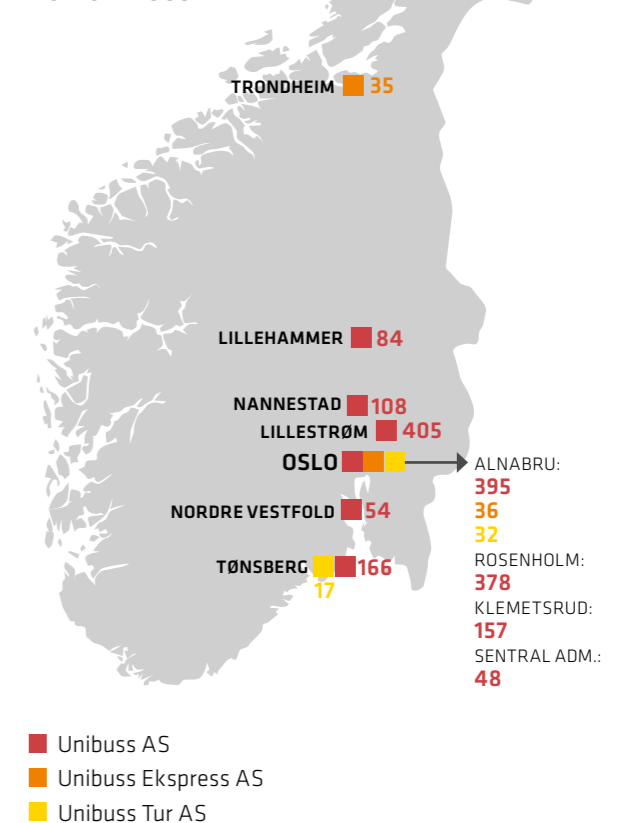
KUNDETILFREDSHET OG ENKELTREISER³



REGULARITET OG PRODUKSJON



ANSATTE PER LOKASJON FOR UNIBUSS



¹Kundetilfredsheten måles gjennom spørreundersøkelser gjennomført om bord, og prosentene som oppgis er antall som svarer at de er fornøyde eller svært fornøyde med gjeldende reise. ²Regularitet: Andel avtalte avganger kjørt. Unibuss deler av konkurransemessige hensyn ikke måltall knyttet til kundetilfredshet og regularitet. ³Grafer på denne siden viser utvikling innen tidsrammen for strategiprogrammet Best.



INFRASTRUKTUR OG PROSJEKTER

HØY AKTIVITET FOR Å STYRKE KOLLEKTIVTILBUDET

Infrastruktur og prosjekt-enheten (IE) bidrar til å dekke behovet Oslo og Akershus har for skinnegående kollektivtrafikk. Med prosjektporteføljen på over ti milliarder kroner skal enheten realisere viktige utbyggingsprosjekter og samtidig sikre at skinnenettet kan levere stadig flere reiser.

IE vedlikeholder, bygger og forvalter Sporveiens eiendommer og infrastruktur for T-bane og trikk. Det innebærer blant annet stasjoner, tunneller, signalanlegg, bygninger og skinnegang. Ved utgangen av 2018 hadde enheten 341 medarbeidere fordelt på arbeidsstedene Tøyen, Etterstad, Majorstuen og Holtet i Oslo. IE har høy byggeaktivitet og står overfor store og spennende utfordringer som skal gjøre hovedstadsområdet enda bedre for kollektivreisende.

Året oppsummert

Det ble fullført mange prosjekter i 2016 og 2017, slik at 2018 har vært et år preget av mange nye prosjekter, prosjektering og anleggsstart. Prosjekter med anleggsstart i 2018 var blant annet basene på Holtet og Grefsen, Grefsenveien (øvre del) og Frognerveien.

I 2018 fortsatte IE arbeidene med «Samlet plan for oppgradering av trikkeinfrastruktur». Planen omfatter i overkant av 30 større og mindre delprosjekter som skal stå ferdig i løpet av 2020, blant annet oppgradering av trikkebasene på Holtet og Grefsen. For mer om dette arbeidet, se neste side og Trikkeprogrammet på side 38.

IE er en strategisk deltaker i plan- og investeringsarbeidet, og bidrar til riktige prioriteringer av midler til infrastrukturtiltak. Gjennom 2018 tok enheten del i planleggingen av flere av de store prosjektene som skal utvide kapasiteten i kollektivtrafikken i Oslo og Akershus:

- Sommeren 2018 fikk Sporveien i oppdrag av Oslo kommune å lage et beslutningsgrunnlag for sammenkobling av banene fra vest inn mot sentrum og ny T-banestasjon på Majorstuen. Sporveien skal legge fram sin anbefalte løsning til politisk behandling i løpet av første halvår 2019.
- I 2018 utarbeidet Oslo kommune forprosjektet til Fornebu-banen. Sporveien samarbeider med kommunens etat for å bidra til at tekniske løsninger og fremtidig drift blir ivare tatt i byggeprosjektet. Sporveien skal overta det ferdige

anlegget og forvalte, drifte og vedlikeholde banen som en integrert del av det fremtidige T-banesystemet.

- Ruter har startet arbeidet med å planlegge traseen for en ny T-banetunell gjennom Oslo sentrum. Sporveien deltar i planarbeidet for å ivareta funksjonskrav til kapasitet og hastighet, i tillegg til å utforme den samlede infrastrukturen slik at T-banen får et effektivt system med omstigningsstasjoner og kobling av grenbaner.
- I hele 2018 har IE jobbet med å implementere Lean i vedlikeholdsavdelingene hos Banesjef T-bane og Banesjef Trikk. Stadig flere avdelinger ønsker å bruke metodikken, som helt kort handler om å skape mest mulig verdi med minst mulig ressurser. Den langsiktige ambisjonen er å skape en lærende og selvforbedrende organisasjon som effektiviserer vedlikeholdet, er konkurransedyktig og kan håndtere den forventede produksjonsøkningen med samme ressursnivå. Forbedringsarbeidet skal bidra til å skape bedre resultater gjennom å lære og forbedre hvordan vi tenker og hvordan vi jobber. I 2018 har fokuset vært å rydde i hverdagen, fjerne rot og tidstyver, finne tydelig status på nåsituasjon og stabilisere daglig drift.

Veien videre

Økt trafikk med T-bane og trikk og et forlenget driftsdøgn gir økt slitasje på skinner og infrastruktur, og reduserer samtidig tiden som er tilgjengelig til vedlikehold. IE jobber derfor kontinuerlig med å utvikle nye og mer effektive måter å drive vedlikehold på, slik at byen får mest mulig kollektivtransport for pengene.

IE ser store muligheter i digitale løsninger. I løpet av 2018 tok alle produksjonsenhetene i bruk en egenutviklet vedlikeholdsapp. Den erstatter tungvinte manuelle og papirbaserte rutiner under korrektivt og forebyggende vedlikehold. Enheten ser også på hvordan dataanalyse kan forutse feil på for eksempel sporvekslere. Slike former for prediktivt vedlikehold vil om noen år være en integrert del av arbeidsdagen i enheten. ■



Assisterende produksjonsleder Jan V. Olsen og resten av infrastrukturteamet er godt i gang med oppgraderingen av trikkeskinnene i Thorvald Meyers gate.

Viktige prosjekter

Ryen verksted

T-banens verksted skal bygges om med fire nye arbeidsstasjoner for MX-tog for å få kapasitet til økt vognvedlikehold. Prosjekteringen ble nær ferdigstilt i 2018. Bygging i verkstedets driftsarealer er krevende for alle parter, og planleggingen har derfor tatt tid. Arbeidet starter i første halvår 2019.

Etterstad base

Infrastrukturbasen på Etterstad skal tilrettelegges for bedre logistikk og utnyttelse av arealene. Tiltakene skal støtte økt driftstid for T-banen, som gir mindre tilgjengelig tid til vedlikehold. Fornyelse av spor og veksler ble utført i 2018, og det ble planlagt bygningsmessige tiltak for videre gjennomføring.

Østensjøbanen Etterstad-Hellerud

Østensjøbanen mellom Etterstad og Hellerud skal oppgraderes fra 2020. Forprosjektet og forslag til reguleringsplan ble ferdigstilt i 2018. Tiltakene på den 1,8 km lange strekningen vil blant annet omfatte ny tunell, to nye broer og ny stasjon på Brynseng. T-banen skal gå som normalt i byggeperioden.

Strømforsyning

Fornylingsprogrammet for banestrømforsyningen er videreført for å sikre bedre kapasitet og stabilitet. Bygging av ny likeretterstasjon ved Ullevål stadion ble igangsatt i 2018. Den vil erstatte Vestgrensa likeretterstasjon ved utgangen av 2019. Ombygging av Nationaltheatret likeretterstasjon er igangsatt og vil pågå igjennom 2019.

Helsfyr stasjon

Oppussing av stasjonsanlegget startet i april 2018 og ble gjenåpnet i mars 2019. Hele stasjonen framstår i ny drakt

med blant annet lyst granittgulv på plattformene, lys himling, ny belysning og møblering, og fargerik utsmykning ved kunstner Katrine Giæver (se bilde på side 110). Samtidig er det gjort vesentlige utbedringer av bygningskonstruksjonen og de tekniske anleggene.

Tilpasning nye trikker (TNT)

Flere store prosjekter pågår, og i 2018 ble nesten hele strekningen mellom Aschehougs plass og Holbergs plass ferdigstilt. Sporveien har igangsatt arbeid i Frognerveien og øvre del av Grefsenveien på Kjelsås. Videre er det utført tiltak på flere strekninger for å korrigere sporavstanden og bakkeklaringen.

Holtet og Grefsen baser

Trikkens baser på Holtet og Grefsen bygges om for å ta imot nye trikker fra 2020. Byggearbeidene er igangsatt begge steder og vil pågå fram til 2020.

Ekebergbanen

Oppgraderingen av Ekebergbanens 0,8 km lange parsell på Holtet er samordnet med bygging av nytt sporanlegg på Holtet base. Anleggsarbeidene startet sommeren 2018. Det er arbeidet med tilrettelegging for plattform i retning sentrum på Jomfrubråten holdeplass, der det gamle anlegget ble midlertidig tatt ut av bruk da oppgraderingsprosjektet med enkeltsporet drift pågikk.

Storgata

Storgata står foran en omfattende fornyelse, både av teknisk infrastruktur under bakken og av gatedekke, spor og holdeplasser. Prosjektet startet i desember 2018 og vil pågå fram til 2020. Tilsvarende oppgradering av Thorvald Meyers gate starter tidlig i 2019, og disse prosjektene gjennomføres i regi av Bymiljøetaten.

NYTT SIGNAL- OG SIKRINGSSYSTEM

GRUNNMUREN I FREMTIDENS T-BANE

T-banen skal være ryggraden i Oslos kollektivtrafikk. Derfor blir dagens signal- og sikringsanlegg erstattet med ny og digital teknologi. Det nye signal- og sikringssystemet gjør at reisende får en enda raskere, driftssikker og mer punktlig tur med T-banen.

Et nytt signal- og sikringssystem for T-banen er en stor og betydningsfull modernisering for kollektivfamilien i Oslo og Akershus. Med CBTC-teknologien får T-banen et moderne digitalt styringssystem, med høyere kapasitet, større fleksibilitet og bedre trafikkflyt. CBTC står for «communication based train control» eller kommunikasjonsbasert togstyring, og er i dag standard når T-baner bygges eller moderniseres.

Moderne plattform

Sporveien moderniserer T-banen av hovedsakelig tre grunner:

- Eksisterende signalanlegg har nådd og til dels passert forventet teknisk levealder.
- Byen har behov for enda større transportkapasitet i årene som kommer.
- Et nytt signalsystem er en viktig plattform for andre planlagte tiltak for T-banen, som Fornebubanen og ny sentrumstunell.

Et signalsystem med CBTC-teknologi innebærer halvautomatisk kjøring, der systemet i samspill med føreren og trafikksentralen styrer og optimaliserer hastigheten og avstanden mellom togene. Teknologien har potensial til å øke antallet reisende på fellesstrekningen mellom Majorstuen og Tøyen med flere tusen i timen.

God planlegging

Arbeidet med det nye signalsystemet er organisert som et eget prosjekt i Sporveien. I 2018 jobbet prosjektet videre med å forberede anskaffelsen av det nye systemet. I tett samarbeid med linjen i Sporveien, har prosjektet utredet og konkludert grunnlaget for anskaffelsen og innføringen av det nye signalsystemet.

Sporveien har gjennom hele prosjektperioden aktivt hentet erfaringer fra tilsvarende prosjekter i inn- og utland, blant andre fra operatører som BaneNor, Bannedanmark og London Underground. Erfaringene viser at det er store gevinster å hente fra et slikt system, men at vi heller ikke skal undervurdere kompleksiteten og omfanget av prosjektet. Derfor har vi lagt ned et omfattende og grundig arbeid for å utvikle et så komplett og presist konkurransegrunnlag som mulig.

Et fullgodt konkurransegrunnlag er helt avgjørende for at leverandørene skal treffe med sine tilbud og løsningsforslag. Det grundige forarbeidet skal bidra til at innføringen av det nye signal- og sikringssystemet går så smidig som mulig, og at byen får mest mulig kollektivtrafikk for pengene. ■

Nytt signalsystem CBTC

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

Organisering

Oppdragsgivere: Oslo kommune ved Byrådsavdeling for miljø og samferdsel og Ruter AS

Prosjektledelse: Sporveien

Finansiering

Prosjektet finansieres i sin helhet gjennom Oslo-pakke 3.

Gevinster

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

Fremdrift

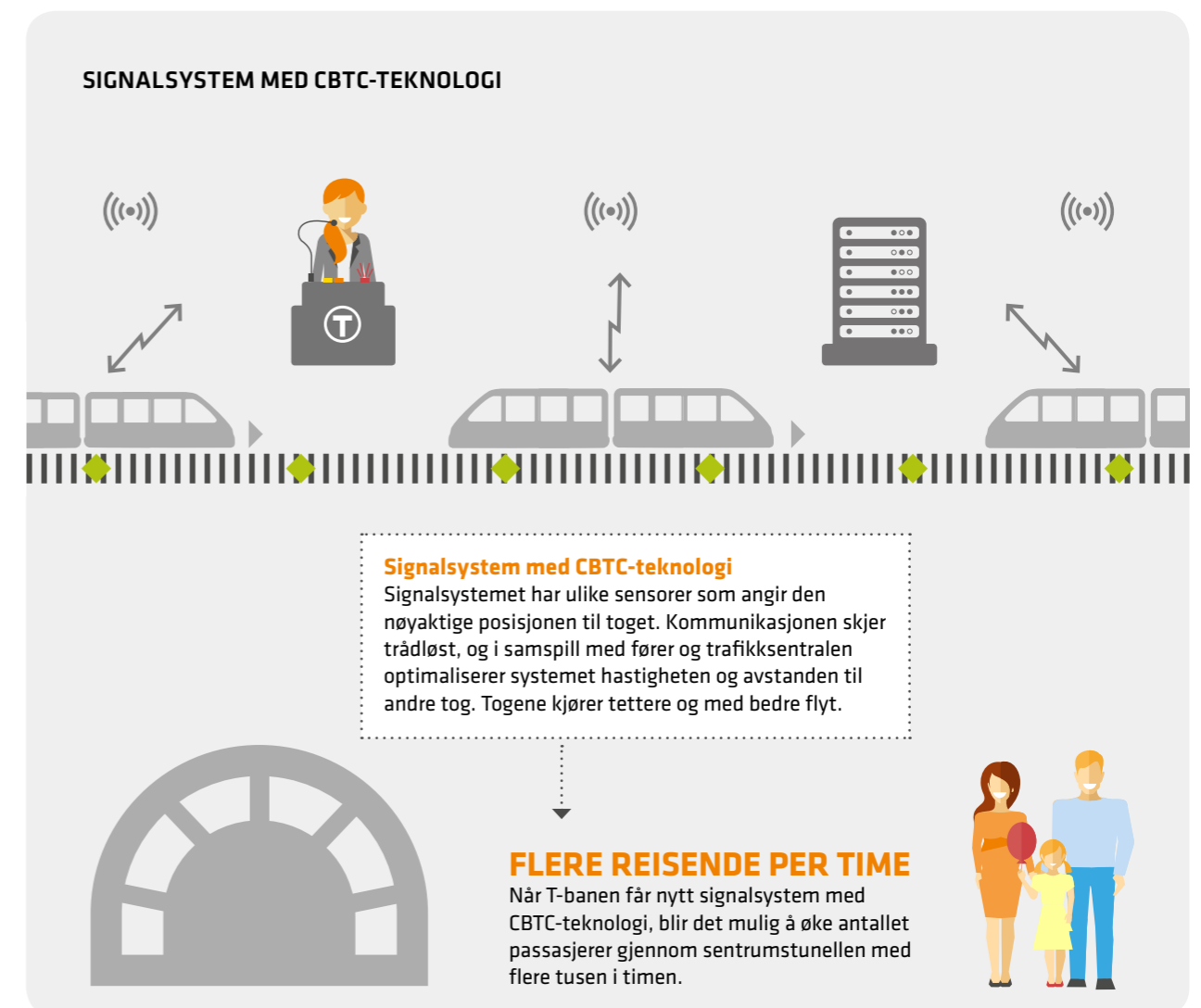
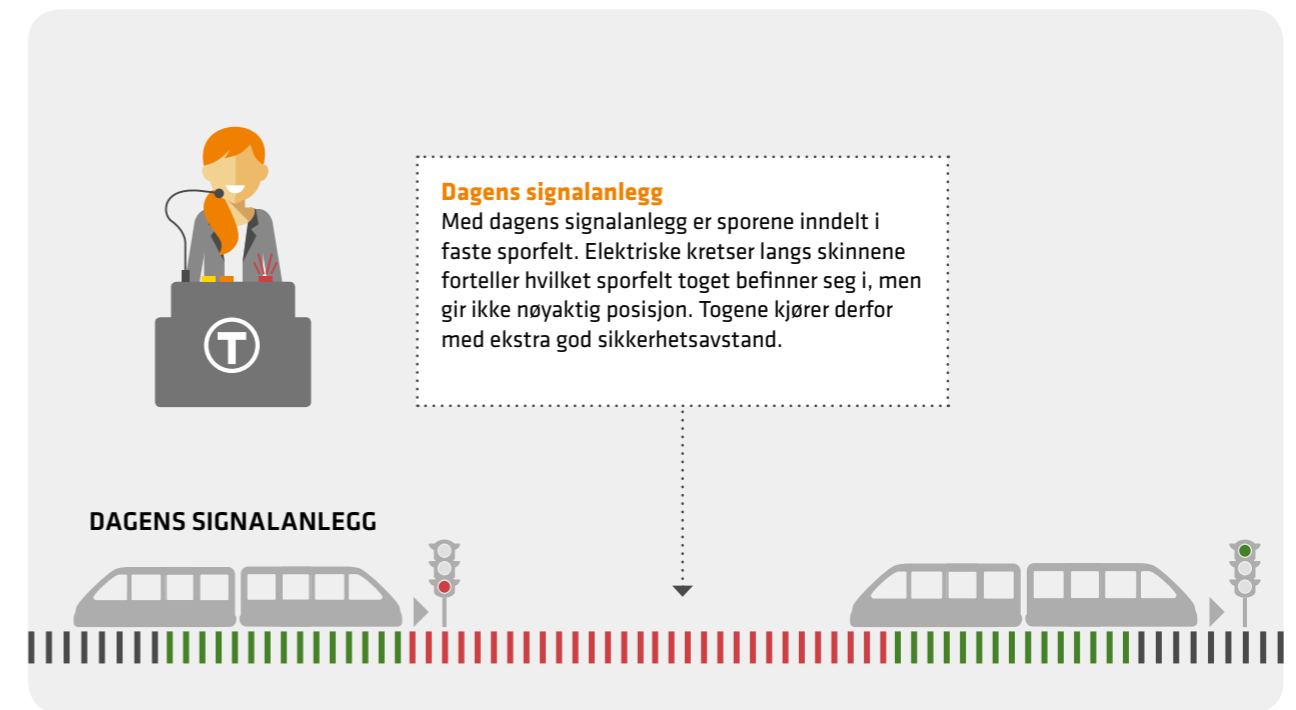
2013–2014: Konseptvalgutredning

2015–2017: Forprosjekt

2018–2020: Kravspesifisering og anskaffelse

2021–2022: Design og utvikling

2023–2027: Innføring og drift



TRIKKEPROGRAMMET

FREMTIDENS BYREISE GODT I GANG

Forberedelsene med å sette 87 nye trikker i drift fra 2021 til 2024 er i rute. Gjennom Trikkeprogrammet skaper vi fremtidens byreise.

Trikkeprogrammet omfatter delprosjekter for vognanskaffelse, infrastrukturopgraderinger og baseutvikling. Trikkeprogrammet ledes av Sporveien, som samarbeider tett med Ruter, Oslo Vognselskap og Bymiljøetaten om gjennomføringen av prosjektene. Vann- og avløpsetaten er en viktig medspiller i mange av infrastrukturprosjektene som omfatter oppgraderinger av vann- og avløpssystemene under bakken.

Vognanskaffelse

Høsten 2018 ble det inngått kontrakt om levering av 87 nye, moderne trikker til Oslo, med den spanske leverandøren CAF, Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles SA. I alt seks prekvalifiserte tilbydere konkurrerte om oppdraget og CAF ble valgt på grunn av sitt godt utprøvde vognkonsept. CAF scoret blant annet høyest på teknisk løsning, lavest på pris og svært godt på prosjektgjennomføring. Etter kontrakt-signeringen gikk trikkeanskaffelsen inn i gjennomføringsfasen. Det skal anskaffes en moderne standardtrikk som er tilpasset forholdene i Oslo og fremdriftsplanen legger opp til en testperiode før serieproduksjonen starter.

Infrastrukturopgraderinger

Arbeidet med å ruste opp og fornye infrastrukturen tar sikte på å innhente vedlikeholdsetterslep, oppgradere trikkenettet og gjøre nødvendige tilpasninger til de nye trikkene. Samlet omfatter denne delen av programmet over 30 delprosjekter.

Enkelte store infrastrukturopgraderinger blir koordinert med andre tiltak for å utvikle gatenettet og kommunal infrastruktur. Bymiljøetaten er prosjekteier for flere av disse store prosjektene. I 2018 pågikk arbeider langs strekningen Tinghuset-Tullins gate og i Storgata. Samtidig ble finansieringen av prosjektene i Thorvald Meyers gate og Bispegata vedtatt. Begge har byggestart i første del av 2019. Sporveien er prosjekteier for Grefsenveien-prosjektet, som hadde byggestart i august 2018, samt flere infrastrukturprosjekter av mindre omfang.

Baseutvikling

I 2018 ble oppgradering og utvikling av basene på Holtet og Grefsen igangsatt, fordi flere og lengre trikker krever mer plass til parkering og verkstedopphold. Sist, men ikke minst, må basene legges om for å effektivisere drift og vedlikehold. Begge prosjektene er planlagt ferdigstilt i løpet av våren 2020.

Fremtidens byreise

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

Gevinster

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

Organisering

Oppdragsgiver: Oslo kommune
Samarbeidspartnere: Ruter, Oslo Vognselskap, Bymiljøetaten og Sporveien
Programledelse: Sporveien

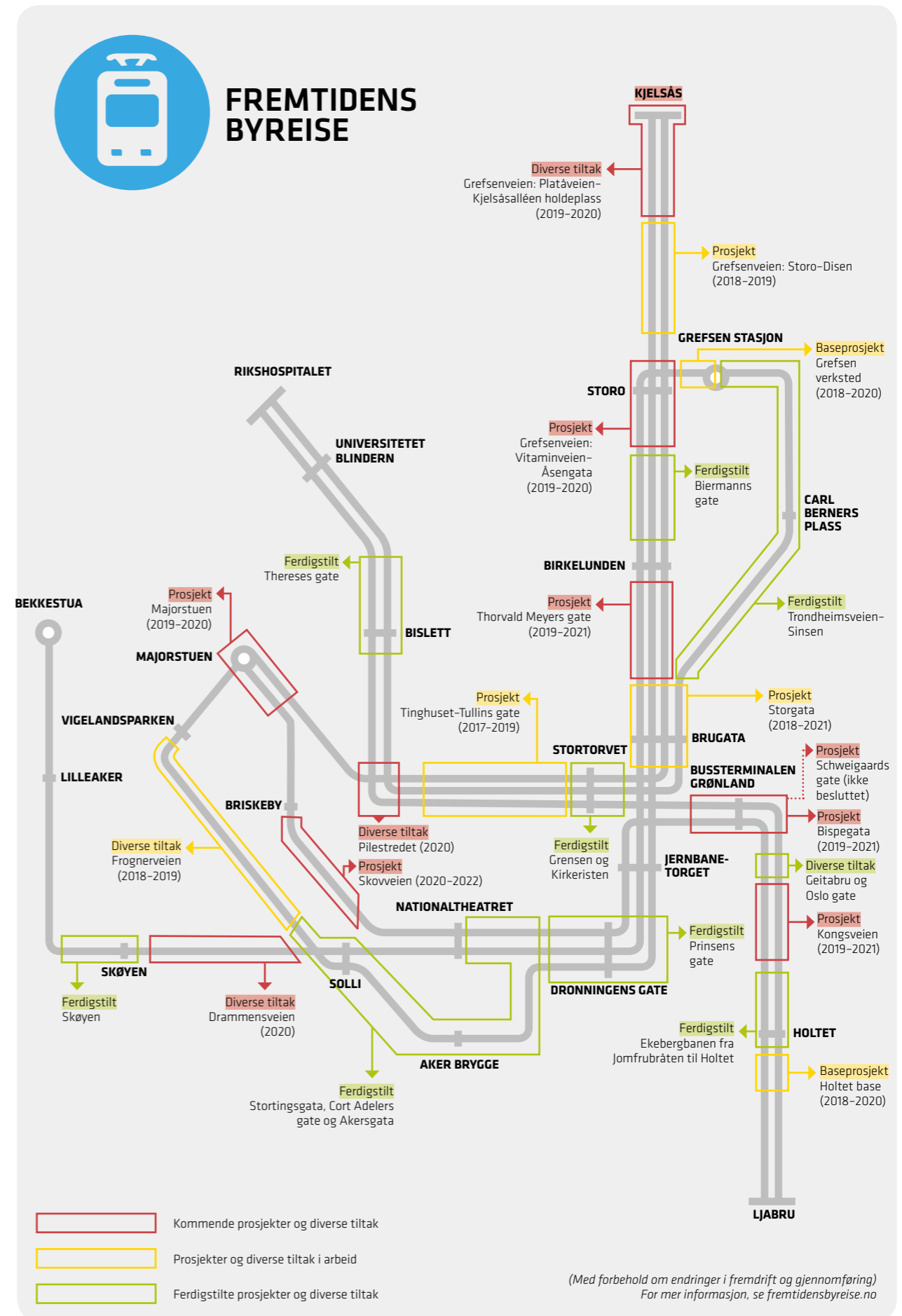
Finansiering

- **Trikkeanskaffelse:** Kostnadsramme på 4 145 MNOK vedtatt av Oslo bystyre.
- **Infrastruktur:** Anslått til 3 200 MNOK. Bystyret fastsetter kostnadsramme for de største enkeltprosjektene.
- **Baseutvikling:** Kostnadsramme er fastsatt til 1 091 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 leverandør
- 2017-2018:** Tilbud og kontraktsinngåelse
- 2020-2021:** Testing av trikker
- 2021-2024:** Leveranse og driftssetting av nye trikker





BUSSANLEGG

VEKST OG ELEKTRIFISERING I FOKUS

Bussanlegg AS skal legge til rette for vekst, effektivitet og miljøvennlig utvikling for kollektivtrafikken. Økt anleggskapasitet og tilrettelegging for elektriske busser er viktige innsatsområder for selskapet, som har en utfordrende oppgave i de tettbygde byområdene.

Bussanlegg AS eier, utvikler og leier ut infrastruktur for bussdrift til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. Selskapets sju bussanlegg har en samlet kapasitet til parkering, service og vask til over 500 busser. Nye miljøkrav og veksten i busstrafikken forutsetter videreutvikling og utvidelse av bussanleggene. Dette arbeidet står i fokus hos Bussanlegg, som arbeider parallelt med å etablere tilleggsarealer til eksisterende anlegg og langsiktig utvikling av nye bussanlegg.

Året oppsummert

Ruters ambisjon om fossilfri busstrafikk innen 2020 og de elektriske bussene som skal settes i drift gjennom Romeriksambudet, krever at det blir etablert ladekapasitet for busser på anleggene Alnabru, Klemetsrud og Brubakkveien. Alnabru blir klargjort for full elektrifisering og vil bli Europas største anlegg av sitt slag. Arbeidet pågikk gjennom hele 2018 med søknadsprosesser, konseptbeskrivelser og prosjektering. Byggearbeidene starter tidlig i 2019, og anleggene skal tas i bruk på forsommeren. De pågående elektrifiseringsprosjektene er kostnadsberegnet til ca. 30 millioner kroner.

Bussanlegg utarbeidet i 2017 en mulighetsstudie av hvordan bussanleggene Skui og Bekkestua kan videreutvikles før bussanbudet i Akershus vest starter sommeren 2020. I 2018 ble det gjennomført et teknisk forprosjekt for begge anleggene, og forslagene er innarbeidet i Ruter sine anleggsbeskrivelser for det kommende bussanbudet. Begge anlegg er planlagt tilrettelagt for elektrisk bussdrift og økt kapasitet, og Skui bussanlegg skal i tillegg oppgraderes med fullstendige verkstedfunksjoner. Byggestart er planlagt til sommeren 2019 og samlet er investeringene i de to anleggene forventet å beløpe seg til 160 millioner kroner.

I 2018 ble de fire største bussanleggene oppdatert med nytt utstyr for periodisk kjøretøykontroll slik at de tilfredsstiller nye krav gjeldene fra 2019. Videre ble det etablert nytt parkeringsareal for 50 busser på Rosenholm. Tilleggsarealet til

Alnabruanlegget på Stubberud er bygget om og utvidet ytterligere med samlet kapasitet til 45 leddbusser. På bakgrunn av uhellene med oljetanker i Sporveien (se side 50) gjennomgikk også Bussanlegg sine rutiner. Parallelt pågikk arbeidet med sanering av oljetanker som benyttes til oppvarming.

Investeringsbehovet i bussanleggene er ventet å bli høyt i årene som kommer, drevet av fossilfri teknologi, kapasitetsvekst og teknologiske endringer. I 2018 ble det inngått en overordnet avtale med Ruter som tar utgangspunkt i at Bussanlegg finansierer investeringer i egne anlegg, mens Ruter betaler for tiltakene gjennom økt husleie.

Økonomien i Bussanlegg er god, og årets resultat etter skatt ble 12 millioner kroner. Selskapet legger vekt på å styrke egenkapitalen og evnen til å gjennomføre nødvendige fornyelser og utvidelser.

Videre utvikling

På Mortensrud er det igangsatt arbeid med å etablere et nytt anlegg som kan avlaste Klemetsrudanlegget. Tomta kan bli berørt av utbyggingen av E6 (Manglerudforbindelsen). Dersom de pågående planprosessene åpner for langsiktig bruk til vårt formål, er det aktuelt å inngå en leieavtale med grunneier med opsjon på kjøp.

Bussanlegg har i samarbeid med Vedal utvikling gjennomført et forprosjekt om hvordan Østre Aker vei 60 (Økern) kan utvikles til et kombinasjonsanlegg med næring, bolig og et helelektrisk bussanlegg med parkering i kjeller og verksted-fasiliteter ut mot Østre Aker vei. Planer og investeringsbehov vil bli lagt fram for Ruter i 2019.

Bussanlegg arbeider med å etablere bedre pause- og toalett-løsninger for bussførere (servicehus). Det planlegges nye servicehus på Granholtet og Åsbråten med sikte på realisering i 2019. Man har så langt ikke lyktes å finne løsning for fasiliteter i Vika, men det jobbes for å finne leiemuligheter i området. ■



SPORVEIEN MEDIA

REKLAME GIR BEDRE REISER

Sporveien Media skaper inntekter fra trafikkreklame. I 2018 bidro selskapet med 121 millioner kroner til å finansiere økt kapasitet i kollektivtrafikken.

Sporveien Media AS sin forretningside er å gi et økonomisk bidrag til kollektivtrafikken, og samtidig gi en positiv opplevelse for de reisende. Selskapet forvalter trafikkreklame på Sporveiens driftsmidler, stasjoner og bygninger, og har samarbeidsavtale med Clear Channel Norway (CCN). Fra og med 2018 overtok Sporveien Media også forvaltningen av kontrakten for reklamefinansierte lehus fra Bymiljøetaten.

Sporveien Media bidrar til å gi de reisende gode opplevelser og til å styrke kollektivtrafikkens omdømme gjennom høy standard på reklameprodukter, design og vedlikehold. Reklame som oppleves som underholdning, kan bidra til å redusere følelsen av ventetid for de reisende. Det legges samtidig stor vekt på å holde stasjonsområdene og holdeplassene rene og godt vedlikeholdt.

Året oppsummert

Sporveien Media bidro i 2018 med totalt 121 millioner kroner til kollektivtrafikken. Dette var en økning på 1 million kroner fra 2017. Inntektene i Sporveien Media går til å bedre kollektivtrafikktilbudet i Oslo.

Mange kjemper om de reisendes oppmerksomhet og annonsørens budsjetter i det dynamiske reklamemarkedet. Sporveien Media jobber derfor aktivt for å være en pådriver og tilrettelegger for innovasjon og forretningsutvikling i markedet for trafikkreklame. Dette innebærer å videreutvikle løsninger og kapasitet på både eksisterende og nye reklameflater. I 2018 jobbet Sporveien Media, med samarbeidspartneren Clear Channel, om et digitalt storformat som er etablert med stor suksess på Nationaltheatret, Stortinget og Jernbanetorget T-banestasjoner.

Markedet for utendørsreklame hadde en tilbakegang på to prosent (foreløpige tall) i 2018. Utendørssegmentet hadde en meget sterk vekst på 15,3 prosent i 2018 og har som kanal hatt sterke sammenligningstall. Kombinasjonen av digital produktutvikling, som gjør et større tilbud av reklameflater

tilgjengelig for annonsørene, og den solide passasjerveksten i kollektivtrafikken, gjør at Sporveien Media forventer en positiv utvikling i 2019 på fem prosent.

Videre utvikling

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





DEL 4 SAMFUNNS- ANSVAR

«DET ER HELT ESSENSIELT FOR AT BYEN SKAL
FUNGERE AT VI HAR TRIKK, T-BANE OG BUSS SOM
FRAKTER OSS FRA A TIL B PÅ DEN MEST EFFEKTIVE
OG MILJØVENNLIGE MÅTEN SOM FINNES»

– GINA GYLVER, AVTROPPEDE
LEDER I OSLO NATUR OG UNGDOM



SPORVEIENS SAMFUNNSANSVAR

Å prioritere kollektivtransport er å prioritere ungdom

Hvis Oslo er en kropp og kollektivtransporten er blodårene, da er Sporveien hjertet som pumper blodet ut i hver eneste fingertupp. Det er en viktig jobb, sier avtroppende leder i NU, Gina Gylver.

Det er ikke ungdommer som kjører bil. Vi sitter på T-banen, bussen og trikken på vei til skole, fotballtrening eller demonstrasjonstog. Men det er ungdom som skal arve miljøproblemen. I periodene med verst luftforurensing har Natur og Ungdom hatt aksjoner der vi har delt ut boller til de som reiser med T-banen. Vi har også levert inn krav til politikerne om større satsing på kollektivt, og har alltid kjempet for et bilfritt sentrum.

Jeg tror de fleste Oslo-ungdommer har et litt patriotisk forhold til T-banen og trikken vår, og den gule og oransje Sporveien-logoen er koblet til mange fantastiske deler av barndommen og ungdomstiden min; T-banen til toppen av korketrekkeren med bobledress og kjelke, til Sognsvann på klassetur på våren, trikken med julelys i desember, og med norske flagg på 17. mai.

Kollektivtransport = miljø

De siste årene har kollektivtransporten fått enda en ny betydning for meg, ettersom den er et av symbolene på miljøkamp i Oslo. Det er også et av områdene der vi møter størst samarbeidsvilje, ambisiøse klimamål og gode løsninger. Det er den delen av miljøkampen jeg opplever engasjerer bredest – alle har et forhold til kollektivtransport.

Oslo vokser og utslippene skal ned. Det er helt essensielt for at byen skal fungere at vi har trikk, T-bane og buss som

frakter oss fra A til B på den mest effektive og miljøvennlige måten som finnes. For å få det regnestykket til å gå opp må personbiltrafikken stupe – det skal være en selvfølge å reise kollektivt. Det er en stor oppgave, og den blir tatt på alvor. For hvis vi ser på Oslo som en kropp og kollektivtransporten som blodåresystemet, da blir vel Sporveien hjertemuskel, som pumper blodet ut i hver eneste fingertupp. Det er en viktig jobb.

Fremtidens grønne Oslo

I fremtiden håper jeg at vi kan gå en dag uten å se en eneste personbil. At det er mye mer tidseffektivt å reise kollektivt, at det egentlig bare er stress å velge bilen. Jeg håper på trikker og T-baner som tar deg gjennom et rent, grønt og luftig Oslo, og miljøvennlige busser som gjør det mulig å komme seg på jobb uansett hvor du bor, uten å ha bil. For jeg ønsker meg et Oslo som gjør sin del for at mine barn og barnebarn også har snø å ake på i korketrekkeren, ved å kutte utslipp og ta klima på alvor.

Kollektivtransporten skaper knutepunkter i byen der mennesker møtes. Jeg håper Sporveien kan knytte mennesker sammen, ikke bare steder, og fortsette å være en partner for ungdomsorganisasjoner og næringsliv som vil gjøre sin innsats for miljøet. ■

Navn: Gina Gylver
Alder: 17
Hva: Avtroppende leder i Oslo Natur og Ungdom (men for øyeblikket på utveksling i Granada i Spania – og savner Oslos kollektivtransport)



PÅ LAG MED BYEN, INNBYGGERNE OG MILJØET

Sporveien skal levere mer kollektivtrafikk for pengene. Økonomien er viktig, men samfunnsoppdraget vårt handler også om å by på gode opplevelser for alle reisende, og gi minst mulig uønskede effekter fra virksomheten på folk og omgivelser.

Sporveiens viktigste bidrag til samfunnet er å levere et effektivt og attraktivt kollektivtilbud. Konsernet har mer enn 3 800 ansatte som sammen drifter og videreutvikler et stort, integrert system av vogner, skinner og annen infrastruktur med mål om å utnytte det best mulig til å frakte folk dit de ønsker. Vi løser en viktig samfunnsoppgave, men påvirker også bybildet, lokalmiljøer og innbyggere med vår aktivitet.

Seks målområder

Sporveiens seks målområder for samfunnsansvar er resultatet av en prosess vi kjørte i 2016–2017 for å analysere de viktigste utfordringene og mulighetene knyttet til virksomheten vår. Prosessen involverte så vel egne ansatte som representanter for eierne, fagforeninger og sentrale etater i kommunen, og resultatene ble drøftet og forankret i konsernledelsen og styret.

Innsatsen innenfor de seks områdene skal samlet sett bidra til at vi løser samfunnsoppdraget på en måte som er til det beste for alle reisende, innbyggere, naboer, ansatte og miljøet - og etter høye etiske standarder. Samtidig utforsker vi innovative løsninger og teknologier for å bidra til at kollektivtilbudet i

hovedstadsregionen gir best mulig mobilitet for innbyggerne i årene som kommer.

Sporveiens fokus i miljøåret

Oslo er europeisk miljøhovedstad i 2019, og det vil bli markert med ulike markeringer gjennom året. Byens transportløsning var én av i alt åtte kategorier Oslo skåret høyest på da den europeiske juryen traff sitt valg. Sporveien leverer nærmere 70 prosent av byens kollektivreiser og anser kåringen som en viktig anerkjennelse av arbeidet vi har lagt ned for å øke kapasiteten og kvaliteten i kollektivsystemet.

Sporveien tar del i markeringene av Oslo som miljøhovedstad og bidrar til programmet for feiringen. I 2018 arbeidet vi dessuten videre med å definere hvordan konsernet skal bidra til å innfri Oslos høye miljøambisjoner. Resultatet skal bli en ny miljøstrategi for Sporveien, som setter tydelige mål for vårt arbeid med å redusere klimautslipp og andre negative miljøkonsekvenser. Kommunens klimamål og klimastrategi mot 2030, samt Ruters miljøstrategi, er viktige føringer i prosessen med å definere Sporveiens miljøsatsing. Les mer om dette arbeidet i seksjonen Ren tur, side 48. ■

BIDRAR TIL BÆREKRAFT

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



SAMMEN MOT SMUGFORSØPLING

750 tonn søppel havner utenfor søppelkassene i Oslo hvert år, mye av det på T-banestasjonene og trikkeholdeplassene. At flere velger kollektivt er bra, men forsøplingen øker i takt med økningen i antallet reisende. Derfor lanserte Rusken og Sporveien kampanjen Søppelmysteriet tidlig i 2018. Målet er kort og godt å få folk til å bruke søppelkassene. Det er viktig for å holde byen ren, for at kollektivreisen skal bli triveligere og for å forhindre at søppelet forurenser land eller hav. Opp mot 80 prosent av marint søppel stammer fra land.

Oslo kommune er kåret til Europas miljøhovedstad i 2019. Søppelmysteriet er et viktig tiltak for at byen skal leve opp til utmerkelsen.



MÅLOMRÅDE: SMART TUR

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

Sporveiens viktigste bidrag til en bærekraftig utvikling er å få flere mennesker til å velge grønne kollektivløsninger. De skinnegående løsningene er blant de mest klima- og miljøvennlige vi har i hovedstadsområdet. Sporveien samarbeider tett med Oslo kommune og andre i kollektivfamilien for å utvikle et grønt totaltilbud for mobilitet, med T-banen som rygggrad og trikken og bussen som løsningen på effektive byreiser. Konsernet har etablert enheten Digitalisering og innovasjon som eget satsingsområde, for å bedre forstå og utnytte mulighetene dette åpner.

Smarte knutepunkter

Robuste skinnegående systemer utgjør grunnstammen i kollektivnettet i alle ledende kollektivbyer i Europa – og i Oslo. De forflytter store mengder reisende og danner utgangspunktet for smarte mobilitetsløsninger, der T-bane, trikk og tog kobles sammen med andre miljøvennlige transportformer i effektive knutepunkt. Dette står også sentralt i Oslo kommunes strategi om å videreutvikle og fortette rundt kollektivknutepunkt. I de neste årene blir det stadig viktigere for Sporveien å kunne integrere nye mobilitetsformer med våre eksisterende driftsarter ved slike knutepunkter. Vi vil sikre at nye og eksisterende driftsarter sammen utgjør et godt transporttilbud for de reisende.

Smartere kollektivtrafikk

Sporveien jobber langsiktig med å utnytte eksisterende og nye teknologier til det fulle. Satsingen følger to hovedspor: Digitalisering er det første og handler om å forbedre Sporveiens prosesser og effektivitet gjennom blant annet bedre datatilgang, utvidet bruk av sensorer, og foredling, forvaltning og deling av data, samt bruk av nye teknologier. Det andre sporet er innovasjon, et langsiktig arbeid for å utvikle kollektivsystemet i takt med teknologiutviklingen. På dette området samarbeider Sporveien med en rekke ulike aktører for å bidra til å realisere Oslos strategi for å utvikle en smart by. ■

MÅLOMRÅDE: REN TUR

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

Sporveien bidrar til bedre luftkvalitet og mindre klimagassutslipp i Oslo ved å tilby kollektivtrafikk. Miljøfokus er en naturlig del av vårt samfunnsoppdrag, og det er et viktig mål å unngå skader på mennesker og miljø. Unibuss og enheten Infrastruktur og prosjekter er begge sertifisert i henhold til miljøledelsesstandard ISO 14001.

Reduksjon i klimautslippene

Sporveien reduserte klimautslippene med 10,6 prosent fra 2017 til 2018. Dermed har konsernet redusert klimaavtrykket med 37,4 prosent totalt siden 2014 beregnet med lokasjonsbasert metode.

En viktig årsak til at konsernets klimaavtrykk er redusert de senere årene, er at produksjonen av strøm i Norden har blitt mer miljøvennlig. Sporveien bruker mye elektrisitet til kjøring av T-bane og trikk, og samlet sto strømforbruket for rundt 68 prosent av klimautslippene i 2018, mot 84 prosent i 2017.

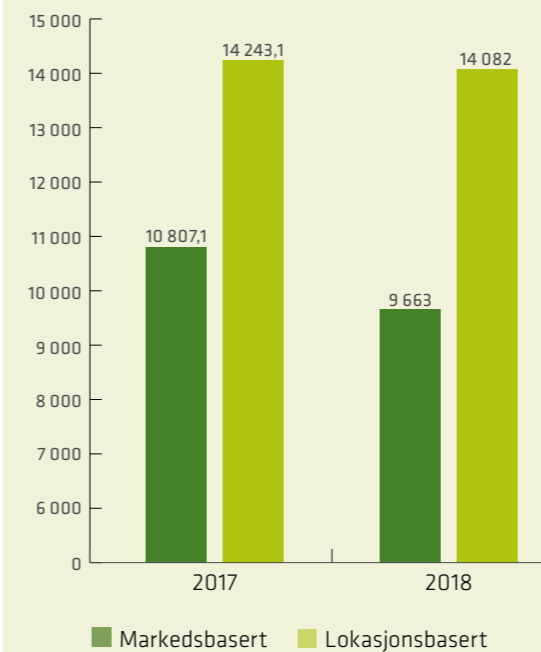
Et annet viktig bidrag, er at Sporveien har lyktes med å øke produksjonen uten å øke energiforbruket tilsvarende. I 2018 leverte T-banen 1,43 prosent flere togkilometer, men reduserte kjørestromforbruket med 11,36 prosent. Tilsvarende økte Trikken sin produksjon med 5,31 prosent, med en reduksjon forbruk av kjørestrom på 3,65 prosent i strømforbruket.

Sporveiens klimaavtrykk per skinnegående reise er dermed redusert fra 2017 til 2018. Selve produktet T-bane hadde et klimaavtrykk på 9,89 gram CO₂ per personkilometer, ned fra 11,26 g i 2017. Trikkeproduktet hadde klimautslipp på 13,46 gram CO₂ per personkilometer, ni prosent høyere enn i 2017. Hovedårsaken til økningen er ekstra oppvarming av verkstedene, som følge av blant annet planlagt ombygging av baser til nye trikker, og reflekterer ikke økning i strømforbruket knyttet til fremføringen av trikk. Altså er klimaavtrykkene per personkilometer ikke isolert til klimautslippene fra kjøring av T-bane og trikk, men inkluderer også klimautslipp fra verkstedene og infrastruktur for de ulike driftsartene.

Samlet medførte Sporveiens virksomhet (ikke medregnet Unibuss) klimautslipp på totalt 9 663 tonn CO₂-ekvivalenter i 2018 beregnet med lokasjonsbasert metode. Dette var en reduksjon på 10,6 prosent fra 2017. Vi beregner klimagassutslipp både med lokasjonsbasert og markedsbasert metode i henhold til GHG-protokollen (Greenhouse Gas Protocol). Den

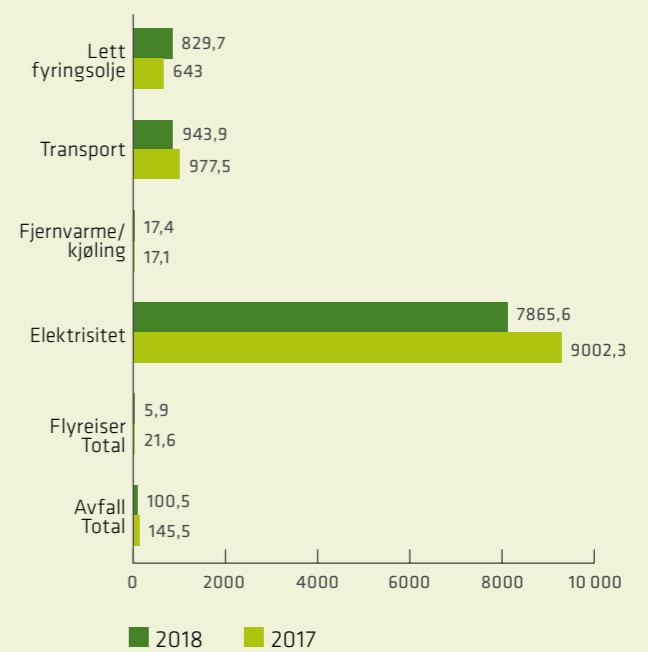
KLIMAGASSUTSLIPP TOTALT, 2017-2018

Tonn CO₂ utslipp uten Unibuss



KLIMAGASSUTSLIPP FORDELT PÅ KILDER, 2017-2018

Tonn CO₂ utslipp uten Unibuss



sier at virksomheter skal synliggjøre både reelle klimagassutslipp fra produksjonen av elektrisitet, samt markedsbaserte utslipp knyttet til kjøp av opprinnelsesgarantier.

Sporveien kjøper opprinnelsesgarantier for kjørestrom, som gir null utslipp med markedsbasert metode. Resterende elektrisitetsbruk får imidlertid langt høyere utslippsfaktor ved markedsbasert metode enn ved lokasjonsbasert metode. Dette gir Sporveien en reduksjon i utslipp på 1,13 prosent fra 2017 til 2018 ved markedsbasert metode, og en reduksjon på 10,6 prosent ved lokasjonsbasert metode.

Etter strøm var de største klimautslippene i 2018 knyttet til drivstoff og stasjonær forbrenning, begge med ca. 8,5 prosent. Utslippene fra stasjonær forbrenning økte fra 2017 til 2018 på grunn av økt bruk av lett fyringsolje og pellets til oppvarming.

I 2018 gikk Sporveien til anskaffelse av 25 nye elbiler som vil fase ut et tilsvarende antall dieselmotorer. Bilene vil bli satt i drift gjennom flere delleveranser i 2019 og vil gjøre at halvparten av Sporveiens bilpark er elektrisk innen året er omme.

Fortsetter å effektivisere energibruken

Kjørestrom til T-bane og trikk utgjør rundt 70 prosent av energibruken i Sporveien. Mange av tiltakene for å effektivisere energibruken retter seg derfor mot energiforbruket til kjøring. Konsernet samarbeider tett med Enova, som yter verdifull

bistand både faglig og økonomisk. I 2018 gjennomførte Sporveien en rekke tiltak for å redusere energibruken og effektuttaket. Konsernet lykkes blant annet med å senke energiforbruket til produksjon av kollektivtransport målt per kjørte vognkilometer gjennom tiltak som kombinerer teknikk, organisering og motivasjon.

Rehabilitering og oppgradering av likeretterstasjonene (se side 35) er et av de viktigste innsatsområdene for å redusere energibruken til kjøring. Kabelforsterkning og bytte til strømskinner i aluminium har også stor betydning for å redusere energitap. I tillegg har overgang til ny energieffektiv belysning og innføring av behovsstyring av oppvarming, ventilasjon og lys vært viktig for å redusere energibruken i verksteder og stasjonsområder. Sporveien har gjennomført energimerking av egne bygg, og har planlagt nye tiltak for å redusere energiforbruk og effektuttak.

I 2018 sluttførte Sporveien en konseptutredning om bruk av innovative, fossilfrie energiløsninger for å produsere elektrisitet og varme. Konseptutredningen danner et godt grunnlag for fremtidige valg av fossilfrie energiløsninger i Sporveiens baser og andre eiendommer.

Fossilfri anleggsdrift

Sporveiens kontrakter er oppdatert med miljøkrav og stiller krav om at anleggsområder skal være fossilfrie, så langt det

er mulig. Leverandørene må beskrive hvordan de vil innfri kravet, og anleggsmaskiner som går på biodrivstoff er én viktig løsning. Sporveien har som betingelse at biodrivstoffet må være sertifisert og sikre minst 35 prosent reduksjon av klimautslipp sammenlignet med konvensjonelt drivstoff.

Entreprenørene som arbeider på baseprosjektene på Holtet og Grefsen benytter anleggsmaskiner med sertifisert biodiesel og reduserer klimautslippene med 65–80 prosent sammenlignet med konvensjonelle maskiner. På Grefsen benytter entreprenøren i tillegg elektriske maskiner. Mye av arbeidet på Grefsen foregår innendørs, og de elektriske maskinene gjør at de ansatte blir langt mindre eksponert for eksos.

Sporveiens anleggsmaskinpark er aldrende og står overfor utskifting. Dette er store, tunge maskiner som foreløpig ikke er tilgjengelige i utgaver som gir fossilfri drift. Leverandørene antyder at slike utgaver først vil være klare i 2022. Behovet for nye arbeidsmaskiner er prekärt, derfor er Sporveiens anskaffelsesstrategi å dekke det umiddelbare behovet med dieseldrevne maskiner med lavt NOx- og partikkelutslipp. Deretter vil vi teste utslippsfrie, elektriske maskiner så snart de er tilgjengelige i 2022.

Håndtering av avfall

Mengden avfall fra Sporveiens virksomhet ble redusert fra 1 648 tonn i 2017 til 1 310 tonn i 2018, en reduksjon på nær 20 prosent. Avfallsmengdene påvirkes i stor grad av prosjektene og oppgraderingen Sporveien gjennomfører, og etter en betydelig økning i avfall i 2017, er det gledelig at mengdene i 2018 var under nivået i 2016. Mindre tilfredsstillende er det at kildesorteringsgraden gikk ned tre prosentpoeng til 69 prosent og at gjenvinningsgraden endte på 81 prosent, som var under målet. Sporveien har som mål å oppnå en gjenvinningsgrad på minst 85 prosent innen 2025.

Utslipp på Ryen

I mai 2018 skjedde det en lekkasje av fyringsolje fra Sporveiens verksted på Ryen. Lekkasjen oppsto under tømning av gamle tanker som skulle fjernes, og medførte at ca. 28 000 liter lett fyringsolje rant ut i grunnen. Deler av oljen rant over i overvannsløpet og videre til Alnaelva og Oslofjorden. Rundt 80 prosent av oljen ble samlet opp med tankbiler og oljutskillere, og det ble gjennomført et omfattende arbeid for å fjerne forurensete masser fra Ryen verksted. Ekspertene ble koblet inn for å ta prøver av masser og fra overvannssystemet, og hendelsen har blitt etterforsket av politi og miljømyndighetene.

Sporveien har beklaget hendelsen og brukt erfaringene til å sette inn preventive tiltak for å unngå at lignende hendelser vil skje igjen. ■

MÅLOMRÅDE: GOD TUR

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

Fornøyde reisende

Den snørrike vinteren og tørre sommeren, samt de omfattende byggearbeidene for å oppgradere gater og infrastruktur, satte driften av T-banen og trikken på prøve i 2018. Likevel holdt både regularitet og punktlighet høyt nivå. Det samme gjorde tilfredsheten og lojaliteten blant de reisende med Sporveien. I 2018 var kundetilfredsheten i Ruters målinger på 98 prosent for T-banen, 97 prosent for Trikken, mens Unibuss oppnådde 98 prosent. Tilsvarende tall for 2017 var henholdsvis 98, 98 og 97 prosent. Resultatet er basert på til sammen 40 000 kundeintervjuer, hvor mange svarer at de er ganske eller veldig fornøyd med reisen totalt sett. Den høye kundetilfredsheten er svært gledelig og henger nært sammen med at kollektivtilbudet aldri har vært bedre.

Resultatene fra Norsk kundebarometer (NKB) bekrefter tilfredsheten blant de reisende med Sporveien. T-banen topper listen for lojalitet for femte år på rad, med Trikken på andreplass i 2018. Alle tre driftsartene T-bane, trikk og buss kan vise til økt tilfredshet de siste fem årene. Sporveien har et stykke igjen til samme høye tilfredshet som Flytoget, men til forskjell fra Flytoget må Sporveien dele mange traseer med annen trafikk og levere persontransport med til dels langt eldre infrastruktur og materiell.

Sikre reiser på T-bane og trikk

T-bane og trikk er blant de sikreste transportsystemene i Norge. Sporveiens visjon er null skader og ulykker. Vi jobber risikobasert for å forebygge ulykker, det vil si at innsatsen blir konsentrert om de stedene og situasjonene der risikoen er størst. Mye arbeid rettes også inn mot nye prosjekter for å sikre at de bidrar til å ivareta sikkerheten til reisende når de er ferdigstilte. Det er essensielt å sikre at de reisende får en trygg og god tur, og dette er en viktig faktor i arbeidet med å oppgradere trikkens infrastruktur og baser før de nye trikkene skal tas i bruk.

Trikken hadde en positiv utvikling innen trafiksikkerhet i 2018 og oppnådde de beste resultatene knyttet til alvorlige hendelser og kollisjoner siden målingene ble tatt i bruk. Antall kollisjoner per 10 000 kjørte vognkilometer er halvert siden 2007. Det var ingen dødsfall knyttet til kjøring av trikk i 2018. Store snømengder gjorde likevel første kvartal i 2018 utfordrende. Antallet kollisjoner med parkerte kjøretøy var 34 prosent høyere i denne perioden enn i samme periode i 2017. Det var det dårligste kvartalsresultatet på fem år. Været gjorde

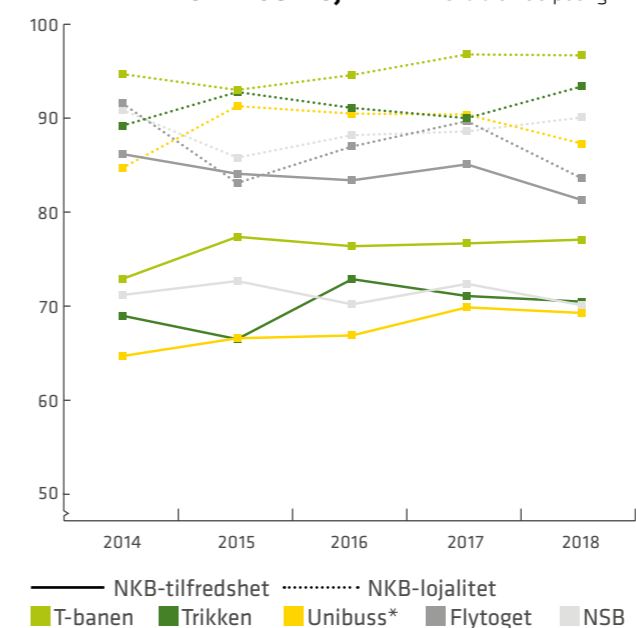
også 2018 til et krevende år for T-banen. Snømengdene tidlig i året skapte utfordringer med å holde plattformer tilgjengelige og trygge, og medførte en økning av hendelser i forbindelse med av- og påstigning. Den varme sommeren førte på sin side til påvirkning av skinnegangen og solslyng. Begge disse forholdene er det jobbet forebyggende med gjennom året, for å redusere konsekvenser av tilsvarende forhold fremover.

Året har dessverre medført alvorlige skader på tre mennesker. To av hendelsene i forbindelse med av- og påstigning. Den tredje hendelsen skjedde ved at en person falt mellom vogner da tog passerte stasjonen på grunn av røyk på plattformen. Det er utført gjennomgang av hendelsene, og tiltak er gjennomført for å hindre gjentakelse.

I mars utviklet det seg kaotiske tilstander i forbindelse med Holmenkollen skifestival. Samarbeidet mellom arrangør, Sporveien og andre relevante aktører er i etterkant styrket for å hindre gjentakelse ved fremtidige arrangement. I desember brøt det ut brann i en arbeidsvogn i tunnelen mellom Høfve og Ensjø. Hendelsen granskes av havarikomisjonen.

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

NKB-TILFREDSHET OG -LOJALITET Skala 0-100 poeng



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

Beredskap

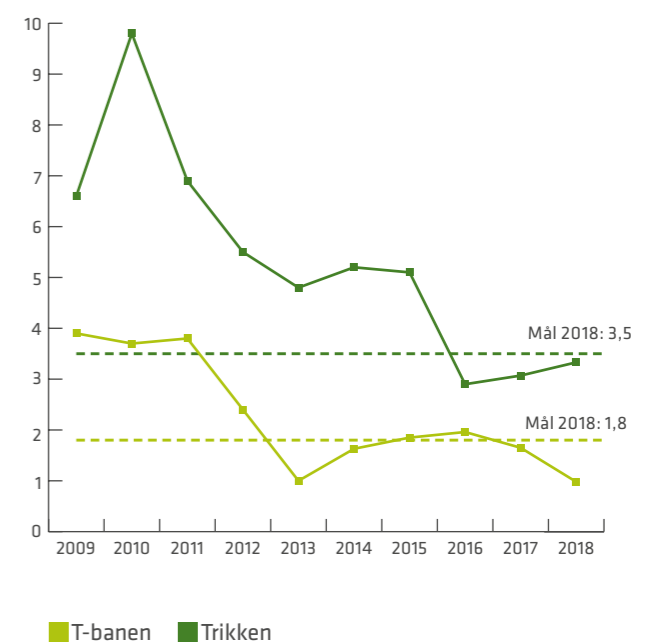
Systematisk beredskap og sikringsarbeid er en viktig del av Sporveiens virksomhet, og en forutsetning for å drive et sikkert transportsystem med et beredskapsnivå tilpasset risikoen for ulykker eller anslag. Sporveiens samarbeid med nødetatene, Beredskapsstaten i Oslo kommune og andre kommunale og statlige sikrings- og beredskaps partnere, er en av grunnsteinene i dette arbeidet. Konsernet samarbeider også med jembaneaktørene i Norge. Blant annet gjennomføres det felles øvelser med disse og nødetatene. Siden 2017 har Sporveien også deltatt i Beredskapsstatens arbeid med Trygg i Oslo (TRiO) som koordinerer forebyggende og operative tiltak for å gjøre hovedstaden tryggere og triveligere.

Gjennom 2018 la Sporveien vekt på å oppdatere sikringsrisikanalyser og beredskapsanalyser slik at de gjenspeiler endringer i risikobildet og det trusselnivået myndighetene bekjentgjør gjennom blant annet «Trusselvurdering 2018» fra PST og NSM.

Samlet gjennomførte Sporveien 17 beredskapsøvelser for T-bane og trikk i 2018. Øvelsene var rettet mot håndtering av sikrings- og beredskapssituasjoner i daglig drift, samt håndtering av ekstremværsituasjoner. Øvelsene var fordelt mellom fullskala øvelser og mer teoretiske skrivebordsøvelser. ■

SIKKERHETSINDEKS FOR TRIKK OG T-BANE

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



KULTURKALENDER



Utstilling «Dinosaurer»

JANUAR

- Munchmuseet i samarbeid med Sporveiskunst
Kunstutstillingen «Hode ved hode» av Cronqvist/Bjørlo/Munch i Sporveisgalleriet på Tøyen
- Naturhistorisk museum i samarbeid med Sporveiskunst
Utstilling «Dinosaurer» i kunstpassasjen
- Kunstinstallasjonen "Crystal Cult" av Josefine Lyche
En utstilling med lys og krystallprismer oppført på Carl Berner Prosjektrom
📅 Januar-april



Miniøya 2018

FEBRUAR

- Munchmuseet i samarbeid med Sporveiskunst
Kunstutstillingen «Med lukkede øyne» av Gauguin/Munch i Sporveisgalleriet på Tøyen
- Kampanje i samarbeid med Rusken: «Søppelmysteriet»



Oslo-Filharmonien

MARS

- Utstilling av Eric Christiansen i forbindelse med lansering av boka "Grafitti junction" Kunstpassasjen

APRIL

- Kunstinstallasjonen "Crystal Cult" av Josefine Lyche
En utstilling med lys og krystallprismer oppført på Carl Berner Prosjektrom
📅 Januar-april

MAI

- Munchmuseet i samarbeid med Sporveiskunst
Kunstutstillingen Edvard Munch «Mellom klokken og sengen» i Sporveisgalleriet på Tøyen
📅 Mai-september

- Miniøya i samarbeid med Sporveiskunst

Utstilling i Sporveisgalleriet på Tøyen og i Kunstpassasjen
📅 Mai-juni

- Kunstinstallasjonen Bakenfor streken av Viel Bjerkset Andersen
Laget av 3-dimensjonale tegninger med lystråd i Carl Berner prosjektrom
📅 Mai-november

JUNI

- Oslo-Filharmonien Utstilling om utekonsert og annet i kunstpassasjen
📅 Juni-august

- Promotrikk Miniøya
📅 02. juni

- Sporveien i samarbeid med Rusken deltar på Miniøya
📅 09.-10. juni

AUGUST

- Oslo-Filharmonien Utstilling om utekonsert og annet i kunstpassasjen
📅 Juni-august



Frøen stasjon

SEPTEMBER

- Oslo kulturnatt: Fotoutstilling fra Kulturnatten 2017 i Kunstpassasjen
- Vi arrangerer Operatrikken med minikonert på Trikken i samarbeid med Den Norske Opera
📅 9. september
- Åpning av kunst på Frøen stasjon i samarbeid med Barnekunstmuseet
📅 27. september

OKTOBER

- Munchmuseet i samarbeid med Sporveiskunst
Malerier og skisser fra utstillingen «Måneoppgang» av Marlene Dumas og Edvard Munch i Sporveisgalleriet på Tøyen
📅 Oktober-desember
- Fotoutstillingen Darker Scroll av Yngvar Larsen i Kunstpassasjen



Munchmuseet

NOVEMBER

- Odd Nordstoga og Frida Ånnevik setter julestemningen der de synger «Det hev ei rose sprunge» sammen med Oslo kammerorkester på Stortinget T-banestasjon. Konserten ble sendt på TV2s «Senkveld» fredag 14. desember
📅 27. november

DESEMBER

- Høytidelig tenning av Juletrikken og juleutstillingen på nedlagte Valkyrie plass av ordfører Marianne Borgen.
📅 4. desember
- Nissetrikken kjører rundt i sentrum med julesanger fra Sporveismusikken og servering av pepperkaker
📅 9. og 16. desember

MÅLOMRÅDE: GOD NABO

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

Sporveien gjennomfører for tiden et stort antall prosjekter. Mange av dem foregår tett på boligområder, og det kan være krevende for naboene. I tillegg kjører vi mer T-bane og trikk. Derfor har Sporveien de senere årene forsterket oppfølgingen av naboene som blir berørt av anleggsprosjekter og økt kjøring.

Åpen linje og god dialog

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

I forbindelse med prosjektene gjennomfører Sporveien blant annet:

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

Sporveien legger vekt på å finne gode måter å involvere og informere naboer og andre interessenter på. Vi strekker oss langt for å finne gode løsninger og tilpasse oss områdene vi jobber i, men forstår at enkelte prosjekter og typer arbeid er belastende for omgivelsene.

I 2018 viet Sporveien mye tid til å følge opp naboer langs Grefsenveien. Anleggsarbeidene i området berører svært mange mennesker, og bilister må finne alternative veier for å komme ut av bydelen. Omdirigeringen er bestemt etter innspill fra naboer og følges tett opp av Sporveien.

Sporveien brukte også betydelige ressurser på å informere og følge opp naboer som er berørt av prosjektene ved Holtet og Grefsen baser. I forkant av prosjektet i Thorvald Meyers gate ble beboere involvert gjennom deltakelse i en arbeidsgruppe som vurderte hvordan naboene best kunne bli informert om støy og fremdrift, og hvordan byggherren kan tilrettelegge for det. Før oppgraderingen av Østensjøbanen, som etter planen

har oppstart i 2020, er trygg skolevei og sikker lekeplass på Brynseng skole viktige fokusområder. Sporveien opprettet tidlig kontakt med skolens ledelse og FAU for å få innspill til hvordan trafikkavvikling og nabodialog bør skje i anleggsperioden.

Nytt SMS-varslingssystem

I begynnelsen av 2018 tok Sporveien i bruk SMS-varsling for å gi bedre informasjon og varsling ved støyende arbeider og oppstart av omfattende prosjekter. I løpet av de første ti månedene systemet var i bruk, ble det sendt ut mer enn 2 200 SMS-er til privatpersoner og bedrifter i privat og offentlig sektor. Tilbakemeldingene er svært gode og mottakerne opplever Sporveiens informasjonsflyt som mer profesjonalisert, tydelig og proaktiv. Mottakere uten registrert mobil får taleoppriking via fasttelefon. Det gir en varslingsdekning på hele 98 prosent.

Støy

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, og så langt det lar seg gjøre blir støyende arbeider lagt til dagtid for å minimere belastningen for naboene. Arbeid på eller i nærheten av T-bane- eller trikkspor krever imidlertid stans i kjøring og utføres derfor i perioder av døgnet uten trafikk. Sporveien varsler naboer om planlagt nattarbeid via SMS, flyveblader eller nabokort, men har dispensasjon til å løse akutte behov og uforutsette reparasjoner uten å varsle.

Sporveiens strategi mot støy ble oppdatert i 2017. Strategien innebærer blant annet at vi vurderer konsekvenser for støypåvirkning ved større endringer i produksjonen og driftsdøgnet, og at vi tar hensyn til støy når vi vurderer og anskaffer nytt vogn- og arbeidsmateriell. I tillegg er det systematiske vedlikeholdet av vogner og infrastruktur, for eksempel skinnsliping, viktig for å redusere støy under kjøring av T-bane og trikk. Sporveien jobber for at omgivelsene ikke skal utsettes for støy over grenseverdiene og for å støtte opp om lokale, kommunale støystrategier. ■

TALL OG FAKTA OM NABODIALOGEN I 2018

- Sporveien var byggherre for om lag 20 infrastrukturprosjekter. Alle prosjektene hadde en dedikert kommunikasjonsrådgiver. Deres oppgave var å sørge for at de som ble berørt mottok god informasjon om prosjektene.
- Det ble sendt ut ca. 50 nyhetsbrev, nabokort og informasjonsskriv. Det er også avholdt 20 informasjonsmøter og en-til-en-møter med interessenter.
- Det er opprettet en epostkonto for nabohenvendelser. Her mottok Sporveien 534 henvendelser.
- Sporveien tog i bruk systemet Varsling24 for å varsle våre naboer om hendelser via SMS. Totalt ble det varslet om 110 arbeider via denne kanalen.
- I forbindelse med oppgraderingsprosjekt i Grefsenveien har Sporveien, i samarbeid med lokal FAU og velforening, startet en refleksvestaksjon. Hensikten er å øke bevisstheten blant bilistene om at det ferdes mange skolebarn på mørke og smale veier. Det ble delt ut 300 refleksvester.

MÅLOMRÅDE: DRIFTIGE FOLK

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

3 812 mennesker var ansatt i Sporveiskonsernet ved utgangen av 2018. Medarbeiderne utgjør et rikt og mangfoldig fellesskap som i stor grad reflekterer befolkningen i Oslo. Rundt 25 prosent av medarbeiderne representerer ulike etniske minoritetsgrupper fra om lag 50 forskjellige land.

Høy kvinneandel blant ledere

Kjønnsmessig er kvinnene i mindretall. Kvinneandelen i Sporveien som helhet var 14 prosent ved utløpet av 2018. Andelen kvinner i konsernledelsen og på mellomledernivå var imidlertid betydelige høyere og på ca. 43 prosent (Unibuss ikke inkludert.)

For Sporveien er det en selvfølge at alle ansatte skal ha like rettigheter. Det gjelder så vel ansettelses-, lønns- og arbeidsvilkår, forfremmelse- og utviklingsmuligheter, som beskyttelse mot trakassering.

Sporveien gjennomfører regelmessige organisasjonsmålinger for å ta pulsen på organisasjonen. Resultatene brukes til å sette kultur, ledelse og arbeidsmiljø på agendaen, samt fremme de gode historiene om hvorfor vi har det så flott på jobb. Undersøkelsene som ble gjennomført i 2018 viser at Sporveiens medarbeidere opplever stor grad av tillit, frihet under ansvar, stolthet over å jobbe i konsernet samt opplevelse av fellesskap. Svarprosenten for siste undersøkelse var 68 prosent, og 74 prosent av de som svarte, mente at *alt tatt i betraktning er Sporveien et flott sted å arbeide*.

Stor interesse for jobb

I 2018 ble det ansatt 183 nye medarbeidere i Sporveien, mens 105 interne ble ansatt i nye stillinger. Konsernet mottok totalt

6 364 søknader til 187 utlyste stillinger, noe som vitner om stor interesse for å jobbe i Sporveien. For å sikre at den best kvalifiserte kandidaten velges vektlegger Sporveien likebehandling gjennom objektive og profesjonelle rekrutteringsprosesser, både for internt og eksternt utlyste stillinger. Det ble gjennomført fire introduksjonskurs for nyansatte.

Medarbeider- og lederutvikling

Sporveien er opptatt av å kunne tilby helhetlige utviklings- og opplæringsplaner for så vel medarbeidere som ledere. Strategien Best 2020, HMS, kultur, verdier og lederskap er sentrale tema i konsernets kompetanseutvikling. Sporveiens HR-funksjon arbeider med å tilby relevante utviklingsprogrammer for ledere, samt med å drive tilpassede prosesser for leder- og teamutvikling i ulike deler av organisasjonen.

Sporveiens kompetansesenter tilbyr et rikt utvalg kurs innenfor temaene trafiksikkerhet, trikk- og togframføring og vedlikehold av infrastruktur og vogner. I 2018 ble det avholdt 733 kurs for i alt 3 800 deltakere, samt 3 950 e-læringskurs. Dette var en betydelig økning i kursaktiviteten fra 2017, spesielt innen e-læringskurs. Antall kurs i 2017 var henholdsvis 660 og 2 300.

I 2018 startet Sporveien traineeprogrammet «På nytt spor», som er en nysatsning som går over 18 måneder med fire deltakere. Sporveien gjennomførte også et talentprogram med 22 deltagere som sammen representerer mangfoldet i konsernet.

Sykefraværet gikk ned

Sykefraværet i Sporveien ble redusert til 8,2 prosent i 2018, fra 8,6 prosent året før. Dermed snudde den negative utviklingen i sykefraværet fra årene før. Dette var viktig for Sporveien som IA-bedrift.

Gjennom 2018 arbeidet Sykefraværsteamet og HMS-avdelingen i Sporveien spesielt med å synliggjøre og forsterke alle de gode, lokale tiltakene som gjøres for å forebygge og redusere sykefravær i organisasjonen. Videre ble det gjennomført månedlige kurs i sykefraværsoppfølging for ledere, verneombud og tillitsvalgte. Parallelt fokuserte Sporveien på å tilrettelegge arbeid og intern arbeidsutprøving for arbeidstakere med nedsatt funksjonsevne.

Helseuken 2018 hadde rekordstor deltagelse og har blitt et viktig, årlig forebyggende sykefraværstiltak der medarbeiderne kan få kontrollert kolesterol, blodtrykk og blodsukker, og få influensavaksine. Videre så Sporveien meget gode resultater fra prosjektet *Helse for fremtiden*, som er et tilbud for medarbeidere som er i fare for å miste helsegod-

kjenning eller har helseutfordringer, som kan gi sykefravær eller er sykemeldte. Deltakerne følges opp med trening og kostholdsveiledning, og Sporveien opplever at prosjektet gir betydelige reduksjoner i sykefraværet og fører medarbeidere tilbake i full jobb.

Arbeid med psykisk helse var et nytt satsingsområde i 2018. Sporveien er opptatt av å se hele mennesket. Ved å tilby kurs i mestring og psykisk helse ønsker konsernet å styrke kunnskapen innen fagområdet og hvordan medarbeiderne kan få hjelp til selvhjelp. I 2018 startet Sporveien også et prosjekt om skiftarbeid og helse, som vil fortsette i 2019. Mange av våre medarbeidere jobber i skiftordninger, og i samråd med Stami vil Sporveien undersøke hvilke konsekvenser dette har for de ansattes helse.

I 2019 vil Sporveien videre fokusere på å gjennomføre handlingsplanene for sykefravær på avdelingsnivå, øke kompetanse innen helse, miljø og sikkerhet, og øke trivselsfaktorene fra organisasjonsmålingen som ble utført i 2018.

Færre personskader

I 2018 ble det registrert 173 personskader blant ansatte i Sporveien (ikke inkludert Unibuss), hvorav 21 var personskader som førte til fravær, mot 30 i 2017. De hyppigste årsakene til skadene var vold, fall og lett fysisk skade. Totalt ble det registrert 628 HMS-avvik i løpet av 2018, mot 443 HMS-avvik i 2017. Rapporteringen av avvik er svært viktig for å kunne jobbe målrettet med forebygging, og Sporveien ønsker derfor å ha en åpen og tillitsbasert rapporteringskultur. Unibuss rapporterte 36 skader med fravær i 2018, men deler av konkurransemessige hensyn ikke tall utover dette.

Aktivt Akan-arbeid

Sporveien stiller strenge sikkerhetskrav til medarbeidere og har tydelige sikkerhetsprosedyrer. Forebygging av rus-, alkohol- og spillproblemer er et sentralt element i sikkerhetsarbeidet, der Sporveiens Akan-utvalg er en viktig bidragsyter. I tillegg til å gi informasjon til ansatte i Sporveien, gjennomfører utvalget kurs, kampanjer og rustester, og bidrar i den nye satsingen på psykisk helse. Akan-utvalget gjenspeiler mangfoldet i Sporveien, og medlemmene sitter tett på den operative driften. ■

MÅLOMRÅDE: SKIKKELIGE FOLK

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

Etikk og antikorrupsjon

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

Sporveiens etiske regelverk skal bidra til å sikre god etisk praksis og sette felles rammer og standarder for alle som jobber for og representerer konsernet. Regelverket beskriver blant annet tydelig forbudet mot korrupsjon og hvordan ansatte skal forholde seg til situasjoner med representasjon, gaver og reiser. Det er styret i Sporveien som vedtar konsernets etiske regelverk og behandler forslag til endringer basert på innspill fra Compliance-enheten. Det ble ikke gjort endringer i regelverket i 2018.

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

I 2018 gjennomførte alle ansatte og innleide i Sporveien et interaktivt e-læringskurs om etiske problemstillinger og utfordringer som kan oppstå i jobbsammenheng. Gjennomføring av kurset var obligatorisk og ble godt mottatt i konsernet. E-læringskurset gav trening i å håndtere dilemmaer knyttet til varsling, rus, mobbing, arbeidsmiljø, sosiale medier, korrupsjon, bijobber, interessekonflikter og habilitet.

Sporveien har også utarbeidet etiske krav til leverandører. Alle leverandører må signere på en egenerklæring ved inngåelse av avtale med konsernet. Egenerklæringen inneholder blant annet krav knyttet til forretningsetikk, miljø og arbeidstakerrettigheter.

Varsling

Både ansatte og innleide har rett og plikt til å varsle om kritikkverdige forhold, enten gjennom nærmeste overordnede, direkte til Compliance-enheten eller via eksternt varslingskanal. Varsling kan skje konfidensielt og/eller anonymt. Sporveien har etablert et eget varslingsråd som vurderer og behandler mottatte varsler fra ansatte eller nærstående til konsernet. Varslingsrådet skal sørge for en forutsigbar, forsvarlig og trygg behandling av varslings saker og fremmer anbefalinger til tiltak.

Informasjonssikkerhet

Innføringen av den nye personopplysningsloven (GDPR) var et fokusområde for Sporveien i 2018. Konsernets informasjonssikkerhetsavdeling ledet arbeidet, som blant annet omfattet kartlegging av bruken av personopplysninger og tilpasninger av rutiner i forhold til de registrertes rettigheter. Et annet fokusområde var risikostyring knyttet til informasjonssikkerhet og personvern. Sporveien har utviklet metodikk for risikovurdering av IT-systemer og brukt metodikken til å gjennomføre risikovurderinger av de viktigste systemene i virksomheten.

God informasjonssikkerhet er en forutsetning for at Sporveien skal lykkes med sin strategi om økt digitalisering. Det er avgjørende å ha korrekt informasjon tilgjengelig ved behov, samtidig som behovet for å beskytte intern informasjon øker. I 2019 vil derfor Sporveien fokusere på å videreutvikle overvåking og informasjonssikkerhetsarkitektur for å få bedre kontroll med informasjonsflyten internt og eksternt. I tillegg vil konsernet styrke opplæringen og informasjonen til ansatte og innleide for å øke bevisstheten om informasjonssikkerhet og sikre god praksis.

Informasjonsforvaltning

Sporveien har et bevisst og aktivt forhold til informasjonsforvaltning og har i 2018 hatt oppmerksomhet på å få «orden i eget hus» (ref. stortingsmelding «Digital agenda») og etterlevelse av styrende dokumentasjon. I det pågående arbeidet vil vi starte med å kartlegge potensialet for økt datafangst og hensiktsmessig håndtering av data knytte til produksjon, forvaltning (konvertering, lagring, vedlikehold og gjenfinning) og presentasjon av data for å legge til rette for effektive og rasjonelle kjerneprosesser.

Arbeidet for dette området vil videreføres som en del av det digitaliseringsstrategien. Premissene for dette ventes avklart tidlig 2019. ■



DEL 5 STYRING

«EN NY URBAN MOBILITETSKULTUR I EUROPA
VIL VÆRE EN FUNDAMENTAL FORANDRING
I MANGE MENNESKERS LIV, OG FORDRER INVOLVERING
AV INNBYGGERE, BESLUTNINGSTAKERE OG
ANDRE INTERESSETER.»

– KARMENU VELLA,
EU'S MILJØKOMMISSJONÆR



Oslo viser vei for grønnere transport i Europa

Mange år med målrettet arbeid har gjort Oslo til en ledestjerne for grønne transportløsninger. Vi har snakket med EUs miljøkommisjonær Karmenu Vella, ordfører Marianne Borgen, byrådsleder Raymond Johansen og byråd for miljø og samferdsel Lan Marie Berg om Oslo som miljøby og grønn kollektivtransport.

Hvilken rolle spiller offentlig transport i fremtidens miljøvennlige by?

Offentlig kollektivtransport, spesielt i mindre tettbefolkede områder og byenes ytterkanter, må fortsette å spille en viktig rolle også i fremtiden. Kollektivtransport er den mest effektive løsningen for å flytte store mengder mennesker fra A til B, og i tider med stigende folketall i byer, økende trafikkproblemer og dårligere luftkvalitet, er kollektivtransportens betydning enda større enn tidligere.

Det er særlig viktig å knytte kollektivtransportssystemet sammen med andre delte mobilitetssystemer, som bysykler, scootere (også elektriske) og lignende, så sømløst som mulig. Enkelhet, tilgjengelighet og god dekning er nøkkelen for å få til et godt transport-system, og en slik multimodal tilnærming, der man kombinerer bysykler, scootere osv. med offentlig transport, er den beste måten å sikre nettopp det.

Parallelt jobber Europakommisjonen, nå og i tiden fremover, med å sikre at europeisk offentlig transport bruker lav- og nullutslippsløsninger. Derfor gir vi støtte, blant annet med EU-midler, til å erstatte dieseldusser med el- eller hybridbuss, og til ulike trikkeprosjekter.

Hva mener du Oslo har gjort riktig?

Miljøhovedstad-vinnerne viser at de har en langsiktig visjon og integrerte tilnærminger til bærekraftig byplanlegging på en mengde områder, blant annet innen urban mobilitet. I Oslo henger transportsystemet ekstremt godt sammen, noe som gjør multimodal transport til et naturlig valg for innbyggere og besøkende.



Karmenu Vella
EUs kommisjonær for miljø, maritime spørsmål og fiske.

For å sikre byens grønne skifte generelt, så involveres også alle som bruker byen – næringslivet, organisasjonslivet, forskningsmiljøer og ikke minst innbyggerne. Dette er noe vi ofte ser i byene som vinner Miljøhovedstadprisen: En langsiktig visjon, understøttet av konkrete strategier med klare mål og tiltak, og, fremfor alt, et bredt samarbeid med alle parter i byen mot et felles mål.

Hva mener du er de største hindringene i å oppnå grønnere transport i europeiske byer i dag, og hvordan kan disse hindringene overvinnes?

Det finnes mange barrierer: økonomiske, infrastrukturmessige, organisatoriske og finanspolitiske. For eksempel gjenspeiler ikke bensinprisene alle de negative eksternalitetene fossilt brensel skaper.

Jeg tror den største utfordringen handler om å forandre atferden blant folk flest. En ny urban mobilitetskultur i Europa vil være en fundamental forandring i mange menneskers liv, og fordrer involvering av innbyggere, beslutningstakere og andre interessenter.

Men en slik grunnleggende forandring er nødvendig dersom vi ønsker å frigjøre våre byer fra trafikkaos og gjøre luften vi puster i renere. Å gjøre mobilitet mer bærekraftig er i praksis alltid en positiv ting, og vi har mye bevis som bygger oppunder dette. Det vi trenger er mot, visjoner og engasjement, og dette er noe innbyggerne virkelig ønsker å se fra politiske ledere. Men forandring er mulig – og Oslo viser veien. ■

KOMMENTARER FRA RÅDHUSET

1

Hvorfor er det viktig for Oslo å være miljøhovedstad i 2019?



Byråd Lan Marie Nguyen Berg (MDG)

1. Klimaet endres og miljøet ødelegges, og derfor må vi handle nå. I Oslo gjør vi byen bedre å bo i, samtidig som vi reduserer utslipp og tar vare på naturen. Miljøhovedstadsåret handler i stor grad om å mobilisere, inspirere og spre kunnskap for å øke takten i den grønne omstillingen av Oslo og verden. Kollektivtransport var en av årsakene til at Oslo ble kåret som europeisk miljøhovedstad i 2019.

2. Vi har tatt de første skrittene og har lagt planene for at Oslos utslipp skal ned mot null i 2030. På denne måten viser vi verden at grønn omstilling er mulig. Løsningene på klimakrisen finnes – bare se til Oslo.

3. Jeg har mye ugjort og jeg er utålmodig. Mange tall peker i riktig retning for Oslo – vi reiser mer kollektivt, vi sykler mer, vi kjører mer elektrisk og lufta har blitt renere. Selvfølgelig skulle jeg ønske vi hadde kommet enda lengre, for tiden er knapp.

4. Om 11 år skal Oslo være en nullutslippsby, så om ti år er vi nesten i mål. Barna som begynner på skolen i år, vil være russ i en by hvor det å sykle og reise kollektivt er førstevalget fremfor bil, hvor byens lyder er latter, prat og lek fremfor motorstøy, hvor butikken på hjørnet selger bærekraftige produkter du kan få fraktet hjem på lastesykkel og hvor du kan dyrke dine egne tomater på et grønt tak. En by hvor folk kan leve det livet de ønsker, hvor vi tar vare på hverandre og felleskapet. Kort sagt en by med plass til alle.

2

Hva er du mest fornøyd med at du har fått til i denne byrådsperioden?



Byrådsleder Raymond Johansen (AP)

1. Det å bli kåret til Miljøhovedstad 2019 er en stor inspirasjon for hele byen. For meg er prisen en anerkjennelse fra EU om at vi forstår tiden vi lever i og tar framtidens utfordringer på alvor. De største klima- og miljøutfordringene er i byene, men her finnes også løsningene. Miljøhovedstadsåret representerer en unik mulighet for Oslo og vi skal bruke året til å oppnå varige resultater. Det gir oss også mulighet til å løfte frem alle som våger å gå foran og bidra i den grønne omstillingen av byen.

2. Vi har tatt kampen for trygg luft – gjennom å gjøre det enklere å velge grønt. I fjor var lufta i Oslo reinere enn på ti år. Byrådet fører en politikk med en stor satsing på kollektivtransport. Biltrafikken går ned, stadig flere går, sykler og reiser kollektivt, og vi ser en rekordvekst i bruk av elbil. Dette er resultater av en målrettet politikk, og det er jeg stolt over.

3. Jeg synes vi har fått til veldig mye av det vi gikk til valg på og sa vi skulle gjøre i byrådsrklæringen, men jeg ønsker meg selvsagt fire år til slik at vi kan få iverksatt enda mye mer av vår politikk. Oslo skal bli grønnere, varmere, mer skapende og ha plass til alle.

4. Om ti år er Oslo en nullutslippsby, der bevegelsesfrihet er bærekraftig og hvor det er blitt enda bedre å bo og utfolde seg for både mennesker, planter og dyr.

3

Hva skulle du ønske at du hadde fått til i denne perioden som du ikke har klart?



Ordfører Marianne Borgen (SV)

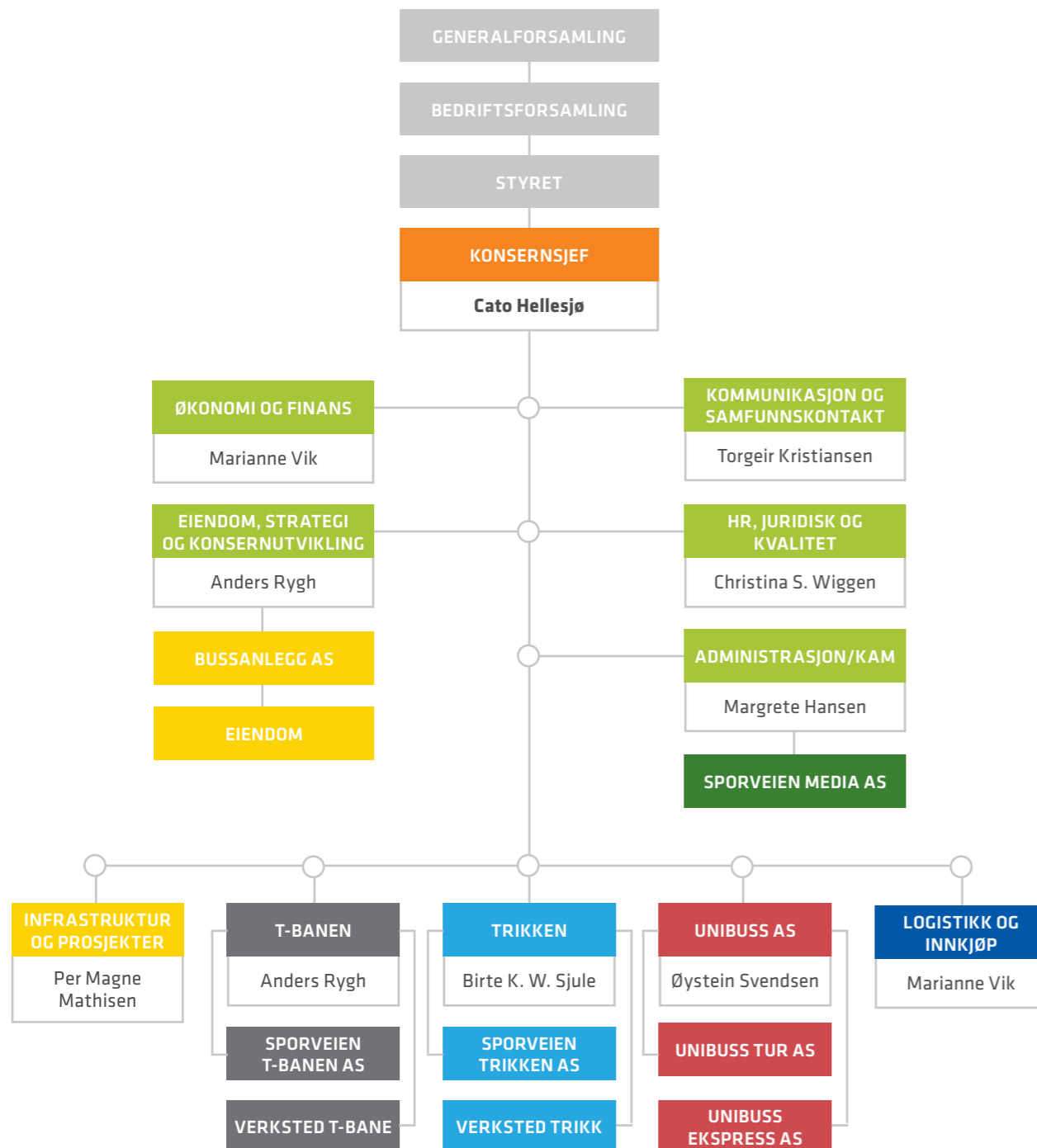
1. Vi skal nå målet om å bli en nullutslippsby innen 2030, og Oslo kommune skal gå foran og være en pådriver og et godt eksempel. Vi kan vise til gode resultater for hvordan vi får til en mer miljø- og klimavennlig by. Det å være miljøhovedstad i 2019 gir oss inspirasjon til å gjøre enda mer og vise at byers handlinger gjør en stor forskjell.

2. Vi har redusert biltrafikken og styrket kollektivtrafikken, blant annet ved flere avganger, økt satsing på sykkeltraseer og bedre forhold for fotgjengere. Oslo-lufta har blitt renere. Vi har elektriske busser og ferger, vi har endret grensen fra 4 til 6 år for at barn reiser gratis kollektivt, og barnebilletten er økt fra 15 år til 18 år. Jeg er glad for at vi får på plass en sammenslåing av Sporveien og Oslo Vognselskap i løpet av 2019.

3. Jeg hadde håpet på at vi i samarbeid med regjeringen hadde fått på plass et ferdig anlegg for karbonfangst og -lagring på Klemetsrudanlegget. Dessverre vil ikke regjeringen gjøre en investeringsbeslutning før i 2020/2021. Vi skulle i tillegg ha fått en oppstart på en ny sentrumstunell, slik at vi kunne få fått på plass flere stoppesteder og flere linjer.

4. Jeg har en visjon om at vi lever i en nullutslippsby, og at vi har tilrettelagt for at alle skal kunne bruke kollektiv, sykkel eller gå for å komme rundt i byen. Vi har en ny sentrumstunell, trikk til Tonsenhagen, fjordtrikken og Fornebu-banen er på plass. Vi har flere gågater og parker og lekeplasser, og mindre forskjeller og ulikhet. Tilliten mellom folk er høy og tryggheten i byen er stor.

ORGANISASJONEN



EIERSTYRING OG SELSKAPSLEDELSE

1. REDEGJØRELSE FOR EIERSTYRING OG SELSKAPSLEDELSE

Sporveien er et kommunalt eid selskap og legger Oslo kommunes prinsipper for god eierstyring til grunn for virksomheten. Vårt styringssystem samler styringsdokumenter og bidrar til effektiv, systematisk og enhetlig styring av konsernet med tilstrekkelig formalisering, dokumentasjon og etterrettelighet.

Systemet beskriver hvilke rammer og verktøy som støtter organisasjonen i arbeidet med å oppnå konsernets målsetting.

Styringssystemet har tre hovedmål:

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

Våre styrende dokumenter innbefatter blant annet Styreinstruks, Konsernsjefsinstruks, Etisk regelverk og Konsempolicy for risikostyring og internkontroll. Styrende dokumenter blir gjennomgått årlig. Styreinstruksen ble sist endret 14.12.2015 og gjenspeiler aksjelovens krav bygget på beste praksis innenfor risikostyring og internkontroll, samt krav til etikk og samfunnsansvar. Det etiske regelverket er gjort kjent for alle ansatte, er tilgjengelig på selskapets intranett og ble revidert 09.02.2017.

Konsempolicy for risikostyring og internkontroll i Sporveien er oppdatert og ny versjon ble vedtatt i oktober 2017. Policyen utgjør et felles rammeverk, fastsetter prinsipper og ansvar for risikostyring og internkontroll, og legger grunnlaget for utøvelse av god eierstyring og selskapsledelse i Sporveien.

2. VIRKSOMHET

Sporveien er et kollektivtransportkonsern med aktivitet i Norge.

Morselskapet Sporveien AS eies av Oslo kommune ved byrådsavdeling for miljø og samferdsel. Konsernets hovedkontor er i Oslo. Selskapets virksomhet fremgår av vedtektene: Sporveien AS har som formål selv, eller gjennom deltakelse i og samarbeid med andre selskaper, å forestå persontransport, samt annen virksomhet i naturlig forbindelse med dette. Styret har vedtatt en ny strategiplan for 2016-2020. Hovedmålet er at Sporveien, gjennom satsingsområdene samfunnsansvar, konkurransekraft, vekst og gjennomføringsevne, skal være den beste nordiske løsning på effektiv og miljøvennlig persontransport.

3. SELSKAPSKAPITAL OG UTBYTTE

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

4. LIKEBEHANDLING AV AKSJEIERE OG TRANSAKSJONER MED NÆRSTÅENDE

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

5. FRI OMSETTELIGHET

Det er ikke vedtektsfestet noen form for omsetningsbegrensninger.

6. GENERALFORSAMLING

Byråd for miljø og samferdsel utgjør Sporveiens generalforsamling. Ordinær generalforsamling holdes i henhold til vedtektene innen utgangen av juni hvert år. Generalforsamlingen innkalles av styret i Sporveien. General-

forsamlingen behandler og avgjør saker i henhold til norsk lov, herunder godkjenning av årsregnskap og årsberetning, utdeling av utbytte, valg av revisor og fastsettelse av revisors godtgjørelse. Det er også generalforsamlingen som utpeker aksjonærvalgte medlemmer til bedriftsforsamlingen og vedtar vedtektsendringer. Sporveiens eksterne revisor er uavhengig i sin rolle til Sporveien, og oppnevnes av generalforsamlingen.

7. VALGKOMITÉ

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

8. BEDRIFTSFORSAMLING OG STYRE, SAMMENSETNING OG UAVHENGIGHET

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

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

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

Informasjon om ledelse og styre er lagt ut på www.sporveien.com. Generalforsamlingsfullmakten i heleide datterselskap tilligger konsernstyret.

9. STYRETS ARBEID

Styret følger aksjelovens krav om å forvalte selskapets verdier på vegne av eieme. Styrets arbeid er fastsatt i egen instruks av 14.10.2015. 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

under-komitéer for arbeidet med oppnevning av revisjonskomité og kompensasjonskomité. Det ble avholdt åtte styremøter i 2018.

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 gjøres innenfor den respektive enhet ved hjelp av prosedyrer for overvåking av risiko og tiltak for risikoavlastning. Som en del av dette er det utarbeidet retningslinjer, rutiner, håndbøker og fullmaktsmatriser for å styre og kontrollere selskapets økonomi, regnskap og finansiering. Vi gjennomfører årlig risikoanalyser for konsernets aktiviteter, og evaluerer og iverksetter tiltak for å styre risikobildet. Styret gjennomgår årlig selskapets risikostyring og internkontroll.

Risk Management Forum (RMF) ble vedtatt etablert i 2017. Dette er et rådgivende og forberedende organ for konsernledelse, revisjonskomite 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 i 2018 har vært arbeid med rapportering til styret av Sporveiskonsernets samlede og helhetlige risiko knyttet til eierstyring og selskapsledelse.

11. GODTGJØRELSE TIL STYRET

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

12. GODTGJØRELSE TIL LEDENDE ANSATTE

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

13. INFORMASJON OG KOMMUNIKASJON

Sporveien legger vekt på å ha en åpen og ærlig kommunikasjon med alle interessenter, med størst fokus på de som berøres direkte av vår virksomhet. Vår informasjon til eier, långivere og finansmarkedene skal gi tilstrekkelig grunnlag til å kunne vurdere underliggende verdier og risiko i selskapet. For å sikre forutsigbarhet skal eier og finansmarkedene likebehandles, og informasjon skal kommuniseres til rett tid. Sporveiens

rapportering av finansiell informasjon skal være preget av gjennomsiktighet og skal gi relevant, utfyllende og pålitelig oversikt over strategier, mål og resultater, samt konsernets økonomiske utvikling og finansielle stilling.

14. SELSKAPSOVERTAGELSE

Ikke relevant for Sporveien AS.

15. REVISOR

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

Bedriftsforsamlingen i Sporveien AS besto ved utgangen av 2018 av følgende:

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

Styret i Sporveien AS besto ved utgangen av 2018 av følgende:

Terje Thon (styreleder) (8), Einar Skaarseth Enger (nestleder) (8), Margrethe Buskerud Christoffersen (8), Gyrid Skalleberg Ingerø (6), Terje Richard Venold (8), Sven Rune Aasen (8) og Ola Floberg (8).
Tall i parentes er antall styremøter deltatt.

Styret i Sporveien T-banen AS besto ved utgangen av 2018 av følgende:

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

Styret i Sporveien Trikken AS besto ved utgangen av 2018 av følgende:

Cato Hellesjø (styreleder), Per Magne Mathisen, Margrete Hansen, Marianne Vik, Bjørn Granviken, Tore Andreas Reinlie Elton, Iver Gård og Irene Einan.

Styret i Unibuss AS besto ved utgangen av 2018 av følgende:

Cato Hellesjø (styreleder), Johan Leif Øverland, Thomas Havnegjerde, Marianne Vik, Leif-Arne Myhre, Rene Bandsholm-Fevang og Margrete Hansen.

Styret i Sporveien Media AS besto ved utgangen av 2018 av følgende:

Margrete Hansen (styreleder), Erling Kittelsen, Bjørn Granviken, Birte K. W. Sjule og Ellen Marie Rogde.

Styret i Bussanlegg AS besto ved utgangen av 2018 av følgende:

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



KONSERNLEDELSEN I SPORVEIEN

❶ Cato Hellesjø (1956) Konsernsjef/Sporveissjef

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

❷ Margrete Hansen (1978) Konserndirektør administrasjon/KAM

Utdanning: Siviløkonom (NHH).
Erfaring: Direktør i Mediehuset Nettavisen med ansvar for inntekter, økonomi og adm. CFO Mediehuset Nettavisen, prosjektleder/forretningsutvikling TV2 Interaktiv.

❸ Torgeir Kristiansen (1969) Konserndirektør kommunikasjon og samfunnskontakt

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.

❹ 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 Luftambulansé.

❺ Christina Styrvold Wiggen (1972) HR, juridisk og kvalitet

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

❻ Anders Rygh (1968) Konserndirektør/adm. dir. Sporveien T-banen AS Konserndirektør eiendom, strategi og konsernutvikling

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).

❼ 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.

❽ Øystein Svendsen (1964) Konserndirektør Sporveien/adm. dir. Unibuss AS

Utdanning: Bachelor of finance (University of Oregon) og Master International Business (University of South Carolina).
Erfaring: Adm. dir. Oslo T-banedrift, direktør for NSBs lokaltogvirksomhet og adm. dir. i Norsk Reiseinformasjon.

❾ Per Magne Mathisen (1958) Konserndirektør infrastruktur og prosjekter

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

STYRET



Styreleder Terje Thon (1946)

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

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



Styrets nestleder Einar Skaarseth Enger (1950)

Utdannelse: Sivilagronom (Norges landbrukshøgskole Ås).

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



Styremedlem Ola Floberg (1962) (ansattrepresentant)

Utdannelse: Elektriker og pottemakerutdanning, Risør.

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



Styremedlem Margrethe Buskerud Christoffersen (1971)

Utdannelse: Jurist (UiO).

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



Styremedlem Terje Richard Venold (1950)

Utdannelse: Siviløkonom (Handelshøyskolen BI).

Bakgrunn/erfaring: Styremedlem i Ahlsell AB, leder av bedriftsforsamling og valgkomite i Norsk Hydro ASA, tidligere konsernsjef i Veidekke ASA, tidligere styreleder Handelshøyskolen BI.



Styremedlem Gyrid Skalleberg Ingerø (1967)

Utdannelse: NHH, statsautorisert revisor.

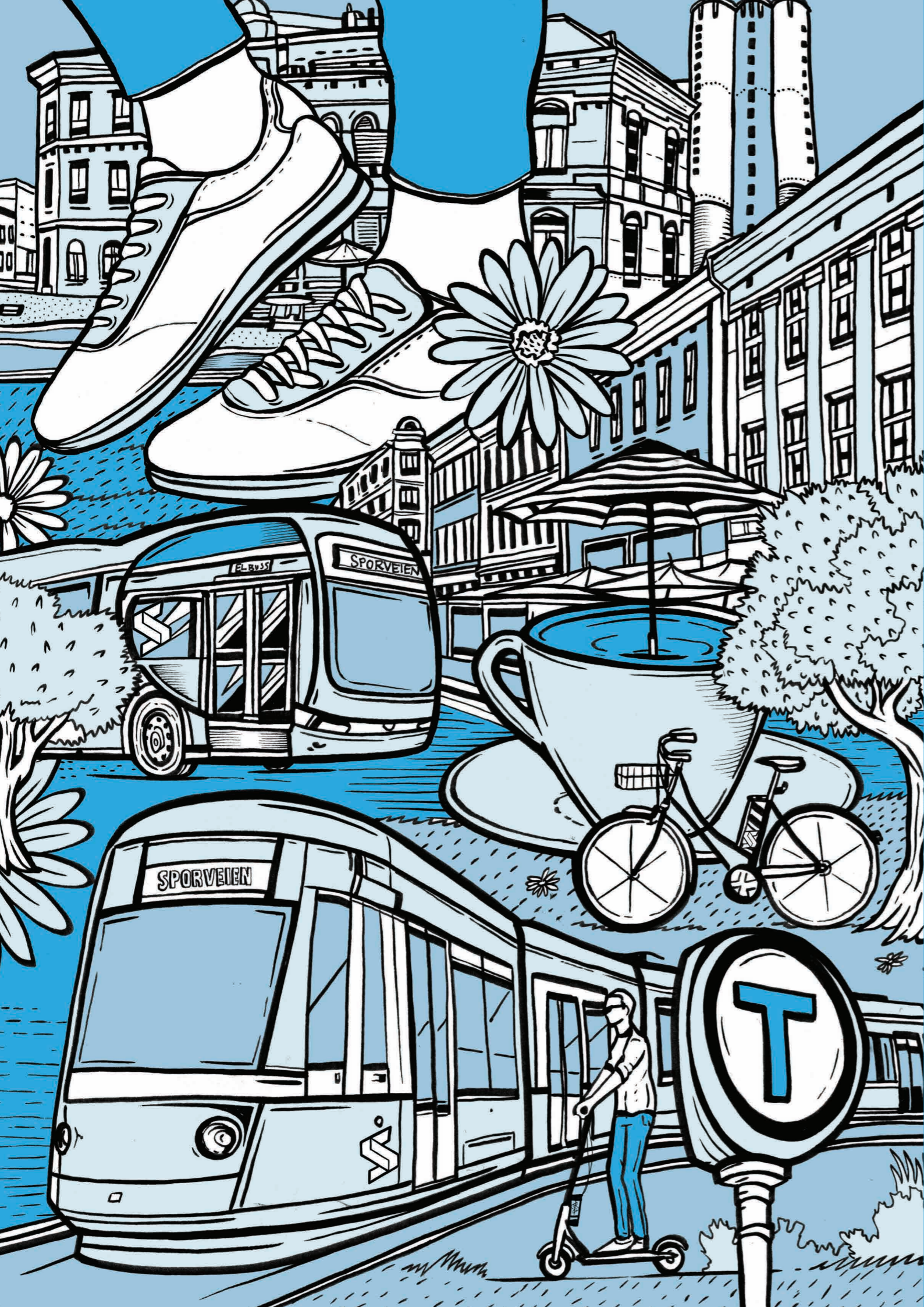
Bakgrunn/erfaring: Executive Vice President, Group CFO Kongsberg Gruppen ASA, styremedlem i Patria Oy, Flytoget AS, Itera ASA og Opplysningen 1881 AS. Tidligere bl.a. CFO i Telenor Norge AS, CFO i Opplysningen 1881 AS, CFO/ IR ansvarlig i Komplet AS, CFO hos Reiten & Co. ASA, lang erfaring fra KPMG og Nordea.



Styremedlem Sven Rune Aasen (1953) (ansattrepresentant)

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

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



DEL 6
ÅRSBERETNING
OG -REGNSKAP



ÅRSBERETNING FOR SPORVEIEN AS 2018

KONKURRANSEDYKTIG KOLLEKTIVTRANSPORT

Sporveien AS (Sporveien) leverer 69 prosent av all kollektivtrafikk i Oslo-området og er landets største kollektivkonsern målt i antall reiser. I 2018 fraktet konsernet 275 millioner reisende. Betydelige effektiviseringer de siste årene har gjort Sporveien til en konkurransedyktig aktør, rustet til å levere mer og bedre miljøvennlig persontransport. Resultat før skatt i 2018 var 78,8 (168,9) millioner og selskapet hadde driftsinntekter på 4 952 (4 755) millioner kroner. Resultatet er redusert i forhold til 2017 som følge av økt ressursbruk til digitalisering og teknologisk utvikling, samt økte driftskostnader knyttet til høyere energikostnader, en snørik vinter og varm sommer.

OM VIRKSOMHETEN

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

Datterselskapene Sporveien T-banen AS og Sporveien Trikken AS drifter all skinnegående kollektivtrafikk med T-bane og trikk i Oslo og Akershus. Selskapene leverer kollektivtrafikk på bestilling fra administrasjonsselskapet Ruter AS, som er eid av Oslo kommune (60 prosent) og Akershus fylkeskommune (40 prosent). Vognmateriellet i den skinnegående kollektivtrafikken er eid av Oslo Vognselskap AS, som leier ut vognene til Sporveiens driftsselskaper og kjøper vedlikehold av Sporveien.

Datterselskapet Unibuss AS konkurrerer om anbud i fri konkurranse med andre aktører i bussmarkedet. Selskapet har sin virksomhet innen rutebusstrafikk, turbilkjøring, ekspressbusskjøring og flybusstransport. Unibuss opererer geografisk innen Oslo, Akershus, Vestfold, Oppland, Trøndelag og på Sørlandet, med hovedvekt på anbudskjøring i Oslo og Akershus.

Sporveiens datterselskap Bussanlegg AS eier og leier ut bussanlegg til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus, 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 Akershus. Vedlikehold av trikker og T-banevogner skjer ved selskapets verksteder.

MARKED OG STRATEGI

Sporveiens samfunnsoppdrag er å skape «mer kollektivtrafikk for pengene». Det betyr å frakte flest mulig fornøyde passasjerer dit de vil – raskt, trygt og til minst mulig kostnad for samfunnet og miljøet. Det er et stort og viktig oppdrag, spesielt sett i lys av befolkningsveksten i hovedstadsområdet. Statistisk sentralbyrå forventer at befolkningen i Oslo og Akershus vil øke med nærmere 200 000 innen 2030.

Det er et politisk mål at den forventede trafikkveksten skal dekkes av kollektivtrafikk, gange og sykkel, og at bilbruken skal reduseres. Oslo kommune har i tillegg satt ambisiøse mål for reduksjon av klimautslipp og bedring av luftkvaliteten i byen. Et godt kollektivtilbud er avgjørende for å nå disse målene.

Oslos transportløsning var én av i alt åtte kategorier Oslo skåret best i da byen ble valgt til europeisk miljøhovedstad 2019. Dette var en viktig anerkjennelse for Sporveien, som leverer 69 prosent av Oslo kollektivtrafikk.

Klimaetaten i Oslo kommune forbereder en ny klimastrategi mot 2030 for hovedstaden, og Sporveien deltar i prosessen. Det overordnede målet fra 2016 om at Oslo kommune skal bli en klimarobust by og redusere utslippene av klimagasser med 95 prosent, ligger fast. Et sentralt satsingsområde i den nye strategien er klimavennlig og effektiv persontransport, hvor Sporveien spiller en betydelig rolle.

Sporveiens strategi Best 2020

Sporveiens vedtatte strategi for perioden 2016-2020 har navnet Best 2020. Det strategiske målet er at Sporveien skal være den beste nordiske løsning på effektiv og miljøvennlig persontransport i Oslo-området. Grunnlaget for strategien er Sporveiens integrerte forretningsmodell. Den gjør det mulig å optimalisere hele verdikjeden med operativ drift, vedlikehold, utbygging og eiendom. Konsernet jobber systematisk med tiltak innenfor de fire strategiske satsningsområdene i Best 2020: samfunnsansvar, konkurransekraft, vekst og gjennomføringsevne.

Best 2020 setter som ambisjon at Sporveien i perioden 2016-2020 skal realisere en årlig gevinst på 375 millioner kroner fra økt produktivitet, kostnadsreduksjoner og økte inntekter. Ved utgangen av 2018 hadde Sporveien gjennom Best 2020 realisert årlige gevinster på 423 millioner kroner. Best 2020 viderefører arbeidet med forbedringer og effektiviseringer fra forrige strategiperiode Best 2015. Gevinstene i Best 2020 kommer i tillegg til resultatene fra Best 2015, som leverte forbedringer på totalt 455,5 millioner kroner i årlig effekt for perioden 2012-2015. De viktigste effektene i begge strategiperiodene er tatt ut gjennom kostnadsreduksjoner, produksjons- og produktivitetsoverføring, økt utnyttelse av vognparken og reduksjon av eksterne innkjøpskostnader. I tillegg har omlegging av pensjonsordningen vesentlig redusert konsernets pensjonsforpliktelse.

REDEGJØRELSE FOR ÅRSREGNSKAPET

Konsernregnskapet omfatter Sporveien AS med datterselskapene og er utformet for hele konsernet som 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 regnskapskikk. Styret mener at årsregnskapet og årsberetningen gir en rettvissende oversikt over resultatet av selskapets virksomhet og stilling ved årsskiftet. Forutsetningen om fortsatt drift er lagt til grunn for årsregnskapet i tråd med regnskapslovens § 3-3a. Styret kjenner ikke til vesentlige forhold i eller etter regnskapsåret som har betydning for denne forutsetningen, eller for årsregnskapet for øvrig.

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

Driftsinntekter og offentlige tilskudd

Konsernets inntekter kommer gjennom kontrakter inngått med Ruter AS. Dette er driftsinntekter til finansiering av definerte tjenester og investeringer i kollektivtrafikken.

Konsernets investeringer i infrastruktur kjørevei er foretatt ut fra samfunnsøkonomiske hensyn og i mindre grad besluttet med basis i bedriftsøkonomiske kriterier. Alternativ nytteverdi og virkelig verdi av investeringene i et annenhåndsmarked er usikre. Mottatte tilskudd går til fratrukk i eiendeles anskaffelseskost. Dersom det offentlige tilskuddet til en definert investering i infrastruktur kjørevei fullt ut dekker kostnaden, vil nettoverdien av investeringen ikke fremkomme i konsernets balanse.

Resultat, soliditet og likviditet

Resultat
Konsernet Sporveien oppnådde i 2018 et resultat før skatt på 78,8 (168,9) millioner kroner. Resultatet etter skatt i 2018 ble 66,7 (132,9) millioner kroner. Den totale omsetningen var 4 952 (4 755) millioner kroner i 2018.

2018 var et krevende år for Sporveien økonomisk. En snørik vinter og en varm sommer medførte høye driftskostnader for deler av virksom-

heten. Et utslipp av fyringsolje ved Ryen base sommeren 2018 medførte kostnadskrevende opprydding. Materiellet for trikk og T-bane er fullt utnyttet i rushtid og det har ikke vært mulig å øke produksjonen på den tid kundene ønsker det mest. I tillegg har Sporveien investert betydelig i digitaliseringsløsninger. Dette vil skape større muligheter i fremtiden, men bidrar i 2018 til vekst i kostnadene. For Unibuss har produksjonsøkninger gitt økte inntekter, men også høyere kostnader til bemanning og materiell.

BEST 2020 programmet har målsetning om å skape mer kollektivtrafikk for pengene. Effekttuttaket reflekteres bare delvis i Sporveiens regnskap for 2018. Arbeidet i Best 2020 gir også effekt hos de andre selskapene i kollektivfamilien. Best 2020 er foran målet og har ved utgangen av 2018 akkumulerte årlige effekter på 423 millioner kroner.

KONTANTSTRØM OG ØKONOMISK STILLING

Kontantstrømmen er delt opp i tre hovedområder, operasjonelle aktiviteter, investeringsaktiviteter og finansieringsaktiviteter. Investeringsaktivitetene skal finansieres med kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter og finansielle aktiviteter. I 2018 har Sporveien anvendt -2 823 (-1 146) millioner kroner på investeringsaktiviteter. Dette er finansiert med

1 211 (537) millioner kroner fra operasjonelle aktiviteter og 1 973 (500) millioner kroner fra finansieringsaktiviteter.

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

Netto er kontantstrømmen positiv med 361 (-109) millioner kroner i 2018.

Soliditet

Konsernets egenkapitalgrad var 31,2 prosent ved utgangen av 2018. Dette var en nedgang på 4,5 prosent fra 2017, da egenkapitalandelen var 35,7 prosent.

Likviditet

Likviditetsreserven var 1 058 (697) millioner kroner per 31. desember 2018.

VIRKSOMHETENE I 2018

Sporveien T-banen AS (T-banen)

I 2018 fraktet T-banen 122 millioner reisende, som var 3,6 prosent flere enn i 2017. Virksomheten leverte 9 218 013 togkilometer, som innebærer at produksjonen er økt med 1,43 prosent siden 2017. Dette er vesentlig mindre vekst enn det Sporveien har hatt de senere årene. Totalt har T-banen økt produksjonen med 22 prosent siden 2015. I samme periode har forbedringsarbeid, høy vognutnyttelse, effektivt vedlikehold og oppgraderingen av infrastrukturen også bidratt til reduserte kostnader per reise og kilometer. T-banen er på vei til å innfri målet som er satt i strategien Best 2020 om å øke den årlige produksjonen av togkilometer med 35 prosent innen 2020. En forutsetning for å nå dette målet er at T-banen lykkes med å etablere en produksjonsplattform som vil kunne fremføre ni tog i kvarteret og dermed 36 tog i timen i fellestunellen.

En ekstern internasjonal sammenligning av 34 T-banesystemer fra 2018, plasserte T-banen i verdenstoppen i produktivitet, vogntilgjengelighet og kostnadseffektivitet per kjørte kilometer.

Den nedbørrike vinteren og varme sommeren påvirket resultatene negativt. Disse værforholdene skapte utfordringer for infrastrukturen på grunn av mye snø og deretter solsløyng. Kombinert med et aldrende signalsystem, gjorde dette at T-banen til tider lå under målene for regularitet. For 2018 sett under ett opprettholdt T-banen likevel regularitet, kundetilfredshet og punktlighet på samme høye nivå som i de to foregående årene. Strukturelle endringer i belastningen av infrastrukturvedlikehold internt i konsernet reduserte T-banens resultat.

Nøkkel tall	2018	2017	2016
Total omsetning (MNOK)	1 799,7	1 756,6	1 678,4
Resultat før skatt (MNOK)	52,1	133,4	48,6
Resultat etter skatt (MNOK)	40,4	101,6	36,5
Antall reiser	122 mill.	118 mill.	106 mill.
Kundetilfredshet	98 %	98 %	98 %
Regularitet	99,5 %	99,4 %	99,3 %

Sporveien Trikken AS (Trikken)

I 2018 hadde Trikken 51 millioner påstigninger i et krevende år med omfattende infrastrukturarbeid for å oppgradere trikketrasseene. Det var samme passasjerantall som i 2017. Oppgraderingene er en del av arbeidet med å modernisere infrastrukturen og gjøre den klar for de nye trikkene til Oslo, som settes i drift fra 2021 til 2024. Prosjektene førte til et stort antall planlagte avvik og bruk av enkeltspor mange steder i 2018. Trikken opplevde en liten nedgang i regulariteten, men opprettholdt et stabilt rutetilbud og høy kundetilfredshet. Betydelige oppgraderinger på mange steder i byen samtidig som trikketilbudet opprettholdes, er Trikkens største driftsutfordring frem til nye trikker kommer til byen.

En aldrende trikkeflåte gir utfordringer knyttet til stabilitet i vognleveransen. Trikken har iverksatt en rekke tiltak for å sikre god og forutsigbar tilgang på vogner, noe som er avgjørende for å levere et stabilt rutetilbud. Blant tiltakene er å øke antallet verkstedtimer per verkstedarbeider, å justere turnuser og å dele opp faste servicer for å redusere tiden vognene står i verkstedene. I sum medfører dette økte verkstedskostnader som påvirker Trikkens resultat negativt. I tillegg medførte strukturelle endringer i belastningen av infrastrukturvedlikehold internt i konsernet reduksjon i Trikkens resultat.

I juni 2018 ble kontrakten om levering av Oslos nye trikker tildelt den spanske leverandøren CAF (Construccion y Auxiliar de Ferrocarriles SA). Dette var en viktig milepæl mot realisering av fremtidens byreise med trikk i hovedstaden.

Nøkkel tall	2018	2017	2016
Total omsetning (MNOK)	937	899,6	866,2
Resultat før skatt (MNOK)	-2	25,4	49,8
Resultat etter skatt (MNOK)	-1,6	19,3	37,3
Antall reiser	51 mill.	51 mill.	53 mill.
Kundetilfredshet	97 %	98 %	96 %
Regularitet	99,1 %	99,5 %	99,5 %

Unibuss AS

Unibuss fraktet 102 millioner passasjerer i 2018, en økning på 4,3 prosent fra 2017. Virksomheten omsatte for 1 819,6 millioner kroner, mot 1 684 millioner kroner i 2017. Innfasing av ny, miljøvennlig teknologi preger bussmarkedet, og Unibuss er en av markedslederne på dette området. Selskapet har betydelig erfaring med hybridbusser og bruk av biodrivstoff, og har i tillegg testet to elektriske busser i ordinær drift på en linje i Oslo. I 2018 signerte virksomheten kontrakt om innfasing av ytterligere 40 nye elbusser i Oslo og utprøving av to elbusser på Lillehammer. Arbeidet med å etablere ladeinfrastruktur ved de aktuelle linjene i Oslo ble påbegynt i 2018 og vil fortsette inntil elbussene skal settes i drift våren 2019.

I 2018 fikk Unibuss bestilling på en betydelig produksjonsøkning på enkelte av kontraktene i Oslo og Akershus. Virksomheten fikk i tillegg kontrakter om kjøring av buss for trikk på Grefsen og kjøring av skolebarn til 17. maitoget i Oslo. Unibuss Tur hadde et høyt aktivitetsnivå, mens Unibuss Ekspress videreførte fly- og ekspressbusstilbudet. Et unntak var Lavpris-ekspressens rute Oslo – Lillehammer – Dovre – Trondheim, som Unibuss Ekspress la ned grunnet manglende lønnsomhet.

Resultatmessig ble 2018 et krevende år. Store produksjonsøkninger på kontraktene i Oslo-området ga økte inntekter, men også kostnadsutfordringer både i forhold til bemanning og materiell. Økt belastning på gammel busspark, har gitt økte kostnader. Tilpasning av bemanning til nytt aktivitetsnivå har vært en utfordring og medført høyere lønnskostnader. I 2. halvår iverksatte selskapet et omstillingsprogram med mål å redusere kostnadsbasen. Resultatet inneholder nedskrivninger på 15 millioner kroner knyttet til materiell og kontrakter.

Nøkkel tall	2018	2017	2016
Total omsetning (MNOK)	1 819,6	1 684,1	1 650,9
Resultat før skatt (MNOK)	-18,9	15,7	51,8
Resultat etter skatt (MNOK)	-13,1	17,1	54,1
Antall reiser	102 mill.	98 mill.	91 mill.
Kundetilfredshet	98 %	97 %	96 %
Regularitet	99,9 %	99,9 %	99,9 %

INFRASTRUKTUR OG PROSJEKTER

Enheten Infrastruktur og prosjekter er en del av morselskapet. Enheten består av tre områder: banesjef Trikk og banesjef T-bane, som har ansvar for vedlikehold av skinnegående infrastruktur, samt Utbygging. Enheten hadde høy aktivitet gjennom 2018, og aktivitetsnivået vil vedvare for å realisere

store utbyggingsprosjekter og bevare og modernisere skinnene og annen infrastruktur. Enheten arbeider metodisk for å forbedre og effektivisere vedlikeholdet. Digitale løsninger er sentrale i dette arbeidet, og har bidratt til å forenkle arbeidsflyten og til å kunne drive preventivt vedlikehold basert på dataanalyse.

Utbygging

2018 har vært et år preget av oppstart av en rekke nye prosjekter, prosjektering og anleggsstart. Prosjekter med anleggsstart i 2018 er blant annet Holtet og Grefsen base, Grefsenveien øvre og Frognerveien. Blant de største prosjektene enheten ferdigstilte eller arbeidet med i 2018, var:

- Tøyen – Helsfyr: Oppgradering av strekningen og oppussing av Helsfyr stasjon.
- Ryen Verksted: Prosjektering av fire nye arbeidsstasjoner for MX-tog.
- Etterstad base: Fornyelse av spor og vekslere, og planlegging av bygningsmessige tiltak.
- Østensjøbanen: Forprosjekt og planlegging av oppgradering på strekningen Etterstad – Hellerud.
- Strømforsyning: Ny likeretterstasjon ved Ullevål stadion og ombygging av Nationaltheatret likeretterstasjon, begge for ferdigstilling i 2019.
- Tilpasning for nye trikker: Ferdigstilling av strekningen Aschehougs plass og Holbergs plass, nødvendige korrigeringer på flere andre strekninger, samt oppstart i Frognerveien og Grefsenveien.
- Holtet og Grefsen baser: Oppstart av byggarbeid på begge baser for å tilrettelegge for nye trikker i 2020. Holtet base er midlertidig regulert for trikkedrift frem til 2028, og Sporveien jobber med å sikre en langsiktig og varig løsning for fremtidig basebehov for trikk.
- Ekebergbanen: Oppstart av oppgradering av parsell ved Holtet og ved Jomfrubråten holdeplass.

BUSSANLEGG AS

Bussanlegg AS legger til rette for økt og mer miljøvennlig kollektivtrafikk ved å sikre bussene nødvendig infrastruktur og anleggskapasitet. Mangel på tilgjengelig og egnet areal rundt Oslo, gjør dette til en krevende oppgave. Bussanlegg retter derfor mye av innsatsen mot å videreutvikle og forbedre utnyttelsen av eksisterende anlegg. Å forberede elektrifiseringen av busstilbudet er i tillegg en viktig oppgave.

I 2018 arbeidet Bussanlegg med å forberede etableringen av ladekapasitet på anleggene Alnabru, Klemetsrud og Brubakkveien, som må stå klart i første halvår 2019 knyttet til innfasingen av nye elbusser. I tillegg forberedte Bussanlegg kapasitetsutvidelsene ved Skui og Bekkestua, som begge har byggestart i 2019. Videre ble parkeringsarealer for busser utvidet på Rosenholm og ved Alnabruanlegget på Stubberud,

og de fire største bussanleggene ble oppdatert med nytt utstyr for periodisk kjøretøykontroll.

Bussanlegg fikk et årsresultat på 12 millioner kroner etter skatt i 2018. Økonomien er god, og selskapet har lagt vekt på å styrke egenkapitalen som grunnlag for investeringer og nødvendige fornyelser. I 2018 ble det inngått en avtale med Ruter om videre investeringer i bussanleggene. Bussanlegg vil gjennom avtalen finansiere investeringer i egne anlegg, mens Ruter betaler for tiltak gjennom økt husleie.

SPORVEIEN MEDIA AS

Sporveien Media AS gir viktige økonomiske bidrag til kollektivtrafikken gjennom forvaltning av trafikkreklame. I 2018 bidro Sporveien Media med 121,6 millioner kroner fra salg av reklameflater.

Sammen med avtalepartnern Clear Channel åpnet selskapet i 2018 et digitalt storformat på stasjonene Nationaltheatret, Stortinget og Jernbanetorget. Dette er et eksempel på hvordan Sporveien Media videreutvikler løsninger og skaper ny kapasitet for reklameflater. Selskapet overtok forvaltningen av kontrakten for reklamefinansierte lehus fra Bymiljøetaten. I samarbeid med Ruter og Clear Channel skal Sporveien Media etablere 200 nye lehus og stoppestedssøyler for de reisende de neste årene.

PROSJEKTER

Trikkeprogrammet

Trikkeprogrammet forbereder introduksjonen av 87 nye, moderne trikker i Oslo fra 2021 til 2024. Trikkeprogrammet består av tre delprosjekter: anskaffelse, infrastruktur og baser. Programmet holdt god framdrift gjennom 2018. En viktig milepæl var tildeling av kontrakt om leveranse av 87 nye trikker til CAF, Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles SA sommeren 2018. Seks tilbydere konkurrerte om kontrakten, og CAF scoret best på teknisk løsning, hadde lavest pris og var gode på prosjektgjennomføring.

Arbeidet med å ruste opp og fornye infrastrukturen og baser for trikk fortsatte i 2018 og vil vedvare til 2020. Samlet omfatter infrastrukturdelen av Trikkeprogrammet i overkant av 30 delprosjekter. Enkelte store infrastrukturoppgraderinger blir koordinert med andre tiltak for å utvikle gatenettet og kommunal infrastruktur.

Nytt signal- og sikringssystem

I 2018 fokuserte prosjektet på å forberede anskaffelsen av et nytt signal- og sikringssystem (CBTC) til T-banen. Systemet er en stor og betydningsfull anskaffelse som vil gi T-banen et moderne digitalt signalsystem med høyere kapasitet, økt fleksibilitet og bedre trafikkflyt. CBTC (communication based

train control/kommunikasjonsbasert togstyring) er standard når nye T-baner bygges.

Anskaffelsen er kompleks og avgjørende for å kunne fase inn Fornebubanen og en ny sentrumstunell i det eksisterende T-banesystemet. Sammen med andre planlagte forbedrings tiltak i Sporveien, har teknologien i CBTC potensial til å øke antallet reisende gjennom fellesstrekningen mellom Majorstuen og Tøyen med flere tusen i timen. Prosjektet legger stor vekt på å planlegge anskaffelsen grundig og utnytter erfaringer fra andre land, for å sikre at innføringen av det nye systemet blir vellykket.

RISIKOSTYRING OG RISIKO

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

Et Risk Management Forum (RMF) ble etablert på bakgrunn av revidert og fornyet versjon av konsernpolicy for risikostyring og internkontroll vedtatt av styret i 2017. Formålet er å fremme koordinering, samhandling og læring i Sporveien om risikostyring og internkontroll.

En hovedoppgave i 2018 var arbeidet med rapportering til styret av konsernets samlede og helhetlige risiko, inkl. risikoreducerende tiltak knyttet til identifiserte og prioriterte risikoområder.

Renterisiko

Konsernet hadde en rentebærende langsiktig gjeldsportefølje på 2 386 millioner kroner pr. 31.12.2018, hvorav 1 614 millioner kroner var gjeld til Oslo kommune med fastrente. Langsiktig gjeld med flytende rente utgjorde 772 millioner kroner, og med rentebytteavtaler pr. 31.12.2018 på 600 millioner kroner, hvorav 200 millioner kroner har forward start i desember 2021. Konsernets låneportefølje har en fastrenteandel på 52 prosent.

Ved utgangen av 2018 var det avsatt 19,7 millioner kroner for overkurs på rentesikringer. (Se note 9).

Valutarisiko

På selskapets driftsside er valutaeksponeringen lav, men de store prosjektene, anskaffelsen av nye trikker og nytt signal- og sikringssystem til T-banen, 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.

Kraftpriserisiko

Konsernet er storforbruker av strøm, og har dermed vesentlig risiko mot pris på strøm. Rammene for prisrisiko på strøm er fastsatt i konsernets strategi for risikostyring, og skal tilpasses ved hjelp av fastprisavtaler som er tilpasset konsernets forventede forbruksprofil. Konsernet har hatt fastprisavtaler for ca. 50 prosent av forbruket i 2018. For 2019 er det også en sikringsgrad på ca. 50 prosent, mens årene 2020 og 2021 så langt har sikringsgrad på ca. 20 prosent. Konsernet har kjøpt fastprisavtaler for nærmere 52 millioner kroner for 2019 og 2021 som er tilpasset forbruksprofilen. Markedsverdien av sikringene er pr. 31.12.2018 20 millioner kroner.

Likviditetsrisiko

Konsernets likviditet er organisert i en konsernkontoordning. Kassakredittordningen på 400 millioner kroner ble ikke benyttet i løpet av 2018. Sporveien AS hadde i 2018 en stabilt høy likviditetsreserve, og likviditetsrisikoen vurderes som lav.

Operasjonell risiko

Produksjon av kollektivtransport innebærer en risiko for ulykker og skader på mennesker og eiendom, og Sporveien arbeider derfor systematisk for å sikre liv og helse til så vel reisende som ansatte. Sammenlignet med andre transportalternativ er T-bane og trikk blant de sikreste transport-systemene i Norge.

Konsernet har en felles beredskapsplan og samarbeider tett med blant annet nødetatene og Beredskapssetaten i Oslo. I 2018 gjennomførte Sporveien 18 øvelser for T-bane og trikk rettet mot sikrings- og beredskapssituasjoner, samt håndtering av ekstremvær. Sporveiens sikrings- og beredskapsanalyser gjenspeiler risikobildet og trusselnivået definert av PST og NSM. Sporveien har i tillegg forsterket arbeidet med informasjonssikkerhet og tekniske sikkerhetstiltak de siste årene.

Compliance-risiko

Sporveien har null-toleranse mot korrupsjon og felles etiske retningslinjer for medarbeidernes opptreden. Konsernets etiske retningslinjer gjelder for alle ansatte og personer med verv, konsulenter, prosjektledere og innleide ressurser. Det ble ikke avdekket vesentlige brudd på Sporveiens etiske regelverk i 2018.

Markedsrisiko

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

SAMFUNNSANSVAR

Sporveien har som mål å løse samfunnsoppdraget til beste for reisende, innbyggere, naboer, ansatte og miljøet, og på en måte som møter høy etisk standard. Sporveien arbeider strukturert med å ivareta sitt samfunnsansvar gjennom seks prioriterte målområder: Smart tur, Ren tur, God tur, God nabo, Driftige folk og Skikkelige folk. Målområdene ble lansert i 2017 og var resultatet av en vesentlighetsanalyse som involverte egne ansatte og representanter for eierne, fagforeninger og sentrale etater i Oslo kommune. Sporveien jobber også med å se på hvordan intensjonene i Oslo-modellen kan implementeres i virksomheten.

KLIMA, ENERGI OG AVFALL

I 2018 medførte Sporveiens virksomhet klimautslipp på 9 663 tonn CO₂-ekvivalenter beregnet med lokasjonsbasert metode. Dette var en reduksjon på 10,6 prosent fra 2017, hovedsakelig som følge av mer klimavennlig elektrisitetsproduksjon i Norden, men også et resultat av energieffektiviseringer. Strømforbruket sto for 68 prosent av Sporveiens klimautslipp i 2018. Andre tiltak som er iverksatt for å redusere klimautslippene, er anskaffelse av elbiler for å fase ut dieselmotorkjøretøyer, nye kontraktskrav om fossilfrie anlegg og langsiktig overgang til utslippsfrie arbeidsmaskiner.

Målt mot produksjonen av reiser, hadde T-baneproduktet et klimaavtrykk på 9,89 gram CO₂ per personkilometer i 2018, ned fra 11,26 gram i 2017. Trikkeproduktet hadde et klimaavtrykk på 13,46 gram CO₂ per personkilometer, en økning på ni prosent fra 2017 fra 12,35 g/personkm. Økningen skyldes i hovedsak ekstra oppvarming av verkstedene, i forbindelse med planlagt ombygging av baser til nye trikker, og ikke strømforbruket til selskapet Sporveien Trikken AS.

Mengden avfall fra Sporveiens virksomhet var 1 316 tonn i 2018. Det var en reduksjon på nær 20 prosent fra 2017, men samme nivå som i 2016. Prosjektporteføljen har stor innvirkning på avfallsmengdene, som derfor kan svinge mye fra år til år. Kildesorteringsgraden gikk ned tre prosentpoeng til 69 prosent i 2018, og gjenvinningsgraden endte på 81 prosent, mot 82 prosent i 2017.

I 2018 har Sporveien hatt lekkasje med lett fyringsolje. I etterkant gjorde Sporveien et omfattende arbeid for å samle opp oljen, fjerne forurensende masser og sette inn preventive tiltak for å unngå at lignende hendelser skjer igjen.

FORSKNING OG UTVIKLING

Utgifter til egen forskning og utvikling kostnadsføres løpende. Konsernets FoU gjelder utvikling av metodikk som forbedrer trikkens regularitet og punktligghet. Et annet FoU-område er kontinuerlig avlesning av togdata. Optisk og infrarød måling kan sammen med ny sensortechnologi sette

konsernet i stand til bedre å forutse og planlegge vedlikehold av trikker. Det vesentligste av kostnadene er relatert til lønnskostnader, samt innleie av eksterne arbeidskraft.

ORGANISASJON

Sporveien konsernet hadde 3 812 ansatte ved utgangen av 2018, mot 3 734 året før. Medarbeiderne i konsernet var fordelt som følger: Sporveien T-banen: 624, Sporveien Trikken: 387, Unibuss: 1 915, og morselskapet Sporveien: 886. Av konsernets ansatte var 338 ansatt i verkstedene, 341 i infrastruktur og prosjekter, 36 i Innkjøp og Logistikk og 171 i konsernstaber.

T-banen og Trikken har de siste par årene forsterket satsingen på T-bane og trikk som produkter. Ledelsen er styrket inn mot både denne produktetsatsingen og for å forberede organisasjonene på de store prosjektene som vil bli realisert framover, ikke minst nytt signal- og sikringsystem for T-banen og Trikkeprogrammet.

Sporveien arbeider målrettet for å sikre at konsernet har riktig kompetanse og gode ledere. Det er fokus på å tilby helhetlige utviklings- og opplæringsplaner for ansatte på alle nivåer. Strategien Best 2020, HMS, bedriftskultur, selskapets verdier og lederskap er sentrale tema i kompetanseutviklingen. Sporveiens kompetansesenter tilbyr et bredt utvalg kurs innen trafiksikkerhet, togframføring og vedlikehold. Kompetansesenteret hadde høy aktivitet i 2018, med 733 kurs for i alt 3 800 deltakere, samt 3 950 e-læringskurs. I 2018 startet Sporveien i tillegg et nytt traineeprogram og gjennomførte et talentprogram for 22 deltakere fra konsernet.

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

HMS

Sporveien reduserte sykefraværet fra 8,6 prosent i 2017 til 8,2 prosent i 2018. Nedgangen var et viktig vendepunkt etter flere år med økende sykefravær. Konsernet har jobbet metodisk for å redusere fraværet gjennom blant annet kompetansetiltak og tilrettelegging av oppgaver for medarbeidere med nedsatt funksjonsevne. I tillegg jobber konsernet med en rekke ulike prosjekter for å styrke medarbeidernes fysiske og psykiske helse. Gjennom dette forebyggende arbeidet ønsker Sporveien å redusere sykefraværet videre og leve opp til målsettingen om at HMS-arbeidet i virksomheten skal være et konkurransefortrinn.

Det ble registrert 173 personsaker blant ansatte i Sporveien i 2018 (ekskl. Unibuss). Av disse var 21 personsaker som førte til fravær, en nedgang fra 30 i 2017. Vold mot billett-kontrollører, fall og belastninger av alvorlige T-bane- og

trikkehendelser på våre ansatte er de hyppigste årsakene til skadene. Unibuss rapporterte 36 skader med fravær i 2018.

LIKESTILLING

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

Sporveien som helhet er en mannsdominert arbeidsplass med en kvinneandel på 14 prosent ved utløpet av 2018. Det er flest kvinner ansatt i T-banen (27 prosent) og færrest kvinner ansatt i Unibuss (seks prosent). Andelen kvinner i konsernledelsen og på mellomledernivå i Sporveien var imidlertid betydelig høyere på 42,3 prosent. To av de fem aksjonærvalgte medlemmene i Sporveiens styre er kvinner.

IKKE-DISKRIMINERING

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

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

PENSJON

Sporveien AS har to pensjonsordninger: en lukket ytelsesordning og en aktiv innskuddsordning.

Ytelsesordningen er en 70 prosent-ordning som ble lukket 01.04.2015. Den forvaltes av Oslo Pensjonsforsikring AS. Innskuddsordningen er en spareordning som forvaltes av Storebrand Livsforsikring AS.

I 2016 ble det bestemt gjennomført en forsert amortisering over fem år med sikte på å avvikle korridorløsningen. Den kommer i tillegg til den ordinære amortiseringen, og var for 2018 73 millioner kroner for konsernet og 48 millioner kroner for morselskapet.

Fra og med 01.04.2015 ble nyansatte i konsernet ansatt med innskuddspensjon og privat AFP. Innskuddsordningen er

etablert med sparesats seks prosent på inntekt mellom 0 og 7,1G mens inntekt mellom 7,1G og 12G gir ni prosent sparing. Det er ingen sparing for lønn utover 12G. Ved utgangen av 2018 hadde 2 795 ansatte innskuddsordning i konsernet, hvorav 449 i morselskapet. Privat AFP hadde en sparing på 2,5 prosent inntil 7,1G i 2018.

FREMTIDSUTSIKTER

Forventet befolkningsvekst og høye klimamål betinger vekst i kollektivtrafikken i Oslo og Akershus i årene som kommer. Det er et klart nasjonalt mål at veksten i persontransport skal løses med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Byrådet i Oslo følger opp det nasjonale målet og fører samtidig en ambisiøs klimapolitikk for hovedstaden. Kraftig satsing på miljøvennlig kollektivtrafikk er avgjørende for å innfri det langsiktige målet om å gjøre Oslo til en fossilfri by. Klima og energistrategien til Oslo kommune har målsatt en reduksjon på 95 prosent av klimagassutslipp i 2030 sammenlignet med nivået i 1990.

Dette innebærer at det må gjøres nye investeringer i miljøvennlig kjøremateriell, infrastruktur og banestrekninger i Sporveiens kjerneområder. Innføringen av 87 nye trikker vil øke kapasiteten med ca. 50 prosent og legge grunnlaget for fremtidens byreiser. Nye trikker krever mer oppstillingsplass og utvidede baseanlegg. Dagens baser på Grefsen og Holtet er under ombygging. Holtet base er midlertidig regulert for trikkedrift frem til 2028, og Sporveien jobber med å sikre en langsiktig og varig løsning for fremtidig basebehov for trikk. Et nytt signal- og sikringsystem (CBTC) for T-banen vil gi en betydelig økning av kapasiteten i T-banenettet, som er ryggraden i kollektivsystemet. I tillegg vil utbyggingen av Fornebubanen, ny sentrumstunell, en mulig bane til Ahus og mulig utvikling av nye trikkestrekninger og knutepunkt

legge til rette for økt kapasitet.

Sporveien har en viktig rolle i utviklingen av kollektivsystemet i Oslo og Akershus, både som operatør og utbygger av infrastruktur. Konsernet har opparbeidet betydelig erfaring fra de store utbyggingsprosjektene som er gjennomført de senere årene og står godt rustet til å håndtere nye fremtidige prosjekter.


I bussmarkedet er Unibuss godt posisjonert for overgangen til utslippsfri bussdrift. Det anbudsbaserte markedet for buss preges i stadig større grad av krav og forventninger til miljøvennlig teknologi. Unibuss har lang erfaring innen drift av bioetanol- og hybridbusser, og var første selskap til å sette elbusser i forsøksdrift på faste busslinjer i Oslo. Unibuss vil gjennom 2019 bli en betydelig aktør i Norge på elektrisk bussdrift ved at den elektriske bussflåten øker fra 2 til 42 busser og selskapet opparbeider seg med dette viktig erfaring til den videre elektrifisering av bussmarkedet.


Sporveiens samfunnsoppdrag – mer kollektivtrafikk for pengene – ligger fast og forblir konsernets høyeste prioritet. Samtidig ønsker Sporveien å ta del i arbeidet med å finne løsninger for fremtidens kollektivtrafikk i Osloregionen. Gjennom strategiarbeidet knyttet til effektivisering og profesjonalisering av virksomheten er det lagt et godt grunnlag for den videre satsingen både innenfor drift og utvikling.

Normalt vil det være usikkerhet knyttet til vurderingen av fremtidige forhold og endringer for konsernet. Den effektiviseringen, profesjonaliseringen og industrialiseringen som har skjedd i virksomheten de siste årene skal videreføres for å løfte konsernets konkurransevne ytterligere.

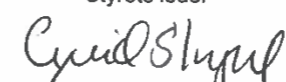
Styret retter en stor takk til alle medarbeidere i Sporveien for innsatsen som er nedlagt i 2018. ■

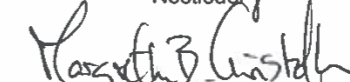
Oslo 12. mars 2019



Terje Thon
Styrets leder



Einar Skaarseth Enger
Nestleder



Sven Rune Aasen
Styremedlem


Gyrid Skalleberg Ingerø
Styremedlem


Margrethe Buskerud Christoffersen
Styremedlem


Terje Richard Venold
Styremedlem


Ola Floberg
Styremedlem


Cato Helløsjø
Konsernsjef

INNHOOLD

Årsregnskap 2018

Resultatregnskap 2018	81
Balanse 2018	82
Kontantstrømoppstilling	84
Regnskapsprinsipper	85
■ Note 1 – Annen driftsinntekt – virksomhetsområder	87
■ Note 2 – Transaksjoner med nærstående parter	88
■ Note 3 – Kjøp og salg av tjenester fra/til selskap i samme konsern	88
■ Note 4 – Lønnskostnad og andre godtgjørelser	89
■ Note 5 – Annen driftskostnad	90
■ Note 6 – Skattekostnad på ordinært resultat	90
■ Note 7 – Varige driftsmidler	92
■ Note 8 – Investeringer i foretak i samme konsern	95
■ Note 9 – Finansiell markedsrisiko	96
■ Note 10 – Investeringer i aksjer og andeler	97
■ Note 11 – Mellomværende med selskap i samme konsern	97
■ Note 12 – Fordringer/gjeld prosjekter (netto)	98
■ Note 13 – Bankinnskudd, kontanter o.l.	99
■ Note 14 – Varer	99
■ Note 15 – Selskapskapital	99
■ Note 16 – Aksjekapital og aksjonærinformasjon	100
■ Note 17 – Pensjonskostnader og forpliktelser	101
■ Note 18 – Annen langsiktig gjeld	101
■ Note 19 – Pantstillelser og garantier mv.	102
■ Note 20 – Sertifikatlån	103
Revisors beretning	104

RESULTATREGNSKAP


(Beløp i hele tusen)	Noter	Konsernet			Morselskapet		
		2018	2017	2016	2018	2017	2016
DRIFTSINNTEKTER OG DRIFTSKOSTNADER							
Driftsinntekter							
Annen driftsinntekt	1,2,3	4 950 306	4 749 416	4 559 945	1 471 140	1 381 100	1 326 117
Inntekt ved salg av eiendeler		1 500	5 100	0	1 500	5 100	0
Sum driftsinntekter		4 951 806	4 754 516	4 559 945	1 472 640	1 386 200	1 326 117
Driftskostnader							
Varekostnad	2,14	1 553 773	1 389 953	1 317 691	404 291	337 321	327 970
Lønnskostnad	4,17	2 348 553	2 275 155	2 235 052	583 280	604 341	625 617
Avskrivning på varige driftsmidler	7	285 586	270 289	268 169	193 898	185 806	187 493
Nedskrivning på varige driftsmidler	7	15 321	16 114	9 334	4 711	16 144	0
Annen driftskostnad	2,3,5,7	627 884	575 629	531 509	217 984	217 844	174 164
Sum driftskostnader		4 831 117	4 527 141	4 361 755	1 404 164	1 361 426	1 315 244
DRIFTSRESULTAT		120 689	227 375	198 191	68 476	24 774	10 873
FINANSINNTEKTER OG FINANSKOSTNADER							
Finansinntekter							
Inntekt på investering i datterselskap	8	0	0	0	41 310	155 978	152 023
Renteinntekter fra foretak i samme konsern		0	0	0	5 244	5 647	7 103
Annen renteinntekt	9	6 628	5 266	38 083	6 439	5 204	37 772
Annen finansinntekt	9	8 386	10 735	9 944	6 781	10 351	9 944
Sum finansinntekter		15 014	16 001	48 027	59 774	177 180	206 843
Finanskostnader							
Rentekostnader til foretak i samme konsern		0	0	0	6 817	6 761	7 677
Annen rentekostnad	9	55 331	52 438	66 732	53 529	50 378	62 855
Annen finanskostnad	9	1 603	21 995	0	927	19 986	0
Sum finanskostnader		56 934	74 433	66 732	61 273	77 125	70 532
NETTO FINANSPOSTER		(41 920)	(58 432)	(18 704)	(1 499)	100 055	136 311
ORDINÆRT RESULTAT FØR SKATTEKOSTNAD		78 769	168 943	179 487	66 977	124 829	147 184
Skattekostnad på ordinært resultat	6	12 036	36 047	34 557	2 087	(6 175)	4 147
ORDINÆRT RESULTAT		66 732	132 897	144 929	64 890	131 004	143 037
ÅRSRESULTAT		66 732	132 897	144 929	64 890	131 004	143 037
OVERFØRINGER OG DISPONERINGER							
Overføringer annen egenkapital					64 890	131 004	143 037
SUM OVERFØRINGER OG DISPONERINGER					64 890	131 004	143 037

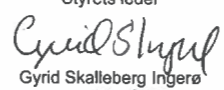
BALANSE PER 31. DESEMBER 2018


(Beløp i hele tusen)		Konsernet			Morselskapet		
EIENDELER	Noter	2018	2017	2016	2018	2017	2016
ANLEGGSMIDLER							
Immaterielle eiendeler							
Konsesjoner, patenter, lisenser o.l.	7	2 140	3 160	100	2 140	3 160	100
Goodwill	7	668	1 285	0	0	0	0
Sum immaterielle eiendeler		2 808	4 445	100	2 140	3 160	100
Varige driftsmidler							
Tomter, bygninger og annen fast eiendom	7	899 058	849 029	868 934	488 282	512 953	513 438
Kjørevei	7	611 365	671 034	724 604	611 365	671 034	724 604
Anlegg under utførelse	7	818 175	164 575	190 489	816 028	164 575	190 489
Maskiner, rullende materiell	7	545 265	525 272	553 768	297 609	221 055	251 409
Driftsløsøre	7	67 338	68 592	0	67 337	68 592	0
Sum varige driftsmidler		2 941 201	2 278 502	2 337 795	2 280 621	1 638 209	1 679 940
Finansielle anleggsmidler							
Investeringer i datterselskap	8	0	0	0	681 126	600 442	565 338
Lån til foretak i samme konsern	11	0	0	0	225 413	260 563	302 240
Investeringer i aksjer og andeler	10	45	45	45	45	45	45
Andre fordringer	2	908 783	935 196	988 598	898 210	926 808	984 003
Overfinansiert pensjonsforpliktelse	17	578 308	499 673	600 880	449 822	395 427	495 311
Sum finansielle anleggsmidler		1 487 136	1 434 914	1 589 523	2 254 616	2 183 284	2 346 936
SUM ANLEGGSMIDLER		4 431 145	3 717 861	3 927 418	4 537 377	3 824 653	4 026 976
OMLØPSMIDLER							
Varer	14	210 987	165 903	162 633	204 465	162 077	160 089
Fordringer							
Kundefordringer	2	378 987	498 526	520 802	153 778	162 598	141 674
Fordring prosjekter (netto)	12	0	134 317	59 581	0	134 317	59 581
Andre fordringer		194 717	133 436	166 012	117 660	106 866	111 641
Fordringer på konsernselskap	11	0	0	0	228 858	316 714	290 072
Sum fordringer		573 704	766 279	746 395	500 296	720 496	602 967
Bankinnskudd, kontanter o.l.	13	657 934	296 993	405 917	633 514	283 578	382 097
SUM OMLØPSMIDLER		1 442 625	1 229 174	1 314 945	1 338 275	1 166 151	1 145 153
SUM EIENDELER		5 873 770	4 947 036	5 242 363	5 875 652	4 990 805	5 172 129

(Beløp i hele tusen)		Konsernet			Morselskapet		
EGENKAPITAL OG GJELD	Noter	2018	2017	2016	2018	2017	2016
EGENKAPITAL							
Innskutt egenkapital							
Selskapskapital	15,16	276 850	276 850	276 850	276 850	276 850	276 850
Sum innskutt egenkapital		276 850	276 850	276 850	276 850	276 850	276 850
Opptjent egenkapital							
Fond for vurderingsforskjeller	15	131 492	129 478	94 374	131 492	129 478	94 374
Annen egenkapital	15	1 426 690	1 361 972	1 264 179	1 473 485	1 410 610	1 314 709
Sum opptjent egenkapital		1 558 182	1 491 450	1 358 553	1 604 977	1 540 088	1 409 083
SUM EGENKAPITAL		1 835 032	1 768 300	1 635 403	1 881 827	1 816 938	1 685 933
GJELD							
LANGSIKTIG GJELD							
Avsetning for forpliktelser							
Pensjonsforpliktelser	17	1 596	7 213	6 241	0	0	0
Utsatt skatt	6	124 880	107 960	142 492	69 980	61 879	99 890
Sum avsetning for forpliktelser		126 476	115 172	148 733	69 980	61 879	99 890
Annen langsiktig gjeld							
Obligasjonslån	18	660 000	660 000	660 000	660 000	660 000	660 000
Øvrig langsiktig gjeld	18,19	1 725 657	1 184 620	1 318 523	1 697 760	1 136 108	1 196 697
Sum annen langsiktig gjeld		2 385 657	1 844 620	1 978 523	2 357 760	1 796 108	1 856 697
SUM LANGSIKTIG GJELD		2 512 134	1 959 792	2 127 256	2 427 740	1 857 987	1 956 587
KORTSIKTIG GJELD							
Sertifikatlån	20	0	0	200 000	0	0	200 000
Leverandørgjeld	2	661 950	435 468	473 714	392 724	303 944	308 019
Betalbar skatt	6	8 302	66 287	53 372	5 933	65 842	41 005
Skyldig offentlige avgifter		149 777	148 853	133 934	46 880	41 636	38 275
Kortsiktig gjeld til konsernselskap	11	0	0	0	739 115	684 188	785 602
Gjeld prosjekter (netto)	12	165 877	0	0	165 877	0	0
Annen kortsiktig gjeld	9	540 697	568 335	618 683	215 555	220 270	156 708
SUM KORTSIKTIG GJELD		1 526 604	1 218 943	1 479 703	1 566 085	1 315 880	1 529 609
SUM GJELD		4 038 738	3 178 736	3 606 959	3 993 825	3 173 867	3 486 196
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		5 873 770	4 947 036	5 242 363	5 875 652	4 990 805	5 172 129

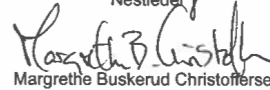
Oslo 12. mars 2019


Terje Thon
Styrets leder


Gyrid Skalleberg Ingør
Styremedlem


Ola Floberg
Styremedlem


Einar Skaarseth Egger
Nestleder


Margrethe Buskerud Christoffersen
Styremedlem


Sven Rune Aasen
Styremedlem


Terje Richard Venold
Styremedlem


Cato Hellsjø
Konsernsjef

KONTANTSTRØMOPPSTILLING

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2018	2017	2016	2018	2017	2016
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter						
Resultat før skattekostnad	78 769	168 943	179 487	66 977	124 829	147 184
Periodens betalte skatt	-66 287	-53 372	0	-65 842	-41 005	0
Avskrivninger	282 118	269 408	255 090	190 430	186 526	174 414
Nedskrivning/reversering anleggsmidler	15 321	16 114	9 334	4 711	16 114	0
Forskjell mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger pensjonsordninger	-84 252	102 179	170 732	-54 396	99 884	115 669
Resultatandel fra datterselskaper	0	0	0	-86 371	-35 104	-152 023
Endring i varelager	-45 084	-3 270	-6 338	-42 388	-1 988	-6 081
Endring i kundefordringer	119 539	22 276	42 676	8 820	-20 924	29 723
Endring i vareleverandørgjeld	226 482	-38 246	-197 074	88 780	-4 075	-212 281
Endring i andre tidsavgrensingsposter	684 210	53 093	49 367	683 036	-36 120	80 067
Netto kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter	1 210 816	537 125	503 274	793 757	288 137	176 672
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter						
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-1 117 132	-405 756	-167 888	-986 018	-312 195	-60 550
Utbetalinger ved kjøp av immaterielle eiendeler	0	-5 930	-100	0	-4 080	-100
Innbetalinger på lånefordring konsern (korts. /langs.)	26 414	24 804	24 212	22 793	29 320	36 570
Innbetalinger på andre lånefordringer (korts. /langs.)	0	0	0	28 598	28 598	28 597
Utbetalinger på fremmed fin. prosjekter (korts. /langs.)	-1 732 194	-759 264	-1 139 075	-1 732 194	-759 264	-1 139 075
Innbetalinger ved utbytte og konsernbidrag, kjøp av aksjer	0	0	-45	0	0	-45
Netto kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter	-2 822 912	-1 146 146	-1 282 896	-2 666 821	-1 017 621	-1 134 603
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter						
Netto innbetaling kassekreditt	0	0	0	70 033	0	74 437
Netto utbetaling kassekreditt	0	0	0	0	-30 909	0
Innbetalinger gjeld konsernselskaper	0	0	0	42	3 466	0
Utbetalinger gjeld konsernselskaper	0	0	0	0	0	-2 784
Innbetalinger ved opptak av annen gjeld (korts. /langs.)	605 000	30 600	347 192	605 000	30 600	280 000
Utbetalinger ved nedbetaling av annen gjeld (korts. /langs.)	-63 963	-364 503	-309 904	-43 348	-291 189	-247 842
Innbetalinger på fremmed fin. prosjekter (korts. /langs.)	1 432 000	834 000	1 034 000	1 432 000	834 000	1 034 000
Innbetalinger av konsernbidrag fra Morselskapet	0	0	0	203 183	202 879	118 255
Utbetalinger av konsernbidrag til Morselskapet	0	0	0	-43 910	-117 882	-6 534
Netto kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter	1 973 037	500 097	1 071 288	2 223 000	630 965	1 249 532
Netto kontantstrømmer for perioden	360 941	-108 924	291 666	349 936	-98 519	291 601
Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens begynnelse	296 993	405 917	114 251	283 578	382 097	90 496
Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens slutt	657 934	296 993	405 917	633 514	283 578	382 097
Denne består av:						
Bankinnskudd mv.	657 934	296 993	405 917	633 514	283 578	382 097

NOTER REGNSKAPSPRINSIPPER

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

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 datterselskaper og kjøp av eksisterende selskaper.

Bruk av estimater

Ledelsen har brukt estimater og forutsetninger som har påvirket resultatregnskapet og verdsettelsen av eiendeler og gjeld, samt usikre eiendeler og forpliktelser på balanse dagen under utarbeidelsen av årsregnskapet i henhold til god regnskapsskikk.

Valuta

Konsernregnskapet presenteres i norske kroner, som er den funksjonelle valutaen til morselskapet. Transaksjoner i utenlandsk valuta omregnes til kursen på transaksjonstidspunktet. Pengeposter i utenlandsk valuta omregnes til norske kroner ved å benytte balansedagens kurs. Valutakursendringer resultatføres løpende i regnskapsperioden under andre finansposter.

Finansielle instrumenter

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.

Driftsinntekter

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 levering. Levering er ikke fore-

tatt før produktene er sendt til avtalt sted og risiko for tap og ukurans er overført til kunden. Tjenester inntektsføres i takt med utførelsen.

Driftskostnader

Kostnader resultatføres i samme periode som tilhørende inntekt.

Klassifisering og vurdering av eiendeler og gjeld

Omløpsmidler og kortsiktig gjeld omfatter poster som faller til betaling innen ett år etter rapporteringsperioden, samt poster som knytter seg til den ordinære driftssyklusen. Øvrige poster er klassifisert som anleggsmiddel/langsiktig gjeld.

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

Anleggsmidler vurderes til anskaffelseskost, fratrukket av- og nedskrivninger. Langsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på etableringstidspunktet.

Varige driftsmidler

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

Leieavtaler/leasing

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.

Anlegg under utførelse

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.

Offentlige tilskudd

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

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

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

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

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 eiendelens forventede levetid.

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

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

Varebeholdning

Lager av innkjøpte varer er verdsatt til laveste av gjennomsnittlig anskaffelseskost og virkelig verdi. Virkelig verdi er estimert salgpris fratrukket nødvendige utgifter til ferdigstilling og salg. Det foretas nedskrivning for påregnelig ukurans.

Fordringer

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. I tillegg gjøres det for øvrige kundefordringer en uspesifisert avsetning for å dekke antatt tap.

Pensjoner

Konsernets pensjonsordninger omfatter både ytelsesordninger og innskuddsordninger, og klassifiseringen er avhengig av det økonomiske innholdet i pensjonsordningen. Den ytelsesbaserte pensjonsordningen er lukket fra 1.4.15. Ansettelser i konsernet etter denne dato opptjener pensjon etter innskuddsbasert ordning. Ved beregning av årets pensjonskostnad for de ytelsesbaserte ordningene, benyttes en lineær opptjeningsprofil basert på forutsetninger om diskonteringsrente, fremtidig regulering av lønn, pensjoner og ytelser fra folketrygden, fremtidig avkastning på pensjonsmidler, samt aktuariemessige forutsetninger om dødelighet, frivillig avgang, osv.

Pensjonsforpliktelsen er nåverdien av den ytelsesbaserte pensjonsforpliktelsen på balansedagen, minus den virkelige verdien av pensjonsmidler. Endringer i forpliktelsen som skyldes endringer i pensjonsplaner, har t.o.m. 2015 vært fordelt over 10 år. Endringer i forpliktelsen og pensjonsmidlene som skyldes endringer i, og avvik fra beregningsforutsetningene (estimatendringer og avvik), har t.o.m. 2015 vært kostnadsført over gjenværende opptjeningsperiode i ordningene. F.o.m. 2016 har konsernet vedtatt forsert amortisering over fem år.

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

Skatt

Konsernet driver skattepliktig virksomhet. 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 reverserer eller kan reversere i samme periode er utlignet. Netto utsatt skattefordel balanseføres i den grad det er sannsynlig at denne kan bli nyttiggjort. Skattereduksjon ved avgitt konsernbidrag, og skatt på mottatt konsernbidrag som føres som reduksjon av balanseført beløp på investering i datterselskap, føres direkte mot skatt i balansen (mot betalbar skatt hvis konsernbi-

draget har virkning på betalbar skatt, og mot utsatt skatt hvis konsernbidraget har virkning på utsatt skatt). Utsatt skatt både i selskapsregnskapet og i konsernregnskapet regnskapsføres 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.

Tapskontrakter

Unibuss AS sin virksomhet innebærer at det inngås anbuds-kontrakter med offentlig eide bestillerselskaper 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 uunnngåelige kostnader som påløper i kontraktsperioden.

Forskning og utvikling

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

Kontantstrømpstilling

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

NOTE 1 ANNEN DRIFTSINNEKT - VIRKSOMHETSOMRÅDER

(Beløp i hele tusen)

	*VEDLIKEHOLD	T-BANE	TRIKK	BUSS	ELIMINERING	KONSERN
Resultat						
Annen driftsinntekt	1 660 816	1 799 659	936 970	1 819 600	-1 266 739	4 950 306
Inntekt ved salg av eiendeler	1 500	0	0	0	0	1 500
Sum inntekter	1 662 316	1 799 659	936 970	1 819 600	-1 266 739	4 951 806
Driftskostnader før av-/nedskrivning	1 353 938	1 750 210	940 702	1 752 100	-1 266 740	4 530 210
Driftsresultat før av-/nedskrivning	308 378	49 449	-3 732	67 500	1	421 596
Av-/nedskrivning	217 141	306	0	85 302	-1 842	300 907
Driftsresultat	91 237	49 143	-3 732	-17 802	1 843	120 689
Balanse						
Anleggsmidler	4 820 717	27 360	88	368 811	-795 762	4 421 214
Omløpsmidler	1 478 008	368 069	216 605	395 333	-1 019 484	1 438 531
Gjeld	4 274 187	336 751	163 256	493 709	-1 229 165	4 038 738
Investeringstilganger	1 042 148	0	0	29 848	55 067	1 127 063

*Omfatter vedlikehold av infrastruktur og vogner, samt utleie av eiendom. Samlede husleieinntekter for konsernet utgjør MNOK 155,3, mens totale annonseinntekter er på MNOK 121,6. 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 produksjonsheten, infrastrukturenheten, innkjøp og logistikkenheten og konsernsenteret. Inndelingen er i overens-

stemmelse med den inndelingen selskapet benytter for interne rapporterings- og styringsformål. I kolonnen for eliminering inngår transaksjoner mellom forretningsområdene, og som er eliminert i konsernoppstillingen.

NOTE 2 TRANSAKSJONER MED NÆRSTÅENDE PARTER

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

Ruter AS kjøper transporttjenester fra Unibuss AS, Sporveien T-banen AS og Sporveien Trikken AS. Det vesentligste av konsernets omsetning er i henhold til kontrakter med Ruter AS.

Kontraktene for T-bane og trikk er ikke anbudsutsatt. Avtalen gjelder for fireårsperioden 2017-2020.

Oslo Vognselskap AS (OVS), som eies 100 prosent av Oslo kommune, er eier av alle T-banetrokker og alle trikker. Konsernet Sporveien AS betaler vognleie for å disponere T-banetrokkene og trikkene til OVS, og utfører alt vedlikehold på vognene. Rammavtalen om tjenestekjøp med Ruter AS, dekker kostnadene til korrektivt og preventivt vedlikehold. Periodisk vedlikehold med lavere frekvens enn årlig, viderefaktureres OVS.

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

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2018	2017	2016	2018	2017	2016
Salg av tjenester til nærstående parter						
Ruter AS	5 197 185	4 655 059	3 844 319	988 651	906 630	11 567
Oslo Vognselskap AS	207 111	190 757	177 816	24 417	6 274	0
Totalt	5 404 296	4 845 816	4 022 135	1 013 068	912 904	11 567
Kjøp av tjenester fra nærstående parter						
Ruter AS	208 689	158 274	183 812	30 348	3 434	13 373
Oslo Vognselskap AS	699 601	629 559	618 781	421	825	702
Totalt	908 290	787 833	802 593	30 769	4 259	14 075

Balansen inkluderer følgende beløp vedrørende transaksjoner med nærstående selskaper:

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2018	2017	2016	2018	2017	2016
Ruter AS						
Kundefordringer	225 208	348 913	424 626	70 986	69 981	91 565
Annen kortsiktig fordring	28 598	28 597	0	28 598	28 597	0
Leverandørgjeld	16 746	16 662	5 244	226	433	0
Andre langsiktige fordringer	898 160	926 758	983 953	898 160	926 758	983 953
Oslo Vognselskap AS						
Kundefordringer	19 987	122	520	4 663	122	0
Leverandørgjeld	73 200	51 576	134 124	225	108	89

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

(Beløp i hele tusen)	Konsernet		
	2018	2017	2016
Salg av tjenester til selskap i samme konsern			
Sporveien Media AS	1 520	1 329	702
Sporveien T-banen AS	709 782	636 984	633 908
Sporveien Trikken AS	440 215	411 428	370 302
Unibuss AS	17 359	18 482	22 350
Bussanlegg AS	2 463	2 233	4 564
Totalt	1 171 339	1 070 456	1 061 826
Kjøp av tjenester fra selskap i samme konsern			
Sporveien T-banen AS	28	178	4
Unibuss AS	186	0	0
Totalt	214	178	4

NOTE 4 LØNSKOSTNAD OG ANDRE GODTGJØRELSE

(Beløp i hele tusen)	2018	2017	2016
Spesifikasjon av lønnskostnader			
Konsernet			
Lønn	1 758 129	1 635 916	1 572 941
Arbeidsgiveravgift	307 507	296 989	272 123
Pensjonskostnader ekskl. arbeidsgiveravgift	246 639	309 512	356 200
Andre lønnsrelaterte ytelser	36 279	32 738	33 788
Totalt	2 348 553	2 275 155	2 235 052
Antall ansatte i konsernet ved årets slutt	3 813	3 734	3 629
Antall årsverk i konsernet	3 457	3 378	3 286
Morselskapet			
Lønn	360 016	334 373	344 918
Arbeidsgiveravgift	97 337	97 173	84 990
Pensjonskostnader ekskl. arbeidsgiveravgift	106 645	153 518	179 709
Andre lønnsrelaterte ytelser	19 282	19 277	16 000
Totalt	583 280	604 341	625 617
Antall ansatte i morselskapet ved årets slutt	886	864	838
Antall årsverk i morselskapet	880	860	834

(Beløp i hele tusen)	LØNN	ANNEN GODTGJØRELSE	PENSJONS-KOSTNADER
Godtgjørelser konsern			
Adm. dir. Sporveien AS	2 983	6	103
Adm. dir. Unibuss AS	2 163	5	68
Adm. dir. Sporveien T-banen AS	2 145	9	103
Adm. dir. Sporveien Trikken AS	1 426	6	103
Konsernstyret	1 331		
Bedriftsforsamlingen	175		
Styre honorarer datterselskaper			
Unibuss AS	437		
Sporveien Media AS	0		
Sporveien T-banen AS	0		
Sporveien Trikken AS	0		
Bussanlegg AS	0		

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

honorar til styrerepresentanter som er ansatt i konsernet. Det er ikke gjort avtale om sluttvederlag til selskapets styre og ledelse.

NOTE 5 ANNEN DRIFTSKOSTNAD

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2018	2017	2016	2018	2017	2016
Konserninterne kjøp	0	0	0	186	38	0
Kjøp av eksterne tjenester	102 764	77 467	58 092	43 207	49 009	35 152
Leiekostnader eiendom inkl. vakthold	107 676	102 729	93 545	25 757	23 966	19 033
Leasing – operasjonell leie av busser	95 368	92 612	83 639	0	0	0
Bygningsstrøm	45 153	40 211	33 795	16 387	15 493	7 235
Kjørestrom	66 612	52 736	50 003	0	0	0
Vedlikehold bygninger	10 074	19 163	5 450	6 015	14 539	2 183
Forsikringspremie	18 811	18 471	29 078	3 669	3 540	3 779
Tap på fordringer/avsetn. tap kontrakter	46	-419	220	-85	-350	540
Andre driftskostnader	181 380	172 659	177 687	122 848	111 609	106 243
Totalt	627 884	575 629	531 509	217 984	217 844	174 164
Godtgjørelse til revisor ekskl. mva.						
Lovpålagt revisjon	924	976	1 122	466	474	599
Andre tjenester	101	49	328	43	36	0
Attestasjonsoppgaver	36	15	40	36	15	25
Skatterådgivning	0	80	205	0	80	201
Totalt	1 061	1 120	1 695	545	605	825

NOTE 6 SKATTEKOSTNAD PÅ ORDINÆRT RESULTAT

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2018	2017	2016	2018	2017	2016
Midlertidige forskjeller som inngår i grunnlaget for utsatt skatt/skattefordel						
Anleggsmidler	18 153	-621	56 012	-100 258	-89 623	16 060
Varelager	-30 101	-33 442	-92 181	-30 101	-33 442	-92 181
Finansiell leasing	-2 370	-1 724	22 253	0	0	0
Fordringer	11 487	17 932	23 807	-1 586	-1 733	-2 115
Finansielle instrumenter	-19 695	-26 474	-28 009	-19 695	-26 474	-28 009
Gevinst og tapskonto	22 453	28 051	26 477	19 908	24 884	27 143
Pensjonsmidler	577 911	493 360	595 239	449 822	395 427	495 311
Avskåret rentefradrag til fremføring	-532	-532	-532	0	0	0
Andre skatteøkende midlertidige forskjeller	-9 670	-6 683	-6 259	0	0	0
Netto midlertidige forskjeller	567 636	469 867	596 807	318 090	269 039	416 209
Underskudd og godtgjørelse til fremføring	0	-476	-3 090	0	0	0
Grunnlag for utsatt skatt/skattefordel i balansen	567 636	469 391	593 717	318 090	269 039	416 209
Utsatt skattefordel/utsatt skatt	124 880	107 960	142 492	69 980	61 879	99 890
Utsatt skatt/skattefordel i regnskapet	124 880	107 960	142 492	69 980	61 897	99 890
Grunnlag for skattekostnad, endring i utsatt skatt og betalbar skatt						
Resultat før skattekostnad	78 769	168 943	179 487	66 977	124 829	147 184
Permanente forskjeller	-2 730	-1 459	-3 566	-44 073	-157 651	-155 662
Grunnlag for årets skattekostnad	76 039	167 484	175 921	22 904	-32 822	-8 478
Endring i forskjeller som inngår i grunnlaget for utsatt skatt/skattefordel	-33 423	124 325	117 180	-49 051	147 170	104 305
Endring i underskudd og godtgjørelse til fremføring	-6 520	-15 564	-79 613	0	0	-4 165
Grunnlag for betalbar skatt i resultatregnskapet	36 096	276 245	213 488	-26 147	114 348	91 662

NOTE 6 SKATTEKOSTNAD PÅ ORDINÆRT RESULTAT (forts.)

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2018	2017	2016	2018	2017	2016
Mottatt konsernbidrag direkte balanseført	0	0	0	59 977	184 533	134 660
Avgitt konsernbidrag direkte balanseført	0	0	0	-8 031	-24 539	-62 304
Skattepliktig inntekt (grunnlag for betalbar skatt i balansen)	36 096	276 245	213 488	25 799	274 142	164 018
Fordeling av skattekostnaden						
Betalbar skatt (23 % av grunnlag for betalbar skatt i resultatregnskapet)	8 302	66 299	53 372	-6 014	27 444	22 915
23 % av IB fremførbart underskudd fra Sporveisbilletter AS	0	0	-1 041	0	0	-1 041
23 % av underskudd og godtgjørelse til fremføring i skattenoten	0	0	51 618	0	0	51 618
23 % av tillegg IB anleggsmidler 2016	0	0	-15 682	0	0	-15 682
For mye, for lite avsatt i fjor	0	4 392	-24 466	0	4 392	-24 466
Sum betalbar skatt	8 302	70 691	63 801	-6 014	31 836	33 344
Endring i utsatt skatt/skattefordel	3 734	-34 644	-29 244	8 101	-38 011	-29 179
Skattekostnad (23 % av grunnlag for årets skattekostnad)	12 036	36 047	34 557	2 087	-6 175	4 147
Avstemming av årets skattekostnad						
Regnskapsmessig resultat før skattekostnad	78 769	168 943	179 487	66 977	124 829	147 184
Beregnet skatt 23 %	18 117	40 546	44 872	15 405	29 959	36 796
Skattekostnad i resultatregnskapet	12 036	36 047	34 557	2 087	-6 175	4 147
Differanse	-6 081	4 499	10 315	-13 318	-36 134	32 649
Differansen består av følgende:						
23 % av permanente forskjeller	-628	-350	-892	-10 137	-37 836	-38 915
Endring i utsatt skatt/skattefordel som følge av endret skattesats	-5 676	-4 694	-5 937	-3 181	-2 690	-4 162
23 % av IB fremførbart underskudd fra Sporveisbilletter AS	0	0	-1 042	0	0	-1 042
23 % av underskudd og godtgjørelse til fremføring i skattenoten	0	0	51 618	0	0	51 618
23 % av tillegg IB anleggsmidler 2016	0	0	-15 682	0	0	-15 682
Andre forskjeller	223	9 543	-17 750	0	4 392	-24 466
Sum forklart differanse	-6 081	4 499	10 315	-13 318	-36 134	-32 649
Betalbar skatt i balansen						
Betalbar skatt i skattekostnaden	8 302	66 287	53 372	-6 014	27 444	22 916
Skattevirkning av konsernbidrag	0	0	0	11 947	38 398	18 089
Betalbar skatt i balansen	8 302	66 287	53 372	5 933	65 842	41 005

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. Morselskapet har inntektsført TNOK 4 094 i FoU-midler (skattefunn) for 2018.

NOTE 7 VARIGE DRIFTSMIDLER

(Beløp i hele tusen)

	Kjørevei inkl. tomteverdi	Maskiner, rullende materiell	Tomter, bygninger og annen fast eiendom	Anlegg under utførelse	Reparasjonsdeler sporvogn	Totalt
Konsernet						
Anskaffelseskost pr. 1.1.17	1 697 590	1 072 625	1 586 267	190 489	0	4 546 970
+ Tilgang fra varelager	0	0	0	0	79 269	79 269
+ Tilgang	32 653	170 136	52 586	150 381	0	405 756
- Avgang	-1 992	-187 104	-11 605	-176 295	0	-376 996
Anskaffelseskost pr. 31.12.17	1 728 251	1 055 657	1 627 248	164 575	79 269	4 655 000
+ Tilgang fra varelager	0	0	0	0	11 736	11 736
+ Tilgang	8 924	171 276	123 980	811 146	0	1 115 327
- Avgang	0	-77 128	0	-157 545	0	-234 673
Anskaffelseskost pr. 31.12.18	1 737	1 149 805	1 751 228	818 175	91 006	5 547 390
Oppskrivning pr. 1.1.17	73 365	0	84 397	0	0	157 764
+ Avskrivning på oppskrivning	-3 641	0	-6 709	0	0	-10 349
Oppskrivning pr. 31.12.17	69 724	0	77 689	0	0	147 413
+ Avskrivning på oppskrivning	-976	0	-6 709	0	0	-7 684
Oppskrivning pr. 31.12.18	68 749	0	70 980	0	0	139 729
Akk. av-/nedskrivning pr. 1.1.17	1 046 350	518 857	801 731	0	0	2 366 938
+ Ordinære avskrivninger	77 894	117 808	61 444	0	10 677	267 823
- Avskrivning på oppskrivning	-3 640	0	-6 708	0	0	-10 349
- Tilbakeført avskrivning	-1 078	-111 963	-3 572	0	0	-116 614
+ Nedskrivninger	7 415	5 684	3 014	0	0	16 114
Akk. av-/nedskrivning pr. 31.12.17	1 126 941	530 385	855 908	0	10 677	2 523 911
+ Ordinære avskrivninger	68 593	125 267	73 629	0	12 992	280 481
- Avskrivning på oppskrivning	-976	0	-6 709	0	0	-7 684
- Tilbakeført avskrivning	0	-66 111	0	0	0	-66 111
+ Nedskrivninger	0	14 999	322	0	0	15 321
Akk. av-/nedskrivning pr. 31.12.18	1 194 558	604 540	923 151	0	23 669	2 745 918
Balansført verdi pr. 31.12.17	671 034	525 272	849 029	164 575	68 592	2 278 502
Balansført verdi pr. 31.12.18	611 365	545 265	899 058	818 175	67 337	2 941 201

NOTE 7 VARIGE DRIFTSMIDLER (forts.)

(Beløp i hele tusen)

	Kjørevei inkl. tomteverdi	Maskiner, rullende materiell	Tomter, bygninger og annen fast eiendom	Anlegg under utførelse	Reparasjonsdeler sporvogn	Totalt
Morselskapet						
Anskaffelseskost pr. 1.1.17	1 697 590	573 804	1 062 941	190 489	0	3 524 823
+Tilgang fra varelager	0	0	0	0	79 269	79 269
+ Tilgang	32 653	81 967	47 193	150 381	0	312 195
- Avgang	-1 992	-123 079	-4 636	-176 296	0	-306 003
Anskaffelseskost pr. 31.12.17	1 728 251	532 692	1 105 497	164 575	79 269	3 610 284
+Tilgang fra varelager	0	0	0	0	11 736	11 736
+ Tilgang	8 924	145 516	20 813	808 998	0	984 252
- Avgang	0	-53 608	0	-157 602	0	-211 210
Anskaffelseskost pr. 31.12.18	1 737 175	624 600	1 126 310	816 028	91 006	4 395 119
Oppskrivning pr. 1.1.17	73 365	0	84 397	0	0	157 763
+ Avskrivning på oppskrivning	-3 641	0	-6 709	0	0	-10 350
Oppskrivning pr. 31.12.17	69 724	0	77 689	0	0	147 413
+ Avskrivning på oppskrivning	-976	0	-6 709	0	0	-7 684
Oppskrivning pr. 31.12.18	68 749	0	70 980	0	0	139 729
Akk. av-/nedskrivning pr. 1.1.17	1 046 350	322 395	633 900	0	0	2 002 645
+ Ordinære avskrivninger	77 894	51 735	43 599	0	10 677	183 905
- Avskrivning på oppskrivning	-3 641	0	-6 709	0	0	-10 349
- Tilbakeført avskrivning	-1 079	-68 176	-3 572	0	0	-72 827
+ Nedskrivninger	7 416	5 684	3 014	0	0	16 114
Akk. av-/nedskrivning pr. 31.12.17	1 126 941	311 637	670 233	0	10 677	2 119 488
+ Ordinære avskrivninger	68 593	62 341	45 484	0	12 992	189 410
- Avskrivning på oppskrivning	-976	0	-6 709	0	0	-7 684
- Tilbakeført avskrivning	0	-51 697	0	0	0	-51 697
+ Nedskrivninger	0	4 711	0	0	0	4 711
Akk. av-/nedskrivning pr. 31.12.18	1 194 558	326 992	709 008	0	23 669	2 254 227
Balansført verdi pr. 31.12.17	671 034	221 055	512 953	164 575	68 592	1 638 209
Balansført verdi pr. 31.12.18	611 365	297 609	488 282	816 028	67 337	2 280 621
Økonomisk levetid	25-70 år	3-30 år	0-50 år		Restlevetid til 2024	
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær		Lineær	

Avskrivning i noten og avskrivning i resultatet er forskjellig fordi avskrivning i resultatet defineres som ordinær avskrivning pluss netto av reversert anskaffelses- og avskrivningskost på utrangerte driftsmidler.

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2018	2017	2016	2018	2017	2016
Ordinær avskrivning i note	280 481	267 823	255 090	189 410	183 905	174 414
Restverdi ved avgang	3 468	3 797	13 079	3 468	3 796	13 079
Reverserte avsetninger fra fjoråret	0	-2 916	0	0	-2 916	0
Avskrivning immaterielle eiendeler	1 637	1 585	0	1 020	1 020	0
Avskrivning i resultat	285 586	270 289	268 169	193 898	185 806	187 493

IMMATERIELLE EIENDELER

	Konsernet			
	Lisenser	Varemerker	Goodwill	Totalt
(Beløp i hele tusen)				
Anskaffelseskost pr. 1.1.17	0	100	0	100
+ Tilgang	4 080	0	1 850	5 930
Anskaffelseskost pr. 31.12.17	4 080	100	1 850	6 030
+ Tilgang	0	0	0	0
Anskaffelseskost pr. 31.12.18	4 080	100	1 850	6 030
Akk. av-/nedskrivning pr. 1.1.17	0	0	0	0
+ Ordinære avskrivninger	-1 020	0	-565	-1 585
Akk. av-/nedskrivning pr. 31.12.17	-1 020	0	-565	-1 585
+ Ordinære avskrivninger	-1 020	0	-617	-1 637
Akk. av-/nedskrivning pr. 31.12.18	-2 040	0	-1 282	-3 222
Balanseført verdi pr. 31.12.17	3 060	100	1 285	4 445
Balanseført verdi pr. 31.12.18	2 040	100	668	2 808
Økonomisk levetid	4 år		3 år	
Avskrivningsplan	Lineær		Lineær	

Immaterielle eiendeler

Lisenser

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

Goodwill

Unibuss Tur AS ervervet 1.1.17 turbussvirksomheten i Moss Turbiler AS.

Overtagelsen av turbussvirksomheten ga en regnskapsmessig Goodwill på TNOK 1 850.

Denne avskrives over 3 år.

Vognmateriell trikker

Vognmateriell trikker er i 2017 og 2018 reklassifisert fra varerlager til varige driftsmidler. Begrunnelsen for reklassifiseringen er at vognmateriellet er vurdert iht. samme restlevetid som sporvognene. Restlevetiden for vognene er satt ut i fra Trikkeprogrammet sin fremdriftsplan der alle nåværende trikker blir skiftet ut med nye trikker i løpet av 2024.

Dette, samt reparasjonsdelene for trikk er satt opp i egen kolonne i noten.

Finansiell leie av busser

Unibuss AS har inngått leiekontrakter med garanterte restverdier på busser.

Leiekontraktene er i regnskapet behandlet som investering. Selskapet har rett til kjøp av bussene ved kontraktens utløp eller forlengelse av kontrakten.

Operasjonell leie av busser

Konsernet Unibuss AS har pr 31.12.18 inngått avtale om operasjonell leie for 362 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 158 busser i 2019, 22 busser i 2020, 88 busser i 2022, 10 busser i 2023, 73 busser i 2024, og 11 busser i 2025. Kostnadsført leie i 2018 utgjør TNOK 95 364 mot TNOK 95 595 i 2017.

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 2018 MNOK 51,5 for t-bane og MNOK 6 for trikk.

Driftsselskapene leier vogner av Oslo Vognselskap AS. For 2018 var leiebeløpet MNOK 494,8 for t-bane og MNOK 204,4 for trikk.

Driftsselskapene leier lokaler av Sporveien AS. Leiebeløpet var i 2018 på MNOK 7,4 for t-bane og MNOK 5,1 for trikk. Leieavtalene løper for ett år av gangen dersom ikke en av partene har endret den innen 1.3 året før.

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

NOTE 8 INVESTERINGER I FORETAK I SAMME KONSERN

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

Alle selskapene har forretningskontor i Oslo.

(Beløp i hele tusen)	Anskaffelseskost pr. 31.12.16	Inng. balanse 2016	Årets resultat 2016	Konsernbidrag 2016	Andre endringer 2016	Utgående balanse pr. 31.12.16
Sporveien T-banen AS	89 451	58 678	36 489	-36 489	0	58 678
Sporveien Trikken AS	67 232	54 531	37 275	-38 369	0	53 437
Unibuss AS	151 261	204 360	54 079	0	7 949	266 388
Sporveien Media AS	120	4 808	40	0	0	4 848
Bussanlegg AS	162 900	157 847	24 140	0	0	181 987
Totalt	470 964	480 224	152 023	-74 858	7 949	565 338

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

NOTE 8 INVESTERINGER I FORETAK I SAMME KONSERN

(Beløp i hele tusen)	Anskaffelseskost pr. 31.12.18	Inng. balanse 2018	Årets resultat 2018	Konsernbidrag 2018	Andre endringer 2018	Utgående balanse pr. 31.12.18
Sporveien T-banen AS	89 451	58 678	40 397	-40 397	0	58 678
Sporveien Trikken AS	67 232	53 437	-1 578	1 578	0	53 437
Unibuss AS	151 261	283 511	-13 074	0	0	270 437
Sporveien Media AS	120	4 890	2 822	0	0	7 712
Bussanlegg AS	162 900	199 926	12 029	0	0	211 955
Enebakkveien 310 AS	78 670	0	714	-477	78 670	78 907
Totalt	549 634	600 442	41 310	-39 296	78 670	681 126

I Sporveien AS er det bokført MNOK 108 i kjøpesum utover bokført EK i Bussanlegg AS. Dette er en del av anskaffelseskosten fra 2008 knyttet til salg av Alnabru og Klemetsrud fra Sporveien AS til Bussanlegg AS. Tilsammen utgjør dette

i størrelsesorden MNOK 58,6. Meravskrivning utgjør årlig MNOK 1,9. Dette er eliminert i konsernregnskapet. Sporveien AS kjøpte selskapet Enebakkveien 310 AS 6.8.18. Dette selskapet eier tomteverdier på Skullerud.

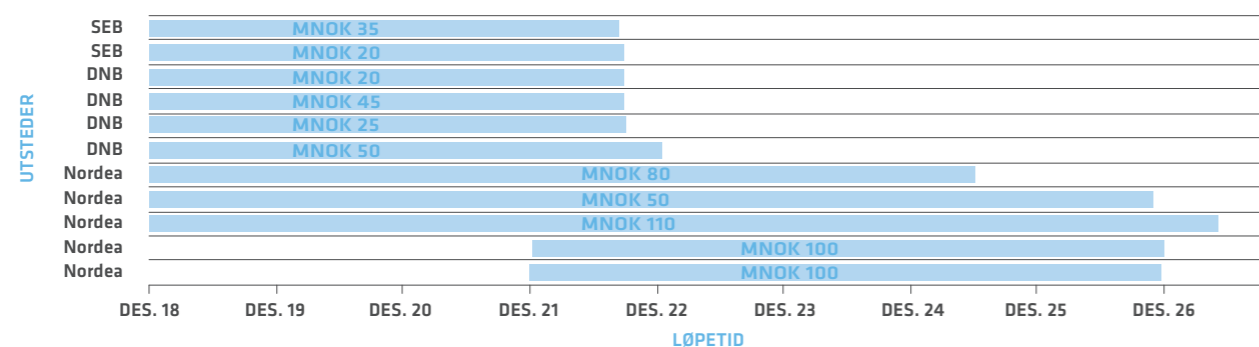
NOTE 9 FINANSIELL MARKEDSRISIKO

Sporveien AS er eksponert mot flere typer markedsrisikoer, og benytter diverse instrumenter for å sikre seg mot disse risikoene.

Renterisiko

Renterisiko oppstår som følge av at deler av konsernets gjeld har flytende rente. Rammene for renterisiko er fastsatt

i konsernets strategi for risikostyring. Her er det angitt at gjennomsnittlig rentebindingstid skal være mellom 1,5 år og 8 år, samt at minimum 25 prosent av gjelden skal ha flytende rente og minimum 25 prosent av gjelden skal ha fast rente. Rentebindingstid og andel fast/flytende rente tilpasses ved hjelp av rentebytteavtaler. Pr. i dag har konsernet følgende aktive rentebytteavtaler:



Konsernet hadde en rentebærende langsiktig gjeldsportefølje på MNOK 2 386 pr. 31.12.18, hvorav MNOK 1 614 var gjeld til Oslo kommune med fastrente og utgjør ikke en del av konsernets strategi for risikotilpasning. Langsiktig gjeld med flytende rente utgjør da MNOK 772, og med rentebytteavtaler pr. 31.12.18 på MNOK 600 har konsernet en fastrenteandel på ca. 60 prosent. Ved utgangen av 2018 var det avsatt MNOK 19,7 for overkurs på rentesikringer.

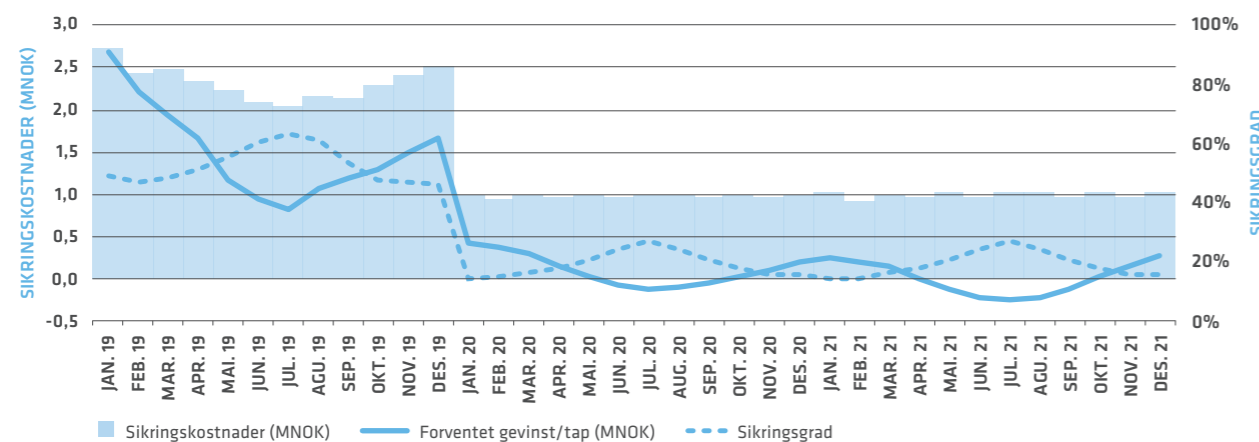
Valutarisiko

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

Alle transaksjoner i prosjektet er sikret 100 prosent frem til våren 2021. Transaksjoner etter våren 2021 skal sikres med 50 prosent og avtagende til 25 prosent. Total sikringsgrad for anskaffelsen skal være ca. 50 prosent når strategien er fullt ut implementert.

Kraftpriserisiko

Konsernet er storforbruker av strøm, og har dermed vesentlig risiko mot pris på strøm. Rammene for priserisiko på strøm er fastsatt i konsernets strategi for risikostyring, og skal tilpasses ved hjelp av fastprisavtaler som er tilpasset konsernets forventede forbruksprofil. Konsernet har hatt fastprisavtaler for ca. 50 prosent av forbruket i 2018. For 2019 er det også en sikringsgrad på ca. 50 prosent, mens årene 2020 og 2021 så langt har sikringsgrad på ca. 20 prosent. Konsernets har kjøpt fastprisavtaler for nærmere MNOK 52 for 2019 til 2021 som er tilpasset forbruksprofilen og er fordelt som følger:



Markedsverdien av sikringene er pr. 31.12.18 MNOK 20.

Likviditetsrisiko

Konsernets likviditet er organisert i en konsernkontoordning. Kassakredittordningen på MNOK 400 ble ikke benyttet i løpet av 2018. Sporveien AS har i løpet av 2018 hatt en relativt stabil høy likviditetsreserve, og likviditetsrisikoen vurderes som lav.

NOTE 10 INVESTERINGER I AKSJER OG ANDELER

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

for å bedømme konsernets stilling og resultat. I konsernregnskapet pr. 31.12.18 er datterselskapet klassifisert som investering i aksjer. Kostprisen var TNOK 45.

NOTE 11 MELLOMVÆRENDE MED SELSKAP I SAMME KONSERN

(Beløp i hele tusen)	2018	2017	2016
Langsiktige fordringer			
Unibuss AS	80 313	109 813	124 563
Bussanlegg AS	145 100	150 751	177 677
Totalt	225 413	260 563	302 240
Kortsiktige fordringer			
Kundefordringer	42 945	40 946	37 328
Mottatt konsernbidrag	80 006	203 183	202 879
Andre fordringer	105 906	72 585	49 865
Totalt	228 858	316 714	290 072
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld	272	277	0
Avgitt konsernbidrag	28 762	43 911	117 881
Konsernkontoordning	706 844	636 811	667 721
Annen kortsiktig gjeld	3 237	3 189	0
Totalt	739 115	684 188	785 602

Bussanlegg AS har tre lån i fra morselskapet. Lån 1 på MNOK 86 har en rente på 3 mnd. NIBOR pluss 90 basispunkter. Lån 2 på MNOK 65 er beregnet på basis av 6 mnd. NIBOR pluss 125

basispunkter. Unibuss AS har et lån på MNOK 90 fra morselskapet med en rente på 3 mnd. NIBOR pluss 90 basispunkter.

NOTE 12 FORDRING/GJELD PROSJEKTER (NETTO)

(Beløp i MNOK)

Oversikt fremmedfinansierte prosjekter	2018	2017	2016	Kostnadsramme	Økonomisk sluttdato
Lørenbanen	1585	1535	1510	1538	28.2.19
Nydalen stasjon - oppgradering	136	137	153	145	31.12.19
Toveis trikk Prinsens gate	155	154	90	155	31.1.19
Tilpasning ny trikk	190	148	27	269	31.10.20
CBTC Signalanlegg	176	93	31	321	31.3.28
Likerettere Tveita Nationalteatret	28	18	1	64	31.3.20
Helsfyr stasjonsoppgradering	56	12	4	82	30.4.19
Jomfrubråten holdeplass	8	0	0	25	31.5.19
Bispegata	15	0	0	13	31.3.21
Etterstad base	4	0	0	34	31.10.22
Grenbaner T-bane	89	0	0	145	31.12.21
Likeretter Sollerud	3	0	0	23	31.10.19
Fornytelse/revisjon veksler, drivmaskin	9	0	0	15	31.3.19
Likerettere Helsfyr og Tåsen	0	0	0	19	31.12.20
Thorvald Meyers gate	15	0	0	47	31.12.20
Akutte tiltak Trikk 2018	15	0	0	20	31.3.19
EB, signalanlegg	9	0	0	14	31.1.19
Trosterud Likeretter	2	0	0	30	31.12.22
Fellesstrekningen Helsfyr-Majorstuen	117	0	0	175	31.12.20
Holdeplasstiltak	0	0	0	10	30.9.20
Tøyen likeretter 2018	17	0	0	18	31.1.19
Utredninger Metro	12	8	6	14	31.12.19
Østsjøbanen Etterstad-Hellerud	33	12	0	43	31.3.23
Reinvesteringer Akershus	9	2	0	23	30.4.19
Ryen base med sporanlegg	37	7	0	127	31.8.20
Livsforlengende tiltak gamle signalanlegg	22	9	0	30	31.3.22
Ullevål likeretter	21	5	0	75	28.2.20
Optimalisering av eksisterende KL anlegg	13	7	0	24	31.12.19
Majorstuen trikketiltak	29	17	3	65	30.6.21
Bomanlegg trikk	21	9	6	23	31.12.19
Nytt system for pensestyling	5	3	3	10	31.3.20
Samlet plan - koordinering	8	7	4	12	31.12.20
Trikkeprogram (OSD)	8	4	1	15	30.6.25
Storgata	43	14	0	92	31.12.21
Tullinløkka (Nordre streng)	128	54	0	104	30.4.20
Grefsenveien (Øvre)	28	11	0	78	31.7.20
Mobil likeretter (Nationalteatret)	6	0	0	12	28.2.20
Transmisjon Trikk	7	0	0	25	30.4.20
Mindre oppgradering likerettere	6	1	0	18	30.11.19
Kongsveien (Ekeberg tunell)	29	18	0	80	31.7.19
Brannsikring stasjoner og tunneller	82	62	17	83	28.2.19
Sum av andre prosjekter under MNOK 10	19	35	11	45	
Krav til egenandeler i prosjektportefølje	-30				
Sum pådrag fremmedfinansierte prosjekter	3 165			4 160	
Fakturert	-3 353				
Prosjektlager	22				
Netto balanseført	-166				

Selskapet opptrer i stor grad som utbygger på vegne av andre. Disse verdiene fremkommer ikke eksplisitt av selskapets balanse. De aktiverte prosjektverdiene blir nettet mot innbetaling fra offentlige instanser. Ruter AS – på vegne av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune – står for en stor

del av finansieringen av utbyggingsaktivitetene.

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.

NOTE 13 BANKINNSKUD, KONTANTER O.L.

Det finnes bundne bankinnskudd i konsernet. Dette gjelder en depositumkonto i Bussanlegg AS på MNOK 9,5. Rammen

for kassekreditt er på MNOK 400. Konsernet hadde innestående MNOK 658 pr. 31.12.18.

NOTE 14 VARER

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2018	2017	2016	2018	2017	2016
Produksjonsmaterieell og reservedeler	241 088	199 345	254 814	234 566	195 519	252 270
Ukuransavsetning materieellbeholdning	-30 101	-33 442	-92 181	-30 101	-33 442	-92 181
Totalt varelager pr. 31.12	210 987	165 903	162 633	204 465	162 077	160 089

Verdien på varelageret er vurdert til anskaffelseskost justert for ukuransavsetning.

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

NOTE 15 SELSKAPSKAPITAL

(Beløp i hele tusen)				
Konsernet	Aksjekapital	Fond for vurderingsforskjeller	Annen egenkapital	Totalt
Pr 1.1.17	276 850	94 374	1 264 179	1 635 403
Årets endring av egenkapital				
Overføring til/fra fond	0	35 104	-35 104	0
Disponert fra årets resultat	0	0	132 897	132 897
Pr 31.12.17	276 850	129 478	1 361 972	1 768 300
Årets endring av egenkapital				
Overføring til/fra fond	0	2 014	-2 014	0
Disponert fra årets resultat	0	0	66 732	66 732
Pr. 31.12.18	276 850	131 492	1 426 690	1 835 032

(Beløp i hele tusen)				
Morselskapet	Aksjekapital	Fond for vurderingsforskjeller	Annen egenkapital	Totalt
Pr 1.1.17	276 850	94 374	1 314 709	1 685 933
Årets endring av egenkapital				
Overføring til/fra fond	0	35 104	-35 104	0
Disponert fra årets resultat	0	0	131 004	131 004
Pr 31.12.17	276 850	129 478	1 410 609	1 816 937
Årets endring av egenkapital				
Overføring til/fra fond	0	2 014	-2 014	0
Disponert fra årets resultat	0	0	64 890	64 890
Pr. 31.12.18	276 850	131 492	1 473 485	1 881 827

Selskapets frie egenkapital er pr. 31.12.18 MNOK 1 473.

NOTE 16 AKSJEKAPITAL OG AKSJONÆRINFORMASJON

Selskapet har 2 768 500 aksjer pålydende NOK 100 pr. aksje, samlet aksjekapital utgjør TNOK 276 850.

Selskapet har én 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 17 PENSJONSKOSTNADER OG FORPLIKTELSER

Sporveien AS har to pensjonsordninger: en lukket ytelsesordning og en aktiv innskuddsordning. Ytelsesordningen er en 70 prosents ordning som ble lukket 1.4.15. Den forvaltes av Oslo Pensjonsforsikring AS. Innskuddsordningen er en spareordning som forvaltes av Storebrand Livsforsikring AS.

I 2016 ble det bestemt gjennomført en forsert amortisering med sikte på å avvikle korridorløsningen. Den forserte amortiseringen gjøres over 5 år, og kommer i tillegg til den ordinære amortiseringen. Den forserte amortiseringen for 2018 er MNOK 73 for konsernet og MNOK 48 for morselskapet.

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. 31.12.18 omfatter forpliktelsen 6 147 ansatte i konsernet, hvorav 3 941 i morselskapet.

Aktuarberegningene er utført pr. 31.12.18. 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. 31.12.18. Denne arbeidsgiveravgiften er inkludert i bruttoforpliktelsen pr. 31.12.18. Verdijustert avkastning på pensjonsmidlene for 2017 ble 2,0 prosent.

Diskonteringsrenten er beregnet med bakgrunn i påslagsmetoden, som også er benyttet tidligere år. Det er tatt utgangspunkt i 10 års rentebytteavtale (2,11 prosent), en rentedifferanse mellom 10 og 25 års rentebytteavtale på 19 punkter, og for kredittrisiko på 91 punkter. Diskonteringsrenten blir dermed 3,21 prosent.

Estimatavviket øker betydelig i 2018, og er ved utgangen av året på hhv. MNOK 441 for konsernet og MNOK 296 for morselskapet. Økningen kan i hovedsak tilskrives svak avkastning i 2018 samt lønns- og G-vekst som var høyere enn forutsetningene.

Innskuddsordningen

Fra og med 1.4.15 ble nyansatte i konsernet ansatt med innskuddspensjon og privat AFP. 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. Det er ingen sparing for lønn utover 12G. Ved utgangen av 2018 er det 2 795 ansatte som har innskuddsordning i konsernet, hvorav 449 i morselskapet. Privat AFP har en sparing på 2,5 prosent inntil 7,1G i 2018.

NOTE 17 PENSJONSKOSTNADER OG FORPLIKTELSER (forts.)

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2018	2017	2016	2018	2017	2016
Årets opptjente pensjonsrettigheter	83 455	86 674	96 311	44 339	46 131	51 748
Rentekostnad på opptjente pensjonsrettigheter	120 112	129 816	132 277	71 829	79 205	81 601
Avkastning på pensjonsmidler	-182 122	-147 430	-133 846	-112 502	-92 535	-85 590
Årets resultatføring av estimatavvik	123 506	162 665	180 090	80 069	109 568	118 445
Administrasjonskostnader	19 787	22 706	21 185	12 084	14 092	13 409
Pensjonskostnad AFP og lederordninger	300	300	300	0	0	0
Netto pensjonskostnad, ytelsesplaner	165 039	254 730	296 317	95 813	156 461	179 613
Privat AFP	10 323	7 570	6 223	6 348	5 460	3 258
Kostnadsført pensjonstilskudd tilskuddsplaner	97 617	81 664	79 228	19 795	13 666	11 480
Årets pensjonskostnad	272 979	343 964	381 768	121 962	175 588	194 351
Opptjente pensjonsrettigheter inkl. arbeidsgiveravgift	4 400 318	4 316 014	4 187 521	2 635 160	2 593 709	2 560 840
Pensjonsmidler	-4 536 338	-4 438 853	-4 132 102	-2 788 548	-2 748 928	-2 617 877
Ikke resultatført virkning av estimatavvik	-440 691	-370 521	-650 659	-296 434	-240 207	-438 274
Netto pensjonsforpliktelse	-576 711	-492 460	-595 240	-449 822	-395 427	-495 311
Herav overfinansiering	578 308	499 673	600 881	-449 822	-395 247	495 311
Pensjonsforpliktelser ytelsesordning	396	6 313	5 641	0	0	0
Pensjonsforpliktelse vedr. AFP-ordning	1 200	900	600	0	0	0
Sum pensjonsforpliktelser	1 596	7 213	6 241	0	0	0
Økonomiske forutsetninger	1 596	7 213	6 241			
Diskonteringsrente	3,21%	2,98%	3,17%			
Forventet avkastning på fondsmidler	4,30%	4,10%	3,60%			
Forventet lønnsregulering	2,50%	2,25%	2,25%			
Forventet pensjonsøkning	1,73%	1,48%	1,48%			
Forventet G-regulering	2,50%	2,25%	2,25%			

NOTE 18 ANNEN LANGSIKTIG GJELD

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2018	2017	2016	2018	2017	2016
Obligasjonslån	660 000	660 000	660 000	660 000	660 000	660 000
Gjeld til Oslo kommune	1 613 760	1 037 358	1 063 953	1 613 760	1 037 358	1 063 953
Annen langsiktig gjeld	84 000	98 780	128 250	84 000	98 750	128 250
Gjeld til kredittinstitusjoner	27 897	48 512	126 320	0	0	4 495
Totalt	2 385 657	1 844 620	1 978 523	2 357 760	1 796 108	1 856 697

Langsiktig gjeld i konsernet er økt med MNOK 541 i 2018. For morselskapet er økningen på MNOK 562.

Det er en netto økning i gjeld til Oslo kommune. Selskapet har økt lånet ifm. Trikkeanskaffelsen. I tillegg er det tatt opp nytt lån på MNOK 400 ifm. trikkebaseprosjektet. Annen lang-

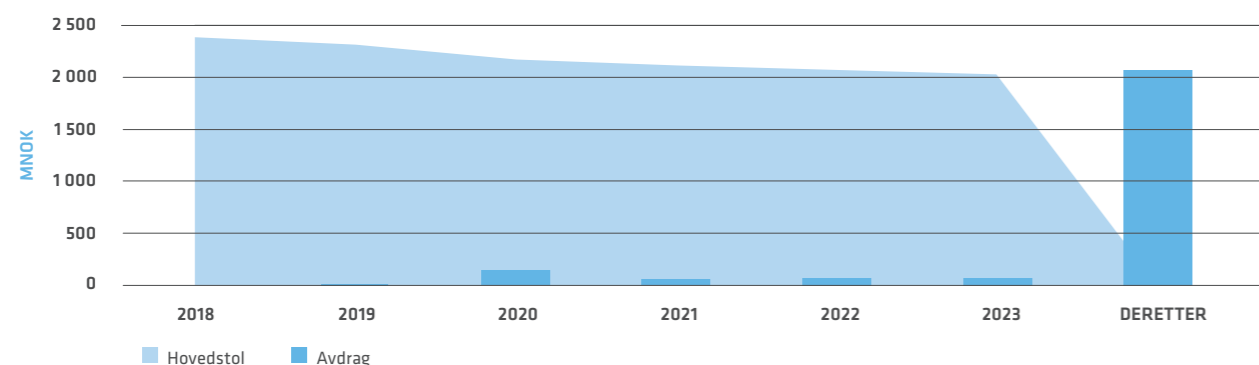
siktig gjeld består av et lån fra SEB som løper til 2020 hvor det årlig nedbetales MNOK 14,75 fram til forfallsdato hvor resterende MNOK 84 nedbetales.

Gjeld til kredittinstitusjoner gjelder lån til busser i Unibuss, samt en liten andel finansiell lease.

NOTE 18 ANNEN LANGSIKTIG GJELD (forts.)

	Konsernet	Morselskapet
Avdragsprofil		
2020	146 279	127 347
2021	52 315	43 347
2022	43 347	43 347
2023	43 347	43 347
Deretter	2 038 093	2 057 022
Totalt	2 323 380	2 314 412

LÅNEPROFIL EKISTERENDE GJELD FOR KONSERNET



Konsernet hadde en snittrente på 2,5 prosent.
Morselskapet hadde en snittrente på 2,47 prosent.

Avdrag for 2018 på MNOK 62,3 for konsernet og MNOK 43,3 for morselskapet er flyttet til annen kortsiktig gjeld.

NOTE 19 PANTSTILLELSER OG GARANTIER MV.

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2018	2017	2016	2018	2017	2016
Gjeld som er sikret ved pant o.l.	46 826	83 914	121 826	0	0	0

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

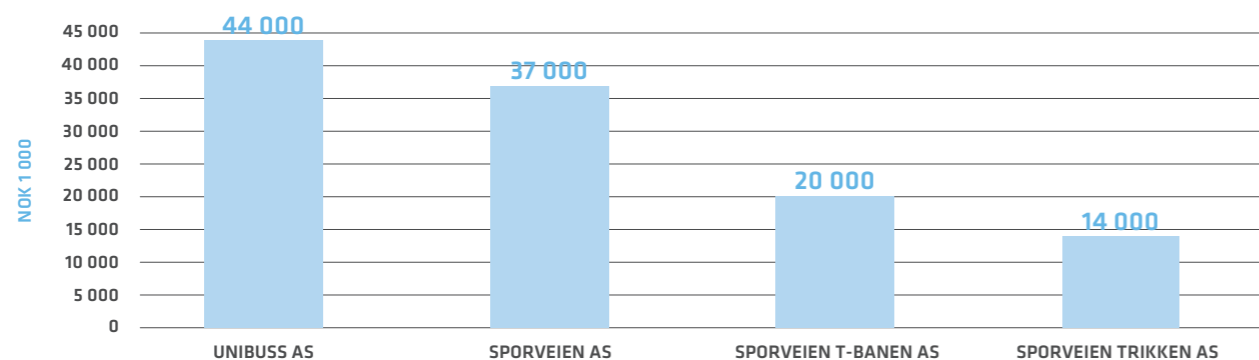
utgjør MNOK 247.

Unibuss AS har gjeld på MNOK 83,4 som er sikret med pant i busser selskapet eier.

Skattetrekkgarantier overfor Oslo Kemnerkontor på til sammen MNOK 115 fra Nordea er gjeldende for understående selskaper. Samtlige av skattetrekkgarantiene utløper ved oppsigelse.

Balansført verdi av driftsmidlene som inngår som sikkerhet

SKATTETREKKS GARANTIER



NOTE 19 PANTSTILLELSER OG GARANTIER MV. (forts.)

Konsernet har ulike driftsgarantier relatert til blant annet kontrakter og husleie. Alle er knyttet til datterselskapet Unibuss AS. De er på til sammen MNOK 165,1.

Garantikreditor	Gjelder	Utløper	Beløp	Bank
Unibuss AS				
Vestfold kollektivtrafikk	Kontraktsgaranti	30.9.24	14 070	Nordea
Statens veivesen, region vest	Vognløyver	Ved oppsigelse	2 984	Nordea
Måkeveien 2 AS	Leie anlegg	31.1.25	950	Handelsbanken
Ruter AS	Kontraktsgaranti	30.12.21	22 000	Nordea
Ruter AS	Kontraktsgaranti	Ved oppsigelse	14 000	Nordea
Oslo kommune	Vognløyver	Ved oppsigelse	6 711	DNB
Oslo kommune	Vognløyver	Ved oppsigelse	19 983	DNB
Oslo Kemnerkontor	Skattetrekkkonto	Ved oppsigelse	40 000	SEB
Opplandstrafikk	Kontraktsgaranti	30.6.22	7 000	Nordea
Vestviken kollektivtrafikk	Kontraktsgaranti	31.12.19	7 550	Nordea
Oslo kommune	Vognløyver	Ved oppsigelse	201	Nordea
Circle K AS	Kontraktsgaranti	31.7.22	1 434	Nordea
Avinor (for Unibuss Ekspress)	Selvskyldner	1.5.20	50	Nordea
Ruter AS	Kontraktsgaranti	2.10.22	27 000	Nordea
Autotrans utleiebygg AS	Husleie	30.6.19	1 167	Nordea

NOTE 20 SERTIFIKATLÅN

Sertifikatlånet på MNOK 200 ble oppgjort 15.3.17.



Til generalforsamlingen i Sporveien AS

Uavhengig revisors beretning

Uttalelse om revisjonen av årsregnskapet

Konklusjon

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

- selskapsregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2018, resultatregnskap og kontantstrømpstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper, og
- konsernregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2018, resultatregnskap og kontantstrømpstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening:

- er årsregnskapet avgitt i samsvar med lov og forskrifter
- gir det medfølgende selskapsregnskapet et rettviseende bilde av den finansielle stillingen til Sporveien AS per 31. desember 2018 og av selskapets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.
- gir det medfølgende konsernregnskapet et rettviseende bilde av den finansielle stillingen til konsernet Sporveien AS per 31. desember 2018 og av konsernets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

Grunnlag for konklusjonen

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

Øvrig informasjon

Ledelsen er ansvarlig for øvrig informasjon. Øvrig informasjon omfatter informasjon i årsrapporten bortsett fra årsregnskapet og den tilhørende revisjonsberetningen.

Vår uttalelse om revisjonen av årsregnskapet dekker ikke øvrig informasjon, og vi attesterer ikke den øvrige informasjonen.

PricewaterhouseCoopers AS, Postboks 748 Sentrum, NO-0106 Oslo
T: 02316, org. no.: 987 009 713 MVA, www.pwc.no
Statsautoriserte revisorer, medlemmer av Den norske Revisorforening og autorisert regnskapsførerselskap



Uavhengig revisors beretning - Sporveien AS

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese øvrig informasjon med det formål å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom øvrig informasjon og årsregnskapet, kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen, eller hvorvidt den tilsynelatende inneholder vesentlig feilinformasjon.

Dersom vi konkluderer med at den øvrige informasjonen inneholder vesentlig feilinformasjon er vi pålagt å rapportere det. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

Styrets og daglig leders ansvar for årsregnskapet

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

Ved utarbeidelsen av årsregnskapet er ledelsen ansvarlig for å ta standpunkt til selskapets og konsernets evne til fortsatt drift, og på tilbørlig måte å opplyse om forhold av betydning for fortsatt drift. Forutsetningen om fortsatt drift skal legges til grunn for årsregnskapet så lenge det ikke er sannsynlig at virksomheten vil bli avvirket.

Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

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

For videre beskrivelse av revisors oppgaver og plikter vises det til:
<https://revisorforeningen.no/revisjonsberetninger>

Uttalelse om andre lovmessige krav

Konklusjon om årsberetningen

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, mener vi at opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet og forutsetningen om fortsatt drift er konsistente med årsregnskapet og i samsvar med lov og forskrifter.

Konklusjon om registrering og dokumentasjon

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, og kontrollhandlinger vi har funnet nødvendig i henhold til internasjonal standard for attestasjonsoppdrag (ISAE) 3000 «Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon», mener vi at ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig

(2)



Uavhengig revisors beretning - Sporveien AS

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

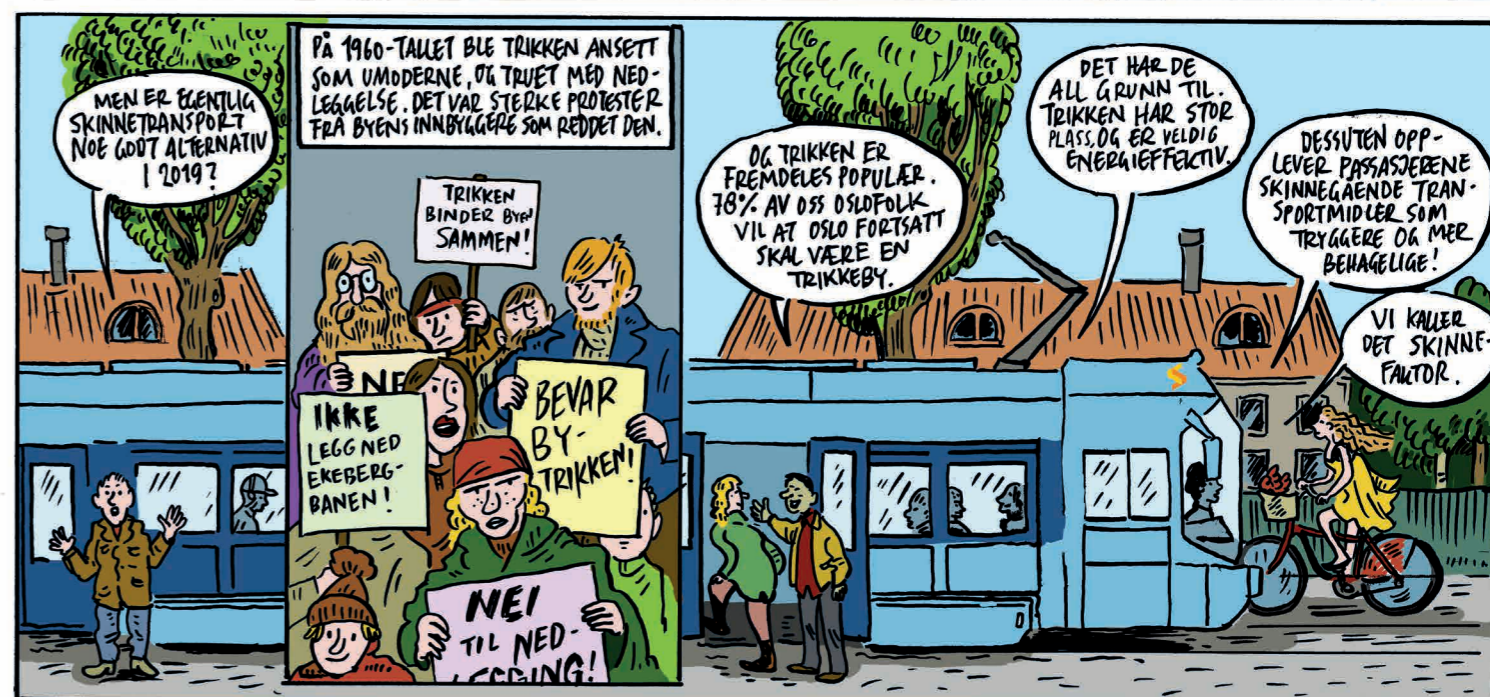
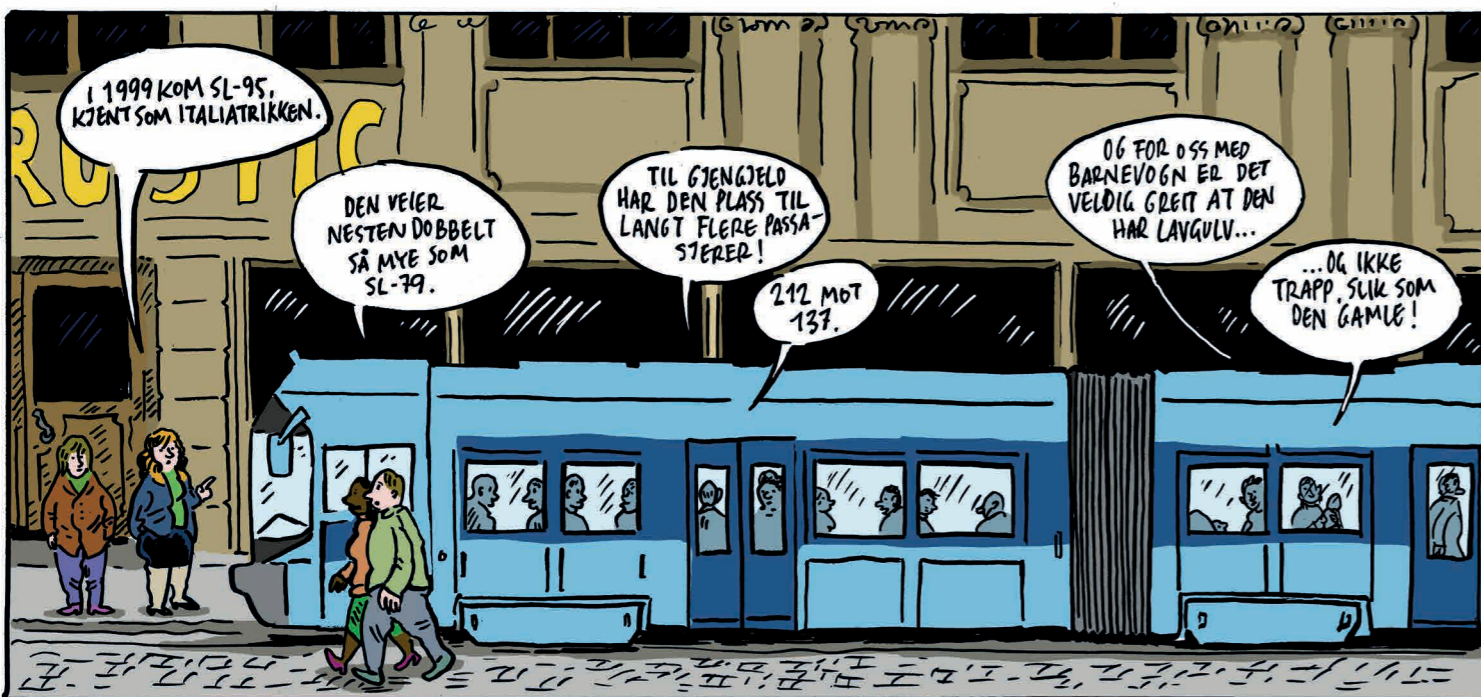
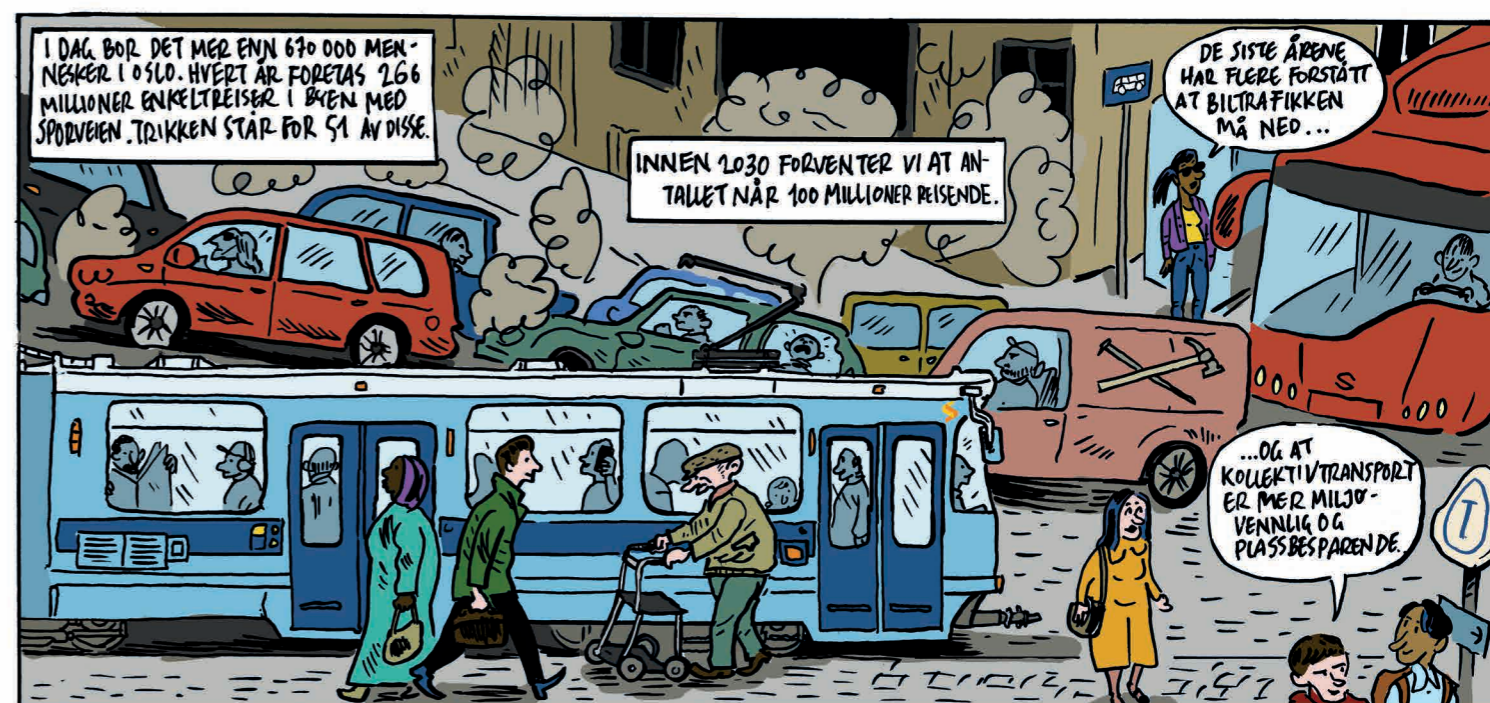
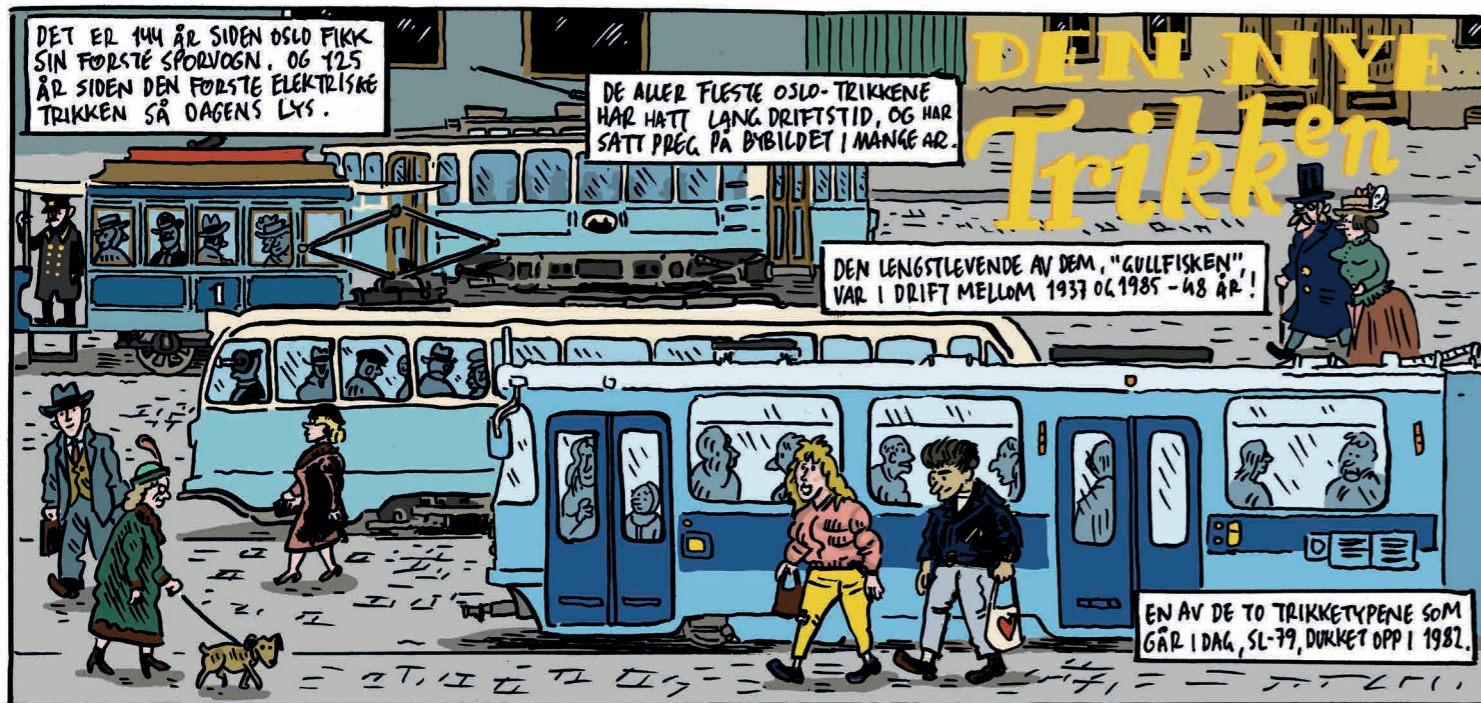
Oslo, 12. mars 2019
PricewaterhouseCoopers AS

Hans Christian Berger
Hans-Christian Berger
Statsautorisert revisor

(3)



Trikken er for mange et kjent og kjært element i bybildet – en viktig del av det urbane Oslo. (Olaf Ryes plass)





Helsfyr stasjon ble pusset opp i 2018. Hele stasjonen framstår i ny drakt med blant annet fargerik utsmykking ved kunstner Katrine Giæver.



SPORVEIEN

SPORVEIEN

ELBUSS

T