



Årsrapport 2023

Bærekraftig mobilitet for alle



Innhold

DEL 1 OM SPORVEIEN

Sporveiens samfunnsopdrag: Mer kollektivtrafikk for pengene	3
Dette er Sporveien	4
Nøkeltall	5
Viktige hendelser 2023	6
Konsernsjefens ord	8
Bærekraftig løsning på fremtidens behov	10
Sporveiens stolte historie siden 1875	12
Energi i fokus	14

DEL 2 STRATEGI

Rekordavtale på plass	24
Bestprogrammene 2015, 2020 og 2025	26
Best 2025 – Sporveiens konsernstrategi	28
Målsatte forbedringsgevinster	36
Planer for kapasitetsøkning frem til 2030	38

DEL 3 VIRKSOMHETEN

Investering for fremtiden	42
Sporveien T-banen	44
Sporveien Trikken	46
Unibuss	48
Sporveien Vognmaterieell	50
Infrastruktur og prosjekter	52
T-baneprogrammet	54
Trikkeprogrammet	56
Eiendomsavdelingen	58
Sporveien Bussanlegg	59
Sporveien Media	60
Joule	61

DEL 4 SAMFUNNSANSVAR OG BÆREKRAFT

Den uendelige reisen	64
På oppdrag for bærekraft	66
Visuelle hverdagsskildringer	78
Kunstsafari og poesi på reisen	79

DEL 5 STYRING

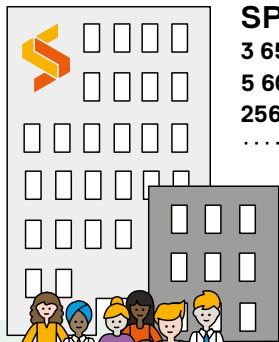
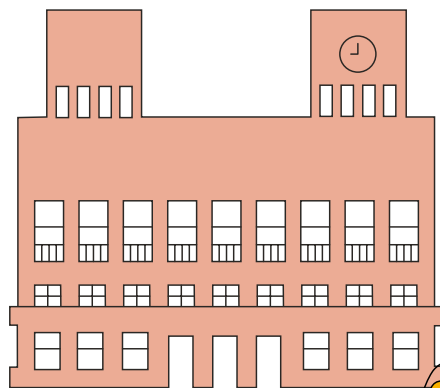
Høye ambisjoner	82
Organisasjonen	84
Eierstyring og selskapsledelse	85
Konsernledelsen	88
Styret	90

DEL 6 ÅRSBERETNING OG -REGNSKAP

Årsberetning for Sporveien AS 2023	94
Resultatregnskap 2023	105
Balanse 2023	106
Kontantstrømpoppstilling	108
Noter regnskapsprinsipper	109
Revisors beretning	126



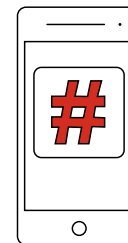
Oslo kommune eier Sporveien



SPORVEIEN
3 658 ansatte
5 606 mill. kr i omsetning
256 mill. reisende



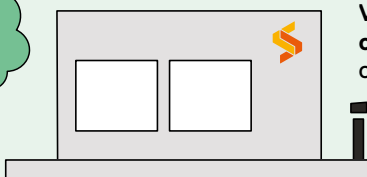
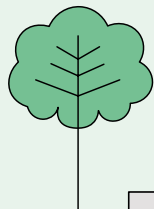
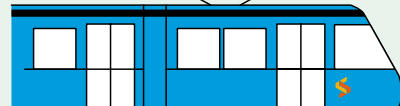
Attraktiv arbeidsplass med mangfold og høy kompetanse



Ruter bestiller kollektivtrafikk fra Sporveien

Fakta ✓

TRIKKEN
6 linjer
84 trikker
2 baser



Vedlikehold og oppgradering av trikker og T-banetrokker

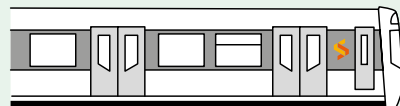
Drift, vedlikehold og utvikling av infrastruktur



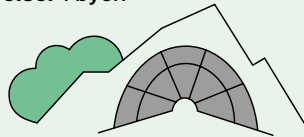
Resultater ✓

TRIKKEN
48 mill. reiser
4,8 mill. vogndkm.
99,2 % regularitet*

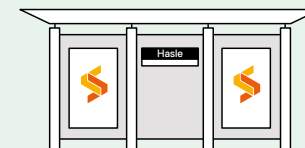
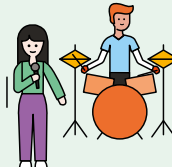
T-BANEN
5 linjer
115 togsett
2 baser



Raske og trygge reiser i byen

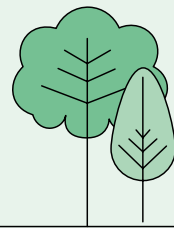
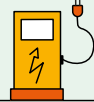
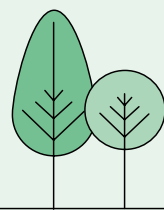
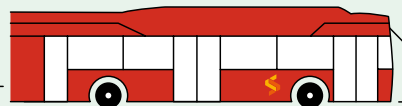


Kunst- og kulturopplevelser ombord og langs linjenettet



T-BANEN
111 mill. reiser
9,0 mill. togkm.
99,3 % regularitet*

UNIBUSS
Rutebuss, turbuss, ekspressbuss og flybuss



Tilrettelegging for fossilfri kollektivtrafikk

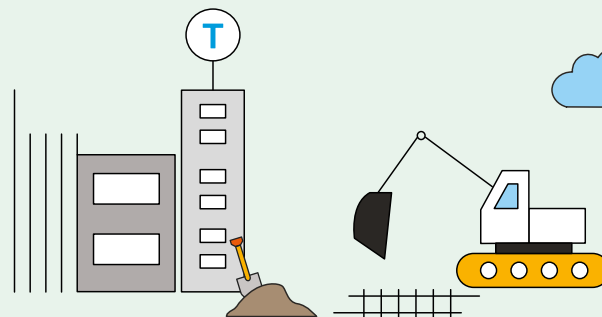


UNIBUSS
97 mill. reiser
30,7 mill. busskm.
99,9 % regularitet*

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



Utvikling av gode byrom og knutepunkter



INFRASTRUKTUR OG PROSJEKTER
Oppgradering og modernisering. Bevaring av verdier.

*Regularitet måler andel av planlagte avganger kjørt.

SPORVEIENS SAMFUNNSOPPDRAG

Mer kollektivtrafikk for pengene

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

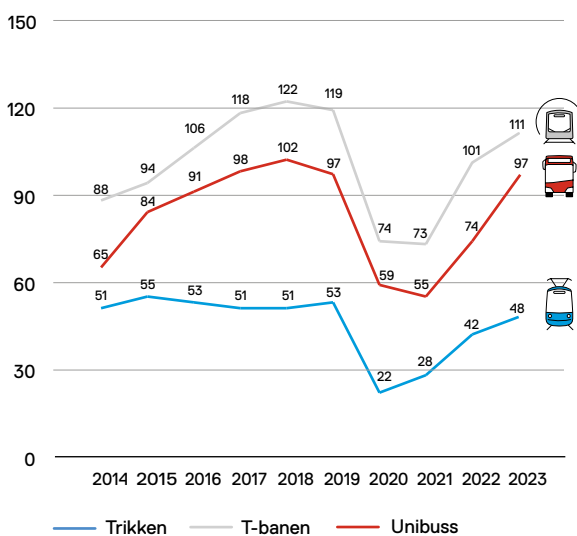
Sporveien er et integrert konsern som styrer vogner, driftspersonell, verksteder, infrastruktur og trafikk i et helhetlig

system for å utnytte ressursene best mulig. I 2023 driftet vi all T-bane og trikk i Oslo og Akershus¹, og en stor andel av den anbudsbaserte busstrafikken i Oslo, Akershus¹, Vestfold og Telemark.

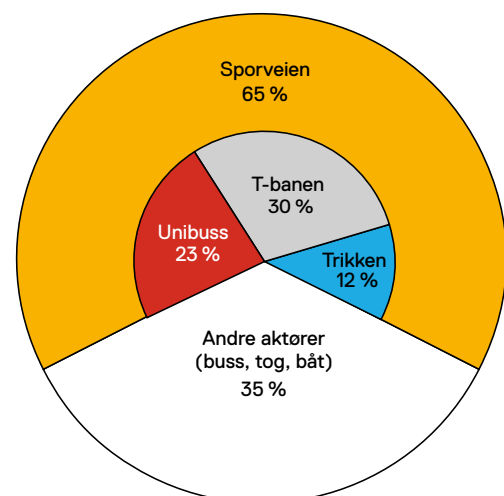
Hver eneste dag jobber våre rundt 3 700 ansatte for å levere i tråd med samfunnsoppdraget.

ANTALL ENKELTREISER (MILL.)

Konsernets utvikling siste 10 år



ANDEL REISER OSLO/AKERSHUS 2023



¹ Gjelder Ruters markedsområder (Del av Viken frem til 01.01.2024). Inkluderer ikke bestillingstransport.

Dette er Sporveien

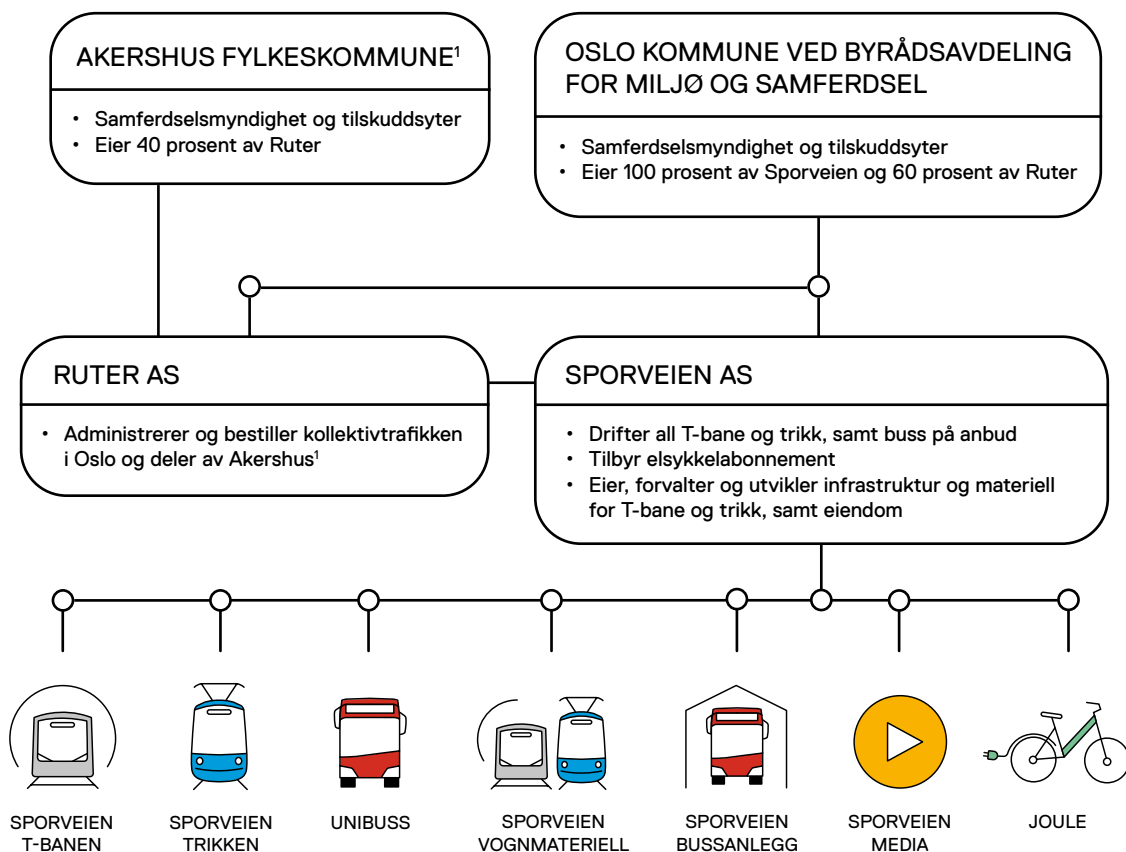
Sporveien forvalter store verdier på vegne av fellesskapet. Hver eneste dag leverer vi den kollektivtrafikken byens befolkning er helt avhengig av.

Sporveien står for 65 prosent av kollektivtrafikken i Oslo og Akershus¹. Vi tilbyr reiser med T-bane og trikk, elsykkelabonnement, og konkurrerer om å kjøre anbudsutsatte buss-ruter. Konsernet eier, utvikler og forvalter skinnegående materiell og infrastrukturen til T-bane og trikk, det vil si skinner, stasjoner, tunneller, baser, bygninger og signalanlegg.

Med dette helhetlige ansvaret for driften kan vi optimalisere og utnytte alle deler av kollektivsystemet til å frakte folk mest mulig effektivt, punktlig og klimavennlig rundt i byen. Det har vi gjort siden 1875. Les mer om Sporveiens historie på side 12.

Sporveien er hundre prosent eid av Oslo kommune, som også eier administrasjonsselskapet Ruter, sammen med Akershus fylkeskommune¹. Sporveiens inntekter fra T-bane og trikk er regulert gjennom kjørekontrakter med Ruter.

Aktørene i kollektivtrafikkfamilien



¹ Området var en del av Viken frem til 01.01.2024

Nøkkeltall 2023

13,8
millioner kjørte
kilometer på skinner

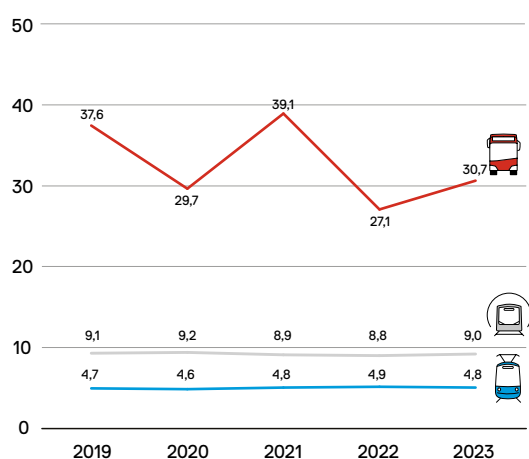
256
millioner
enkeltreiser

30,7
millioner kjørte
kilometer buss

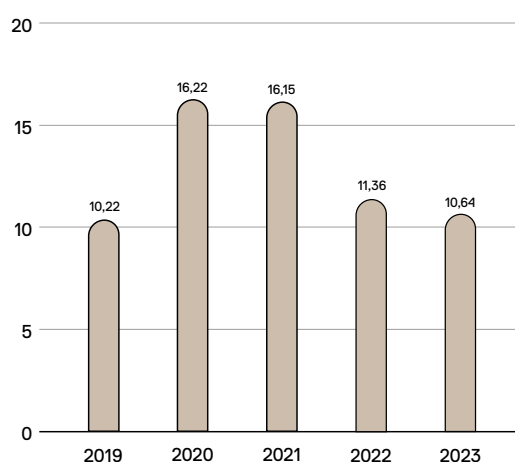
3 658
ansatte
Andel kvinner: 15 %

Nøkkeltall 2019-2023

KJØRTE KM (MILL.)



KOSTNADER PER REISE PÅ SKINNER (NOK)



NØKKELTALL KONSERN

	2023	2022	2021	2020	2019
Driftsinntekter (MNOK)	5 606	5 090	5 020	4 730	4 785
Driftskostnader (MNOK)	5 871	4 645	4 644	4 209	4 428
Driftsresultat (MNOK)	-264,3	445	376	521	365
Driftsmargin (%)	-4,71	8,7	7,5	11	7,7
Resultat før skatt (MNOK)	-369,1	374,6	279,8	405	277
Årsresultat (MNOK)	-289,1	285,2	212,5	316	216
Antall ansatte	3 658	3 306	3 589	3 730	3 357
Enkeltreiser (millioner)	256	217	156	155	269
Kjørte kilometer på skinner (millioner)	13,8	13,7	13,7	13,8	13,8
Kjørte kilometer buss (millioner)	30,7	27,1	39,1	29,7	37,6
Kostnader per kjørte kilometer på skinner (NOK) ¹	122,92	118,17	118,65	113,47	127,99
Kostnader per reise på skinner (NOK) ²	10,64	11,36 ²	16,15 ²	16,22 ²	10,22

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

² Resultattallene gikk kraftig ned i perioden 2020-2021. Kostnad per kjørte kilometer økte på grunn av pandemi, samtidig som reisetilbudet ble opprettholdt. Dette ga økt kostnad per reise i forhold til tidligere år.

Viktige hendelser 2023

KAPASITET

25. januar

Utbyggingsavtalen for Diakonhjemmet stasjon ble enstemmig vedtatt under bystyremøte. Om alt går etter planen skal stasjonen stå ferdig til skolestart i 2027.

8. mars

Sporveien mottar ny skinnepusser – en maskin som skal forebygge skader og håndtere glatt skinnegang på T-banen om vinteren. Skinnepusseren er en viktig vedlikeholdsinvestering.

Mottak av ny skinnepusser



20. april

Sporveien igangsetter et omfattende program for utskifting av 13 trikkeveksler.

24. april

Oppstart anskaffelse av nye arbeidsmaskiner til trikkens infrastruktur. Store deler av maskinparken skal skiftes ut innen 2026.

18. mai–3. september

Sporveien utfører tilgjengelighets tiltak på sju T-banestasjoner på linje 2 og 3: Trosterud, Haugerud, Furuset, Hellerud, Bøler, Ulsrud og Mortensrud.

6. juni

Sporveien pressemelder bygging av ny inngang til Tøyen T-banestasjon. Inngangen skal sikre bedre tilgjengelighet for 30 000 reisende som benytter Tøyen T-banestasjon hver dag.

1. september

Ryen T-baneverksted installerer, i samarbeid med leverandør Siemens, CBTC-teknologien til nytt signalsystem på T-banens første testtog.



Åpning av Hellerudtunnelen

4. september

Sporveien åpner Oslos nye T-banetrasé etter 100 dager med stengning av T-banetrafikken på Østensjø- og Furusetbanen. Siden 18. mai har Sporveien bygd ferdig den nye Hellerudtunnelen, fullført traseen mellom Brynseng og Hellerud, samt gjort omfattende oppgraderinger på Furusetbanen.

4. september

Oppstart av strengt nødvendig vedlikeholdsarbeid på den nedre delen av Ekebergbanen. Nedslitt infrastruktur mellom Ekebergparken trikkeholdeplass og rundkjøringen ved Konows gate skal skiftes ut. Blant annet blir gamle og slitte skinner og sviller erstattet med nye. Prosjektet er planlagt ferdig i mai 2024.



Vedlikehold på nedre del av Ekebergbanen

15. september

Sporveien mottar to nye Robel-arbeidsmaskiner, og med det er en anskaffelse på fem stykker komplett. Robel-maskinene forbedrer vedlikeholdet av T-banens infrastruktur, standardiserer flåten og forenkler arbeidsplanleggingen.

1. november

241 topp moderne førerstoler til Sporveiens T-banetog settes i bestilling.

13. desember

Fremtidens teknologi: I Spania, hos leverandøren av Oslos nye trikker (CAF), gjennomføres den første testen av smart-trikker med selvkjøringsteknologi. Testen er vellykket, og lar vognføreren styre trikken uten selv å sitte om bord.

20. desember

Sporveien får gjennom statsbudsjettet finansiering for oppgradering av Majorstuen T-banestasjon. Med dette er både Fornebubanen, nytt signalsystem til T-banen (CBTC) og Majorstuen T-banestasjon sikret nødvendig finansiering.

KUNDER OG BYEN

11. juni

Brann i Grensen medfører stans i trafikken i området både under og over jorden. Stortinget T-banestasjon åpner igjen 20. juni, mens trikketrafikken i området kommer i gang igjen 21. juni. Bussene blir i liten grad berørt.

10. juli–1. september

I løpet av perioden foretas sliping av 9,5 kilometer trikkeskinner. Sliping øker reisekomfort, demper trafikkstøy og forlenger levetiden på byens trikkespor.

21. november

Sporveien presenterer store planer for Etterstad T-banabase: Etablering av lokk over driftsbasen,

nye boliger, kontorer og andre næringsarealer, samt kulturarenaer og grønne parkanlegg.

24. november

En milepæl er nådd! Oslos nye trikker runder én million kjørte kilometer i trafikk.



Én million km med SL18!

31. desember

Etter forsinkelser grunnet delemangel i begynnelsen av året, trappes igjen leveringstakten av Oslos nye trikker opp fra juni. Ved årsskiftet er 35 av de totalt 87 nye trikkene levert, og 33 av disse er i drift i Oslotrafikken.

ORGANISASJON

16. februar

Birte Sjule ansettes som ny konsernsjef i Sporveien, med oppstart 15. mai. Sjule kommer fra stillingen som administrerende direktør i Sporveien Trikken.

Mars

Unibuss bytter IT-leverandør, og etablerer eget intranett.

15. mai

Cato Hellesjø fratrer som konsernsjef i Sporveien, etter 14 år i rollen. Birte Sjule overtar.

3. juni

Det er 125 år siden første etappe av Holmenkollbanen åpnet for regulær drift – på strekningen Majorstuen – Slemdal. Jubileet markeres med utstilling og foredrag i Sangerhallen på Majorstuen T-banestasjon.

5. juni

Sporveien signerer avtale med NoA Ignite for utvikling av nye, moderne og brukervennlige nettsider. Målsettingen er å nå ut til dobbelt så mange potensielle arbeidstakere, i tillegg til å gjøre det enklere for alle å komme i kontakt med Sporveien.

19. juni

Landets største trafikk-reklameavtale undertegnes: Sporveien Media og JCDecaux inngår milliardkontrakt, og sikrer viktige inntekter til forbedring av kollektivtransporten i Oslo-området. Avtalen går over seks år og trer i kraft 1. januar 2024.

14. august

Sporveien undertegner en strategisk digitaliseringsavtale med Sopra Steria. Samarbeidet forventes å gi Sporveien betydelige fordeler: Kostnadseffektivisering, forbedret IT-sikkerhet og en mer effektiv IT-infrastruktur.

9. oktober

Ellen Rogde går om bord i Sporveien Trikken, som administrerende direktør etter Birte Sjule. Rogde kommer fra stillingen som markedsdirektør i Ruter.

8. desember

Gull til Sporveien! For andre året på rad vinner Sporveien Farmandprisen for beste offentlige årsrapport, i konkurranse med blant andre Enova (2. plass) og Ruter (3. plass).

MILJØ/BÆREKRAFT

17. januar

Den første av Sporveiens gamle trikker, SL79 vogn 104, sendes til gjenvinning. Den skal blant annet brukes til å skape nye vedovner.

10. mars

Sporveisdikt lanseres i samarbeid med Forfatterforeningen, med mål om å ta poesi ut i byen og gi innbyggere og besøkende i Oslo en kulturopplevelse.

14. april

Byråd for miljø og samferdsel Sirin Stav åpner et av Nordens største elbussanlegg på Stubberud – eid av Sporveien Bussanlegg, med kapasitet for 160 busser. Anlegget er en viktig forutsetning for at man skal nå målet om utslippsfri bussdrift i Oslo innen 2028.

16. april

Unibuss starter kontrakt for Oslo indre by, med drift av 183 busser fra anleggene på Alnabru (63) og Stubberud (120).



Anbudssoppstart på Alnabru

25. mai

Sporveien toppe Norsk Bærekraftsbarometer for fjerde gang: Sporveien T-banen kåres som nr. 1 innen bærekraft av norske forbrukere.

5. juli

Sporveien åpner i samarbeid med Pride Art utstilling i Sporveispassasjen på Jernbanetorget: Utstillingen reflekterer Oslos mangfold, åpnes av konsernsjef i Sporveien Birte Sjule og forventes å bli sett av to millioner reisende.

11. september

Gatekunsten langs Østernsøybanen er nyoppusset og revitalisert. T-banestasjonene Skullerud, Bogerud, Ulsrud, Bøler og Oppsal har fått nytt liv!

9. desember

Unibuss avslutter kjørekontrakt for Østernsøy.

10. desember

Unibuss setter i drift 76 nye elbusser på Brubakk i forbindelse med oppstart av anbudskontrakten for Oslo øst, ruteområde Oslo nordøst.

KONSERNSJEFENS ORD

Bærekraftig mobilitet for alle

Det var med stolthet, glede og ydmykhet at jeg tiltrådte som konsernsjef våren 2023, og jeg ser virkelig frem til å lede denne virksomheten – Norges største kollektivselskap målt i antall reiser – i årene fremover. I mine øyne er dette Norges mest spennende selskap å jobbe i.

I Sporveien jobber vi på en bærekraftig og fremtidsrettet måte. I det så ligger det at vi skal være med på å utvikle byen i en grønn retning, vi skal være med på å utvikle og ta i bruk ny teknologi og vi skal ta godt vare på alle våre ansatte.

Vi har aldri vært i tvil om at de reisende vil komme tilbake til kollektivtrafikken. Det er derfor veldig gledelig å se at antall reisende er tilbake på samme nivå som før pandemien inntraff. At vi i Oslo nå har fått de aller fleste tilbake om bord i buss, trikk og T-bane; handler i stor grad om viktigheten av å opprettholde et godt og attraktivt reisetilbud, som gjør det enkelt for alle å velge å reise kollektivt.

Byen bygges gjennom kollektivtilbudet. I enhver hovedstad spiller kollektivtilbudet en vesentlig rolle i utviklingen av byens form og fasong, og hvordan innbyggerne og tilreisende enkelt kan nyttiggjøre seg av byen på en effektiv måte. Slik har det også vært i Oslo. Trikkens tilgjengelighet og arealeffektivitet over bakken, frigjør plass og skaper attraktive og levende byrom. T-baneutbygging henger tett sammen med byutvikling, særlig ved etablering av drabantbyene i sin tid. I dag er Forneubanen et tilsvarende eksempel. I 2030 vil T-banen kunne frakte deg fra fjorden til marka når et helt nytt byområde innlemmes i T-banenettet.

Og de som gjør dette mulig er de om lag 3 700 ansatte i Sporveien som hver eneste dag går på jobb for å sørge for at alle som reiser med trikk, T-bane og buss i Stor-Oslo kommer dit de skal på en så enkel og effektiv måte som mulig. Vi er stolte over samfunnsoppdraget vårt og den viktige rollen vi har i byen vår. Uten Sporveien stopper Oslo.

De siste årene har det skjedd store forbedringer i kollektivtilbudet i Oslo. I fjor høst åpnet vi nye Øststasjonsbanen mellom Brynseng og Hellerud T-banestasjoner. Det var sju år siden siste det åpnet en ny T-banetrasé i Oslo. For de reisende innebar åpningen kortere reisetid til og fra sentrum med T-banen. I årene som kommer er det forventet en stor videreutvikling av T-banen i Oslo, som hver eneste dag frakter opptil 400 000 reisende. Blant annet skal Forneubanen tas i bruk, flere T-banetog kjøpes inn, nytt signalanlegg etableres og Majorstuen stasjon oppgraderes. Vi har valgt å samle disse

fire prosjektene i et T-baneprogram som skal sørge for at prosjektene jobber koordinert mot det samme målbildet, et betydelig styrket T-banetilbud til byens befolkning i 2030.

Trikken er et solid Oslo-symbol, og har vært tydelig til stede i bybildet i snart 150 år. Den er uovertruffen i overflatetrafikken, og beslaglegger langt mindre gateareal for å frakte samme antall reisende som med alternative transportformer. Trikken er også helt unik på den måten at den er velegnet sammen med sykkel og gange, det ser vi for eksempel på Rådhusplassen. Vi er nå i ferd med å slutføre tidenes satsing på trikk i Oslo gjennom det sporveislede Trikkeprogrammet hvor det er investert over åtte milliarder til opprustning av infrastruktur, trikkebaser og innkjøp av 87 helt nye trikker – hvorav nesten halvparten var levert ved utgangen av fjoråret. Fremover er det fokus på å realisere målsettingene om en dobling av antall passasjerer med trikk, samtidig som det vurderes nye trikketraseer til blant annet Aker/Bjerke og på Ring 2.

Bussene i byen vår spiller også en svært viktig rolle i det å frakte de reisende til de store, effektive skinnegående livlinene i kollektivtilbudet. Her har vi sett en betydelig elektrifisering av busstilbudet i Oslo gjennom Sporveiens datterselskap Unibuss i året som gikk. Unibuss vant tre nye anbud i Oslo i 2022, som alle har hatt oppstart i 2023. Innføring av ny teknologi er krevende, spesielt i en tidlig fase. Og erfaringene vi har gjort oss er at utfordringene kommer særlig i perioder med streng kulde og snøvær hvor batterikapasitet og fremkommelighet påvirkes negativt.

Vi som jobber i Sporveien brenner for å skape bærekraftig mobilitet for alle, gjennom våre 256 millioner årlige reiser. I løpt av den siste tiårsperioden har vi tilbudt stadig mer kollektivtrafikk for pengene ved å tilby flere avganger til et økende antall passasjerer, samtidig som vi har utviklet, forbedret og effektivisert virksomheten med 1,172 milliarder kroner i årlig effekt. Dette skal vi fortsette med fremover, til det beste for byen vår og alle menneskene som trenger kollektivtrafikken i hverdagen sin. De trenger oss!

I Sporveien er vi stolte av at vi de fem siste årene er kåret til Norges mest bærekraftige virksomhet av norske forbrukere. Det er likevel ingen hvilepute; og vi ser at blant annet ny teknologi kan hjelpe oss å jobbe smartere og bidra til å fornye kollektivtrafikken. T-banens signalsystem, lytteteknologi i vedlikeholdsarbeidet og utprøving av autonome funksjoner på trikkene våre er noen viktige prosjekter i dette arbeidet.



– Sporveien skal være løsningen på oslofolks reisebehov. Vi skal fortsette å levere bærekraftig mobilitet for alle, slik at det blir enda enklere for enda flere å reise miljøvennlig, kollektivt. På den måten bidrar vi til å skape en grønn og levende by, sier konsernsjef Birte K. W. Sjule.

For at vi skal nå målene våre også i årene fremover vil vi fortsette med oppskriften «Sporveismetoden». Det er navnet på måten vi arbeider for å effektivisere virksomheten og levere mer kollektivtrafikk for pengene. Sentralt i metoden står et levende bedriftsdemokrati og den integrerte konsernmodellen.

Sporveien har en lang og stolt historie. Neste år fyller Sporveien 150 år. Mye har skjedd siden den første hestesporvogn gikk i Kristianias gater, men stoltheten og engasjementet hos de mange ansatte er det samme.

Jeg gleder meg veldig til å ta fatt på viktige oppgaver, i samarbeid med alle våre dyktige medarbeidere. Sammen skal

vi være løsningen på oslofolks reisebehov og vi skal bidra til å skape en grønn og levende by. Vi skal fortsette å levere bærekraftig mobilitet for alle, slik at det blir enda enklere for enda flere å reise miljøvennlig, kollektivt.

Med hilsen

Birte K. W. Sjule
Konsernsjef i Sporveien

Bærekraftig løsning på fremtidens behov

Sporveiens visjon er å levere bærekraftig mobilitet for alle. Konsernet vil bidra til å løse morgendagens utfordringer ved å tilby effektiv og miljøvennlig kollektivtransport med flere avganger, god kvalitet, høy sikkerhet og konkurransedyktig pris.



SPORVEIEN T-BANEN AS

Sporveien T-banen AS leverer all T-banetrafikk i Oslo og Akershus¹. Selskapet har en egen driftstillatelse fra Statens jernbanetilsyn og kjører på avtale med administrasjonsselskapet Ruter AS. Om T-banen, se side 44.



SPORVEIEN MEDIA AS

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



SPORVEIEN TRIKKEN AS

Sporveien Trikken AS har ansvar for all trikkedrift i Oslo og Akershus¹. Selskapet har en egen driftstillatelse fra Statens jernbanetilsyn og kjører på avtale med administrasjonsselskapet Ruter AS. Om Trikken, se side 46.



INFRASTRUKTUR OG PROSJEKTER

Infrastruktur og prosjekter er en del av morselskapet og har ansvar for utbygging, utvikling og vedlikehold av infrastruktur og eiendommer, herunder stasjoner, skinnegang, tunneller og bygninger. Om Infrastruktur og prosjekter, se side 52.



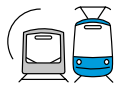
UNIBUSS AS

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



VERKSTED/PRODUKSJON

Konsernets verksteder, med sine 360 ansatte, er en del av morselskapet og har ansvar for vedlikehold av T-banetrokker og trikker. Driftsmessig er virksomheten organisert i produktorganisasjonene til T-bane og trikk, med lokasjoner på Grefsen, Holtet, Ryen og Avløs.



SPORVEIEN VOGNMATERIELL AS

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



KONSERNSENTERET

Sporveiens konsernsenter hadde 199 ansatte ved utgangen av 2023, fordelt på hovedområdene økonomi og finans, IT, HR, kommunikasjon og samfunn, markeds tjenester, informasjonsforvaltning, strategi og konsernutvikling, kvalitet og HMS, konsernjuridisk, compliance og eiendom. Konsernets hovedkontor er på Tøyen i Oslo.



SPORVEIEN BUSSANLEGG AS

Sporveien Bussanlegg AS eier og leier ut 11 bussanlegg til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus, med en samlet kapasitet til 800 busser. Om Sporveien Bussanlegg, se side 59.



LOGISTIKK OG INNKJØP

Enheten er en del av morselskapet og hadde 35 ansatte ved utgangen av 2023. Den har ansvar for selskapets innkjøp, lager og logistikk, og skal sørge for at varer og tjenester leveres på rett sted, til rett tid, med riktig kvalitet og riktig pris.



JOULE AS









JOULE AS tilbyr elsykkelabonnement i Oslo-regionen. Om Joule AS, se side 61.

I tillegg til selskapene i oversikten over, eier Sporveien med underliggende virksomheter disse selskapene: Sporveien Oslo AS, Enebakkveien 310 AS (et selskap som eier en eiendom leid ut til Infrastruktur og prosjekter somskinnelager), Sporveien Eiendom AS, med datterselskapene Lilleakerveien AS og Brynseng Torg AS (som er utviklingseiendommer), Teglveien 13 AS, Teglveien 17 AS og Bussanlegg Ski AS (som ligger under Sporveien Bussanlegg), samt Tønsberg bussreiser (som er datterselskap i Unibuss).

¹ Området var en del av Viken frem til 01.01.2024.











Sporveien T-banen AS

	REISENDE	LINJER	REGULARITET	TOGKM	ANSATTE	TOGSETT	TOGTIMER	DRIFTSINNTEKTER I TUSEN KR
								
2023	111 mill.	5	99,3%	8 969 742	615	115	300 975	2 228 159
2022	101 mill.	5	99,6 %	8 828 332	594	115	305 679	2 124 409
2021	73 mill.	5	99,6 %	8 919 812	596	115	306 522	1 954 700
2020	74 mill.	5	99,5 %	9 174 757	618	115	305 243	2 031 400
2019	119 mill.	5	99,3 %	9 080 332	623	115	300 344	1 931 233











Sporveien Trikken AS

	REISENDE	LINJER	REGULARITET	VOGNKM	ANSATTE	TRIKKER	VOGN- TIMER	DRIFTSINNTEKTER I TUSEN KR
								
2023	48 mill.	6	99,2%	4 804 350	442	84	336 136	1 287 875
2022	42 mill.	6	99,3 %	4 876 692	409	86	333 030	1 189 942
2021	28 mill.	6	99,5 %	4 824 749	411	71	323 692	1 064 800
2020	22 mill.	6	99,4 %	4 575 557	437	71	314 986	1 082 813
2019	53 mill.	6	98,8 %	4 660 981	410	71	332 686	1 040 600



Unibuss AS

	REISENDE	LINJER	REGULARITET	BUSSKM	ANSATTE	BUSSER	BUSS- TIMER	DRIFTSINNTEKTER I TUSEN KR
								
2023	97 mill.	283	99,9%	30 721 433	1 619	546	1 612 097	2 088 200
2022	74 mill.	254	99,9 %	27 092 104	1 371	560	1 409 300	1 747 300
2021	55 mill.	277	99,9 %	39 059 005	1 660	640	1 797 298	1 887 800
2020	59 mill.	277	99,9 %	29 665 080	1 738	712	1 393 038	1 663 259
2019	97 mill.	267	99,8 %	37 638 736	1 455	725	1 793 365	1 798 000

Sporveiens stolte historie siden 1875

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

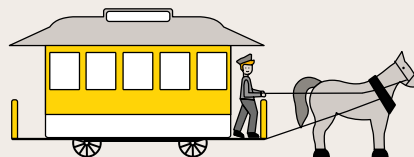
Med det var spiren for byens kollektivtrafikk plantet, og utviklingen gikk raskt. I 1894 ble Nordens første elektriske sporvei åpnet (mellom Jernbanetorget og Majorstuen), og noen år senere var alle linjene bygget om til elektrisk drift. Over ett hundre elektriske sporgogner var etter hvert i drift, og nye linjer kom raskt til: Holmenkollbanen til Slemdal i 1898, Ekebergbanen i 1917 og Lilleakerbanen i 1919.

Kommunalt eierskap

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

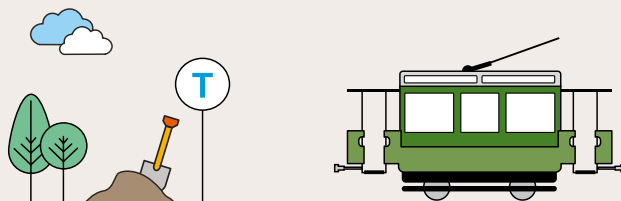
Sporveien eies fortsatt av Oslo kommune. Selskapet har et helhetlig ansvar for drift av T-bane og trikk, inkludert vedlikehold og oppgraderinger av infrastrukturen¹. Sporveien løser også store utbyggingsprosjekter og forvalter en betydelig eiendomsmasse. Datterselskapet Unibuss er et av Norges største busselskap. I 2023 hadde Sporveien om lag 3 700 ansatte og en omsetning på 5,6 milliarder kroner.

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



1875

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

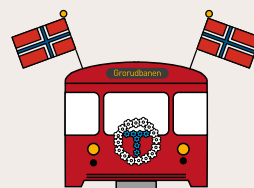


1912

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

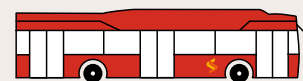
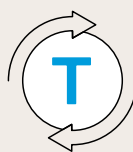
1917

A/S Ekebergbanen åpner forstadsbane mellom Gamlebyen og Sæter.



1966

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

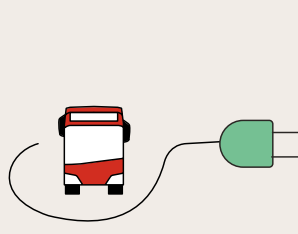


2006

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

2010

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

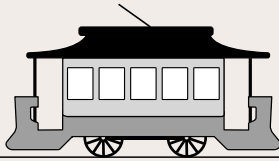


2018

Unibuss bestiller 40 elbusser.

2019

Trikken i Oslo fyller 125 år.



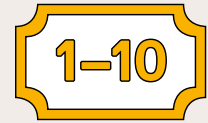
1894

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



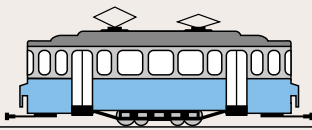
1898

A/S Holmenkolbanen åpner driften på den første forstadsbanen fra Majorstuen til Slemdal.



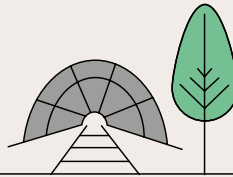
1910

Linjenummer (1-10) innføres på alle linjer.



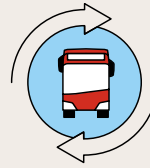
1926

Østensjøbanen åpner med strekningen Vålerenga – Oppsal.



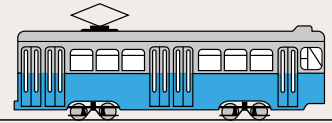
1928

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



1931

Bussringen åpner.



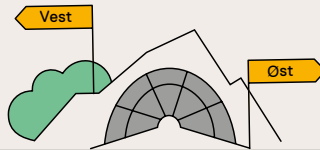
1952

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



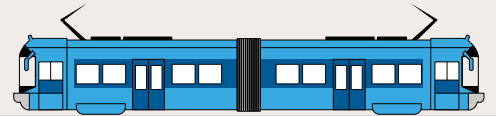
1970

Universalmånedskort for hele Oslo og samordnet bytakst blir innført.



1993

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



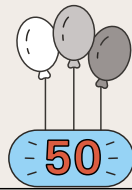
1999

Nye, italienske leddtrikker med lavgulv blir gradvis fasett inn.



2015

6. oktober: Sporveien fyller 140 år!



2016

22. mai: T-banen fyller 50 år!



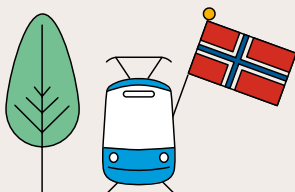
2017

13. november: Unibuss fyller 90 år!



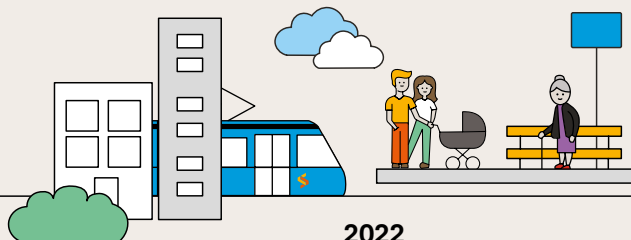
2018

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



2020

De første nye SL18-trikkene kommer til Oslo.



2022

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



2023

31. mai: Holmenkollbanen fyller 125 år!

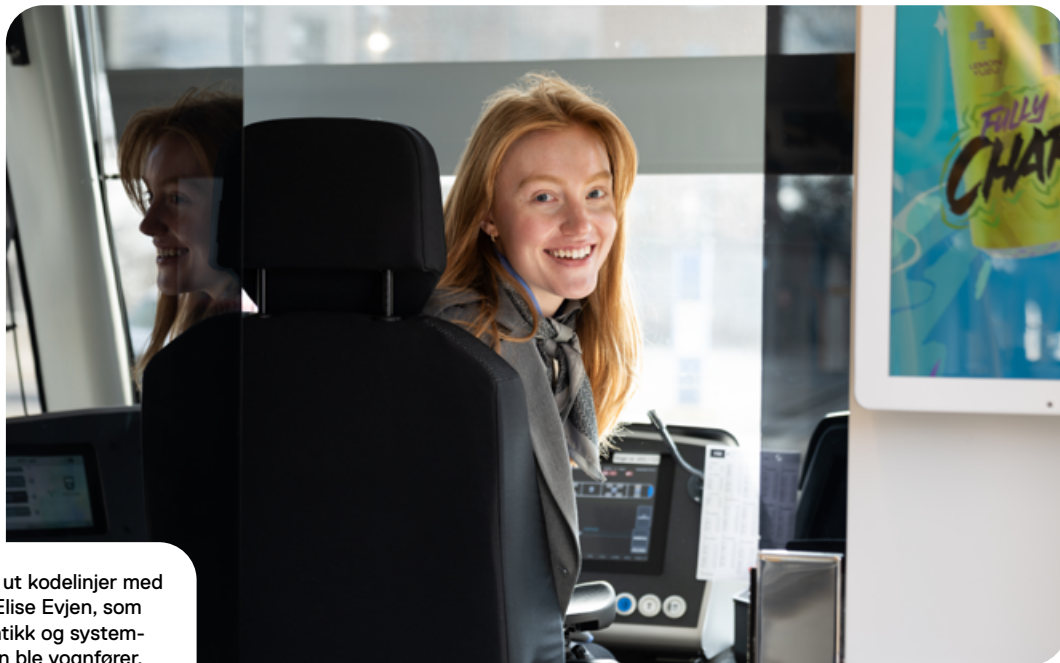


Energi i fokus

Kollektivtrafikk for alle er nøkkelen til bærekraft. Så hvordan kan en virksomhet som Sporveien bli enda mer miljøvennlig?



Sporveien har et stort fokus på energi-effektivisering. Ett av tiltakene er å skifte ut strømskinner i stål med skinner i aluminium. Her fra arbeidet med strømskinneutskifting i tunnelen mellom Helsfyr og Ensjø.



– Jeg har byttet ut kodelinjer med trikkelinjer, sier Elise Evjen, som studerte informatikk og systemarkitektur før hun ble vognfører.

– Jeg elsker yrket mitt, det er helt fantastisk å jobbe her, sier vognfører Elise Evjen. Hun skal snart ut å kjøre en av de nye trikkene, etter å ha bestått alle nødvendige teoretiske og praktiske prøver.

– Det krever litt tilvenning å kjøre den nye trikken, i og med at den er lengre, bredere og utstyrt med mer teknisk utstyr enn de gamle. Etter å ha kjørt den nye SL18-trikken noen ganger, føler jeg meg likevel hjemme i førerhuset. Jeg hadde aldri drømt om at jeg skulle like denne trikken og jobben så godt, smiler hun.

Elise startet opplæringen som vognfører sommeren 2023. I august var hun klar for å kjøre trikk alene i byen – først som vognfører på de eldste trikkemodellene, deretter som fersk fører av den nye trikken.

– Det beste jeg vet er å kjøre trikk oppover Ekebergbanen i retning Holtet og Ljabru en tidlig morgen, og se soloppgangen og byen våkne til liv. Det er rett og slett vakkert! Jeg tenker ofte at jeg er utrolig heldig som får oppleve så mye på jobb, sier hun.

23-åringen er glad for å være en del av fremtidens bærekraftige kollektivtilbud. Sporveiens fokus på energi og energieffektivisering har nådd helt inn i førerhuset.

– Jeg tenker på dette med energi og bærekraft hver eneste dag. Trikken er jo i seg selv miljøvennlig, i og med at den er elektrisk. På de nye trikkene ser vi dessuten hele tiden hvor mye strøm trikken bruker og hvor mye som regenereres tilbake

av bremseenergien. Dette er en kontinuerlig påminnelse om å kjøre mykt. Akselerasjon og bremsing handler om energi, og alt som handler om å få fin flyt i kjøringen, er bra. En myk kjøretil bidrar til å gjøre reisen mest mulig behagelig for passasjerene, samtidig som strømforbruket reduseres, sier Elise – og legger til:

– Teknologien som kommer på den nye trikken, gir oss hele tiden tilbakemeldinger om hvordan vi kjører, hvor effektiv kjøretilen er og hvor vi taper tid. Som vognfører forsøker jeg å tilpasse meg, kjøre mykt og ta hensyn – selv om det ikke er alt jeg får gjort noe med. Vi som kjører trikk er en del av trafikkbildet og trafikklysene blir røde, også for oss. Det kan være mye trafikk eller

feilparkerte biler i veien som påvirker kjøringen. Uavhengig av trafikkbildet, en aggressiv kjøretil lønner seg aldri – verken for kjøreflyten eller miljøet, sier hun.

Best på bærekraft

Det er tydelig at både passasjerer og publikum setter stor pris på Sporveiens ansatte som daglig gjør en innsats for å levere et best mulig kollektivtilbud. Sporveien Trikken og Sporveien T-banen har i flere år scoret svært høyt i undersøkelser som måler passasjerenes kundetilfredshet. 2023 var også året da Sporveien for fjerde gang gikk helt til topps i kåringen av Norges mest bærekraftige virksomhet, basert på tilbakemeldinger fra kundene selv.

– Jeg tenker på energi og bærekraft hver eneste dag. Og trikken er jo i seg selv miljøvennlig.

*Elise Evjen,
vognfører hos Trikken*

Kåringen blir gjennomført av forskningsprosjektet Norsk Bærekraftbarometer, og i 2023 var det Sporveien T-banen som toppet listen. T-banen stakk også av med seieren i tilsvarende bærekraft-kåring i 2020 og 2021, mens Sporveien Trikken gikk til topps i 2022.

– Sporveiens visjon er å tilby bærekraftig mobilitet for alle, og dette jobber vi for hver eneste dag. Da er det ekstra hyggelig at passasjerene våre anerkjenner den jobben vi gjør, og at vi når frem med kommunikasjon til befolkningen om hvordan T-bane og trikk er avgjørende for et bærekraftig samfunn, sier Sporveiens konsernsjef Birte Sjule.

Det at Sporveien er kåret til Norges mest bærekraftige virksomhet, mener hun er en bekreftelse på at Sporveien løser behovet for kollektivtransport i Oslo på en måte som er bra for både klima og miljø.

– Vår virksomhet skal jobbe på en bærekraftig og fremtidsrettet måte. Det betyr at vi skal være med på å utvikle byen i en grønn retning, vi skal ta i bruk ny teknologi og vi skal ta godt vare på alle våre ansatte. Bærekraftig mobilitet er visjonen vår, og den understreker hvor høyt vi vil prioritere arbeidet med bærekraft i årene som kommer. Vi skal gjøre

reisen enda grønnere og tilgjengelig for alle, uansett alder og funksjonsevne, sier Birte Sjule.



– I arbeidet med å energieffektivisere driften og jobbe smartere har vi stor nytte av ny teknologi.

*Birte Sjule,
konsernsjef i Sporveien*

Mål for fremtiden

Men hvordan bli bedre når målinger og kåringer viser at kollektivtilbudet allerede anses for å være bra? For Lisa Henden, leder av Sporveiens Energiforum, er positive resultater inspirerende i seg selv, samtidig gir de motivasjon til videre målrettet arbeid for å bli enda bedre.

– Sporveien har høye ambisjoner. Vårt fokus og vår bevissthet rundt energi og energieffektivitet øker – i hele bedriften. Det er for eksempel helt klart muligheter for å bruke mindre energi på å kjøre T-bane, trikk og buss i fremtiden. Selv om vi er gode på mye i dag, er det fortsatt ting vi kan bli enda bedre på. Det er naturlig nok utfordringer i en stor organisasjon som må tenke nytt, men jeg opplever at viljen til å komme opp med tiltak som bidrar til redusert energibruk,

er sterkt til stede, sier Lisa Henden.

Sporveiens Energiforum er en tverrfaglig sammensatt gruppe med ansatte som representerer hele Sporveien. Målet er å finne energieffektiviseringstiltak i alle deler av selskapet. Lisa Henden



Stortinget T-banestasjon er en av flere stasjoner hvor gamle lysstoffrør er skiftet ut med LED-lys.

– Målet er å levere den samme kvaliteten og det samme tilbudet til de reisende, samtidig som vi driver mer energieffektivt.

*Lisa Henden,
leder av Sporveiens Energiforum*



Strømskinner i aluminium leder strøm på en bedre måte enn stål.

er opptatt av at tiltakene skal ha effekt, ved at man for eksempel sparer strøm eller arbeider mer effektivt. Hun mener det er nødvendig å tenke langsiktig når det gjelder de økonomiske gevinstene.

– Ulike typer energieffektiviseringstiltak krever investeringer som kan virke høye på kort sikt. Men hvis vi ser på energibesparelsene i et lengre perspektiv, trenger ikke kostnadene bli så høye likevel. Vi må være villige til å ta regningen og tenke langsiktig. Noen energitiltak drar også med seg kostnader og kanskje behov for en annen type kompetanse enn den vi har i dag, slår Henden fast – og fortsetter:

– Vi må ta med i vurderingene våre at vi i fremtiden kan oppleve et kraftunderskudd i Oslo-området. Det er derfor viktig å utforske nye måter å skaffe energi på. Solenergi er noe vi utforsker i liten skala i dag, men hvor vi ønsker å se på hvilke muligheter vi har. Når Sporveien for eksempel går i gang med å bygge nytt bussanlegg i Drøbak våren 2024, blir det med solceller på taket. Ny type teknologi er i det hele tatt veldig spennende. Men all ny teknologi krever tålmodighet og en vilje til å investere, sier Henden.

Flere tiltak på blokka

Sporveiens energistrategi beskriver klare mål for energieffektivisering: Innen 2025 skal de tre hovedområdene hvor det i dag brukes mest energi, fremvise konkrete effektiviseringsgevinster. Bygg, baser og stasjoner skal redusere energibruken med ti prosent, T-banen skal bruke fem prosent mindre kjørestrøm, og trikken skal effektivisere med 20 prosent mindre kjørestrøm.

– I 2023 brukte Sporveien totalt cirka 180 gigawattimer (GWh) strøm. Av dette går cirka 75 prosent til kjørestrøm for T-bane og trikk. Det er kanskje lett å tenke at det er her vi kan spare mest, men det er også her det er mest krevende å kutte i energibruken. Vi ønsker jo at antall reisende skal øke og vil ikke redusere i reisetilbudet for å spare strøm. Energieffektivisering handler også om det å eksempelvis skifte ut strømskinner i stål på T-banen med tilsvarende skinner i aluminium, fordi de leder strøm bedre, og å se på mulighetene for å redusere temperaturen i lokalene og på transportmidlene våre. Jeg tror ikke mange passasjerer merker at vi har senket temperaturen i T-banevognene med rundt to grader – men, det sparer energi. De nye SL18-trikkene er forventet å bidra stort

til energieffektivisering med sin nye og forbedrede teknologi og lavere vekt. Selv om den nye trikken er lengre og bredere enn de gamle, er den 20 tonn lettere enn den italienske trikken som kom på slutten av 1990-tallet. Det i seg selv gir en stor energibesparelse. Når alle de nye trikkene er levert og kjører ute i gatene, har Sporveien sammen med tilhørende tiltak, beregnet en energigevinst på 20 prosent, sier Henden, som understreker at tallene er beregninger.

I tillegg til å finne områder der vi kan spare, er det viktig å ha et blikk på hvordan vi kan hindre at energi går til spille, mener Lisa Henden.

– Vi følger med på ulike teknologiske fremskritt, blant annet for å finne løsninger for hvordan lagre strøm mer effektivt. Det er viktig å følge med på forskning og være oppdatert på teknologiske fremskritt som åpner opp for nye muligheter, sier Henden.

Energieffektivisering på skinner

Blant tiltakene for energieffektivisering som er godt i gang, er utskifting av gamle lysstoffrør med LED-lys på T-banestasjonene. Levetiden og effekten av LED-lys er langt bedre enn de gamle lysrørene. Et annet og mer omfattende prosjekt som gir gode effektiviseringsgevinster, er utskifting av T-baneskinner i stål til skinner i aluminium.

– Vi startet så smått med å bytte ut de gamle stålskinnene for mer enn ti år siden. Utskiftingen til aluminiumskinner er en pågående prosess som er blitt intensivert de

siste årene. Sommeren 2023 ble det skiftet ut hele 13 200 løpemeter med T-baneskinner i aluminium på Furusetbanen, og vi begynner å komme langt også på flere av de andre T-banestrekningene, sier Kjell Åge Lauritzen, som er fagsjef for elkraft i Sporveiens infrastrukturenhet, teknisk avdeling.

Arbeidet gjøres stegvis, og fagsjefen synes det er gledelig å se at utskiftningen til mer moderne og tilrettelagt utstyr har god effekt på energiforbruket.

– Det viser seg at aluminium er et mye mer egnet materiale for å lede strøm enn stål. Skinner i aluminium reduserer tapet i strømforsyningen, det blir rett og slett mindre tap av energi. Vi skifter strømskinner som en fortløpende oppgradering av T-banenettet, og besparelsene kommer etter hvert som vi oppgraderer, sier Lauritzen.



– Vi skifter strømskinner som en fortløpende oppgradering av T-banenettet, og besparelsene kommer etter hvert som vi oppgraderer.

*Kjell Åge Lauritzen,
fagsjef for elkraft i Sporveiens
infrastrukturenhet, teknisk avdeling*

Kjørestrøm er utfordringen

Når det etableres nye T-banestasjoner og anlegg eller gjøres utbedringer, er det viktig å bruke den beste teknologien som er tilgjengelig. Kjell Åge Lauritzen er opptatt av å følge med på morgendagens løsninger.

– Energilagring i form av såkalte superkondensatorer langs sporet er noe vi følger nøye med på. Superkondensatorer kan holde på energien i opptil åtte timer, og hvis denne teknologien fungerer vil vi kunne bruke energi fra nedbremsing på T-banen til å akselerere. Det vil være gunstig for forbruket av kjørestrøm. Teknologien er foreløpig på forsknings- og utviklingsstadiet, og vi må avvente hvilken effekt vi kan forvente. Uansett mener vi det vil komme mange spennende muligheter for energieffektivisering på sikt, sier Lauritzen.

På god vei

Lisa Henden i Sporveiens Energiforum mener at målet må være å levere den samme kvaliteten og det samme tilbudet til de reisende, samtidig som selskapet driver mer energieffektivt. Det er krevende å få til når over 200 millioner reisende hvert år skal fraktes rundt i byen. For eksempel kan det kreve mindre energi dersom vi kjører T-banen med færre vogner på enkelte avganger hvor det er få reisende. På den annen side skaper dette krevende driftsutfordringer.

– Det å finne energieffektive løsninger som fungerer godt i praksis, er en viktig del av arbeidet. Da må vi bare fortsette letingen. I effektiviseringsarbeidet er det gjennomført mange tiltak som gir mer eller mindre umiddelbare resultater. Når disse er gjennomført, må vi se på mer krevende prosjekter som det tar lenger tid å identifisere, beregne og gjennomføre, sier Henden.

Sporveien fikk i 2023 støtte fra Enova til et energikartleggingsprosjekt. Lisa Henden mener støtten er viktig, både for å få oversikt over hvordan energien brukes, og for å identifisere hvor det er størst potensial for innsparinger.

– Det er kanskje ikke så mange tiltak som isolert sett har en wow-effekt, det er mer den totale innsatsen som virker. Når du legger sammen alle resultatene, blir det ganske imponerende. I Sporveien er vi på god vei, men trenger fortsatt flere energieffektiviseringstiltak for å nå målene våre. Det er både motiverende og forpliktende å være tydelig på disse ambisjonene, sier Henden, og legger til:

– Sporveien leverer allerede en bærekraftig løsning for transport. Likevel er det viktig for klimafotavtrykket vårt at vi har et så sterkt fokus på energisparetiltak og driver disse prosessene. Energieffektivisering må være noe hele organisasjonen står samlet bak. Både når det gjelder å definere tiltak og å gjennomføre dem. Arbeidet med bærekraft er også

viktig for å sikre at Sporveien fortsetter å være en attraktiv arbeidsplass. Vi skal levere kollektivreiser som er bra for miljøet og klimaet i fremtiden, for sammen å bidra til at Oslo når de ambisiøse klimamålene som er satt. Ting henger sammen, slår Lisa Henden fast.

Online gjennom byen

Ved Grefsen vognhall har vognfører Elise Evjen satt seg godt til rette i den nye trikken for å kjøre linje 17 nedover Trondheimsveien. Teknologien i de nye trikkene har en rekke automatiske funksjoner som gjør ferden gjennom byen tryggere og mer behagelig. Trikken registrerer for eksempel hvor det er glatt, slik at det automatisk strøs på sand. I svinger der friksjonen er stor, oljes skinnene for å unngå høye, skjærende lyder. Når den nye trikken kjører rundt i byen, er det ikke

bare førerne den kommuniserer med. 12 000 parametere fra sensorer plassert i trikken kan overvåkes av teknisk avdeling i sanntid. Det gir til enhver tid oversikt over alle trikkene, og fordelene er mange: Sikkerheten blir bedre, vedlikeholdet mer oversiktlig og planleggingen enklere.

For Elise Evjen og andre vognførere gjør den nye teknologien det mulig å fokusere enda mer på selve kjøringen.

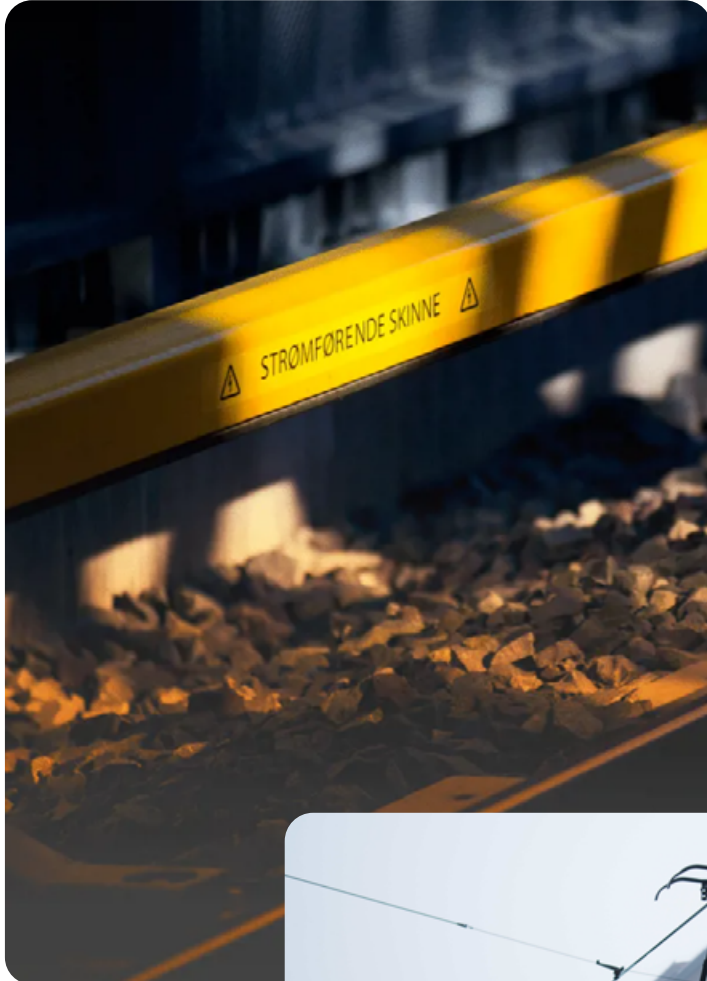
– Det er et stort ansvar å kjøre en stor maskin rundt i byen. Det er mye som skjer i trafikken, og vi må alltid ligge litt i forkant av det som skjer. Trikken har lenge vært en del av bybildet, og det at den nye trikken er tilgjengelig og mer brukervennlig enn de gamle, er noe av det jeg liker best.

– Hva jeg kommer til å savne med de gamle trikkene? Personligheten, helt klart! De gamle trikkene har hver sin unike karakter. Jeg tror jeg kan kjenne igjen en del av de eldre modellene i en blindtest, bare på følelsen av hvordan trikken oppfører seg når jeg kjører. Men – når jeg kjører en av de gamle trikkene og må la en rullestolbruker stå igjen på holdeplassen, får jeg alltid dårlig samvittighet. Det slipper vi med de nye trikkene, som har lavgulv og trappefri adkomst. Det føles veldig fint å kjøre en trikk som inkluderer og har plass til alle, sier Elise Evjen.



– Det at den nye trikken er tilgjengelig og mer brukervennlig enn de gamle, er noe av det jeg liker best.

*Elise Evjen,
vognfører hos Trikken*



Kjørestrøm til T-bane og trikk utgjør en stor del av strømforbruket til Sporveien.

Sporveien bygger et helelektrisk bussanlegg i Drøbak med solceller på taket. Det skal også borres energibrønner som vil ivareta noe av varme- og energibehovet til bussanlegget. Planlagt ferdigstillelse er i 2025.





I en årsrapport skal alt stemme og være nøyaktig. Akkurat det gjelder ikke illustrasjonene. Vi håper du gleder deg over de lekne tolkningene av hverdagen i Oslo og Sporveien, selv om detaljene kanskje ikke er helt presise.



DEL 2

Strategi

Rekordavtale på plass

Det økonomiske overskuddet fra reklame på T-bane, trikk og buss går tilbake til kollektivtrafikken. En nylig signert reklamekontrakt sikrer inntekter i milliardklassen.

Den nye trafikkreklameavtalen ble signert i juni 2023 og hadde oppstart 1. januar 2024. Sporveien Media AS gjennomførte anbudsprosessen, i nært samarbeid med strategisk innkjøp og juridisk avdeling i Sporveien.

– Kontrakten er stor og omfattende og dekker en mengde reklameflater på T-bane, T-banestasjoner, trikk og buss. Avtalen handler dessuten om mer enn forvaltning av trafikkreklame. En stor del av jobben dreier seg om å utvikle selve reklameproduktet, om innovasjon, teknologi og bærekraft. Vi vil samarbeide tett med den nye leverandøren vi har signert kontrakt med, reklameselskapet JCDecaux, om alle deler av avtalen, slik at vi sikrer en best mulig gjennomføring, sier daglig leder Inge Aasen i Sporveien Media.

Forrige gang en tilsvarende reklameavtale ble utlyst var i 2012. Den nye kontrakten har en noe kortere varighet frem til 2029, og med en opsjon på forlengelse i inntil to år.

Fremtiden er digital

– Reklameflatene vi har til rådighet på transportmidler og stasjonsområder kan på mange måter deles i to: Digitale og analoge flater. Vi har for eksempel digitale reklameskjermer inne på de nye trikkene og på mange T-banestasjoner. Samtidig opererer vi med fysiske plakater som fungerer godt på stasjoner, om bord i T-banetrokker og inne på bussene. Det er ingen dristig spådom at digitaliseringen vil fortsette i fremtiden.

Innholdet på de digitale flatene kan skiftes på sekunder, noe som gir en stor grad av fleksibilitet. Sporveiens visjon «bærekraftig mobilitet for alle» gjelder også for Sporveien Media. Vi tar visjonen på alvor, og bærekraftperspektivet er sentralt i den nye reklameavtalen, sier Aasen.

I tillegg til innovasjon og utvikling av eksisterende reklameprodukter, er drift, vedlikehold og forvaltning en viktig del av avtalen med JCDecaux. De reisende møter reklame på T-bane, trikk og buss hver eneste dag, og budskap om produkter eller tjenester skal vekke oppmerksomhet, gi informasjon og skape interesse. Reklameproduktet skal også være attraktivt for annonsørene, noe som betyr at det må være høy kvalitet på leveransene.

– Vi er opptatt av å utvikle reklameproduktene våre og gjøre dem mer attraktive – både for annonsørene og de reisende. Utendørsreklame er en spennende arena med mange muligheter. Ikke minst forsøker vi å tenke nytt og kreativt rundt hvordan vi best utnytter arealene på stasjonene, og hvordan vi kombinerer de digitale og analoge produktene. Brukt riktig, er dette reklameflater som er svært effektive, sier Aasen, og legger til:

– Utendørsreklame var i vekst før pandemien. Selv om de generelle økonomiske utsiktene er usikre, er vi i Sporveien Media optimistiske og mener reklameflater utendørs blir

viktigere og viktigere fremover. De digitale skjermene på de nye trikkene åpner også opp for mange muligheter.



– **Inntektene fra den nye reklameavtalen kommer kollektivtrafikken til gode.**

*Inge Aasen,
daglig leder i Sporveien Media*

Strategisk forutsigbarhet

Den nye reklameavtalen gir et viktig tilskudd til kollektivtilbudet i Oslo. Alt økonomisk overskudd fra avtalen går til investeringer og drift av T-bane, trikk og buss.

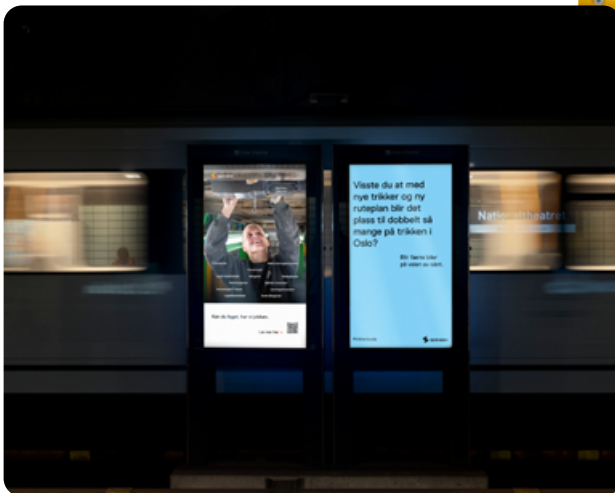
– Reklameinntektene bidrar til å fornye og forbedre kollektivtrafikken, noe som kommer de reisende til gode. Inntektene er viktige når det skal planlegges for et kollektivtilbud med stadig flere reisende. Selv om den nye avtaleperioden er kortere enn den forrige, gir den både leverandøren og oss tilstrekkelig forutsigbarhet. Det er vårt ansvar å forvalte avtalen slik at vi genererer mest mulig tilbake

til fellesskapet, slår Aasen fast.

I perioden mellom kontraktsignering og oppstart har det pågått et tidkrevende arbeid for å legge alt til rette.

– Det har vært en travel overgang med oppdatering og oppgradering av utstyr, parallelt med sertifisering og opplæring av nytt personell som skal jobbe tett på strømførende spor, baser og tekniske rom. Vi har kort responstid på en del vedlikehold, og det krever en stor grad av logistikk å følge opp alle deler av avtalen, sier Inge Aasen i Sporveien Media, som gleder seg til å se at det store potensialet i avtalen forløses i årene som kommer.

Reklameflater på stasjonsområder og inne på T-bane, trikk og buss er i stadig utvikling, for å gi reisende og annonsører en positiv opplevelse.



SPORVEIEN MEDIA AS

- Forvalter, administrerer og utvikler reklameflater om bord på T-bane, trikk og buss, og på holdeplasser, stasjoner og lehus.
- I 2023 ble det inngått kontrakt om trafikkreklame med reklameselskapet JCDecaux, på T-bane, trikk, buss og stasjonsområder.
- Sporveien Media forvalter også kontrakt om reklamefinansierte lehus og søyler, i samarbeid med Clear Channel.
- Inntektene fra trafikkreklame og reklame på holdeplasser og lehus går tilbake til kollektivtrafikken.



BESTPROGRAMMENE 2015, 2020 OG 2025

Langsiktig arbeid har skapt stor gevinst

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

Best 2015 (2011–2015)

BESTE LEVERANDØR AV KOLLEKTIVTRAFIKK

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

Viktige suksessfaktorer

- Nytt navn – Sporveien
- Forsterket bedriftskultur
- Flere vogner i trafikk, bedre utnyttelse av vognparken
- Test av et 8. tog per kvarter gjennom T-banens fellestunell
- Åpning av Avløs base og Kolsåsbanen, og ferdigstilling av Lørenbanen
- Ny reklameavtale økte inntektene
- Ny pensjonsordning
- Optimalisering av organisasjonsstrukturen
- Bedriftsdemokrati
- Mer kollektivtrafikk for pengene

Best 2020 (2016–2020)

BESTE NORDISKE LØSNING FOR EFFEKTIV OG MILJØVENNLIG PERSONTRANSPORT

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

Viktige suksessfaktorer

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

DEN NYE STRATEGIEN BYGGER VIDERE PÅ EN SOLID PLATTFORM

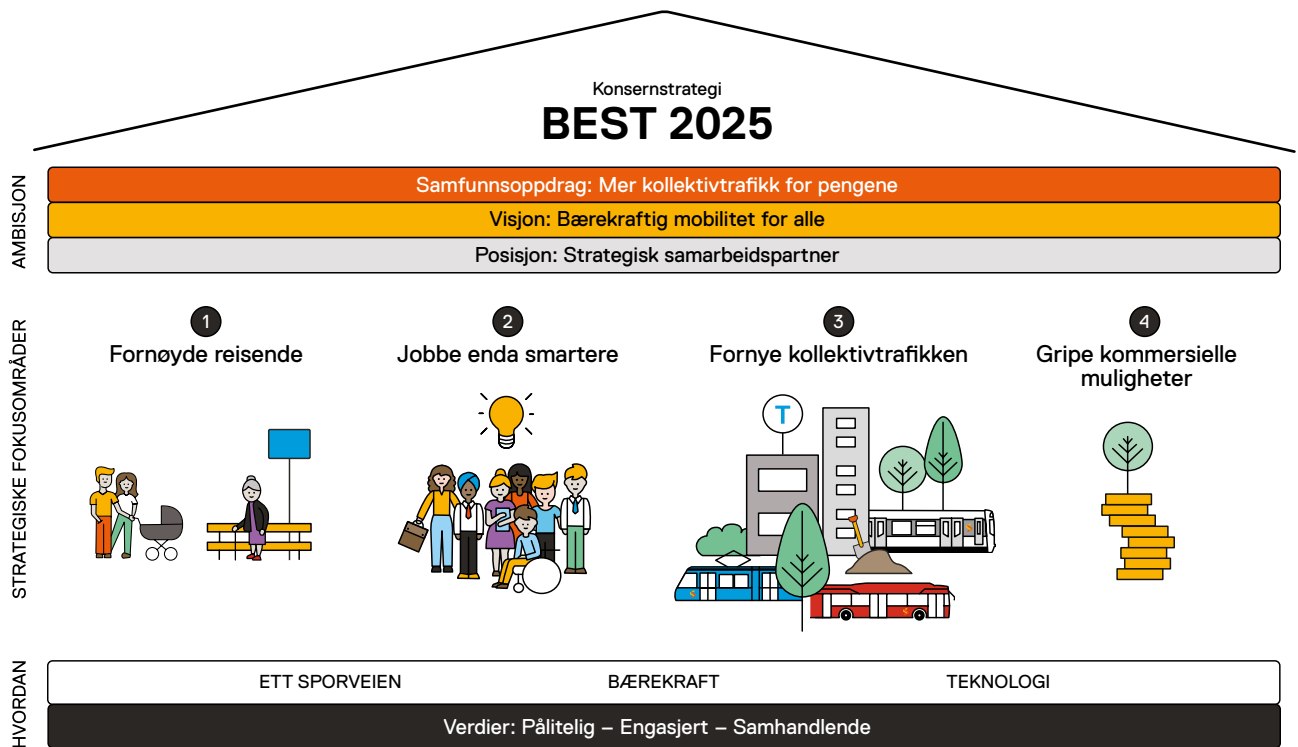
Best 2025 (2021–2025)

BÆREKRAFTIG MOBILITET FOR ALLE

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

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

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



BEST 2025 SPORVEIENS KONSERNSTRATEGI

Strategisk fokusområde

Fornøyde reisende

De reisende ga oss svært gode skussmål i 2023. Vi leverte høy regularitet og punktlighet, og i tillegg bidro bedre tilgjengelighet og de nye, moderne trikkene til stor tilfredshet blant alle som reiste med oss.

Å levere gode reiseopplevelser er et grunnleggende mål for strategien. For å gjøre de reisende enda mer fornøyde legger vi særlig vekt på følgende:

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

Utvikling og resultater i 2023

Alle som reiser med T-banen og trikken er opptatt av at avgangene skjer hyppig og til riktig tid. Høy regularitet og punktlighet i kjøringen av T-banen og trikken har vært et mål gjennom alle de tre siste strategiperiodene, og vi kan vise til gode resultater. Bak dem ligger systematisk forbedringsarbeid og vedlikehold av vognparkene og infrastrukturen. Vi har lagt stor vekt på å involvere alle deler av organisasjonen i forbedringsarbeidet. Engasjementet og innsatsen har vært stor, fra medarbeidere på verksteder og i prosjekter, til ansatte i drift, administrasjon og ledelse. Vi har funnet smartere måter å jobbe på ved hjelp av Lean-metodikk og skapt en kultur for å feire både store og små forbedringer.

Undersøkelsen Norsk kundebarometer 2023 bekrefter at de reisende setter pris på det gode rutetilbudet og punktligheten. T-banen tok andreplassen foran Trikken i målingen av kundetilfredshet i klassen persontransport, og T-banen gjentok topplasseringen i lojalitet fra 2022. Trikken havnet på fjerdeplass i lojalitet, men viste stor fremgang fra 2022.

I 2023 fortsatte vi arbeidet med å gjøre T-bane- og trikketilbudet tilgjengelig for alle, uansett alder og funksjonsevne.

Flertallet av trikkeholdeplassene er oppgradert under forberedelsene til å ta imot de nye SL18-trikkene. Når det gjelder T-banen, samarbeider vi med Ruter om å sette i verk tiltak på stasjonene, se neste side.

Vi fikk mange gode tilbakemeldinger på de nye SL18-trikkene gjennom 2023. Brukermedvirkningen i trikkeanskaffelsen skal ha mye av æren for det. Universell utforming var et førende prinsipp i forprosjektet, og vi la stor vekt på innspill fra ansatte, reisende og ulike interesseorganisasjoner i designarbeidet. Tilbakemeldingene vi har fått, er at vi har skapt et trikketilbud som oppleves som romslig og mye mer tilgjengelig. I tillegg til stor kapasitet, har trikkene lavt gulv og flere dører. Det gjør det enklere for alle å gå av og på, og det korter ned oppholdene på holdeplassene.

Prioriteringer videre

- Arbeidet for å holde høy regularitet vil fortsette med samme styrke. Vi har fordelen av å styre et integrert system av personell, vogner og infrastruktur, og jobber med alle deler av virksomheten og samspillet mellom dem for å sikre at de reisende alltid kan reise dit de vil, raskt og til rett tid.
- Vi vil fortsette arbeidet med å styrke tilgjengelighet og skape universell utforming på T-banestasjoner og trikkeholdeplasser. Ny inngang med trapper og heis til Tøyen T-banestasjon blir et spesielt viktig prosjekt i 2024.
- Ved inngangen til 2025 skal alle de 87 nye trikkene ha ankommet Oslo. Vi vil jobbe med lysprioritering, tiltak mot feilparkering og andre fremkommelighetstiltak for å kunne frakte enda flere passasjerer raskere gjennom byen.

GJØR DET ENKLERE FOR ALLE Å TA T-BANEN

Som kunde opplever Jonas Archer at det er enklere og tryggere å reise med barnevogn med T-banen etter at avstanden mellom vogner og plattform er redusert.



I 2023 gjennomførte vi nye tiltak for å gjøre det enklere å reise med T-banen, uansett alder og funksjonsevne.

Tilgjengelighetsprosjektet i Sporveien skal gjøre stasjonene mer universelt utformet, blant annet ved å redusere avstanden mellom tog og plattform, og ved å forbedre belysning, ledelinjer, høytaleranlegg, skilting og tilgang til stasjonsområdene. Samtlige 101 T-banestasjoner ble kartlagt i 2022 for å identifisere behov og prioritere tiltak.

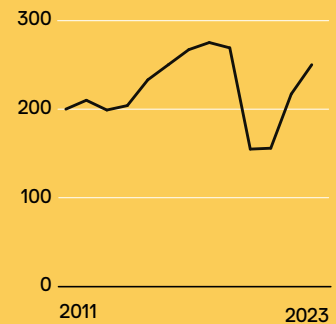
I 2023 konsentrerte vi oss spesielt om stasjonene langs Østsjøbanen og Furusetbanen, som begge var stengt i lange perioder på grunn av andre anleggsarbeider. Stengeperioden ga anledning til å gjennomføre tiltak på stasjonene Trosterud, Haugerud, Furuset, Hellerud, Bøler, Ulsrud og Mortensrud, uten ulemper for de reisende.

På Mortensrud T-banestasjon reduserte vi for eksempel avstanden mellom vognene og plattformen for å gjøre det lettere og tryggere å rulle av og på med rullestol og barnevogn. Videre rustet vi opp stasjonen med nye håndløpere, bedre belysning, kantstein langs ramper, ledelinjer, flere benker og ny asfalt på bussholdeplassen.

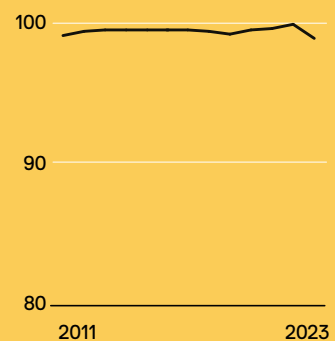
KVALITET VERDSETTES

I hele strategiperioden har T-bane, trikk og buss levert høy og stabil regularitet. Kundene har respondert med høye reisetall og høy kundetilfredshet.

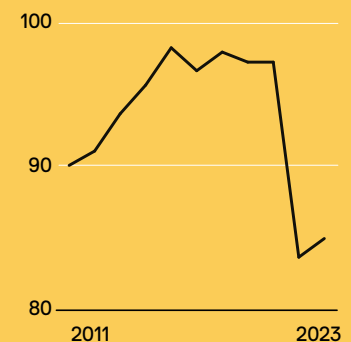
Antall enkeltreiser (mill.)



Høy og stabil regularitet gjennom perioden (%)



Høy kundetilfredshet gjennom perioden (%)



(2020 og 2021 ikke målt pga pandemi)

Ny metodikk fra og med måling i 2022: Alle svar blir vektet, og en score over 80 er vurdert som god. Les mer under God tur, side 70.

BEST 2025 SPORVEIENS KONSERNSTRATEGI

Strategisk fokusområde

Jobbe enda smartere

I 2023 høstet vi nye gevinster av det systematiske forbedringsarbeidet. Arbeidet med energisparing skjøt fart for å spare kostnader og redusere klimaavtrykket av virksomheten.

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

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

Utvikling og resultater i 2023

Vi fortsatte å øke førereffektiviteten i 2023. Den handler om hvor mange timer en fører kjører i planlagt trafikk og bestemmes av hvor gode ruteplaner og turnuser selskapet klarer å lage. Både T-banen og Trikken lyktes godt med å skape forbedringer på disse områdene.

Lean er fortsatt et viktig satsingsområde i Sporveien.

Kort fortalt handler Lean-metodikken om å skape størst mulig verdi med minst mulig ressursbruk, lytte til ideer og forbedringsforslag, og lage smidigere prosesser. Systematikk, orden og kontroll er viktige stikkord. Gevinstene vi henter ut er summen av et utall små og store forbedringstiltak.

I 2023 gjennomførte for eksempel avdelingen Elkraft i Infrastruktur og prosjekter en Lean-prosess med alle servicebiler og garasjeplasser. Alt nødvendig utstyr ble organisert på nytt og fikk faste plasser. Dette har gjort arbeidsdagen mer effektiv og redusert risikoen for tap av utstyr. T-banen fikk dessuten anledning til å vise fram effektene av Lean-arbeidet til Community of Metros (COMET), som blant annet sammenligner effektiviteten til metrosystemer verden over.

Sporveien er en stor forbruker av strøm, og tiltak for å redusere energibruken er viktig for å redusere kostnader og klimagassutslipp. I 2023 vedtok konsernledelsen tre nye mål om energieffektivisering. Målene innebærer at vi innen 2025 skal:

- Redusere energiforbruket i bygningsmassen med 10 prosent
- Redusere forbruket av kjørestrøm til T-banen med 5 prosent
- Redusere forbruket av kjørestrøm til Trikken med 20 prosent

Les mer om målene og strategien og tiltakene for å nå dem på s. 68.

Vi er opptatt av å skape og oppetre som *Ett Sporveien*. I 2023 satte vi derfor i gang et prosjekt for å styrke samhandlingen mellom T-banen, Trikken og Infrastruktur og prosjekter. Hensikten er å jobbe smartere sammen og bidra til å styrke så vel medarbeiderutvikling som gjennomføringsevne i prosjekter. Gjennom samlinger og kunnskapsdeling identifiserte vi prioriteringer og tiltak i det videre arbeidet.

Prioriteringer videre

- Vi vil fortsette arbeidet med å optimalisere planer. Det gir store, positive effekter i hver enhet og for konsernet som helhet.
- Energieffektivisering og -sparing vil få mye oppmerksomhet. I løpet av 2024 tar vi sikte på å komme minst halvveis i arbeidet med å realisere 2025-målene for energieffektivisering.
- Lean-arbeidet vil fortsette med sikte på å skape nye gevinster fra forbedringer av arbeidsprosesser, flyt og kvalitet.
- Med hjelp av ny teknologi og erfaringsdata vil vi fortsette overgangen fra periodisk til behovsbasert og prediktivt vedlikehold. Det gjør at vi kan jobbe mer målrettet og forebyggende for å øke vogntilgjengeligheten og redusere unødvendig ståtid for vognene eller nedetid i infrastrukturen.

UTVIKLER FREMTIDENS TRIKKETEKNOLOGI

Oslos nye trikker er blant de mest moderne i verden. Nå skal de bidra til å forme fremtidens trikkeløsninger i Europa.

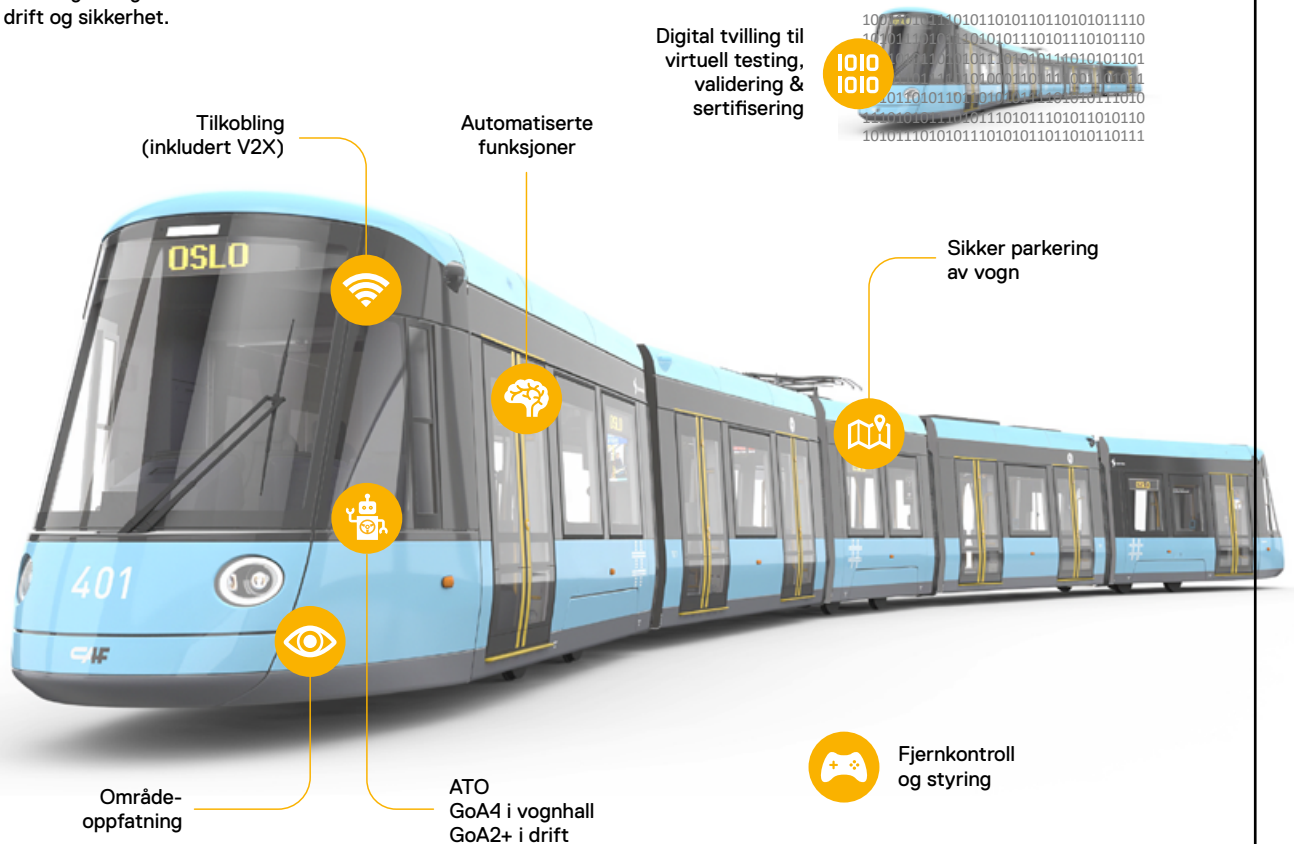
De neste fire årene skal Sporveien og den spanske trikkeleverandøren CAF teste ut nyskapende teknologi på noen av de nye SL18-trikkene. Prosjektet er finansiert med midler fra EU og har til hensikt å undersøke hvordan ulike teknologier kan styrke drift og sikkerhet knyttet til skinnegående kollektivtrafikk.

Automatisering er et sentralt tema i prosjektet. Sammen med CAF skal vi undersøke hvilke trikkefunksjoner som kan automatiseres, og hvilke som ikke kan det. Det dreier seg for eksempel om trikkene kan parkere seg

selv eller om ny teknologi kan brukes til å automatisere start, stopp eller nødstopp. Vi skal også utforske muligheter for å redusere energibruken.

Prosjektet passer som hånd i hanske med strategien for trikkene i Oslo. Det er kun ett år til vi vil ha en homogen og moderne trikkepark. Derfor jobber vi tett med markedet, leverandører og andre operatører for å lære og utforske teknologier som gjør at vi kan utnytte og videreutvikle trikkene til fulle og skape et innovativt trikketilbud.

Automatisering gir store, nye utviklingsmuligheter innen drift og sikkerhet.



BEST 2025 SPORVEIENS KONSERNSTRATEGI

Strategisk fokusområde

Fornye kollektivtrafikken

Fornyelsen av kollektivtilbudet fortsetter i høy takt. Flere titalls nye SL18-trikker er satt i drift og blitt synlige i bybildet, og nye prosjekter bidrar til å ruste opp og øke kapasiteten til T-banen.

Sporveien forvalter store verdier for fellesskapet og har unik kompetanse som er viktig for utviklingen av fremtidens mobilitetsløsninger. Vi er opptatt av å ta vare på det kollektivsystemet vi har. Samtidig vil vi bidra til å fornye tilbudet:

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

Utvikling og resultater i 2023

Innfasingen av nye trikker fortsatte gjennom hele 2023. På slutten av året hadde vi mottatt 35 og satt i drift 33 SL18-trikker. Store deler av trikkeinfrastrukturen er blitt modernisert etter at Trikkeprogrammet ble vedtatt i 2015, og fornyelsen fortsetter. Les mer om Trikkeprogrammet på s. 56.

Etter hvert som nye trikker kommer til, faser vi også ut de gamle SL79- og SL95-trikkene. Vi holder de gamle trikkene i akseptabel stand inntil de blir tatt ut av rutedrift og sendt til gjenvinning. I 2023 ble 22 trikker sendt til gjenvinning. Les mer om hva materialene fra trikkene blir brukt til på s. 64.

T-baneprogrammet samordner prosjekter som skal modernisere og øke kapasiteten til T-banen. Prosjektene holdt god fremdrift i 2023. De første T-banevognene fikk montert CBTC-utstyr som ledd i forberedelsene til nytt signalanlegg. I anskaffelsesprosjektet for nye T-banevogner er det planlagt å inngå kontrakt i 2024. I desember ble det innstilt entreprenør til oppføringen av råbygget til Fornebu T-banestasjon og -base,

som vi med tiden skal ta i bruk for å parkere og vedlikeholde T-banetog. Les mer om T-baneprogrammet på s. 54.

På Østsjøbanen kunne reisende oppleve kortere reisetid etter at den nye traseen med tunell mellom Brynseng og Hellerud åpnet i september. Vi utnyttet samtidig stengeperioden om sommeren i 2023 til å oppgradere strømforsyningen og en rekke stasjoner langs Furusetbanen.

Vedtaket av handlingsprogrammet for Oslopakke 3 for 2024–2027 sikret midler til blant annet ombyggingen av Majorstuen T-banestasjon, nytt signalsystem CBTC og årlige oppgraderinger av infrastrukturen til trikk og T-bane.

Aktiviteten var høy i datterselskapet Sporveien Bussanlegg for å dekke behovet for moderne baser og lademuligheter til busstrafikken i Oslo-regionen. Vi åpnet Nordens største elektriske bussanlegg på Stubberud, oppgraderte anlegget i Brubakkveien og samarbeidet med Ruter om å dekke fremtidige behov i Follo, på Romerike og i Asker.

Prioriteringer videre

- For å hente ut de fremtidige gevinstene av nytt materiell, ny teknologi og økt kapasitet er Sporveien opptatt av å utvikle god omstillingsevne på alle nivåer i organisasjonen.
- Trikkeprogrammet legger til rette for et attraktivt, robust og kostnadseffektivt trikketilbud for opptil 100 millioner reisende. Tiltak for å realisere disse gevinstene vil stå i fokus.
- T-baneprogrammet vil fortsette, i tett samarbeid med Ruter og Fornebubaneetaten. De store prosjektene er godt i gang og skal sammen legge grunnlaget for en vellykket start for Fornebubanen i 2029.
- Vi vil følge nøye med på tilstanden og prisutviklingen i forsyningskjedene for å sikre at bevilgningene til infrastruktur og materiell er tilstrekkelige til å utføre nødvendig vedlikehold og oppgraderinger.

1 000 000 KILOMETER KJØRT

I november 2023 feiret vi at de nye SL18-trikkene til sammen hadde tilbakelagt én million kilometer i Oslos gater. Det tilsvarer å kjøre jorda rundt 25 ganger.

De første SL18-trikkene ble satt i vanlig drift med passasjerer i 2022. Siden den gang har flere titalls nye trikker ankommet Oslo, og ved utgangen av 2023 var 33 SL18-vogner satt i rutedrift.

Et stort apparat er i sving for å gjøre innfasingen av de nye trikkene så smidig som mulig. Grunnlaget blir lagt i Spania, hos leverandøren CAF. Der har vi et team på plass for å kvalitetssikre trikkene før de blir fraktet til Drammen. Deretter venter transport på lastebil til Grefsen verksted, hvor verkstedansatte, representanter fra CAF og et såkalt «PTO»-team venter. PTO er kort for «preliminary take-over», og dette teamet står for den siste testingen før trikkene er klare for Oslos gater.

Det tar rundt ti dager fra trikken ankommer til den er helt ferdigstilt. Etter grundig kvalitetssikring og kontroller er den klar for testing, som krever minst fem mil kjøring. Det innebærer at vi må ta høyde for testingen i ruteplaner og endre bemanning. Når alt fungerer som det skal, overtar vi det nye trikkesettet.

Denne prosessen hadde vi kjørt 33 ganger innen 2023 var over. Resultatet er en vellykket innfasing av de nye SL18-trikkene og en varm velkomst fra Oslos innbyggere.



Hver trikk blir nøye testet før den er klar for drift med passasjerer i rutegående trafikk.

BEST 2025 SPORVEIENS KONSERNSTRATEGI

Strategisk fokusområde

Gripe kommersielle muligheter

Vi er opptatt av å skape nye inntekter som kan bidra til å styrke kollektivtilbudet. I 2023 etablerte selskapet vårt Joule seg som markedsleder innenfor langtidsleie av elsykler, og vi tok store steg i utviklingen av eiendomsporteføljen.

Reklameinntektene våre bidrar til å redusere de offentlige kostnadene til kollektivtrafikken. Fremover ønsker vi å gripe og utvikle flere kommersielle muligheter:

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

Utvikling og resultater i 2023

Inntektene fra reklame har tatt seg kraftig opp siden pandemiårene, og i 2023 bidro Sporveien Media med 124 millioner kroner til kollektivtrafikken. Selskapet valgte JCDecaux Norge AS som ny samarbeidspartner innenfor trafikkreklame på T-bane, trikk, buss, stasjoner og bygninger. Samarbeidet med Clear Channel ble videreført for de reklamefinansierte lehusene. Les mer om samarbeidet om trafikkreklame på s. 24.

Selskapet Joule, som tilbyr langtidsleie av elsykler, etablerte seg som markedsledende i sitt segment. Selskapet investerte i eget verksted, ny nettbutikk og nye IT-løsninger, og kunne notere høy tilfredshet blant kundene.

Sporveien sto for spennende eiendomsutvikling i 2023. Vi har en rekke eiendommer langs viktige ferdselsårer og ved sentrale knutepunkt. De skaper muligheter for knutepunktutvikling og åpning av ferdselsårer på tvers av infrastrukturen til T-bane og trikk. I 2023 la vi ut et forslag om utvikling av Etterstad base på høring. Det omfatter en ny driftsbasis under lokk, med næring, boliger og nye tverrforbindelser over basen. Les mer om Etterstad på neste side.

Vi fikk også vedtak om finansiering av de nye planene for Majorstuen T-banestasjon. Der vil vi gjøre om de gamle vognhallene og fylle dem med tilbud for publikum. Samtidig har vi planlagt en ny gangbro i vestenden av stasjonen. Den vil gjøre det enklere å krysse sporene, som i dag utgjør en barriere for gående og syklende. Nye innganger og bredere plattformer vil dessuten gjøre det lettere for reisende å spre seg langs hele stasjonen og benytte alle dørene på T-banetogene. Slik skal av- og påstigningen gå raskere. Oppstart på Majorstuen T-banestasjon er forventet i april 2024.

Prioriteringer videre

- Sporveien Media vil fortsette å øke rekkevidden av digital og analog reklame i kollektivtrafikken. Digitale produkter i de nye SL18-trikkene er et spesielt viktig satsingsområde.
- Joule tar sikte på å vokse videre gjennom å investere mer i markedsføring av tilbud og kjøpe inn flere elsykler.
- Vi vil forberede oppstart av prosjektet på Majorstuen T-banestasjon, og fortsette utviklingen av Etterstad base og Sporveiens eiendommer på Brynseng.

Slik vil det nye byområdet på Etterstad kunne se ut.



UTVIKLER NYTT BYOMRÅDE PÅ ETTERSTAD

Lokk over driftsbasen, nye tverrforbindelser og en kombinasjon av boliger, næringsbygg og nabolagsfunksjoner. Kort oppsummert er dette forslaget vårt for Etterstad base.

Etterstad er en av våre to baser for vedlikehold av T-banen. Den er utgangspunkt for vedlikehold av spor, strømforsyning og signalanlegg, vask av stasjoner og snørydding. Det meste blir gjort om natten, når T-banen er stengt. Området utgjør hele 21 mål, nær sentrum, men er en barriere i området.

I oktober 2023 la vi frem forslag om utvikling av en ny driftsbasis på Etterstad. Økt T-banekapasitet krever en mer moderne base, men samtidig ønsker vi å bidra til byutviklingen i området. Derfor anbefaler vi en løsning med lokk over basen. Det vil redusere støy for omgivelsene og legge til rette for nye forbindelser på tvers av området.

Forslaget omfatter både boliger og næringsbygg, byrom og gater. Vi er opptatt av å skape et godt nabolag, derfor skal næringsbyggene fylles med publikumstilbud i første etasje. Reguleringsplanen legger også opp til å fylle området med helse-tjenester, idretts- og kulturtilbud og forsamlingslokaler. Med kort avstand til knutepunkt på Helsfyr og Bryn, vil beboere kunne reise enkelt og miljøvennlig til og fra daglige gjøremål og fritidsaktiviteter.

Målsatte forbedringsgevinster

Målet om å gi forbedringsgevinster tilbake til kollektivtrafikken har ligget fast gjennom alle Best-strategiene. Sporveien har en integrert forretningsmodell, der selskapet styrer vogner, personell, verksteder, infrastruktur og trafikk i ett helhetlig system. Konsernet har siden starten på Best-strategiene gjennomført store moderniseringsoppgaver i kollektivsystemet, og samtidig tatt viktige organisatoriske grep for å levere mer kollektivtrafikk for pengene (se s. 26-35). Dette gir per 2023 1 172 millioner kroner i akkumulerte besparelser årlig til kollektivtrafikken.

AKKUMULERTE FORBEDRINGSGEVINSTER

Siden 2011 har Sporveien realisert forbedringsgevinster på i alt 1 172 millioner kroner. Målet er å nå 1 240 millioner innen 2025.

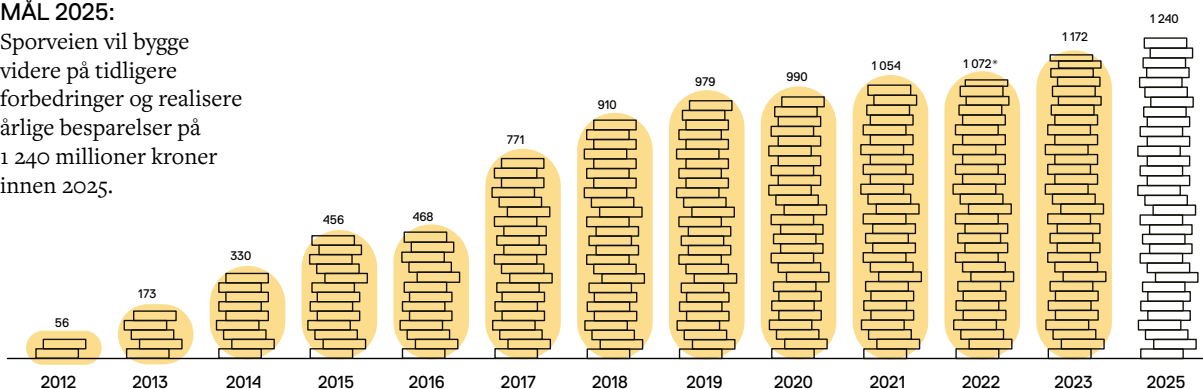
Gevinstene i 2023 beløp seg til 100 millioner kroner og er summen av en rekke små og store tiltak. Noen av de største bidragene kommer fra produktivitets-

forbedringer hos førere, i verkstedene og hos infrastruktur. Energieffektivisering har hatt stort fokus i 2023, nytt materiell og nye tekniske løsninger gir ytterligere potensiale.

Grafen viser de akkumulerte forbedringsgevinstene Sporveien har skapt fra 2011 til og med 2023.

FORBEDRINGSEFFEKT PER 2023:
1 172 millioner kroner i akkumulerte forbedringsgevinster

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



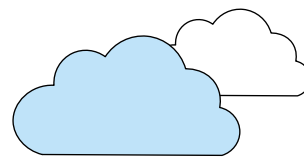
* 2022-resultat ble korrigert fra 1 149 millioner kroner til 1 072 millioner kroner etter årsrapportering 2022.



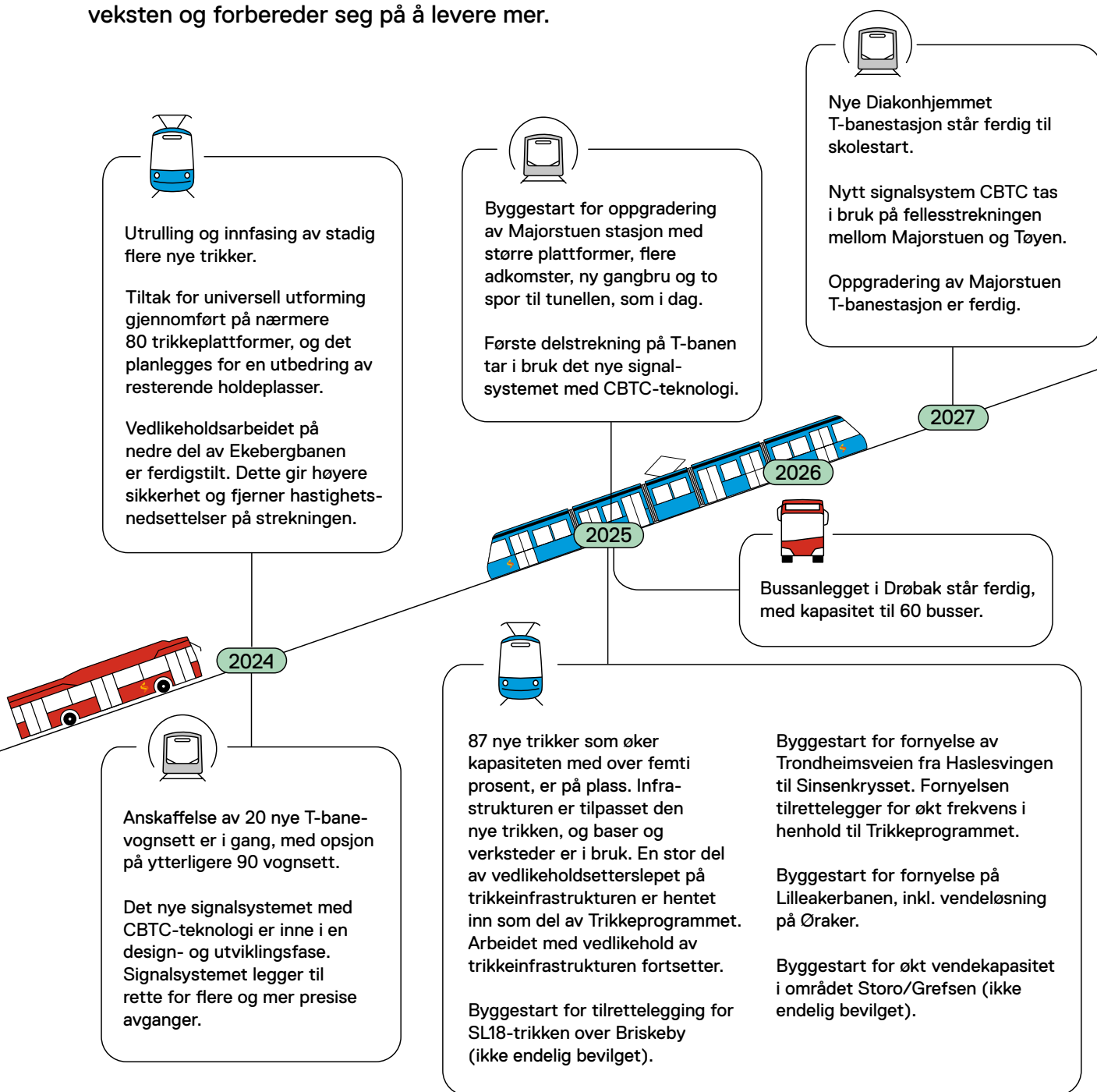
Sporveien møter et arbeidsmarked der konkurransen om kompetansen innen de fleste fagområder er stor, og selskapet vil i årene fremover derfor ha høyt fokus på å rekruttere traineer og lærlinger. (Øverst fra venstre: traineene Ismael Ilhafedi, Tore Bysting, Jens Gulowsen og Synne Schou, samt på nedre bilde: lærling Marte Markegård.)

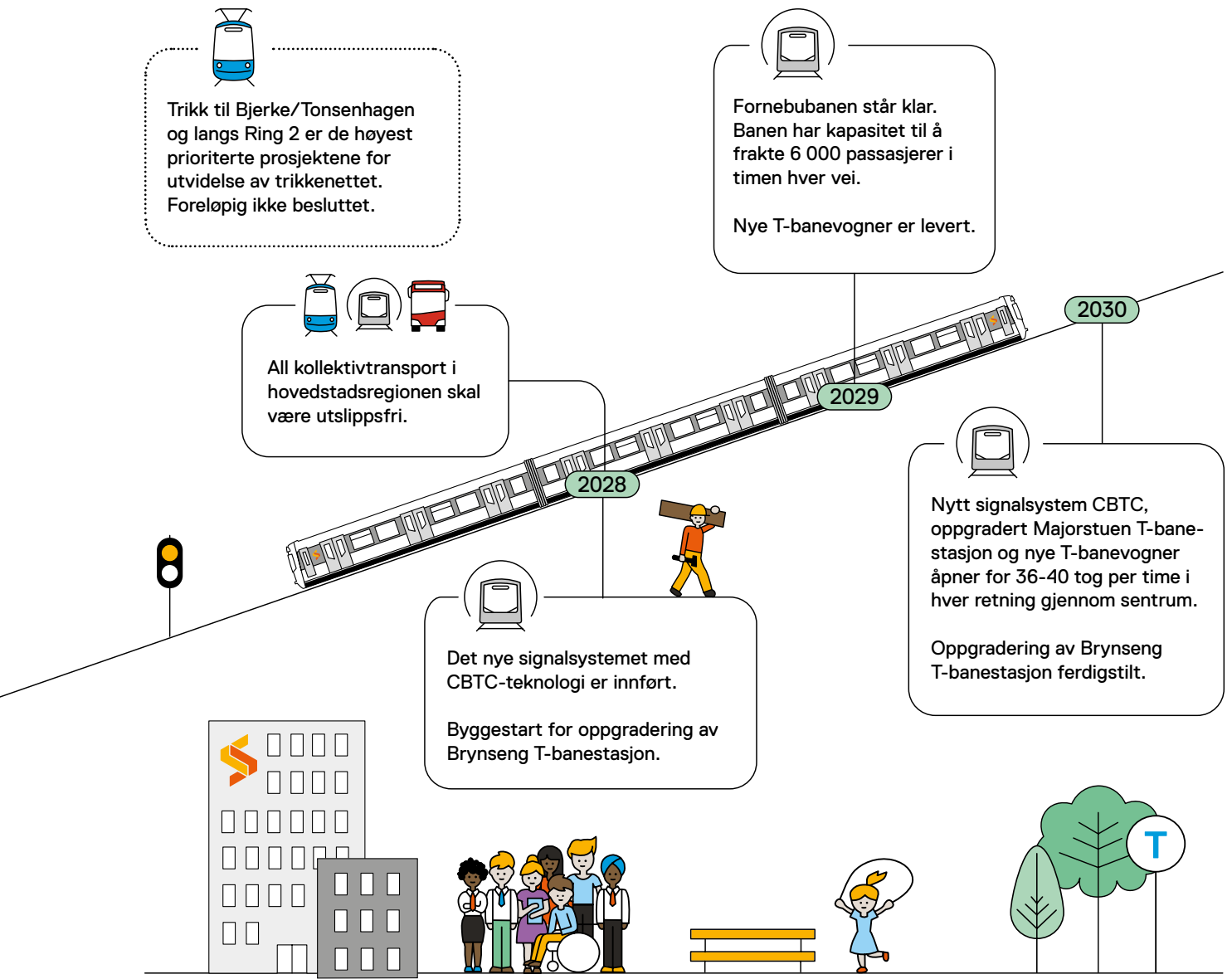


Planer for kapasitetsøkning frem til 2030



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





SPORVEIENS INTERNE PROSJEKTER FOR Å ØKE KAPASITETEN FREMOMER

TRIKKEN MED VERKSTEDER

2022–2025: Flere ulike prosjekter som skal:

- Forbedre vognvedlikeholdet slik at verkstedarbeidet blir mer effektivt.
- Forbedre vognstyringen for å optimalisere bruken av trikkeflåten.
- Integre operasjonssentralen for å få et mer effektivt samarbeid mellom enhetene.
- Digitalisering av førerhverdagen slik at førere kan jobbe papirløst, og med oppdatert og mer tilgjengelig arbeidsinformasjon.

INFRASTRUKTUR / TRIKKEN

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

T-BANEN MED VERKSTEDER

2022–2025: Videreutvikle driftskonseptet for å:

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

INFRASTRUKTUR / T-BANEN

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

2026–2028: Ombygging av Etterstad base.

INFRASTRUKTUR / TRIKK OG T-BANE

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

Oversikten inneholder målsatte tidspunkter. Endringer kan forekomme over tid.



I en årsrapport skal alt stemme og være nøyaktig. Akkurat det gjelder ikke illustrasjonene. Vi håper du gleder deg over de lekne tolkningene av hverdagen i Oslo og Sporveien, selv om detaljene kanskje ikke er helt presise.



DEL 3

Virksomheten

Investering for fremtiden

Aldri før har Sporveien ansatt så mange lærlinger som nå. Satsingen på lærlingordningen er helt sentral for å sikre verdifull fagkompetanse og arbeidskraft – i dag og i årene som kommer.

– Det er krevende tider. I enkelte deler av bygg- og anleggsbransjen har lærlingrekrutteringen stoppet opp, og det er lett å tenke at dette påvirker rekrutteringen av fremtidige fagarbeidere. Ikke bare til oss i Sporveien, men i hele samfunnet, sier lærlingkoordinator Jytte Seligmann. Hun har ansvaret for å legge til rette for arbeidet med rekruttering og oppfølging av lærlingene i Sporveien. Arbeidet krever stort fokus på det som skjer i Sporveien i dag, og på hva som vil være bedriftens fremtidige behov.

Sporveien trenger uten tvil fagarbeidere for å løse samfunnsoppdraget om å skape mer kollektivtrafikk for pengene. I dette ligger et ansvar for å skaffe nødvendige ressurser, slik at bedriften kan levere et velfungerende kollektivtilbud til Oslos befolkning. Arbeidet med rekruttering av fagarbeidere er viktigere enn noen gang. Seligmann er fornøyd med rekrutteringssituasjonen for Sporveiens del og mener at dette er et resultat av langsiktig arbeid.

– I 2023 hadde vi rekordmange lærlinger – hele 32 stykker. I tillegg til lærlingene våre, har vi praksiskandidater med et annet utdanningsløp som også ender med fagbrev. 15 prosent av lærlingene i Sporveien er jenter. Vi arbeider for å øke dette antallet, men for denne type yrkesfag er prosentandelen god, sier Seligmann.

Krevende oppgaver

Det er mange prosjekter og krevende oppgaver som skal løses de nærmeste årene, og behovet for kvalifiserte fagarbeidere er stort. De nye trikkene skal fases inn, materiell skal oppgraderes og et nytt signalsystem skal på plass. Fornebubanen er et stort og krevende prosjekt som er planlagt ferdig om få år. Hvis Sporveien skal være klar med den kompetansen som kreves, er det nå grunnlaget må legges. I tillegg til de eksisterende T-banestasjonene kommer det sju nye på Fornebubanen. Jobben som byggdrifter ligner lite på det som tidligere gjerne ble kalt vaktmester. Nå innebærer arbeidet at du skal ha full kontroll på elektronikk, teknikk og digitale kontrollfunksjoner. Det er ikke bare T-bane og trikk som skal gå på skinner, busser skal rulle og stasjoner og bygninger skal fungere.



– Lærlingene bringer med seg egenskaper som bedriften trenger: Nysgjerrighet, energi og vilje til å lære.

*Jytte Seligmann,
lærlingkoordinator i Sporveien*

– For oss i Sporveien er det viktig å være en del av løsningen. Både samfunnet og vi lever i en tid hvor teknologisk innovasjon og digital utvikling skjer raskere enn noen gang. Derfor er det viktig å dekke behovet for fagkompetanse, både for oss og samfunnet. Vi ser på det som et stort ansvar som har mange sider, å sikre kompetanse er bare ett av flere aspekter. Vi har et ansvar for å tilby lærlingene våre et trygt og solid opplegg, og vi må huske at Sporveien er en arbeidsplass med store maskiner, tungt verktøy og ulike spenningsnivåer innenfor likespenning og vekselspanning. Det går selvfølgelig en grense for hvor mange lærlinger vi kan ta inn og tilby et godt faglig tilbud samtidig som vi ivaretar de som skal lære og de som skal veilede. Det er utfordrende, men vi har en organisasjon som er entusiastisk og har kontroll på oppgavene, sier Seligmann.

Positiv respons

Sporveien får gode tilbakemeldinger fra lærlingene, som er fra to til to og et halvt år i lære. Hverdagen er slik at det ofte blir muligheter for å få erfaring fra driften ganske raskt, noe som gjør læretiden ekstra

spennende. I tillegg til kravene i læreplanen, tilbys lærlingene en god del interne kurs, slik at de på best mulig måte blir rigget for Sporveiens spesifikke behov og oppgaver.

– Det er helt avgjørende at vi ser på lærlingene som en verdifull investering. De bringer med seg egenskaper til bedriften som vi trenger: Nysgjerrighet, energi og vilje til å lære. I kombinasjon med den eksisterende kunnskapen vil de hjelpe oss i en fremtid med mye ny teknologi og digitalisering. Det er viktig å huske på at vi er en produksjonsbedrift med lange tradisjoner, og at vi har en enorm mengde kunnskap og kompetanse og ikke minst praktisk erfaring. Dette må vi klare å få til og samspille med de nye talentene vi rekrutterer. Det er et viktig tilskudd til alle bedrifter, ikke bare Sporveien, å få ny, fremoverlent arbeidskraft som tør å stille spørsmål og ikke slår seg til ro med «sånn har vi alltid gjort det»-svar. Det er ikke de svarene som skaper fremtidens kollektivløsninger, sier lærlingkoordinator Jytte Seligmann.



MAJA HAYES ANTONSEN (19)
toglelektrikerlærling, Ryen verksted

– Jeg ble nysgjerrig etter at Sporveien hadde vært på skolen og fortalt om hvilke muligheter og jobber som fantes i bedriften. Planen min var egentlig å bli elektriker, men togelektriker virket mer spennende. Nå har jeg bare et halvt år igjen av læretiden, og skal snart ta fagprøve. Jeg er veldig fornøyd med yrkesvalget, oppfølgingen jeg får og ikke minst at arbeidsmiljøet er like bra som jeg trodde.



LEANDER TAHAYI MELBY (18)
signalmonterlærling, Etterstad base

– Signalmontør var ikke et yrke jeg hadde hørt om før Sporveien holdt foredrag på skolen, men jeg syntes det virket interessant. Det er viktig at det er et yrke som det vil være behov for i fremtiden. Læretiden har foreløpig vært helt super, jeg lærer noe nytt hver dag og stortrives med flinke og gode arbeidskolleger.



Passasjerene kom tilbake og vi åpnet ny trasé på Østensjøbanen

T-banen opplevde en betydelig økning i antall passasjerer fra foregående år, til tross for at to linjer var stengt i lange perioder på grunn av byggearbeider. Flere store prosjekter pågår nå parallelt for å sikre et pålitelig og effektivt T-banetilbud for reisende i Oslo i fremtiden.

Sporveien T-banen AS (T-banen) drifter og leverer all T-banetrafikk i Oslo og Akershus¹. Selskapet har driftstillatelse fra Statens jernbanetilsyn. Verkstedet og infrastrukturen, som er organisert i morselskapet Sporveien AS, inngår i T-banens driftstillatelse. T-banen kjører på avtale med administrasjonsselskapet Ruter AS. Ruter bestiller ruteplan, og T-banen planlegger og leverer trafikken. T-banen drifter fem linjer i Oslo, hvorav to strekker seg inn i Bærum i Akershus¹. Ved utgangen av 2023 hadde T-banen 615 ansatte.

Året oppsummert

I 2023 reiste 111 millioner passasjerer med T-banen, mot 101 millioner året før. Økningen skjedde til tross for at strekningen Brynseng – Hellerud var stengt i lange perioder mens det pågikk bygging av ny trasé for Østensjøbanen og oppgradering av Furusetbanen. Passasjerveksten er en positiv utvikling for T-banen i Oslo og reflekterer økende bevissthet om behovet for bærekraftige reisealternativer.

Åpningen av Østensjøbanen i september markerte en milepæl i T-banens historie. Etter den 100 dager lange stengeperioden opplever passasjerene nå kortere reisetid til og fra sentrum. Dette har resultert i fornøyde passasjerer, redusert vedlikehold på infrastrukturen, mindre slitasje på materiellet, økt hastighet og mulighet til å kompensere for forsinkede tog.

T-banen samarbeider med Ruter og Fornebu-banen om fire store samferdselsprosjekter for å ruste T-banen for fremtidige behov. Prosjektene inkluderer Fornebu-banen, oppgradert Majorstuen T-banestasjon, nytt signalsystem med CBTC-teknologi og anskaffelse av nye T-banetrog. I 2023 kom T-banen godt i gang med forberedelsene til å ta imot det nye og moderne signalsystemet. Både testtog og -spor på Ryen fikk ny teknologi, fiber ble lagt flere steder, og containere til utstyr og tekniske

rom ble klargjort. Arbeidet med det moderne signalsystemet skal være fullført i tide til Fornebu-banen åpner i 2029.

T-banen har også iverksatt energisparende tiltak som for eksempel belsnings- og temperaturjustering i vognene, digitalisering av verkstedet og oppgradering av togflåten med mer energieffektiv teknologi. Disse tiltakene reduserer miljøpåvirkningen og gir kostnadsbesparelser som reinvesteres i kollektivsystemforbedringer i Oslo.

I 2023 ble T-banen rangert øverst i Norsk Bærekraftsbarometer, som måler hvor bærekraftige norske bedrifter er, sett fra kundenes ståsted. Samtidig oppnådde T-banen en sterk 2. plass i Norsk Kundebarometers måling av kundetilfredshet og 1. plass for lojalitet i bransjen persontrafikk.

VIDERE UTVIKLING

Hovedmålet for T-banedriften i Oslo er å opprettholde punktlig togavganger. Investeringer i infrastruktur, teknologiske oppgraderinger og høy tjenestekvalitet er avgjørende for å dekke kollektivtransportbehovet i årene som kommer.

T-banen er en nøkkelaktør i innsatsen for å gjøre Oslo enda grønnere og mer bærekraftig. For organisasjonen innebærer det omfattende arbeid for å gjennomføre de store samferdselsprosjektene. Samtidig er T-banen opptatt av å forbedre driften og utvikle medarbeidere og arbeidsmiljø.

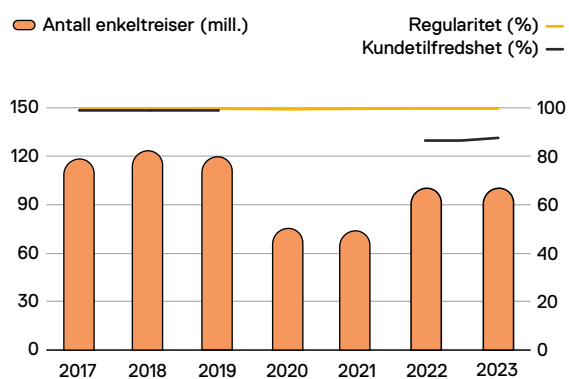
¹ Området var en del av Viken frem til 01.01.2024.



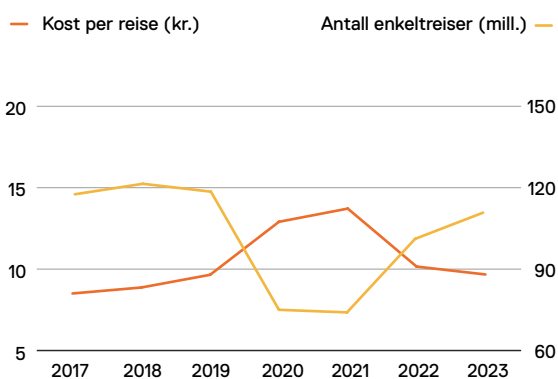
I 2023 leverte T-banefører Alf F. Schanche, sammen med alle øvrige ansatte i T-banens verdikjede, over 111 millioner bærekraftige reiser til byen.

NØKKELTALL	2023	2022	2021
Total omsetning (MNOK)	2 228,2	2 124,4	1 954,7
Resultat etter skatt (MNOK)	-54,2	55,1	-11
Antall reiser (millioner)	111	101	73
Kundetilfredshet ¹	84,0	83,3	-
Regularitet ²	99,3 %	99,6 %	99,6 %
Ansatte (andel kvinner)	615 (27 %)	594 (28 %)	596 (28 %)
Kost per kilometer	119,67 ³	115,9	112,4

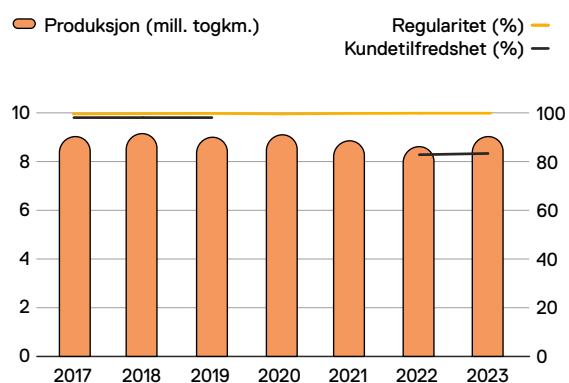
KUNDETILFREDSHET OG ENKELTREISER



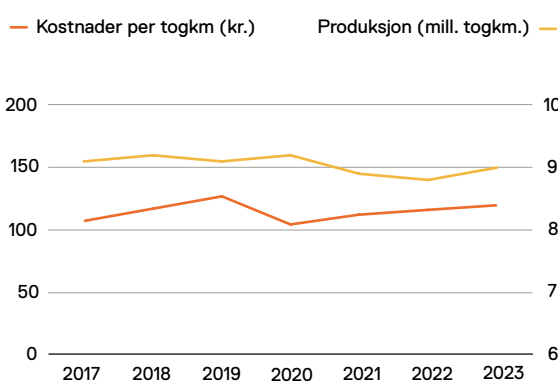
REISER OG KOSTNADER



REGULARITET OG PRODUKSJON



TOGKILOMETER OG KOSTNADER



¹ Kundetilfredsheten måles gjennom spørreundersøkelser gjennomført om bord. Til og med 2019 var prosenten som oppgis antall som svarer at de er fornøyde eller svært fornøyde med gjeldende reise. Ikke målt i perioden 2020–2021 på grunn av pandemien. Fra 2022 er metodikk for målingene endret, slik at alle svar er vektet. En score over 80 er vurdert som god.

² Regularitet: Andel avtalte avganger kjørt. Mål 2023: 99,6 prosent. ³ Økte kostnader til vedlikehold og strøm, sammen med vesentlig økte pensjonskostnader, har medført økning i kostnad per kilometer.



Bedre opplevelser for både reisende og befolkningen i byen

Hele 33 nye trikker var tatt i bruk i Oslo ved utgangen av 2023. Både reisende og byens befolkning kan nå oppleve hvordan fremtidens trikketilbud tar form. Samtidig har byen lagt pandemien bak seg og de reisende er kommet tilbake.

Sporveien Trikken AS (Trikken) forvalter og drifter trikketilbudet i Oslo. Trikken kjører på tillatelse fra Statens jernbanetilsyn, og på oppdrag for administrasjonsselskapet Ruter. Trikken skal levere et trygt og forutsigbart reisetilbud til de reisende, og jobber kontinuerlig med kvalitet og forbedringer i verdikjeden. Selskapet kjøper vedlikehold av spor og vogner fra infrastruktur- og produksjonsenhetene i Sporveien, og leier trikker fra Sporveien Vognmaterieill AS. Ved utgangen av 2023 hadde Trikken 442 ansatte.

Året oppsummert

I 2023 fraktet Trikken 48 millioner passasjerer, mot 42 millioner i 2022. Det var ingen vesentlige pandemi-restriksjoner for året, men reisevanene har endret seg. Bruk av hjemmekontor har medført noe færre arbeidsreiser på hverdager, mens antallet fritidsreiser i helgene har økt.

Trikken kjørte 99,2 prosent av alle avganger i 2023, en nedgang i regulariteten fra 99,3 prosent i 2022. Hovedårsaken er aldrende vogner og forsinkede leveranser av vognedeler på grunn av forstyrrelser i globale forsyningskjeder. Trikken jobber systematisk med å forbedre og stabilisere ytelsen til vognparken. I 2023 var oppetiden til trikkens infrastruktur godt over 99,9 prosent takket være oppgraderinger og systematisk forbedringsarbeid.

Trikken leverte høy trafiksikkerhet i 2023. Antall ulykker og alvorlige hendelser per million kjørte vognkilometer var 1,5, godt under målet på 2,7. De gode sikkerhetsresultatene er skapt av langsiktig og iherdig innsats fra organisasjonen som helhet. Det var ingen dødsfall knyttet til kjøring av trikk i 2023, men vi hadde én alvorlig skade. Med økende byliv registrerte vi flere kollisjoner med andre trafikanter i 2023 enn under pandemiårene 2021-22.

Ved utgangen av 2023 hadde Trikken mottatt 33 nye trikker fra leverandøren CAF. Mottakelsen blant reisende har vært god og ga utslag i at kundetilfredsheten økte til 83,8 prosent, mot 82,9 i 2022. De nye trikkene tilbyr bedre reisekomfort, mer behagelig

innetemperatur, framtidsrettet interiør, mer innslipp av sollys, bedre plass og universell utforming, som gjør kollektivtilbudet tilgjengelig for flere. Ved inngangen til 2025 skal alle de 87 nye trikkene være levert Oslo.

Trikken fikk en femteplass i Norsk Bærekraftsbarometer 2023, en kåring selskapet vant året før. I en kundemåling gjennomført av Kantar svarte hele 88 prosent av innbyggerne i Oslo at de er fornøyde med Trikken. Det er en forbedring fra året før og høyest blant Sporveiens driftsarter.

VIDERE UTVIKLING

Trikkeprogrammet ble vedtatt av bystyret i Oslo i 2015. Åtte år senere har Oslo 33 moderne trikker i trafikk og oppgraderte trikkedepot og infrastruktur. Parallelt har byens vann- og avløpsnett blitt rehabilitert og nye sykkelveier blitt laget.

Gjennom Trikkeprogrammet skapes fremtidens byreise i Oslo. Den overordnede målsettingen er å gi Oslo et attraktivt, robust og kostnadseffektivt trikketilbud. Frem mot 2030 skal Trikken kunne tilby kapasitet til å transportere 100 millioner trikkereiser årlig, en dobling fra dagens nivå. De nye trikkene kan frakte mange passasjerer på liten plass. Det bidrar til å frigjøre plass til byliv og attraktive byrom. Lavere energiforbruk og mindre støy er også i tråd med Oslo kommunes strategier for mobilitet, klima og bærekraft.

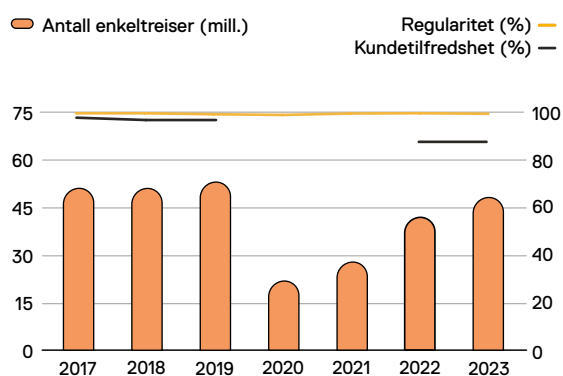
Trikken deltar i det EU-finansierte forskningsprosjektet R2DATO. I desember 2023 ble det gjennomført en vellykket testing av fjernstyring av SL18 i et trikkedepot i Spania. Teknologien vil kunne ha stor betydning for trafiksikkerhet, energiforbruk og reisekomfort i fremtiden.

Bemanningsleder Ayse Belgic og hennes kolleger sørger for at alle trikkene er bemannet til riktig tid, og med riktig kompetanse, før de kjører ut i byen.

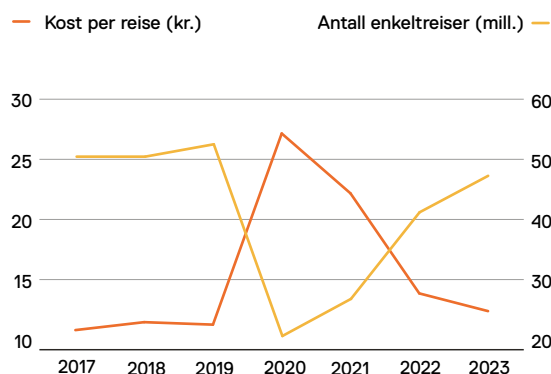


NØKKELTALL	2023	2022	2021
Total omsetning (MNOK)	1 288	1 189,9	1 064,8
Resultat etter skatt (MNOK)	-12,5	10,6	-10,5
Antall reiser	48	42	28
Kundetilfredshet ¹	83,3	82,9	–
Regularitet ²	99,2	99,3	99,5
Ansatte (andel kvinner)	442 (21%)	409 (21%)	411 (22%)
Kost per kilometer	129,00 ³	122,27	130,25

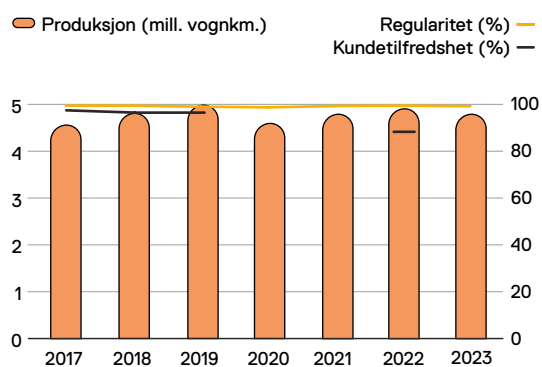
KUNDETILFREDSHET OG ENKELTREISER



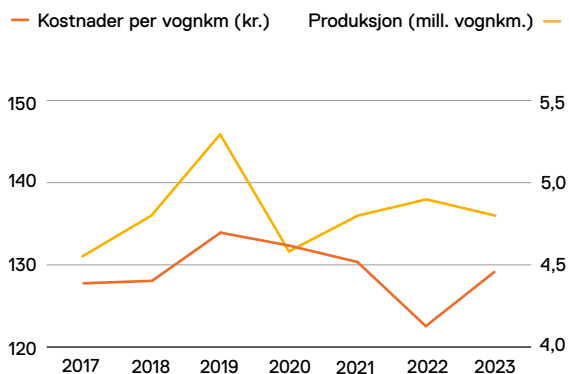
REISER OG KOSTNADER



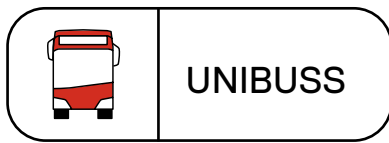
REGULARITET OG PRODUKSJON



VOGNILOMETER OG KOSTNADER



¹ Kundetilfredsheten måles gjennom spørreundersøkelser gjennomført om bord. Til og med 2019 var prosenten som oppgis antall som svarer at de er fornøyde eller svært fornøyde med gjeldende reise. Ikke målt i perioden 2020–2021 på grunn av pandemien. Fra 2022 er metodikk for målingene endret, slik at alle svar er vektet. En score over 80 er vurdert som god.
² Regularitet: Andel avtalte avganger kjørt. Mål 2023: 99,5 prosent. ³ Økte priser for innsatsfaktorer og høyere virksomhetsaktivitet, (hovedsakelig drevet av overgang til nye trikker), kombinert med lavere km-produksjon pga økt avvikstrafikk, medførte økt kostnad per km.



Startet store kontrakter med elektriske busser

Unibuss er et av landets største busselskaper og ledende innen drift av elektriske busser. I 2023 satte selskapet 259 nye elektriske busser i drift på kjøring på nye kontrakter i Oslo.

Unibuss-konsernet er, med sine 1 619 medarbeidere, det største datterselskapet til Sporveien AS målt i antall ansatte. Virksomheten er organisert i selskapene Unibuss AS (rutebuss) og datterselskapene Unibuss Tur AS og Unibuss Ekspress AS (flybuss og ekspressbuss). Selskapet kjører buss i Oslo, Akershus¹, Vestfold og Telemark, samt Trøndelag.

Året oppsummert

Unibuss fraktet 97 millioner reisende og omsatte for 2 088 millioner kroner i 2023. Ruteproduksjonen i Oslo, Vestfold og Telemark samt Akershus¹, var stabil sammenlignet med 2022. Målinger av kundetilfredsheten ble etter pandemien gjenopptatt i 2022. Unibuss oppnådde en kundetilfredshet på 83 poeng i 2023, en bedring fra 82 poeng i 2022. De økte energikostnadene samt økte lønnskostnader til å levere anbudstrafikken ble ikke kompensert fullt i 2023. Dette påførte Unibuss et tap på i underkant av 440 millioner kroner i 2023.

Overgangen til full elektrisk drift i stor skala er den første i sitt slag i nordisk klima. Teknologien har vært lite utprøvd før oppstarten av Unibuss sine anbud. Dette har medført store endringer i hvordan driften gjennomføres sammenlignet med drift basert på konvensjonelt drivstoff. Det har vært flere barnesykdommer og teknologiske utfordringer som har satt hele organisasjonen på prøve. 2024 vil brukes på å sikre et godt og robust driftsopplegg med god regularitet og gode kundeopplevelser. Grunnet pandemien og redusert etterspørsel, måtte Unibuss Ekspress og Unibuss Tur tilpasse produksjonen og omdisponere busser og personell i 2022. Aktiviteten tok seg opp igjen for Unibuss Ekspress i 2023, men ved utgangen av året var den fortsatt lavere enn i 2019.

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

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

VIDERE UTVIKLING

Pandemien og ringvirkningene av krigen i Ukraina satte tilpasningsevnen og fleksibiliteten på prøve og vil fortsatt kreve mye av organisasjonen i 2024. Nye kontrakter og digitale løsninger setter likevel Unibuss i posisjon til å vokse. De nye kontraktene for Oslo indre by som ble startet i 2023 vil øke produksjonen til Unibuss med 50 prosent sammenlignet med tidligere kontrakter.

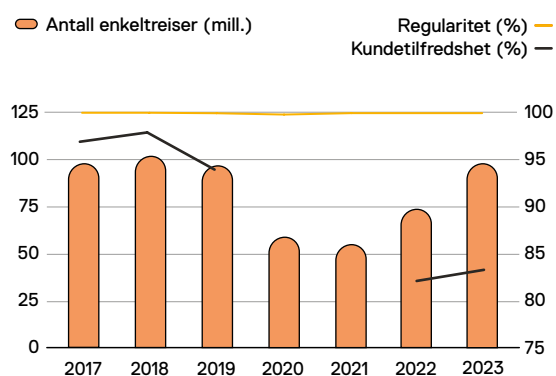
¹ Området var en del av Viken frem til 01.01.2024.



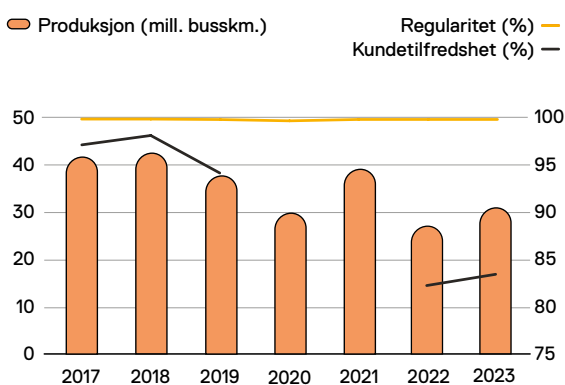
Bussjåfør Ayyaz Akhtar Ali og resten av Unibuss-teamet leverer svært høy regularitet: i 2023 ble 99,9 prosent av alle planlagte avganger blir kjørt.

NØKKELTALL	2023	2022	2021
Total omsetning (MNOK)	2 088,2	1 747,3	1 887,8
Resultat etter skatt (MNOK)	-439,4	-35,4	11,2
Antall reiser (millioner)	97	74	55
Kundetilfredshet ¹	83,2	82,0	-
Regularitet ²	99,9	99,9	99,9
Ansatte (andel kvinner)	1 619 (6,7 %)	1 371 (6,7 %)	1 660 (5,4 %)

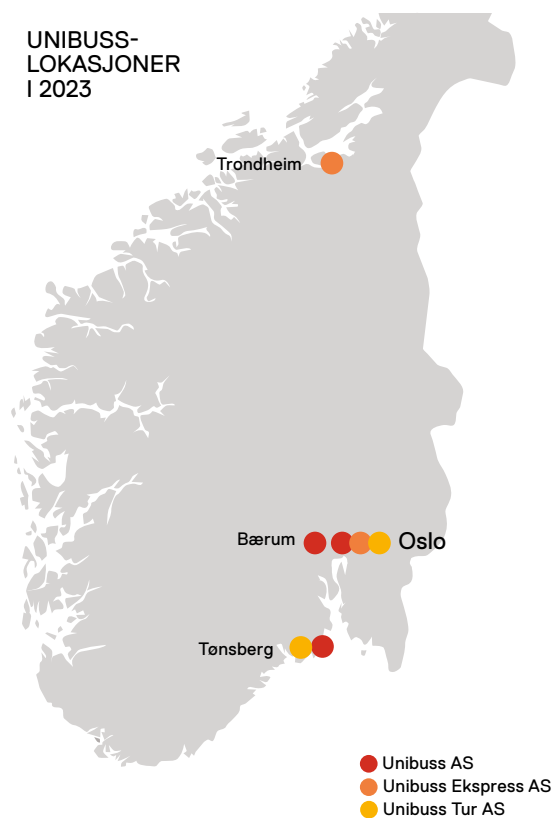
KUNDETILFREDSHET OG ENKELTREISER



REGULARITET OG PRODUKSJON



UNIBUSS-LOKASJONER I 2023



¹ Kundetilfredsheten måles gjennom spørreundersøkelser gjennomført om bord. Til og med 2019 var prosenten som oppgis antall som svarer at de er fornøyde eller svært fornøyde med gjeldende reise. Ikke målt i perioden 2020–2021 på grunn av pandemien. Fra 2022 er metodikk for målingene endret, slik at alle svar er vektet. En score over 80 er vurdert som god.

² Regularitet: Andel avtalte avganger kjørt. Mål regularitet 2023: 99,9 prosent.



SPORVEIEN VOGNMATERIELL

Eier, tar vare på og fornyer vognparken

Sporveien Vognmateriell finansierer investeringer i rullende materiell og bidrar til å forvalte det på en god måte. I 2023 overtok selskapet 18 nye SL18-trikker og fortsatte arbeidet med å finansiere oppgraderinger og vedlikehold av eksisterende trikker og T-banvogner.

Sporveien Vognmateriell AS (Vognmateriell) ivaretar eierskap til T-banvognerne (MX3000) og trikkene (SL18, SL79 og SL95) gjennom hele livsløpet, fra anskaffelse via vedlikehold og oppgraderinger til avhending, i tråd med vognleieprinsippet vedtatt av bystyret. Vognleieprinsippet innebærer at det settes av midler til å investere i nytt materiell når dagens T-banvogner og trikker må avhendes, og at det settes av midler til planlagt og verdibevarende vedlikehold, samt til fornyelser og oppgraderinger. I 2023 ble vognforvalterne fra Vognmateriell overført til operatørene for å sikre en helhetlig og enhetlig forvaltning.

Året oppsummert

Vognmateriell oppnådde et årsresultat på 217 millioner kroner i 2023. Årsresultatet blir disponert og overført som opptjent egenkapital. Egenkapitalen skal sikre evne til å anskaffe nytt materiell når det blir nødvendig, samt å dekke selskapets ansvar som vogneier.

Ved inngangen til 2023 ble det operasjonelle ansvaret for å forvalte vognene overført til operatørene. Vognmateriell skal fortsatt planlegge og gjennomføre den strategiske forvaltningen, og det er etablert nye rutiner for samarbeid og rapportering mellom enhetene.

I 2023 økte Vognmateriell antallet SL18-trikker som kunne settes i trafikk. I tillegg til de 15 trikkene som ble levert i 2022, kjøpte Vognmateriell ytterligere 18 trikker. Ved utgangen av 2023 var 33 SL18-trikker stilt til rådighet for trafikk.

Vognmateriell setter av midler til og finansierer det periodiske vedlikeholdet av alle vogntypene. Dette vedlikeholdet (serviceprogrammet) er godt definert og utløses av kjørte kilometer eller tid. I tillegg setter Vognmateriell av midler til, og finansierer, oppgraderinger, endringer og fornyelsesaktiviteter. Målet med tiltakene er å beholde vognene i god teknisk stand, forbedre produksjonen, sikre god tilgjengelighet og regularitet, samt holde vognene attraktive og kundevennlige gjennom hele levetiden.

I 2023 pågikk flere slike tiltak. Blant dem var montering av nye førerstoler i MX-togene og installasjon av kommunikasjonsutstyr for å samle inn og tolke vedlikeholdsdata. I tillegg pågikk flere mindre teknologiprojekter. Felles for mange av prosjektene er målet om å ta i bruk ny teknologi for å optimalisere vedlikeholdet. Teknologeutvikling, kompetanse og erfaring er viktige faktorer på veien fra intervallbasert til tilstandsbasert vedlikehold.

Selv om trikkene er inne i et generasjonsskifte, har utviklingen av den nye flåten allerede startet. Trikken og leverandøren CAF gjennomfører blant annet et prosjekt om autonome trikker (se s. 31). Vognmateriell bidrar med finansiering til denne type utviklingsprosjekter.

Vognmateriell fokuserer på å holde de gamle trikkene i akseptabel stand inntil de blir erstattet. Når trikkene er ferdige med ruteproduksjon, blir de klargjort og sendt til demontering, resirkulering og gjenvinning hos Metallco AS. I 2023 ble 22 trikker sendt til slik behandling. Les mer om avhendingen av trikkene på s. 64.

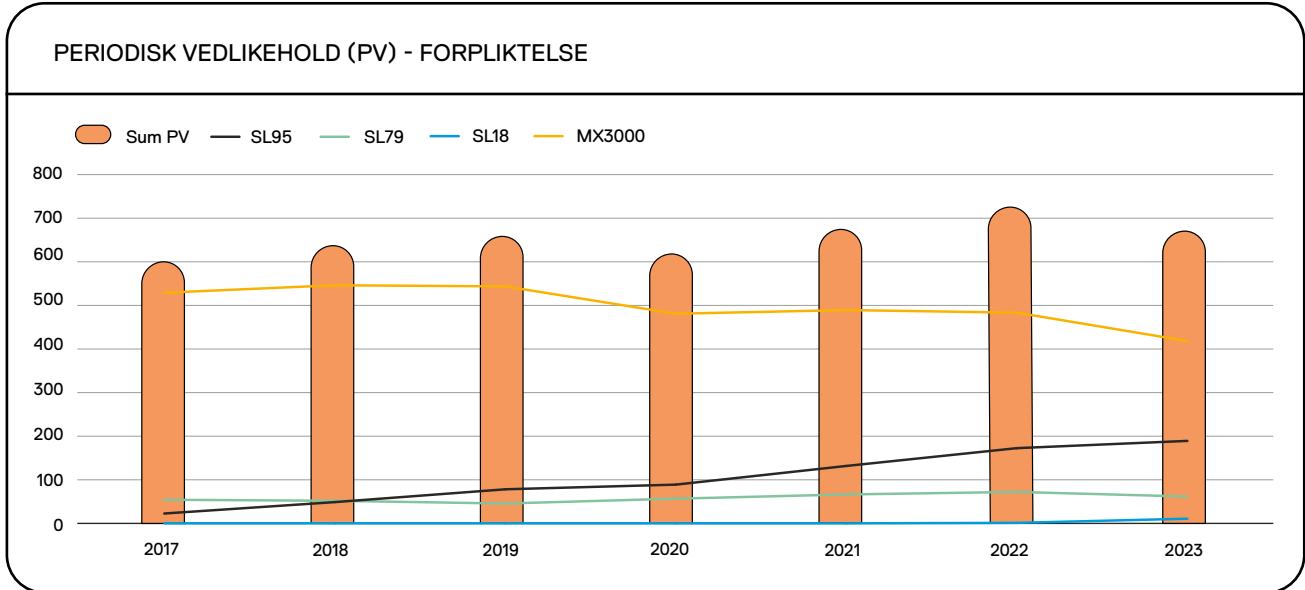
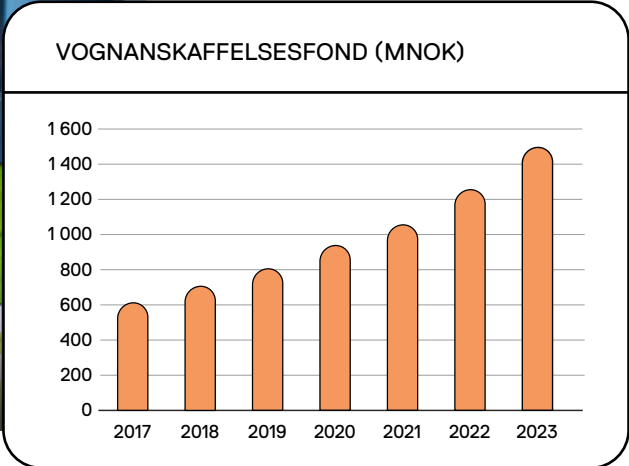
VIDERE UTVIKLING

Sporveien Vognmateriell har som ambisjon å ha en vognpark i verdensklasse i 2025. Det betyr at selskapet skal sørge for at dagens T-banvogner er så godt vedlikeholdte og oppgraderte at kundene fremdeles oppfatter dem som moderne, attraktive og konkurransedyktige. Når den nye trikkevognparken er på plass, vil Oslo ha to helt homogene og moderne vognparker – en unik posisjon blant verdens kollektivbyer.



Førerstolprosjektet, her ved Tina Aarstad og Ayhan Eren, har fokus på at den nye stolen skal fungere for alle, enten de er en del av førermiljøet eller på verkstedet.

NØKKELTALL	2023	2022	2021
Driftsinntekter (MNOK)	790	815,6	742,9
Årsresultat (MNOK)	216,9	171,1	123,5
Eiendeler (MNOK)	6 400	6 282	5 604
Vognanskaffelsesfond (MNOK)	1 506	1 260	1 060





INFRASTRUKTUR OG PROSJEKTER

Varig verdiskaping: Vedlikehold av infrastrukturen

Vedlikehold av infrastrukturen sikrer verdier for fremtiden.

Med hovedfokus på vedlikehold, punktlighet og utvikling, gjennomfører Sporveien nødvendige prosjekter for å forbedre infrastrukturen. Prosjektene bidrar til en mer effektiv og pålitelig kollektivopplevelse for Oslos befolkning.

Infrastruktur og prosjekter (IE) vedlikeholder, bygger og forvalter Sporveiens eiendommer og infrastruktur for T-bane og trikk. Arbeidet omfatter stasjoner, tunneller, signalanlegg, bygninger, skinnegang og bussholdeplasser i Oslo, samt større utbyggingsprosjekter. Ved utgangen av 2023 hadde enheten 388 medarbeidere fordelt på arbeidsstedene Tøyen, Etterstad, Holtet, Majorstuen og Skullerud.

Året oppsummert

IE opprettholdt god produksjon i både prosjekter og driften av infrastrukturen gjennom 2023. Både T-banen og Trikken leverte meget godt på punktlighet og regularitet. Gjennom samarbeid med Oslopakke 3-sekretariatet sikret IE nødvendige midler for vedlikehold av trikkens og T-banens infrastruktur. Vedtaket av handlingsprogrammet for Oslopakke 3 for 2024–2027 sikret midler for prosjekter som ombyggingen av Majorstuen T-banestasjon, CBTC og årlige oppgraderinger av infrastrukturen for trikk og T-bane.

Oppgradering av Ekebergbanen og flere vedlikeholdstiltak på trikkenettet

Høsten 2023 startet Sporveien etterlengtet vedlikeholdsarbeid på nedre del av Ekebergbanen, der trikken over tid hadde kjørt med redusert hastighet på grunn av slitt infrastruktur. Prosjektet omfatter fornyelse av strekningen mellom Oslo Hospital og Ekebergparken. Målet med arbeidet er å sikre en optimal infrastruktur, eliminere redusert hastighet og forbedre den generelle reiseopplevelsen for trikkepassasjerer. På trikkenettet ble flere vedlikeholdsprosjekter iverksatt, blant annet dekkereparasjoner, utskifting av slitte veksler, pakking av spor og vegetasjonsrydding på Lilleakerbanen. Videre ble det igangsatt en fornyelse av trikkens maskinpark, med mål om å anskaffe mellom ti og fjorten nye maskiner for å forbedre vedlikeholdsarbeidet.

Ny trasé og investering i vedlikehold

Sporveien nådde en milepæl med åpningen av én kilometer ny T-banetrasé på Østensjøbanen. Fornyelsen har redusert reisetiden for linjene 2 og 3 og legger til rette for effektiv og pålitelig trafikkavvikling.

I prosjektets mest intensive anleggsperiode måtte T-banen på Østensjøbanen og Furusetbanen stoppe i 100 dager. Denne stengeperioden ga også rom for betydelige oppgraderinger på Furusetbanen.

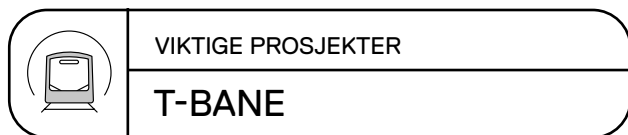
I løpet av 2023 ble T-banen utstyrt med én skinnepusser og to nye Robel-arbeidsmaskiner. Skinnepusseren gir en ny mulighet til proaktivt å forebygge skader og håndtere glatt skinnegang om vinteren. Robel-maskinene standardiserer flåten og forenkler arbeidsplanlegging.

VIDERE UTVIKLING

IE prioriterer å ta vare på eksisterende infrastruktur. I de kommende årene vil fokus være å sikre tilstrekkelige midler fra Oslopakke 3 for oppgradering og vedlikehold.

Lean og smartere vedlikehold vil fortsette mot målet om økt tilstandsbasert vedlikehold.

En transformasjon av T-banesystemet i Oslo er planlagt, og inkluderer Forneubanen, oppgradering av Majorstuen T-banestasjon, nytt signalsystem og nye vognsett. Sporveien intensiverer forberedelser for mottak av ny infrastruktur, og vil bruke stengeperiodene i CBTC-prosjektet, oppgradert Majorstuen T-banestasjon, og nye Diakonhjemmet stasjon, for infrastrukturvedlikehold. Opprusting av T-banestasjoner, inkludert nye innganger til Tøyen og Storo, blir et satsingsområde.



ØSTENSJØBANEN: ETTERSTAD–HELLERUD

I 2023 fullførte Sporveien oppgraderingsarbeider på strekningen mellom Etterstad og Hellerud T-banestasjoner. Prosjektet har omfattet en ny T-banetrasé, etablering av en 400 meter lang tunell og konstruksjon av to nye bruer. Bakgrunnen for oppgraderingen lå i den nesten hundre år gamle infrastrukturen på T-banestrekningen, som var på slutten av sin levetid. Den tidligere traseen var preget av bratte og svingete partier, opprinnelig anlagt som en trikketrasé med hastighetskrav som ikke tilfredsstilte dagens, og ikke minst fremtidens, behov for T-banedrift. Den vellykkede gjennomføringen av prosjektet resulterte i den første åpningen av en ny T-banetrasé i Oslo på sju år.

OPPGRADERING AV FURUSETBANEN

Samtidig som den nye T-banetraseen på Østensjøbanen ble fullført opp til Hellerud, jobbet Sporveien også med oppgraderinger av Furusetbanen. 13 kilometer med skinner og strømskinner er byttet ut, og 1 900 tonn stål er fjernet og sendt til gjenbruk.

TILGJENGELIGHET PÅ T-BANESTASJONER

I 2023 gjorde Sporveien tiltak for en bedre tilgjengelighet og universell utforming på sju T-banestasjoner: Trosterud, Hellerud, Ulsrud, Mortensrud, Furuset, Haugerud og Bøler. Avstanden mellom T-banetog og plattform er redusert, i tillegg har stasjonene fått bedre belysning, ledelinjer for blinde og svaksynte, oppgraderte høyttaleranlegg og forbedret tilgang til stasjonsområdene.

NYTT SIGNALSYSTEM CBTC

Sporveien innfører nytt signalsystem for T-banen. Signal-systemet er basert på CBTC-teknologi (Communication Based Train Control) og designet for å øke effektiviteten og kapasiteten. Forberedelser for CBTC-mottak pågår organisatorisk og langs sporet, med blant annet infrastrukturtilpasninger og utskifting av veisikringanlegg på Holmenkollbanen. Installasjonen av CBTC-systemet i tog startet i 2023. Telia og ICE er samarbeidspartnere for å sikre stabil drift ved å utnytte det offentlige mobilnettet, og arbeid pågår for å sikre god dekning langs hele T-banenettet, inkludert tunellområdene.

OPPGRADERING MAJORSTUEN T-BANESTASJON

Stasjonen skal oppgraderes og gjøres klar for sammenkobling med Fornebubanen. Løsningen med to spor til tunellen skal videreføres og oppgraderes til å kunne håndtere 36 tog i timen. Stasjonen skal utbedres med større plattformarealer, flere adkomster og en ny gangbru i vestenden.

NYE DIAKONHJEMMET STASJON

Sporveien skal bygge ny stasjon på Holmenkollbanen ved Diakonhjemmet sykehus. Detaljprosjekteringen startet i 2023. Tidslinjen for byggestart og ferdigstilling er under planlegging og samordnes med Diakonhjemmets eget byggeprosjekt. Stasjonen gjør det enkelt å reise kollektivt til både sykehuset og nye skoler.



EKEBERGBANEN NEDRE

Trikkeinfrastrukturen i begge retninger fra Ekebergparken trikkeholdeplass og ned til rundkjøringen ved Konows gate vedlikeholdes. Prosjekteringsarbeidet startet i 2022, og hadde byggestart høsten 2023. Prosjektet er i rute, og fase en ble avsluttet som planlagt før jul 2023.

BRISKEBY

På oppdrag fra Byrådsavdelingen for miljø og samferdsel har Sporveien, i samarbeid med Bymiljøetaten og Vann og avløps-etaten, gjennomført et forprosjekt og levert en rapport som viser at det er mulig å tilrettelegge for nye trikker (SL18) over Briskeby. Løsningen vil, dersom den blir vedtatt, innebære en totalopprustning mellom Riddervolds plass og Henrik Ibsens gate.

LILLEAKERBANEN

Oppgradering av Lilleakerbanen er igangsatt. Prosjektet skal skifte ut kontaktledningsanlegget og etablere en permanent endeholdeplass med tilstrekkelig vendekapasitet på Øraker.

TRONDHEIMSVEIEN

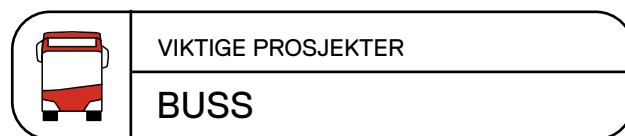
Strekningen mellom Rosenhoff og Sinsenkrysset er nedslitt og trenger fornyelse av spor og kontaktledningsanlegg. Oppgraderingen sikrer at ny ruteplan med høyere frekvens med SL18-trikkene kan iverksettes.

SKØYEN

Områderegeringsplanen for Skøyen ble vedtatt høsten 2023. Planen forutsetter at trikkens trasé mellom Thune og Hoff flyttes til Drammensveien/Hoffsveien, og dagens vendesløyfe på Skøyen kan bli fjernet når ny skole skal bygges inntil traseen. Sporveien skal arbeide videre i 2024 med trikkens fremtidige trasé gjennom området.

VEDLIKEHOLD AV LIKERETTERE OG KABELFORSTERKNING

For å sikre stabil strømforsyning til trikkene, gjennomføres oppgraderinger på flere likeretterstasjoner langs trikkenettet, inkludert stasjoner på Skøyen, i Gamlebyen og på Frogner.



BUSSANLEGG DRØBAK

På vegne av datterselskap Sporveien Bussanlegg, skal Sporveien bygge et nytt helelektrisk bussanlegg i Frogn kommune. Anlegget skal tilrettelegges for inntil 60 bussoppstillingsplasser, og skal dekke Ruters kapasitetsbehov for bussdrift i området.



Storstilt satsing på T-banen

De store T-baneprosjektene er godt i gang. Gjennom oppgradering og bygging av stasjoner, baser og infrastruktur vil de bidra til byutvikling og enda flere reisende på T-banen.

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

Nytt signalsystem CBTC

T-banen skal få et nytt og moderne signalsystem for å digitalisere og effektivisere driften. Etter at Sporveien i 2021 inngikk avtale med Siemens Mobility om leveransen av systemet, er prosjektet nå inne i en design- og utviklingsfase. I 2023 startet prosjektet installasjonen av CBTC-utstyr i to av T-banevognene og på testspor inne på Ryen base.

Nye T-banvogner

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

Oppgradert Majorstuen T-banestasjon

Majorstuen T-banestasjon skal oppgraderes innenfor dagens reguleringsplan, med større plattformer, to spor til tunellen, flere adkomster og ny gangbru i vest. I tillegg skal prosjektet anlegge en ny butt med seksvognsplattform knyttet til Holmenkollbanens utgående spor.

Fornebubanen

Fornebubanen utvider T-banens linjenett med en ny bane mellom Majorstuen i Oslo og Fornebu i Bærum. Fornebubanen skal settes i drift i 2029.

ANDRE SENTRALE T-BANEPROSJEKTER:

Østsjøbanen mellom Brynseng og Hellerud

Den nye T-banestrekningen med tunell mellom Brynseng og Hellerud ble åpnet som planlagt 4. september 2023. Ombyggingen av strekningen har redusert kjøretiden med over 30 sekunder.

Nye Diakonhjemmet T-banestasjon

Sporveien skal bygge ny stasjon ved Diakonhjemmet sykehus. Prosjektet er i forprosjektfasen, og er planlagt ferdigstilt i 2027.

KAPASITETSUTVIDELSE I T-BANENETTET

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

GEVINSTER

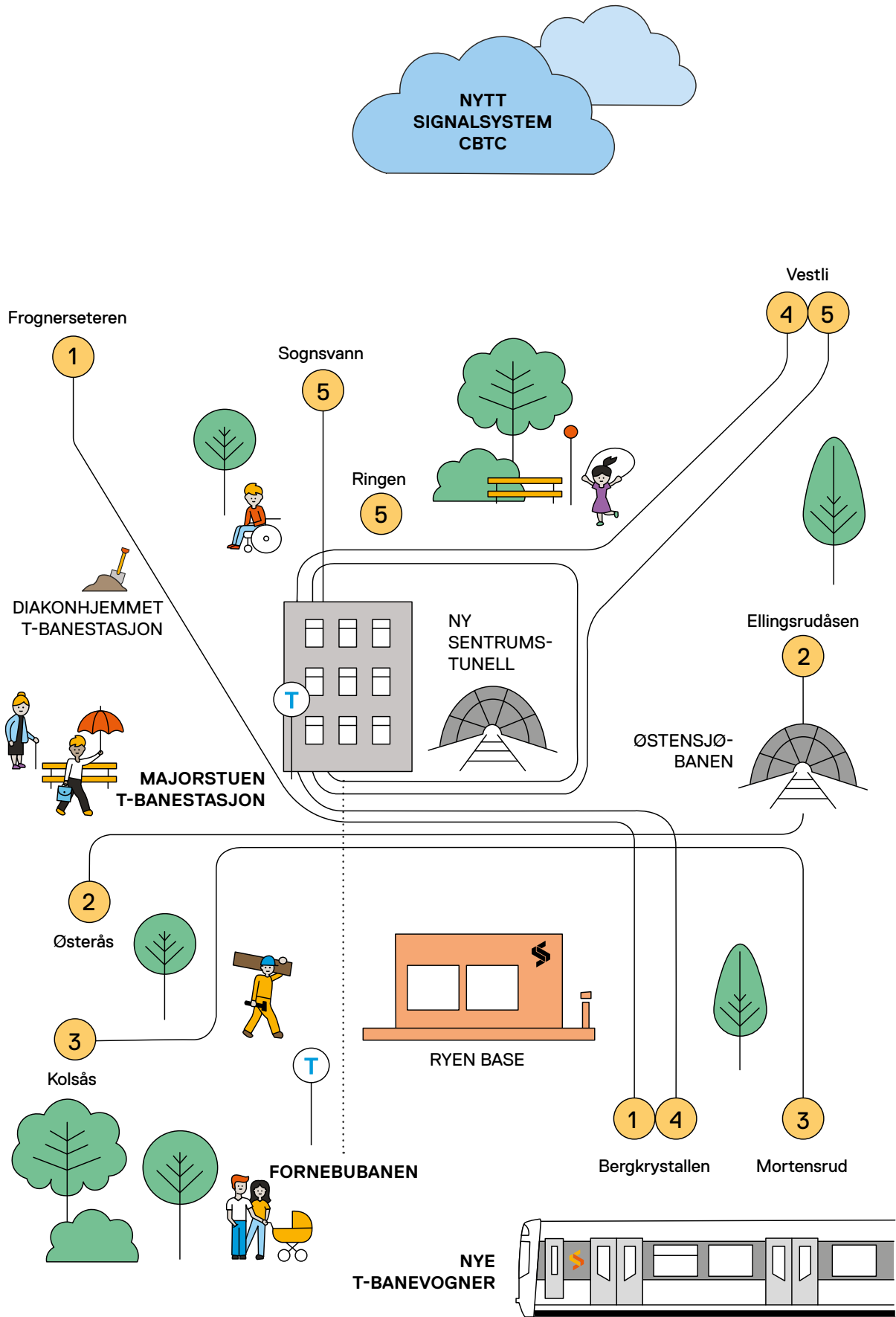
- Økt kapasitet
- Utvidet linjenett
- Økt sikkerhet, driftsstabilitet og hastighet

ORGANISERING

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

FINANSIERING

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



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



Nær halvparten av trikkene levert

Totalt 35 av 87 nye trikker var innen utløpet av 2023 på plass i Oslo, og innfasingen fortsetter med full kraft. Flere trikkeholdeplasser er oppgradert for å gjøre av- og påstigningen enklere for alle.

De nye trikkene (SL18) mottas og fases inn i trafikk etter en grundig kvalitetsprosess av Sporveien, både på fabrikken i Spania og ved mottak i Oslo. Trikkene sendes i to deler til Oslo, og sluttmonteres på verkstedet på Grefsen trikkebase. Før Sporveien overtar trikkene på vegne av Oslo, må de gjennom en omfattende kvalitetskontroll. I alt var 35 nye trikker levert ved utgangen av 2023, og den 24. november hadde SL18-trikkene allerede rullet å kjøre én million kilometer i Oslo.

Tilgjengelig for alle

Trikkeprogrammet, som er ledet av Sporveien siden 2015, er tidenes satsing på trikk i Oslo. Parallelt med anskaffelsen og innfasingen av nye trikker, er Sporveiens trikkebaser på Grefsen og Holtet og flere trikkestraseer og trikkeholdeplasser oppgradert. På mange holdeplasser er høyden på plattformene justert slik at avstanden mellom plattform og trikk blir minst mulig. I tillegg er det etablert ledelinjer for blinde og svaksynte og dekketiltak i form av heller eller asfaltering – alt med mål om en bedre tilgjengelighet til trikken for flere reisende. I 2023 ferdigstilte Sporveien oppgradering av nærmere 80 trikkeplattformer. Noen holdeplasser ligger i områder som gjør det utfordrende å gjennomføre oppgraderinger, men med gjennomførte og planlagte holdeplasztiltak tar vi et langt skritt i retning av et trikketilbud som kan brukes av alle, uavhengig av funksjonsnivå. Oppgradert infrastruktur, sammen med en universelt utformet trikk, gjør trikketilbudet tilgjengelig for alle.

Sporveien har siden oppstarten av Trikkeprogrammet samarbeidet med Bymiljøetaten, Ruter og Vann- og avløpsetaten om oppgraderingen av flere trikkestraseer. I 2023 har Sporveien forberedt en oppgradering av Briskebylinjen med planlagt oppstart i 2025. Det pågår et vedlikeholdsarbeid på nedre del av Ekebergbanen, og Pilestredets øvre del skal også rustes opp.

Vognanskaffelse og delemangel

Nye trikker og oppgradert infrastruktur og trikkebaser skal gjøre byen grønnere, mer fremkommelig og skape flere attraktive gater og byrom. Serieproduksjonen som er i full gang, gjør at vogner blir fasett inn jevnlig. Grunnet et urolig verdensbilde ble

det en global delemangel i starten av året, noe som medførte en midlertidig stans i trikkeleveransen på cirka fem måneder.

Fra sommeren var de utfordringene løst, og leveransen ble gjenopptatt. Til tross for fem måneder med stopp i leveransen er målet fortsatt at de 87 nye trikkene skal være levert til Oslo innen utgangen av 2024.

En inkluderende trikk

Underveis i innfasingsperioden gjør vi oss erfaringer og gjennomfører nødvendige og ønskelige justeringer så trikken skal passe for Oslo-trafikken. En merkbar endring som ble utført i 2023, er nedjustering av dørlyder. Justeringene er utført etter tilbakemeldinger fra både reisende og ansatte.

Den nye SL18-trikken har vært med i konkurransen om å motta «Innovasjonsprisen for inkluderende design» i kategorien «Transport» som deles ut av stiftelsen Design og arkitektur i Norge (DOGA). Brukermedvirkning og inkludering av flere interesseorganisasjoner underveis i trikkeanskaffelsen har resultert i sluttproduktet SL18 med lavgulv og romslighet for alle med og uten hjul. Prisutdeling: januar 2024.



Universell utforming med lavgulv gjør at alle kan komme seg enkelt på og av trikken.



Nærmere 80 trikkeplattformer oppgradert, deriblant Skarpsno holdeplass, for å sikre en best mulig tilgjengelighet for de reisende.



24. november ble en milepæl nådd: Oslos nye trikker runder én million kjørte kilometer i trafikk!

FREMTIDENS BYREISE

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

GEVINSTER

- Et attraktivt, robust og kostnadseffektivt trikketilbud
- Bedre rutetilbud og kapasitet med 87 nye trikker
- Oppgradert og moderne infrastruktur
- Byutvikling og mer attraktive gater og byrom
- Redusert kostnadsnivå til drift og vedlikehold

ORGANISERING

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

FINANSIERING

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

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

FREMDRIFT TRIKKEANSKAFFELSE

- 2015: Investeringsbeslutning
- 2016: Prekvalifisering av leverandører
- 2017–2018: Tilbud og kontraktsinngåelse
- 2021–2022: Testing, prøvedrift og serieproduksjon
- 2022–2024: Leveranse og driftssetting av nye trikker



Eiendomsutvikling for fremtiden

Sporveien har en rekke eiendommer langs viktige ferdselsårer og ved knutepunkter i Oslo. Vi utvikler dem for å skape fremtidens knutepunkt og bymiljø og for å skape inntekter til kollektivtrafikken.

Eiendomsavdelingens tre hovedoppgaver er å skaffe nødvendig eiendom for kollektivtrafikkens daglige drift, tilby kontorlokaler for Sporveiens ansatte, og sikre kommersiell utvikling. For Eiendomsavdelingen er det et fokus å finne løsninger som gjør eiendommene multifunksjonelle, skaper inntekter gjennom boligsalg og næringsvirksomhet, og gir tilbake til kollektivtrafikken.

Enhver utviklingsprosess må være økonomisk bærekraftig og uavhengig av midler reservert for kollektivtrafikken. Sporveien legger i tillegg vekt på at prosjektene skal bidra til å skape trivelige byrom og gi noe tilbake til byen. Det er et vesentlig mål at prosjektene ikke bare skal være knutepunkter for kollektivtrafikken, men også gi et løft for innbyggerne i Oslo.

Året oppsummert

2023 var et spennende år for Eiendomsavdelingen, der Sporveien utmerket seg som en viktig aktør innenfor byutviklingen i Oslo. Et effektivt kollektivtilbud er avhengig av godt vedlikehold og gode fasiliteter, men Sporveiens eiendommer skal også ha som mål å smelte inn i bybildet, enten ved å utvikle under bakkenivå eller i høyden. Prosjekter som Brynseng T-banestasjon og Etterstad base illustrerer denne tilnærmingen. I begge prosjektene er det planlagt lokk over driften for å skape nye byrom og forbindelser.



På Etterstad base har Sporveien lagt frem et forslag om utvikling av konsernets tomt på 21 mål. Forslaget består av en ny driftsbasis, publikumsrettede virksomheter, næringsbygg, boliger og nabolagsfunksjoner. I oktober 2023 var Sporveiens forslag ute på høring. Prosjektet har skapt stort engasjement i lokalsamfunnet og blant andre samfunnsaktører, som har bidratt til planene i området.

Videre har Sporveien fått finansieringsvedtak på nye planer for Majorstuen T-banestasjon. Omfanget ble i 2022 nedskalert etter politisk vedtak. I 2023 utarbeidet Sporveien derfor nye løsninger for området. Hensikten er å sikre bedre flyt på stasjonen og å åpne et helt nytt byrom. Dette vil blant annet skje ved å transformere de gamle vognhallene på stasjonen og gjøre dem tilgjengelige for publikum, med tilbud innenfor både kultur og servering. Oppstart på Majorstuen T-banestasjon er forventet i april 2024.

VIDERE UTVIKLING

Kort oppsummert var 2023 et år der visjonen om å skape bærekraftige knutepunkter og attraktive byrom begynte å ta god form. Ved å integrere kollektivtrafikk, kommersiell utvikling og lokalbefolkningens behov, sikrer Sporveien en positiv innflytelse på Oslo. Med store ambisjoner og kreativitet ser Sporveien fremover, med forventning om å forme Oslos fremtidige knutepunkt og bymiljø.

Sporveien har utarbeidet planer om å åpne et helt nytt byrom i de gamle vognhallene på Majorstuen T-banestasjon.



Elektrifisering og vekst i busstilbudet

I april ble Stubberud bussanlegg tatt i bruk. Anlegget er Nordens største elektriske bussanlegg med en kapasitet på hele 150 busser. Dette utgjør en betydelig milepæl i satsningen på elektrifiseringen av bussene i Oslo.

I tråd med Ruters visjon om utslippsfri bussdrift i Oslo og Akershus¹, har også anlegget på Alnabru blitt fullstendig elektrifisert. Dette representerer en betydelig innsats for å redusere utslippene i Oslo.

Sporveien Bussanlegg (Bussanlegg) har i 2023 gjennomført vesentlige oppgraderinger i bussanlegget på Brubakkveien for å tilrettelegge for Oslo Øst-kontrakten som startet opp i desember. Disse investeringene innebærer at anlegget øker kapasiteten og tilbyr flere driftsfunksjoner enn tidligere.

Selskapet har fortsatt samarbeidet med Ruter om å sikre tilstrekkelig anleggskapasitet for oppstart av Follokontraktene sommeren 2025. I 2022 kjøpte Bussanlegg en egnet tomt i Drøbak. I 2023 ble investeringsbeslutningen fattet og nå er byggearbeidene i full gang.

I juni kjøpte Bussanlegg tre eiendommer sentralt i Ski som på sikt skal utvikles til et større bussanlegg i dette viktige vekstområdet. I første omgang tilrettelegges to av eiendommene for å betjene ny kjørekontrakt i 2025, mens den siste eiendommen driftes videre med eksisterende leiekontrakter frem til forventet innfasing i bussdriften om noen år.

Selskapets utviklingsavdeling arbeider nå med å sikre strategiske anleggsbehov på Romerike og i Asker. Dette er en videreføring av tidligere initiativ fra Ruter og Viken fylkeskommune¹ der Bussanlegg ble forespurt om å bistå med å sikre Ruter anleggskapasitet i nye kjørekontrakter i Akershus.

Selskapet samarbeider med Celsio om å legge til rette for CO₂-fangst på Klemetsrud. Karbonfangstprosjektet ser nå på løsninger og arealdisposisjoner som kan redusere kostnadene og vil konkludere om realisering sommeren 2024. Løsningene berører arealer på vårt bussanlegg og vi ser på arealbytter og midlertidig arealleie i prosjektets byggefase. Vi forutsetter at de permanente løsningene skal gi bedre betingelser og kapasitet også for bussdriften.

¹ Området var en del av Viken frem til 01.01.2024.



Prosjektleder Petter Skulbru fra Bussanlegg og finansanalytiker Vilde Måkestad Tokheim fra Sporveien er stolte av arbeidet som er gjort på Alnabru. Anlegget ble helelektrifisert i 2023, og neste steg mot modernisering av anlegget er full utskifting og miljømerking av vaskehallen.

Bussanlegg har et pågående oppdateringsprogram for sjåførfasiliteter som skal bidra til bedre arbeidsmiljø for bussjåførere. Fasilitetene skal bidra til at sjåførene har et behagelig sted å ta pausene sine. Selskapet har løftet vedlikeholdsinnsatsen og oppført en rekke nye servicehus de siste årene. I 2023 fikk lokasjonene Ullernåsen og Haugerud splitter nye fasiliteter.

I løpet av året har selskapet implementert ny organisasjonsplan og ansatt to nye medarbeidere med sentrale roller i utviklingen av selskapet. De to er produktsjefer for henholdsvis bussanleggene og sjåførfasilitetene, og innebærer forsterket fokus på drifts- og avtaleleveranser.

Samlet sett har året vært preget av betydelige investeringer, forbedringer og fokus på bærekraft, med mål om å styrke vår posisjon mot våre samarbeidspartnere og brukere.



SPORVEIEN MEDIA

Viktig bidrag til kollektivtrafikken i 2023

Sporveien Media skaper inntekter fra trafikkreklame. I 2023 bidro selskapet med 124 millioner kroner i inntekter til å gjøre kollektivtrafikktilbudet for de reisende enda bedre.

Sporveien Media AS' forretningsidé er å gi et økonomisk bidrag til kollektivtrafikken og samtidig gi en positiv opplevelse for de reisende. Selskapet forvalter trafikkreklame på T-bane, trikk og buss, stasjoner og bygninger, og hadde en samarbeidsavtale med Clear Channel Norway som gikk ut i 2023. Sporveien Media forvalter også kontrakten for reklamefinansierte lehus i Oslo.

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

Året oppsummert

Sporveien Media bidro i 2023 med totalt 124 millioner kroner til kollektivtrafikken, mot 139 millioner kroner i 2022.

I medio 2023 ble JCDecaux Norge AS tildelt kontrakten om formidling av trafikkreklame på T-bane, trikk og buss, stasjoner og bygninger, med oppstart 01.01.2024.

Clear Channel skal fortsatt ha kontrakten for de reklamefinansierte lehusene i Oslo.

I 2023 ble det jobbet med å dokumentere effekten av utendørsreklame. Det ble også gjennomført hyppige drifts- og vedlikeholdsoppdrag for å holde lehus og annet materiell i orden og bidra til å gjøre byrommene hyggeligere.

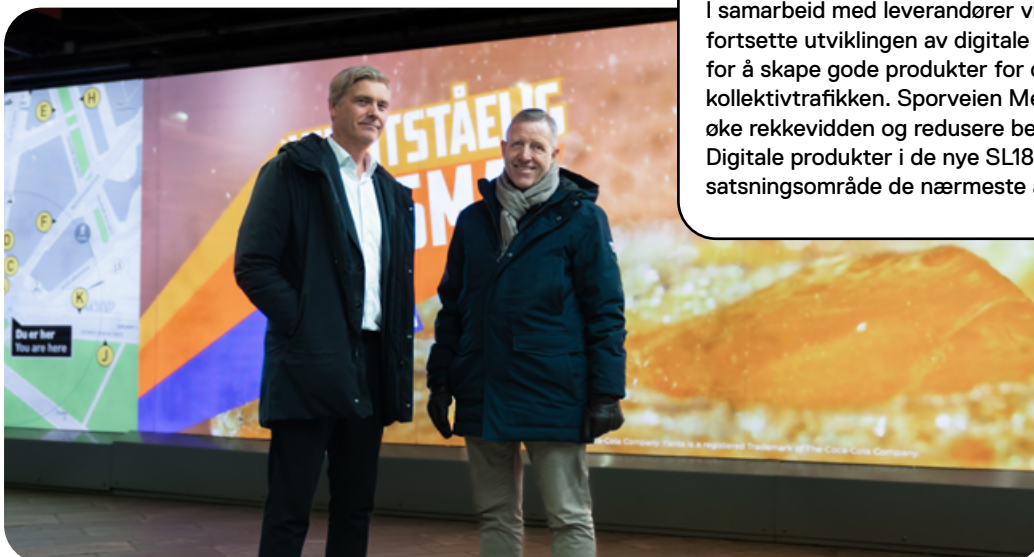
Sporveien Media jobber aktivt for å være en pådriver og tilrettelegger for innovasjon og forretningsutvikling i markedet for trafikkreklame. Dette innebærer å videreutvikle løsninger og kapasitet på både eksisterende og nye reklameflater for eksisterende og nye kunder.

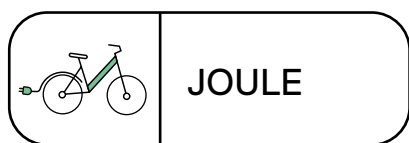
VIDERE UTVIKLING

Sporveien Media ser med optimisme på markedet for utendørsreklame i 2024, til tross for den generelle økonomiske usikkerheten i samfunnet.

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

Daglig leder for Sporveien Media Inge Aasen (t.v.) og produkt-sjef Tor Hornslien er opptatt av å tilby produkter og tjenester som skaper interesse og informerer.





Markedsleder innenfor elsykkelabonnement i Norge

Sporveien har på kort tid etablert Joule som Norges ledende aktør innenfor langtidsleie av ordinære elsykler. Ambisjonen til Joule er å gjøre elsykkel tilgjengelig for flere, og på den måten bidra til at konsernet når sin visjon om bærekraftig mobilitet for alle.

Joule AS er en kommersiell satsing eid av Sporveien. Selskapet tilbyr i dag måneds- og årsabonnement for elsykler, inkludert tyveriforsikring og service. Konseptet skiller seg ut fra bysykkel og delte sykkelflåter ved at kunden har tilgang til sin egen elsykkel i hele perioden. Tjenesten er tilgjengelig i Stor-Oslo.

Året oppsummert

Joule oppnådde inntekter på MNOK 3,1 i 2023. Det tilsvarte en vekst på 464 prosent, sammenliknet med tilsvarende periode i 2022. Selskapet ble etablert i 2022, og opplevde i 2023 vekst på 377 prosent i samtidige abonnenter sammenlignet med toppunktet i 2022. Selskapet har på kort tid etablert seg som markedsleder innenfor langtidsleie av ordinære elsykler i Norge.

Året ble brukt til å etablere prosesser og systemer som skal til for å skalere konseptet. Blant annet etablerte selskapet i 2023 et eget verksted i Nydalen og utførte service på elsyklene selv. En ny nettbutikk og nye IT-systemer ble også introdusert for å håndtere det nye kundevolumet.

Elsykkelmekaniker Ricardino da Silva (t.v.) og daglig leder Henning Anthonsen i Joule er stolte av at elsyklene bidrar til færre biler på veiene.



For norske forbrukere bidro både inflasjon og høyere renter til dyrtid i 2023. Det påvirket markedet for elsykler. Mange sentrale aktører gjennomførte aggressive salgskampanjer med rabatter på kjøp av elsykler. Joule lyktes å vokse til tross for de krevende markedsforholdene.

Selskapet hadde fornøyde kunder. Net Promoter Score brukes som et mål på kundetilfredshet. Resultatet, basert på de kundene som sier opp, var så høyt som 62 på en skala fra -100 til 100. Det er et godt resultat, som tilsier at Joule har en stor overvekt av ambassadører som anbefaler selskapet til andre.

VIDERE UTVIKLING

For å realisere vekstmålene vil Joule investere mer i markedsføring i 2024. Videre vil Joule investere i flere elsykler til 2024-sesongen og skalere driften i takt med at selskapet vokser.

I en årsrapport skal alt stemme og være nøyaktig. Akkurat det gjelder ikke illustrasjonene. Vi håper du gleder deg over de lekne tolkningene av hverdagen i Oslo og Sporveien, selv om detaljene kanskje ikke er helt presise.



A colorful illustration of a city street scene. In the foreground, a woman with a green ponytail and a striped shirt walks towards the left. In the background, a yellow construction truck is on the road, with two workers on a lift platform. A red bus is also visible. A person in a wheelchair is walking on the sidewalk, accompanied by a woman. A woman in a striped shirt is walking with a small child. A utility pole with a '40' speed limit sign stands on the right. The scene is set against a backdrop of a white building and green trees.

DEL 4

Samfunnsansvar og bærekraft

Den uendelige reisen

Etter lang og tro tjeneste i Oslos gater blir de gamle trikkene parkert en etter en. Men turen stopper ikke der.

De siste to årene har det kjørt tre forskjellige trikkemodeller i Oslogatene. Nye trikker ankommer jevnlig Grefsen trikkebase og settes i trafikk så snart de er kontrollert og godkjent for bruk. Inntil alle de 87 nye SL18-trikkene er på plass i hovedstaden, er de gamle SL79- og SL95-trikkene i daglig drift. Bokstavene «SL» i navngivningen av de ulike trikkemodellene står for «sporvogn ledd», og nummereringen viser til hvilket årstall trikkene ble bestilt.

– Jo flere nye trikker som kommer til Oslo, desto flere gamle trikker tas ut av trafikk. Men ferden for de gamle trikkene ender ikke på skraphaugen til ingen nytte – de sendes til resirkulering og blir etter hvert til produkter som peisovner, bilfelger, brødrister, sykler og mye annet, sier daglig leder Ole-Anders Tangen i Sporveien Vognmateriell.

Strengt miljøkrav

Gjenvinningsgraden av materiell fra de gamle trikkene er 100 prosent. For de 22 trikkene som ble levert til gjenvinning i 2023, gikk 82 prosent til materiellgjenvinning, 10 prosent til energigjenvinning og de resterende 8 prosentene til ombruk, som betyr at deler fra en trikk til resirkulering gjenbrukes som reservedeler i gamle trikker som fortsatt kjører i byen. Det er et mål at så lite som mulig av de gamle trikkene går til deponering, det vil si avfall som verken kan gjenvinnes eller ombrukes.

BÆREKRAFTIGE BEGREPER

Sirkulær økonomi: Økonomisk system med utgangspunkt i at alle ressurser er del av et kretsløp og brukes på nytt, slik at det ikke skapes avfall.

Resirkulering: En prosess der ressurser, råvarer og produkter er i omløp og brukes om igjen.

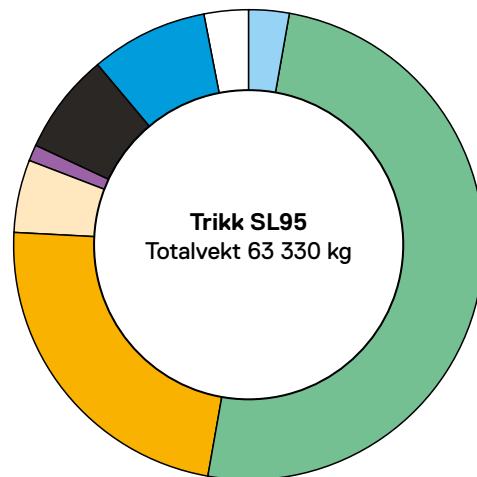
Gjenvinning: Gjenstander eller produkter brukes på nytt, til ombruk, materialgjenvinning eller energigjenvinning.

Ombruk: Bruke en gjenstand eller et produkt flere ganger, slik de opprinnelig var ment å brukes.

Deponering: Lagring og nedbryting av avfall eller søppel som ikke kan gjenvinnes eller resirkuleres.

(Kilder: Miljødirektoratet, Store Norske Leksikon)

– Den største motivasjonen når det gjelder å resirkulere gamle trikker, er ønsket og ambisjonen om å bidra til å oppfylle FNs bærekraftsmål og kommende EU-krav knyttet til sirkulærøkonomi. Sporveien har et ansvar for å behandle de gamle trikkene på en måte som er best for samfunnet, og vi stiller strenge krav til leverandøren som håndterer gjenvinningsprosessen, sier Tangen.



For hver trikk som sendes til gjenvinning, blir det laget detaljerte rapporter som beskriver hva trikken består av. Det vil være enkelte variasjoner fra trikk til trikk – her er tall som henviser til en SL95-trikk:

- Deler til ombruk 2 100 kg
- Rene jernfraksjoner 31 445 kg
- Umagnetiske metaller 14 480 kg
- Metaller med vedheng 3 150 kg
- Kobber 780 kg
- EI-motor 4 465 kg
- CU-kjøler 116 kg
- Avfall til energigjenvinning 5 135 kg
- Lysstoffrør 19 kg
- Glass 1 640 kg
- Deponi 0 kg

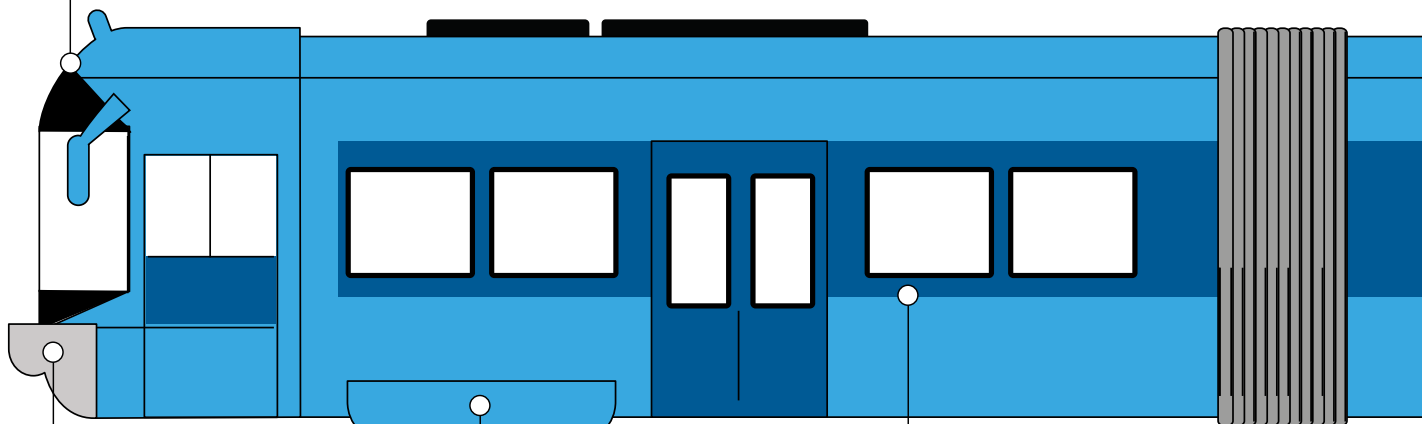
793 tonn

TIL MATERIELLGJENVINNING

Mesteparten av det som gjenvinnes fra gamle trikker er metaller, som eksempelvis aluminium, jern og kobber. Materialene smeltes om og brukes i nye produkter. Jern fra gamle trikker blir til nye peisovner, kumlokk eller armeringsjern, mens aluminium kan gjenoppstå som sykler, bilfelger eller brusbokser, for å nevne noe. Glass brukes som råstoff til bygningsmaterialer som glassbetong eller isolasjonsprodukter. Kobber brukes blant annet til kabler og som kobberoksid i bunnstoff til båter.

1000 TONN TRIKK RESIRKULERT

I 2023 ble det levert 22 gamle trikker til resirkulering, henholdsvis åtte SL95- og 14 SL79-trikker. De 22 trikkene utgjør nærmere 1 000 tonn med ulike typer materialer til gjenbruk og resirkulering. Sirkulærøkonomi handler om å skape et kretsløp der produkter og materialer gjenbrukes eller resirkuleres til nye råvarer og produkter. Det opereres med fire kategorier: Ombruk, materiellgjenvinning, energigjenvinning og deponering. I 2023 gikk ingen materialer fra de gamle trikkene til deponering.



82 tonn

TIL OMBRUK

Mens nye trikker fases inn, vil gamle SL79- og SL95-trikker fortsatt kjøre og gjøre nytte for seg i byen. Trikkene må vedlikeholdes mens de er i drift, og derfor går en stor andel gamle deler til ombruk. Delene brukes som reservedeler til trikkene som fortsatt er i drift. Deler til ombruk betyr at færre deler må produseres og fraktes på nytt.

98 tonn

TIL ENERGIGJENVINNING

Det aller meste fra trikken får nytt liv, men det finnes enkelte materialer og deler som ikke kan ombrukes eller gjenvinnes til nye produkter. Dette avfallet går til energigjenvinning og forbrennes og omdannes til fjernvarme.

0 tonn

TIL DEPONERING

Når gamle trikker resirkuleres, går alt til gjenvinning eller ombruk – ingenting går til deponering. Trikken går med andre ord inn i det sirkulære kretsløpet, og alt av materialer og deler brukes om igjen, eller blir til nye produkter.

På oppdrag for bærekraft

Visjonen vår – bærekraftig mobilitet for alle – understreker hvor høyt vi vil prioritere arbeidet med bærekraft i årene som kommer. Vi skal gjøre reisene enda grønnere og tilgjengelig for alle, uansett alder og funksjonsevne.

Vårt samfunnsoppdrag (mer kollektivtrafikk for pengene) handler om å gjøre kollektivtilbudet så fristende og effektivt at flere velger oss fremfor bilen. Da kan vi lykkes med å skape en bærekraftig by sammen med innbyggerne. Samtidig er vi klar over at vi bruker ressurser og påvirker bybildet og lokalmiljøer når vi produserer kollektivtrafikk. Derfor er vi opptatt av å løse oppdraget vårt på en hensynsfull måte, til beste for alle reisende, innbyggere, naboer, ansatte og miljøet – og etter høye etiske standarder.

Vi retter innsatsen mot fem målområder. De definerte vi i 2016–2017 etter en bred analyse av hvordan vi påvirker mennesker og miljø, en såkalt vesentlighetsanalyse. Tidligere år har vi i tillegg rapportert et sjettemålområde, kalt Smart tur, men dette ble valgt bort i 2023. Årsaken var at arbeidet med teknologi og smarte løsninger ikke er et mål i seg selv, men skal bidra til å løse andre utfordringer, for eksempel å redusere energibruk og forlenge levetid på materiell.

Målområdene er inspirert av FNs 17 bærekraftsmål, samt Oslo kommunes klima- og miljøambisjoner og prinsipper for eierstyring. Oversikten på neste side viser de fem målområdene og gir eksempler på tiltak vi jobber med innenfor hvert av dem.

I 2023 rettet vi fortsatt mye oppmerksomhet mot energisparing, med tiltak både i vognpark og bygningsmasse. Vi så også god effekt av de nye SL18-trikkene, som er mer energieffektive enn forgjengerne. Arbeidet med å gjøre kollektivtilbudet tilgjengelig for alle fortsatte med full styrke. Også på dette området gir de nye trikkene et løft. Publikum melder at de oppleves som romslige og at det lave gulvet gjør det enkelt for alle å gå på og av.

Nå står vi foran store regulatoriske endringer som vil påvirke måten vi arbeider og rapporterer om bærekraft på. I 2023 startet vi forberedelsene til å innfri kravene i EU-direktivene Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) og Corporate Sustainability Due Diligence (CSDD),

samt EU-taksonomien. Vi skal i 2024 gjennomføre en vesentlighetsanalyse og kartlegge gap mot CSRD for å være klare til å møte kravene som treffer oss i 2025.

Vi er positive til de nye, regulatoriske grepene. De vil være en drivkraft for å integrere bærekraft i alle deler av virksomheten og verdikjeden, og de vil profesjonalisere rapporteringen.

PRISER FOR BÆREKRAFT OG UNIVERSELL UTFORMING

Sporveien T-banen vant bærekraftsprisen for tredje gang da resultatet av Norsk Bærekraftbarometer 2023 ble kunngjort på forsommeren, med Sporveien Trikken på femteplass. Barometeret måler hvor bærekraftige norske bedrifter er sett fra kundenes ståsted. Sporveien har toppet rangeringen alle de fire årene målingen har vært gjennomført.

Sporveien var med i konkurransen om *Innovasjonsprisen for inkluderende design* for de nye SL18-trikkene i klassen *Transport*. Det er DOGA (Design og arkitektur Norge) som deler ut prisen for å løfte frem inkluderende innovasjonsprosjekter som bruker design og arkitektur til å skape et mer likestilt samfunn. Prisen er en viktig anerkjennelse for alle som har bidratt til at de nye Oslo-trikkene er tilgjengelige og universelt utformet. Prisutdeling: januar 2024.

	REN TUR	Eksempler på tiltak: <ul style="list-style-type: none"> • Sparer energi og reduserer klimagassutslipp • Moderniserer og forlenger levetiden til vogner og infrastruktur • Tenker sirkulærøkonomi når vi anskaffer og avhender materiell • Stiller krav om grønne anlegg med fossilfrie maskiner • Arbeider for å redusere avfallsmengder og øke gjenvinning • Øker produksjonen innenfor støykrav 	  
Vi skal gjøre vårt for at Oslo kommune når sine målsettinger for miljø og klima.	GOD TUR	Eksempler på tiltak: <ul style="list-style-type: none"> • Arbeider systematisk med sikkerhet • Prioriterer høy regularitet og punktlighet i trafikken • Gjør kollektivtilbudet tilgjengelig for alle • Renholder ofte for å gjøre reisen trivelig • Tar initiativ til kunst- og kulturprosjekter som beriker reisen • Samarbeider tett med andre aktører om beredskap 	 
	GOD NABO	Eksempler på tiltak: <ul style="list-style-type: none"> • Har kommunikasjonsrådgivere i alle prosjekter • Møter naboer for å finne løsninger for prosjekter • Informerer før og under prosjekter • Varsler med SMS om nattarbeid • Sender elektroniske nyhetsbrev i anleggsperioder 	
Vi skal ha en åpen linje til alle interessenter, og vi skal trygge naboer og berørte parter.	 DRIFTIGE FOLK	Eksempler på tiltak: <ul style="list-style-type: none"> • Tilbyr et rikt kurs- og utviklingstilbud • Kjører traineeprogram for talenter • Legger vekt på likestilling og kjønnsbalanse i alle prosesser • Gjennomfører regelmessige organisasjonsmålinger • Fokuserer på fysisk og psykisk helse og på å forebygge sykefravær • Forebygger uhell og personskader 	
Vi skal være en god arbeidsgiver og dyrke driftighet og ny kompetanse.	 SKIKKELIGE FOLK	Eksempler på tiltak: <ul style="list-style-type: none"> • Praktiserer nulltoleranse for korrupsjon • Holder obligatorisk kurs om etisk regelverk og dilemmatrening • Tar i bruk Oslo modellen og aktsomhetsvurderinger i anskaffelser • Holder åpen varslingskanal for ansatte og innleide • Ivaretar informasjonssikkerhet og personvern 	 
Vi skal sikre god etisk praksis i alt vi gjør og opptre respektfullt mot hverandre og andre.			

MÅLOMRÅDE

REN TUR

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

Vårt mål er å produsere reiser med minst mulig miljøbelastning. Vi jobber kontinuerlig med å etterleve eksisterende bærekraftskrav og for å bidra til å nå Oslos kommunes miljø- og klimaambisjoner.

Grønnere strøm

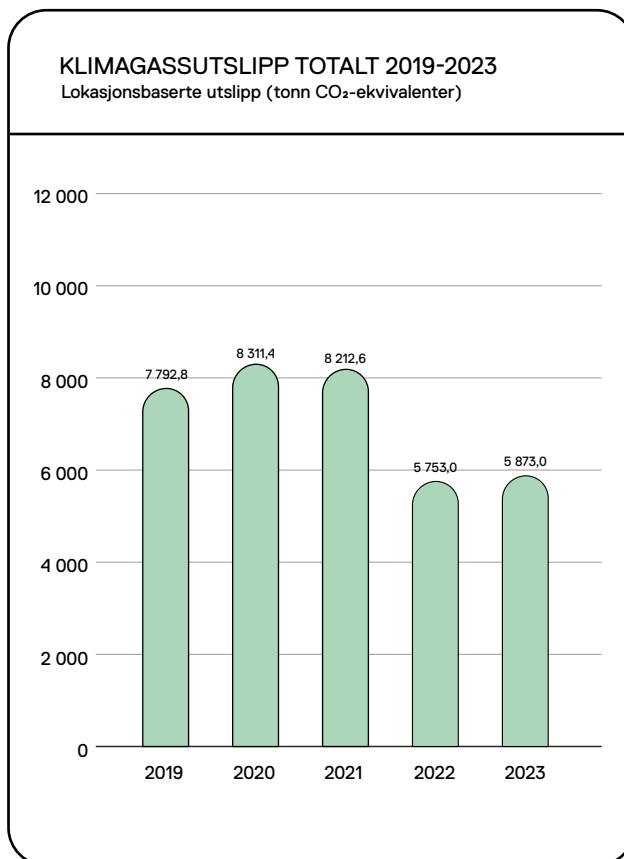
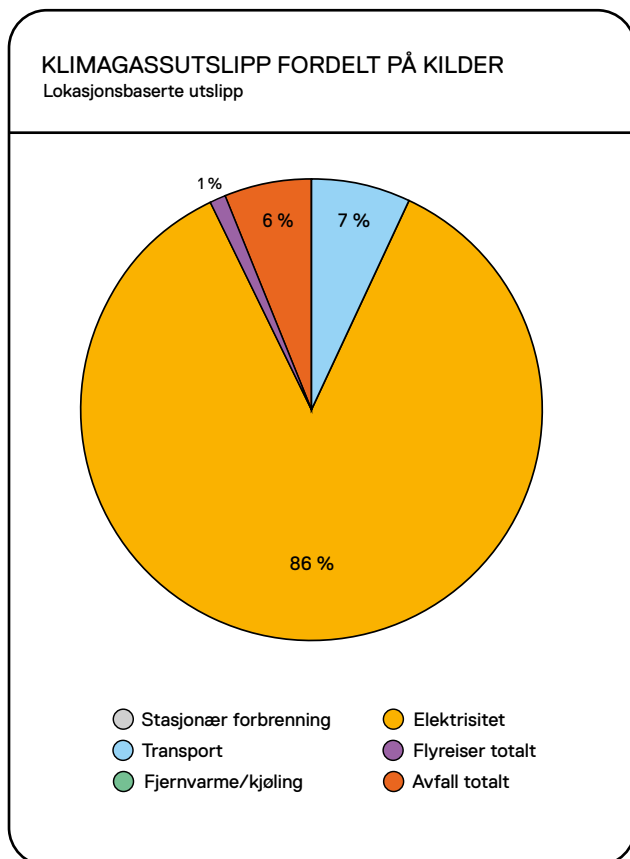
Sporveiens utslipp av klimagasser tilsvarte 5 873 tonn CO₂-ekvivalenter i 2023 (lokalbaserte utslipp, eksklusive Unibuss). Utslippene var 2,1 prosent større enn i 2022. Økningen skyldes i hovedsak at gjennomsnittstemperaturen har vært lavere gjennom vinterhalvåret, som har resultert i at vi har brukt mer strøm på bygg, teknisk og verksted.

Om lag 80 prosent av klimagassutslippene fra Sporveien stammer fra forbruk av elektrisitet, og tre fjerdedeler av dette forbruket er kjørestrøm til T-bane og trikk.

Sporveien beregner klimagassutslipp med både lokasjonsbasert og markedsbasert metode i henhold til GHG-protokollen (Greenhouse Gas Protocol). Konsernet kjøper opprinnelsesgarantier for kjørestrøm. Med markedsbasert metode gir garantiene null utslipp fra kjørestrømmen, men den øvrige elektrisitetsbruken får langt høyere utslippsfaktor. I 2023 tilsvarte Sporveiens markedsbaserte klimagassutslipp 15 711 tonn CO₂-ekvivalenter.

Scope 1, 2 og 3 er kategorier som brukes til å klassifisere og måle utslipp av klimagasser fra ulike kilder i en virksomhet eller organisasjons virksomhet:

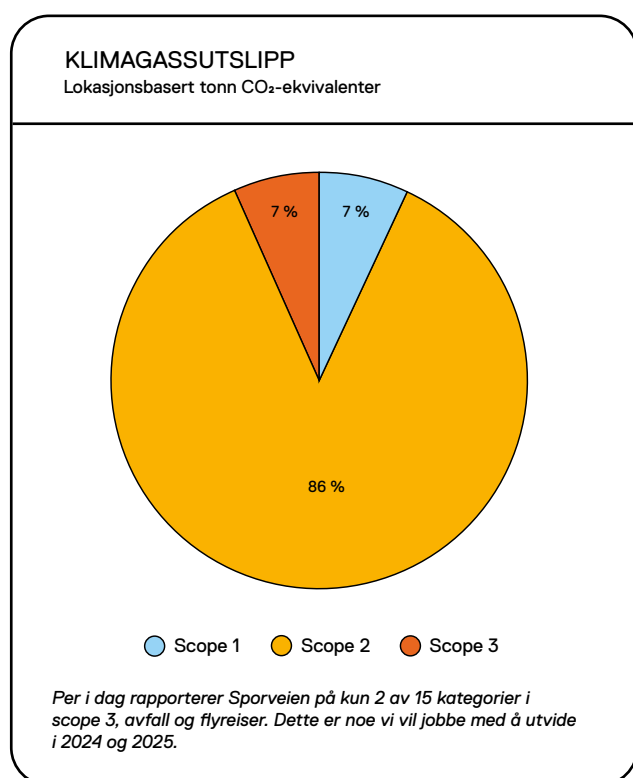
- Scope 1: Dette omfatter direkte utslipp av klimagasser fra kilder som er kontrollert eller eid av organisasjonen, for eksempel utslipp fra kjøretøyer og oppvarmingssystemer.
- Scope 2: Dette dekker indirekte utslipp som oppstår fra produksjon av den elektrisiteten, varmen eller dampen som organisasjonen kjøper og bruker. Disse utslippene oppstår



ved produksjonen av den energien organisasjonen bruker, men skjer utenfor organisasjonens direkte kontroll.

- Scope 3: Dette inkluderer alle andre indirekte utslipp som oppstår som et resultat av organisasjonens aktiviteter, men som ikke er inkludert i Scope 1 eller 2. Dette kan omfatte utslipp fra leverandører, transport av produkter, ansattes reisevirksomhet, og til og med utslipp som oppstår fra bruk av produktene organisasjonen selger.

Utslipet i 2023 har denne fordelingen mellom scope 1, 2 og 3:



Avfall og kildesortering

Avfall står for en stor andel av klimagassutslippet til Sporveien og vi jobber kontinuerlig med å redusere avfallsmengdene våre. I 2023 oppnådde vi en sorteringsgrad på 85 prosent.

Energi og energieffektivisering

I 2023 brukte Sporveien rundt 181 GWh energi, hvorav hovedandelen var elektrisitet. Forbruket av kjølestrøm til T-bane og trikk utgjorde 136 GWh, mens den resterende andelen på 43 GWh var energibruk i bygg, stasjoner og infrastruktur.

Vi jobber målrettet med å identifisere og sette i gang energieffektiviseringstiltak. Dette er viktig for å redusere klimagassutslipp fra virksomheten, men også for å redusere kostnader.

Det er Sporveiens energiteam og det interne organet *Energiforum* som koordinerer arbeidet med energi-effektivisering. Forumet samler regelmessig nøkkelpersoner for å prioritere, samkjøre, informere om og drive frem nye energitiltak i de ulike enhetene. Arbeidet er basert på en egen strategi for energieffektivisering som følges opp av enheten Infrastruktur og prosjekter. De viktigste målene for strategien i perioden 2021-2025 er:

- Redusere energibruk i bygg, stasjoner og infrastruktur med minst ti prosent innen 2025
- Redusere energibruk til kjølestrøm for T-banen med minst fem prosent innen 2025
- Redusere energibruk til kjølestrøm for trikk med minst tjue prosent innen 2025
- Øke bruken av lokalprodusert fornybar energi

I 2023 jobbet vi med tiltak som kan redusere energibruken knyttet til både kjølestrøm og til bygg og tekniske anlegg. Noen av de viktigste tiltak som ble gjennomført i 2023 var:

- Overgang til LED-belysning på utvalgte stasjoner
- Overgang til aluminium-strømskinner på utvalgte T-banestrekninger
- Innføring av flere SL18-trikker
- Diverse oppgraderinger av strømforsyningen

Hittil i strategiperioden 2021-2025 har vi gjennomført energitiltak med en samlet, forventet energibesparelse på ti GWh.

Av langsiktige tiltak jobber Sporveien særlig med energioptimalisering i tekniske anlegg, automatisk styring av sporvekselvarme, effektutjevning og gjenvinning av bremseenergi og tosidig mating. Samlet sett kan disse tiltakene gi store energibesparelser.

Moderniseringen av kollektivsystemet legger dessuten til rette for ytterligere energibesparelser. De nye SL18-trikkene er generelt mer effektive enn de gamle, og fremkommelighetstiltak vil øke kjørehastigheten og forebygge energikrevende stans. Eksempler fra andre byer viser at det nye signalsystemet, CBTC, kan redusere energibruken med 10-15 prosent på grunn av jevnere kjøring. Oslo har en annen topografi enn eksemplene, men sparepotensialet er likevel betydelig.

Ta vare på det vi har

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

Situasjonen er en annen for de gamle trikkevognene som skal erstattes med nye SL18-trikker. Noen oppgraderinger av de gamle vognene vil pågå i 2024, men vi retter mer oppmerksomhet mot avhendingen av disse trikkene. Mer enn 90 prosent av materialene i vognene kan gjenvinnes, og i januar 2023 ble den første trikken avhendet. Vogn 104 hadde da kjørt 2,1 millioner kilometer. Det tilsvarer 50 ganger rundt jorden ved ekvator – eller tre ganger tur-retur månen. Stålet skal bli til nye vedovner og armeringsjern, aluminiumet vil bli levert opp og solgt, og gjenvunnet kobber vil bli ny råvare for kjemisk industri og smelteverk.

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

MÅLOMRÅDE

GOD TUR

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

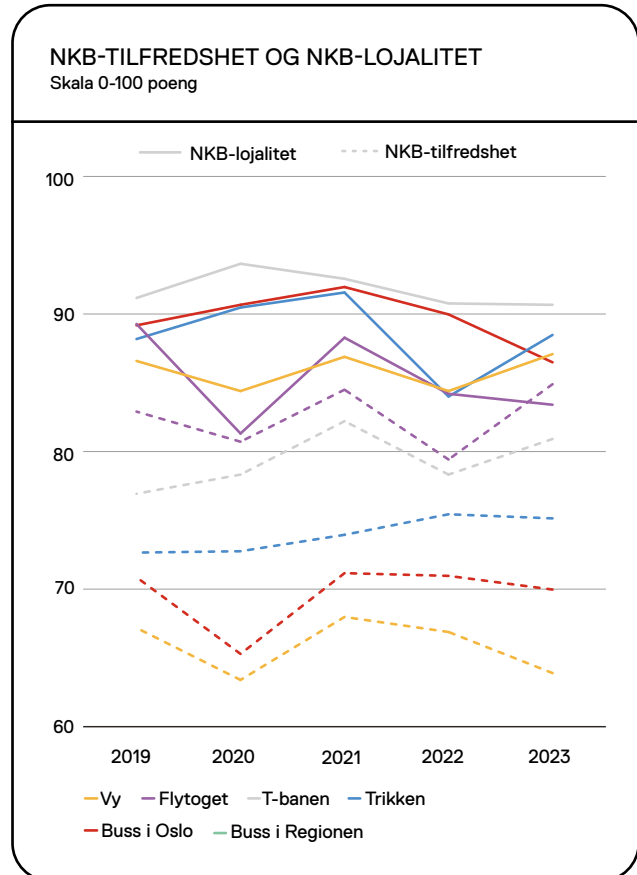
Lojale og fornøyde kunder

Sporveien oppnådde også i 2023 gode resultater i undersøkelsen Norsk kundebarometer (NKB). Undersøkelsen måler lojalitet og kundetilfredshet blant 159 virksomheter og ble gjennomført i perioden januar-april 2023. Den bekreftet at kundene verdsetter høy regularitet og det gode rutetilbudet.

I lojalitetsmålingen for persontransport toppet T-banen listen i 2023, som selskapet også gjorde i 2022. Trikken havnet på fjerde plass i 2023, opp sju plasser fra 2022. Videre plasserte de røde bybussene seg på en sjuende plass, og de grønne regionsbussene på tiende plass. Unibuss inngår i disse to gruppene, som begge hadde tilbakegang på henholdsvis 3,5 poeng og 3,2 poeng, etter en periode med styrket posisjon under pandemien. Trikken gikk frem 4,5 poeng, sannsynligvis en effekt av de nye trikkene som ruller mange steder i Oslo.

I kundetilfredsmålingen skåret T-banen litt bedre i 2023 enn året før. Resultatet var 80,9 poeng av 100 mulige, mot 78,3 i 2022. T-banen har arbeidet systematisk med vedlikehold og driftsstabilitet, og har de senere årene ligget stabilt over ti poeng bedre på kundetilfredshet enn den gjorde for ti år siden.

Trikken oppnådde 75,1 poeng i 2023, kun 0,3 poeng bak fjoråret,



som var den høyeste totalskåren for Trikken noensinne i målingen. Resultatet tyder på at god informasjon om avvik og introduksjonen av de nye trikkene mer enn veiet opp for den negative oppmerksomheten Trikken fikk da arbeidet med infrastrukturen pågikk for fullt.

På grunn av pandemien ble det ikke gjennomført faste kundemålinger om bord hos Trikken, T-banen eller Unibuss i 2020 eller 2021. Målingene ble gjenopptatt i 2022, men mens kundetilfredshet før pandemien fokuserte på andel fornøyde reisende, blir alle svar vektet fra 2022. Nytt fra 2022 er i tillegg at respondentene kan svare online i etterkant, hvilket også kan gi en lavere score. En score over 80 prosent er vurdert som god. Trikken oppnådde med ny metodikk i 2023 83,3 prosent tilfredshet (2022: 82,9 prosent), T-banen 84,0 prosent (2022: 83,3 prosent) og Unibuss 83,2 prosent (2022: 82,0 prosent). Alle tre driftsarter hadde dermed en positiv utvikling fra 2022 til 2023.

Blant Norges sikreste transportsystemer

Sporveiens visjon er null alvorlig skadde eller døde. Både T-banen og Trikken jobber systematisk for å forebygge at ulykker skjer. I sikkerhetsarbeidet retter Trikken mest

oppmerksomhet mot de områdene i byen der risikoen for hendelser med trikk er størst. Det har skapt en positiv utvikling i trafiksikkerheten de siste ti årene. I 2023 så vi imidlertid en økning i antallet kollisjoner med kjøretøy og personer sammenlignet med 2022, trolig som følge av at samfunnet normaliserte seg etter pandemien. Trikken fulgte opp denne utviklingen ved å iverksette undersøkelser og tiltak for å redusere antall hendelser.

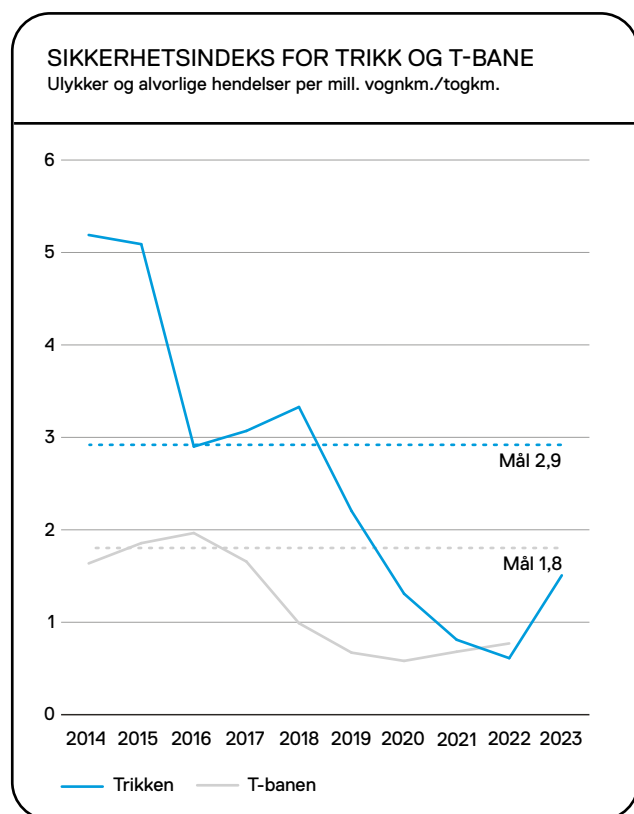
I 2023 opplevde Trikken en uønsket økning i sikkerhetsindeksen (antall jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser per kjørte million km), fra 0,6 i 2022 til 1,5 i 2023. Resultatet for 2023 var likevel bedre enn målsettingen og i tråd med den gode utviklingen de siste ti årene. Sikkerhetsindeksen var unormalt lav i perioden 2020-22 som følge av pandemirestriksjoner. Trikken opplevde én alvorlig skade, men ingen dødsfall knyttet til kjøring av trikk i 2023. Det var ingen alvorlig skade eller dødsfall i 2022.

T-banen bruker et sett med sikkerhetsindikatorer for drift, kjøretøy og infrastruktur for å overvåke sikkerhetsnivået i virksomheten. Det var én personpåkørsel som resulterte i



dødsfall i 2023. Indikatorene viste likevel stabil og god sikkerhet i 2023, selv om noen av måltallene T-banen styrer etter ble passert. Der måltall ble oversteget viser allikevel trendbildet ingen stor vekst sammenlignet med de siste fem år.

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




* T-banen har i 2023 etablert ny praksis for å overvåke sikkerhetstilstanden på driften. Selskapet vil fremover benytte et sett med indikatorer fremfor en enkelt indeksverdi, og rapporterer derfor ikke på sikkerhetsindeks for 2023.

Beredskap

Kollektivtransporten i hovedstadsområdet er kritisk viktig for samfunnet. Det forutsetter et beredskapsnivå tilpasset risikoen for ulykker eller anslag. Systematisk beredskap og sikringsarbeid er en naturlig og viktig del av Sporveiens virksomhet, og vi løser disse oppgavene i tett samarbeid med andre kommunale og statlige sikrings- og beredskapsaktører. Våre beredskapsanalyser holdes løpende oppdatert og gjenspeiler blant annet vurderinger fra PST.

I 2023 viet vi mye oppmerksomhet til cybersikkerhet og informasjonssikkerhet, og vi arbeidet målrettet for å sikre god beredskap rundt kritiske IT-systemer. I tillegg til å analysere risikobildet, arbeidet T-banen med tiltak knyttet til komponenter i den digitale infrastrukturen, styrking av programvare og bevisstgjøring om digital risiko i alle ledd i organisasjonen.

I 2023 ble de fleste øvelsene med T-banen gjennomført som planlagt, mens Trikken kun fikk gjennomført tre av åtte øvelser grunnet kapasitetsutfordringer i beredskapsorganisasjonen. Hovedformålet med øvelsene i 2023 var å trene på samvirke og samhandling mellom de ulike aktørene i beredskapen, inklusive IT-beredskap.

	MÅLOMRÅDE
	GOD NABO
AMBISJON: Vi skal ha en åpen linje til alle interessenter og vi skal trygge naboer og berørte parter.	

Hvert år gjennomfører Sporveien en rekke utbyggingsprosjekter og vedlikeholdsarbeider for å ta vare på, oppgradere og modernisere T-bane- og trikketilbudet. Derfor har Sporveien de senere årene forsterket oppfølgingen av naboer som blir berørt av anleggsprosjekter og økt kjøring. Enkelte prosjekter og type arbeider er belastende for omgivelsene. Vi strekker oss langt for å finne gode løsninger og tilpasse oss områdene vi jobber i.

Åpen linje og god dialog

Vi legger vekt på å skape åpen og konstruktiv dialog med naboer og andre berørte parter. Å forbedre kommunikasjonen er noe vi prioriterer høyt og jobber med kontinuerlig.

De aller fleste av våre prosjekter inkluderer en kommunikasjonsrådgiver. Rollen til kommunikasjonsrådgiveren er å sørge for at de som blir berørt av anleggsarbeider i nærmiljøet, enten de er privatpersoner, næringsdrivende eller tjenesteytere, får god informasjon om arbeidets omfang og varighet.

Vi jobber systematisk med å finne de beste måtene å informere og involvere berørte parter på, og ser at det er ulike suksessfaktorer fra prosjekt til prosjekt. Ved å vektlegge dialog med naboer får vi som byggherre muligheten til å forstå hvor skoen trykker mest.

Eksempler på hvordan Sporveien jobber med informasjon og dialog:

- Informasjonsmøter før anleggsperioden starter
- Særmøter og én-til-én-møter for å informere om fremdriften og lytte til innspill fra naboer og andre som er berørt av arbeidene
- Arbeidsmøter, ved behov, for å få innspill til gode løsninger i anleggsperioden
- Utsendelse av informasjon før oppstart
- Utsendelse av nyhetsbrev på e-post i anleggsperioden
- Oppslag i nabolag der vi arbeider
- SMS-varsling ved planlagt helge- og nattarbeid
- Egne prosjektsider på Sporveiens nettsider
- Informasjon til presse og media

Prosjektaktiviteter i fokus

I 2023 hadde vi høy anleggsaktivitet og mange oppgraderingsprosjekter for å redusere vedlikeholdsetterslepet. Vi rettet særlig oppmerksomheten mot nedre del av trikketraseen på Ekebergbanen, skifte av skinner og veksler på trikke- og T-banelinjer, Furusetbanen, samt området mellom Etterstad og Hellerud, hvor det pågikk en oppgradering av Østensjøbanen. Anleggsarbeidene i disse områdene har berørt mange mennesker.

Forbedrer kommunikasjonen kontinuerlig

Siden 2018 har vi benyttet et system med SMS-varslinger for å gi bedre informasjon og gi beskjed ved støyende arbeider og oppstart av omfattende prosjekter. Vi ønsker å være aktive i kommunikasjonen med berørte naboer og næringsdrivende. Målet vårt er å minimere påvirkningen på nærmiljøet i alle prosjekter. For å nå dette målet er vi avhengig av tilbakemeldinger fra naboer og publikum, derfor prioriterer vi løpende dialog, informasjon om fremdrift og å lytte til innspill.

Støyhåndtering og bærekraft

Sporveien utfører støyende arbeider i forbindelse med vedlikehold, modernisering og utbyggingsprosjekter. Som anleggseier og utbygger må vi etterleve krav og grenseverdier for støy. Støyende arbeider legges til dagtid når det er mulig, men noen arbeider nær T-bane- eller trikkespor krever nattarbeid. Da varsler vi naboer om planlagt nattarbeid.

Systematisk vedlikehold bidrar til å redusere støy fra driften. Investeringer i skinnepussemaskiner og andre maskiner til vedlikehold av T-bane- og trikkeinfrastruktur gjør at vi kan optimalisere kontaktflaten mellom vogner og skinner og redusere støy og vibrasjoner for nærmiljøet.



Prosjektleder Laila Nilssen deler ut muffins til reisende på Holtet, som en god jul-hilsen til tålmodige reisende som hadde vært berørt av buss for trikk-løsningen i Kongsveien.

	MÅLOMRÅDE
	DRIFTIGE FOLK
AMBISJON: Vi skal være en god arbeidsgiver og dyrke driftighet og ny kompetanse.	

Sporveien hadde 3 658 ansatte ved utgangen av 2023, mot 3 306 i 2022. Medarbeiderne i Sporveien utgjør en variert og mangfoldig gruppe, med stort spenn i alder og kompetanse. Mange har bakgrunn fra andre land, og rundt hver fjerde medarbeider representerer en minoritetsgruppe.

Gode muligheter for kompetanseutvikling

Sporveien er opptatt av å tilby kompetanseutvikling for så vel medarbeidere som ledere. Opplæringstilbudet omfatter et stort utvalg kurs innenfor trafiksikkerhet, tog- og trikkfremføring, vedlikehold av infrastruktur og vogner, samt kurs rettet mot ledere og administrativt ansatte. I 2023 ble det avholdt 820 kurs med i alt 4 400 deltagere. I tillegg tok ansatte og innleide til sammen 6 900 e-læringskurs.

Gjennom 2023 hadde vi fire traineer. Traineeprogrammet er en viktig satsing for å sikre konsernet kritisk kompetanse og stimulere til nytenking. Investeringene i traineenes faglige og personlige utvikling skaper reelle gevinster og læring på tvers i konsernet. Tidligere og nåværende traineer er etterspurte og motiverte for en videre fremtid i Sporveien.

Stolte av arbeidsplassen

Vi gjennomfører medarbeiderundersøkelser annethvert år for å ta pulsen på organisasjonen, sette søkelys på hva som skaper et godt arbeidsmiljø, og kartlegge hva som kan gjøre Sporveien til et enda bedre sted å jobbe. Undersøkelsen som ble gjennomført høsten 2022, viser at medarbeiderne er veldig stolte av arbeidsplassen sin. Åtte av ti medarbeidere opplever Sporveien som et flott sted å arbeide. Neste medarbeiderundersøkelse er planlagt til høsten 2024.

Ansatte fordelt på kjønn	Menn	Menn	Kvinner	Kvinner	Totalt
Sporveien AS	785	79,90 %	197	20,10 %	982
T-banen AS	449	73,00 %	166	27,00 %	615
Trikken AS	348	78,70 %	94	21,30 %	442
Unibuss AS	1 394	93,60 %	96	6,40 %	1 490
Unibuss Ekspress AS	84	90,30 %	9	9,70 %	93
Unibuss Tur AS	33	91,70 %	3	8,30 %	36
Totalt antall fast ansatte	3 093		565		3 658

Videre økning i rekrutteringsbehov

2023 var preget av stor mobilitet i arbeidsmarkedet. Sporveien (unntatt Unibuss) hadde rundt 450 ansettelser i 2023, en betydelig økning fra 360 ansettelser i 2022 og 139 i 2021. Vi jobber aktivt for å sikre intern mobilitet og vise frem interne jobbmuligheter til ansatte. I 2023 var rundt 30 prosent av alle ansettelser interne kandidater som fikk en ny rolle i konsernet.

Nyansettelser (uten Unibuss)	2023	2022
Kvinner	126	108
Menn	324	252
Totalt	450	360

Gjennom 2023 jobbet vi med å standardisere alle rekrutteringsprosesser. Dette er viktig for å sikre både kvalitet, treffsikkerhet og en strategisk tilnærming til å tiltrekke riktig kompetanse for fremtiden. Som en del av arbeidet med å standardisere rekrutteringsprosessene, inngikk vi rammeavtaler om rekrutteringstjenester med to strategiske partnere. I tillegg har vi tilpasset rekrutteringsprosessene for å ta hensyn til mangfold, inkludering og likebehandling på best mulig måte.

Sykefravær

Sykefraværet har ligget høyere enn ønsket over flere år og har vist seg utfordrende å redusere, til tross for mange målrettede tiltak og søkelys på forebygging.

Sykefravær konsern	2023	2022	2021
Totalt sykefravær	9,60 %	9,90 %	9,90 %
Legemeldt	7,70 %	7,90 %	8,00 %
Langtidssykefravær	6,90 %	6,80 %	7,10 %

Sporveien har en intern bedriftshelsetjeneste. Den ble styrket med flere interne ressurser i 2022, og i 2023 reviderte og styrket bedriftshelsetjenesten sitt samarbeid med eksterne leverandører. Bedriftshelsetjenesten har utvidet tjenestetilbudet til organisasjonen, og gjennom 2023 holdt tjenesten fokus på forebyggende tiltak og på å skape et

helsefremmende arbeidsmiljø. I 2023 ga Sporveien alle medarbeiderne tilbud om influensavaksine. Dette arbeidet ble ledet og koordinert av bedriftshelsetjenesten.

Systematisk HMS-arbeid

Det overordnede målet med HMS-arbeidet er null skader og ulykker. Sikkerheten til de ansatte, reisende og tredjepersoner har høyeste prioritet. Sporveien jobber systematisk og målrettet med HMS for å skape en sikker, helsefremmende og inkluderende arbeidsplass for alle ansatte. En åpen sikkerhetskultur fremmer god rapportering av HMS-avvik, læring og kontinuerlig forbedring. I 2023 rettet vi særlig oppmerksomheten mot å etablere nye prosedyrer knyttet til det systematiske HMS-arbeidet. Det ble gjennomført 15-timers HMS-kurs for verneombud og ledere.

For å kunne redusere personskader, er det viktig å få kunnskap om hendelsene. I 2023 startet Sporveien et arbeid med fokus på å øke antall innrapporterte HMS-avvik. Det har vært en prioritet å tilrettelegge for elektronisk innrapportering for alle ansatte. Arbeidet resulterte i flere innrapporteringer og mer data. Dette har gitt oss økt mengde kunnskap, slik at vi kan jobbe mer målrettet og fokusere på det forebyggende arbeidet. I det forebyggende arbeidet har vi spesielt jobbet med personskader forårsaket av kutt, klem og fall, og psykiske påkjenninger etter uønskede hendelser.

I 2023 registrerte Sporveien (unntatt Unibuss) 439 HMS-avvik (2022: 353), hvorav 71 personskader (2022: 29). Av personskadene førte 16 til fravær (2022: 10). Indikatoren for arbeidsrelaterte personskader med fravær (H1- skader) viser 5,5 for hele konsernet og er 1,9 høyere enn fjoråret.

Arbidsrelaterte skader (uten Unibuss)	2023	2022	2021
HMS avvik	439	353	412
Antall skader med fravær	16	10	10
Antall skader	71	29	43
H1-verdi ¹	5,51	3,62	3,69
Antall timer arbeidet	2 901 637	2 762 013	2 708 316

Arbidsmiljøutvalget (AMU) avholdt kvartalsvise møter i 2023. I Sporveien har hvert av de sju forretningsområdene en egen HMS-gruppe som rapporterer kvartalsvis til AMU om gjennomføringen av felles handlingsplaner og fokusområder lokalt. Noen av temaene som ble behandlet i AMU i 2023 var:

- Oppfølging av sykefravær
- Håndtering av avfall for å nå målet til 90 prosent sorteringsgrad innen 2030

¹ H1-verdien = antall fraværsskader + antall dødsfall * 1 000 000 timer / Antall arbeidede timer

- Oppbevaring og håndtering av kjemikalier for å redusere eksponeringsfaren og redusere antallet kjemikalier

Likestilling og mangfold

Sporveien har et stort mangfold, som vi er stolte av. Arbeid med mangfold og inkludering berører alle deler av Sporveien, og er nødvendig for å ivareta mangfoldet og sikre at alle opplever at de er akseptert og har like muligheter. Vi ser mangfold som en styrke og drivkraft, og jobber målrettet med inkludering for å sikre sunne og trygge arbeidsforhold for hver enkelt ansatt, og for å realisere verdien som ligger i det store mangfoldet.

Aktivitetsplikten knyttet til likestilling og ikke-diskriminering er en avgjørende del av virksomhetens ansvar for å sikre et inkluderende arbeidsmiljø og respektere individuelle rettigheter. For å oppfylle denne plikten har vi etablert et systematisk rammeverk som adresserer ulike aspekter av likestilling og diskriminering:

Sporveien har innført en likestillings- og mangfoldspolicy som er nedfelt i våre styrende dokumenter, inkludert vår personalpolitikk og etiske retningslinjer. Vi har også etablert klare varslingssystemer for tilfeller av trakassering og seksuell trakassering for å sikre at alle ansatte kan føle seg trygge og respektert på arbeidsplassen.

Arbeidet med likestilling og ikke-diskriminering involverer både ledelsen, tillitsvalgte og styret. Dette håndteres blant annet i AMU og i de syv HMS-gruppene konsernet har. Dette bidrar til en helhetlig tilnærming og kontinuerlig forbedring av vår praksis.

Mangfold i styringsorganer

Alder	Konsernet		Styret	
	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner
Under 30				
30-50	13 %	25 %	14 %	14 %
Over 50	38 %	25 %	57 %	14 %

Vi har gjennomført undersøkelser for å identifisere potensielle risikoer knyttet til likestilling og diskriminering i vår virksomhet. Basert på våre undersøkelser har vi analysert årsakene bak eventuelle ulikheter eller diskriminerende praksiser for å kunne utvikle målrettede strategier.

Vi har og er i ferd med å iverksette en rekke tiltak for å fremme likestilling og hindre diskriminering. Våre tiltak vil evalueres jevnlig for å måle effektiviteten og identifisere eventuelle områder som krever ytterligere innsats. Resultatene av disse

evalueringene brukes til informasjon i forbindelse med fremtidige tiltak og strategier.

Vi har identifisert noen prioriterte områder for vårt arbeid med likestilling og ikke-diskriminering basert på våre analyser og evalueringer. Disse inkluderer for eksempel økt representasjon av underrepresenterte grupper i lederstillinger og iverksettelse av tiltak for å bekjempe ubevisste biaser i rekrutteringsprosesser.

For å adressere disse prioriterte områdene, har vi satt i verk konkrete tiltak som inkluderer opplæringsprogrammer om mangfold og inkludering og revisjon av våre rekrutteringsprosesser for å sikre like muligheter for alle kandidater. Våre tiltak evalueres blant annet gjennom spørreundersøkelser, prestasjonsindikatorer og dialog med ansatte og tillitsvalgte. Vi legger vekt på å involvere alle relevante interessenter i evalueringen for å sikre en helhetlig og rettferdig vurdering av resultatene.

Vi har sett positive resultater av våre gjennomførte tiltak, inkludert økt mangfold i ledernivåer og en økning i bevisstheten omkring likestilling og ikke-diskriminering blant våre ansatte. Vi forplikter oss til å fortsette dette arbeidet og gjennomføre ytterligere tiltak for å skape et enda mer inkluderende og rettferdig arbeidsmiljø for alle våre ansatte.

Kvinner i Sporveien

Kvinner utgjorde 15 prosent av alle ansatte ved utgangen av 2023. For Sporveien unntatt Unibuss utgjorde kvinneandelen 22 prosent. Av toppledere som rapporterer til konsernsjef, var 43 prosent kvinner i 2023 (50 prosent uten Unibuss). Andelen kvinnelige ledere i de to øverste ledernivåene (uten Unibuss) endret seg fra 36 prosent i 2022 til 38 prosent ved utgangen av 2023.

Likelønn

Kartleggingen av likelønn i 2021 viste at kvinner i gjennomsnitt tjente 108 prosent av menns lønn i Sporveien (unntatt Unibuss). Blant ledere direkte under konsernledelsen tjente kvinner 88 prosent av menns lønn. Rundt 30 prosent av de ansatte er omfattet av kollektive avtaler, som er kjønnsnøytrale og basert på ansiennitet og stillingskoder. I denne gruppen



tjente kvinner 92 prosent av menns lønn. Forskjellen er knyttet til mindre overtid, ansiennitet og turnus blant kvinner. Det ble ikke gjennomført tilsvarende måling i 2023.

Deltidsarbeid

I Sporveien er hovedregelen fast ansettelse. Kun 10 personer er ansatt i midlertidige stillinger. I tillegg kommer tilsigelser (ringevikarer) og aktive pensjonister. Blant Sporveiens medarbeidere (unntatt Unibuss) arbeidet 12,9 prosent av kvinnene og 11,4 prosent av mennene deltid i 2023. Deltidarbeidere er i all hovedsak ansatt i førerstillinger, som er svært populære deltidsjobber.

Da Sporveien kartla ufrivillig deltidarbeid i 2022, bekreftet 15 deltidsmedarbeidere at de ønsket å arbeide fulltid. Respondentene fordelte seg jevnt på kvinner og menn og arbeidsstedene T-banen og Trikken. Det er generelt gode muligheter for å øke stillingsprosenten for medarbeidere som ønsker det, og flere deltidmedarbeidere har i etterkant gått over i fulltidsstilling. Det ble ikke gjennomført tilsvarende måling i 2023.

Akan – Arbeidslivets kompetansesenter for rus og avhengighet

Sporveien stiller strenge sikkerhetskrav til medarbeiderne. Forebygging av rus-, alkohol- og spilleproblemer er et sentralt element i sikkerhetsarbeidet. Sporveiens Akan-utvalg og Akan-kontakter er viktige bidragsytere i dette arbeidet. Akan-utvalget er et underutvalg av Arbeidsmiljøutvalget (AMU). I 2023 ble arbeidet gjennomgått og vurdert i lys av nye samfunnstrender og innspill fra Akan kompetansesenter. Det ble jobbet med nye Akan-prosedyrer for å legge grunnlaget for videre arbeid.

Foreldrepermisjon	2023		2022	
	Antall	Snitt antall uker	Antall	Snitt antall uker
Kvinne	38	18	35	26
Mann	194	13	133	12
Antall totalt	232		168	

* Beregningsmetoden tar utgangspunkt i antall permisjonsuker innenfor kalenderåret, og har vært benyttet tidligere år. Teknisk beregningsmetode har gitt større utslag for 2023, og kan gi et misvisende inntrykk av total permisjonsperiode og endring for 2023. Revisjon av beregningsmetode vil bli gjort for kommende år.

	MÅLOMRÅDE
	SKIKKELIGE FOLK
<p>AMBISJON: Vi skal sikre god etisk praksis i alt vi gjør og opptre respektfullt mot hverandre og andre.</p>	

Etikk og antikorrupsjon

Å drive etisk riktig er den eneste måten å drive virksomhet på. Vi i Sporveien er skikkelige folk og vil at det skal kjennetegne hvordan vi løser samfunnsoppdraget vårt. Vi har klare retningslinjer for medarbeidernes opptreden mot hverandre og samarbeidspartnere, og har nulltoleranse for korrupsjon. Vårt etiske regelverk skal bidra til å sikre god etisk praksis og sette felles rammer og standarder for alle som jobber for og representerer Sporveien.

Styret i Sporveien vedtar det etiske regelverket og behandler forslag til endringer basert på innspill fra compliance-enheten. Samtlige ansatte og innehavere av verv i konsernet, samt prosjektledere, konsulenter og andre innleide ressurser, er omfattet av det etiske regelverket. Compliance-enheten bidrar med opplæring og trening av ansatte, ledergrupper og prosjektgrupper ved behov.

Vi har også utarbeidet etiske og sosiale krav til leverandører. Alle leverandører må signere en egenerklæring ved inngåelse av avtale med konsernet. Egenerklæringen inneholder blant annet krav knyttet til forretningsetikk, miljø og arbeidstakerrettigheter. Våre standard kontraktsvilkår har egne seriositetsbestemmelser i tråd med mål og visjoner i Oslomodellen, som er Oslo kommunes rammeverk for å bruke innkjøpsmakten til å bekjempe arbeidslivskriminalitet og sosial dumping i kommunens bygge-, anleggs- og tjenestekontrakter.

Aktsomhetsvurderinger i verdikjeden

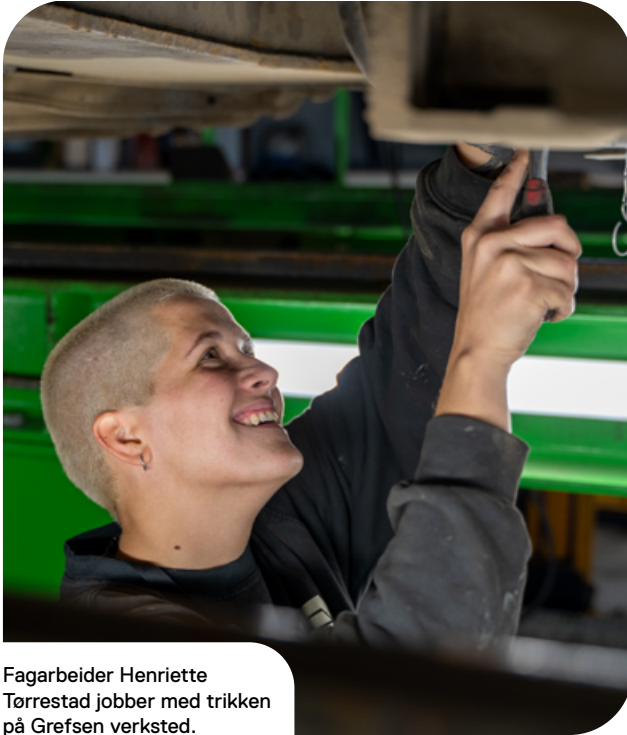
Sporveien har et klart mål om å sikre ansvarlighet i leverandørkjeden. Dette innebærer å redusere klima- og miljøpåvirkninger, verne om grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold og sikre god forretningsetikk og etterlevelse av gjeldende lover og regler.

I henhold til kravene i åpenhetsloven jobbet vi i 2023 med å profesjonalisere vår interne prosess for aktsomhetsvurderinger. Våre etiske krav til leverandører er oppdatert og tilpasset til åpenhetsloven. Redegjørelsen om hvordan vi jobber for å etterleve kravene i åpenhetsloven ble lagt ut på våre nettsider i juni 2023 (se www.sporveien.no).

Gjennom høsten 2023 var vi i kontakt med flere aktører innen bygg, anlegg og transport for å dele erfaringer knyttet til hvordan vi kan gjennomføre aktsomhetsvurderinger



Organisasjonsutviklingssjef Katherine Nordtømme og seksjonsleder Nizam Suyia trives godt i det åpne kontorlandskapet på Tøyen.



Fagarbeider Henriette Tørrestad jobber med trikken på Grefsen verksted.

på en tilstrekkelig og effektiv måte. Vi har knyttet oss til innkjøpsorganisasjonen Tradebroker og besluttet å bidra inn i et bransjesamarbeid med TransQ/Achilles, som etablerer en modul for prekvalifisering som tilrettelegger for aktsomhetsvurderinger av leverandører i transportsektoren.

Videre startet vi arbeidet med å tilpasse innkjøpsprosessen til de nye klima- og miljøkravene i offentlige anskaffelser, som trer i kraft 1. januar 2024. Vi ser positivt på å kunne bidra til å redusere klima- og miljøpåvirkninger gjennom egne anskaffelser.

Mot slutten av 2023 jobbet innkjøpsavdelingen løpende med kurs og dialogmøter for å videreutvikle organisasjonens kompetanse om ansvarlighet i leverandørkjeden. Dette arbeidet fortsetter i 2024.

Varslingsordninger

Varsling er viktig for å kunne identifisere og rette opp kritikkverdige forhold. Alle ansatte, innleide, innehavere av verv og personer som gjør oppdrag for konsernet, har rett til å varsle om kritikkverdige forhold. Ansatte og innleide har også en plikt til å varsle om kritikkverdige forhold. Varsling skjer enten muntlig eller skriftlig til nærmeste overordnede, direkte til compliance-enheten eller via ekstern varslingskanal. Det er også mulig å varsle til tillitsvalgte, vernetjenesten eller HR. Varsling

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

Informasjonssikkerhet

I 2023 gjennomførte Informasjonssikkerhetsprogrammet i Sporveien flere sikringstiltak, som oppgradering av infrastrukturkomponenter. Knapphet på ressurser forsinket noen tiltak. En rekke aktiviteter ble gjennomført i tilknytning til sikkerhetsmåned i oktober for å lære opp og bevisstgjøre medarbeidere. Informasjonssikkerhetsprogrammet fortsetter i 2024 med flere sikringstiltak og operasjonaliseringen av styringssystemet for informasjonssikkerhet (ISMS) basert på ISO 2700x. Det ble ikke avdekket alvorlige brudd på informasjonssikkerheten i 2023.

Informasjonsforvaltning

I 2023 startet Informasjonsforvaltningsavdelingen arbeidet med å implementere rammeverket for informasjonsforvaltning. Det består av elleve ulike tiltak, der første tiltak var å lage en rollekatalog med ansvarsbeskrivelser for informasjonsforvaltningssystemer. I tillegg gikk prosjektet *Digital arbeidsglede* fra prosjekt til konsept. Digital arbeidsglede handler om kontinuerlig å flytte ansatte om bord når vi anskaffer eller lager nye løsninger. I 2023 bisto Digital arbeidsglede med å få ut ny sikkerhetsklassifisering. I tillegg fikk administrativt ansatte grunnopplæring i Teams. De er nå i gang med neste fase, å jobbe sammen i Teams.

Nye nettsider og digitale plattformer

I 2023 startet vi utviklingen av nye nettsider og nytt intranett, som begge vil bli lansert i 2024. Målet er å skape et brukervennlig nettsted tilgjengelig for alle og til nytte for innbyggere og interessenter, samtidig som vi styrker vårt omdømme overfor potensielle nye kolleger. Det nye intranettet er designet for å forenkle tilgangen til digitale verktøy i arbeidshverdagen for alle ansatte.

Viva Engage (Yammer) ble fullt implementert i konsernet i 2023. Denne plattformen bidrar til å lette delingen av informasjon med alle ansatte, inkludert de som tilbringer arbeidsdagen i vogner, busser og verksteder eller langs sporet. Verktøyet åpner dessuten for dialog og gir enkelt oversikt over det som foregår i virksomheten, i tråd med vårt mål om å skape *Ett Sporveien*. Viva Engage har blitt tatt i bruk av flere enheter, og responsen har vært positiv fra store deler av konsernet.

Visuelle hverdagsskildringer

Siden 2015 har Sporveiens årsrapporter hatt et lett gjenkjennelig, lekent uttrykk. Vårt samfunnsansvar og leveranse til byen er gjennom disse årene blitt tolket av åtte forskjellige illustratører. Gjennom hver sin særegne stil har de synliggjort hva Sporveien er og betyr for byen.

Gjennom illustrasjonene fanges de daglige øyeblikkene opp, der Sporveiens ansatte, trikker, busser og T-banetog sørger for at hverdagen går opp for byens innbyggere. En trikk tar turen over Rådhusplassen eller stopper ved en park full av aktivitet på Grünerløkka. En buss bringer kunder inn fra forstedene eller på tvers gjennom byen og slipper dem av på Jernbanetorget eller Blindern, for dagens gjøremål. Et T-banetog tar små og store med til Holmenkollen eller marka for lek, tur og trening. Hver illustratør har sin egen stil, men alle strekene forteller den samme historien: Sporveien bidrar til at Oslo er en god by å bo og være i.

I 2023-rapporten har illustratør Rune Markus fått i oppdrag å fokusere på menneskene i Sporveien, mangfoldet og alle de forskjellige rollene som bekledes i organisasjonen vår hver eneste dag. Han har satt arbeidsplassen Sporveien i fokus, og gjennom streken sin viser han at vi er mange som hver dag iklær oss Sporveiens identitet. Det gjør oss ikke like, for Sporveien representerer et mangfold – og vi jobber med mange forskjellige fagområder. Men vi har en felles visjon: Vi skal levere bærekraftig mobilitet til alle.



2015
Illustratør
Johan Thörnqvist



2016
Illustratør
Hanne Berkaak



2017
Illustratør
Kristine Sand



2018
Illustratør
Peter-John de Villiers



2019
Illustratør
Marius Pålørud



2020
Illustratør
Ingunn Dybendal



2021
Illustratør
Rune Markus



2022
Illustratør
Elin Gabrielsen



2023
Illustratør
Rune Markus

Kunstsafari og poesi på reisen

En god tur handler om mer enn det å bli fraktet fra A til B, det handler om å skape en god opplevelse. Derfor har vi mange spennende samarbeid for å formidle kunst og kultur på reisen og på våre stasjoner.

Sporveiskunsten har røtter tilbake til utviklingen av T-banenetttet på 1960-, 70- og 80-tallet. Da T-banestasjonene ble bygget ble mange utsmykket gjennom et kommunalt program, andre gjennom konkurranser i Sporveiens regi. Vi legger fortsatt stor vekt på den kunstneriske utsmykningen når vi bygger nytt eller rehabiliterer stasjoner.

Kunstsafari

I 2016 ble de fem T-banestasjonene Skullerud, Bogerud, Bøler, Ulsrud og Oppsal valgt som lerret for et midlertidig gatekunstprosjekt og gitt et kunstnerisk løft. Reisen langs Østsjøbanen ble en «kunstsafari», og stasjonenes fasader ble forvandlet til gatekunstverk.

I 2023 hadde været og tidens tann satt sitt preg på kunstverkene. Da Østsjøbanen uansett skulle holde stengt, grep vi muligheten for å revitalisere kunsten mens kunstnerne hadde albuerom. Nå har både kunsten og infrastrukturen fått nytt liv, til glede for de over 40 000 som daglig reiser med Østsjøbanen.

Du kan også oppleve musikalske innslag når du reiser med oss. Vi har gjennom flere år samarbeidet med Oslo-filharmonien,

som fra tid til annen byr på små konserter på stasjoner, holdplasser og trikker. I tillegg samarbeider vi med et mangfold av kunst- og kulturmiljøer om utstillinger og arrangementer i løpet av året, blant annet under Miniøya, Pride Art, Oslo Kulturnatt og Operatrikken.

Sporveisdikt

I 2023 ble endelig *Sporveisdikt* lansert, en serie utvalgte dikt som presenteres om bord på trikk, T-bane og enkelte T-banestasjoner gjennom året. Målet er å ta poesi ut i byen og gi innbyggere og besøkende i Oslo en kulturopplevelse. Prosjektet støttes av Kulturrådet og organiseres av Den norske Forfatterforening og Sporveien. I løpet av 2023 var det tre runder med Sporveisdikt, og det planlegges flere i årene som kommer. Vi får mange positive tilbakemeldinger fra reisende som gleder seg over å få poesi med på reisen igjen. Mange husker naturligvis den populære satsingen *Dikt underveis*. Den formidlet poesi på trikk og T-bane i Stor-Oslo i perioden fra 1995 til 2017. Dikt underveis var inspirert av *Poems on the underground* fra London, med mål om å overraske med dikt på reisen.

NOEN AV SPORVEIENS KULTURSAMARBEID I 2023

Sporveien eier tre gallerier som blir sett av mange tusen reisende hver eneste dag:

- Sporveispassasjen på Jernbanetorget viser flere spennende utstillinger med våre samarbeidspartnere gjennom året.
- Sporveisgalleriet på Tøyen T-banestasjon blir brukt av Naturhistorisk museum for å nå et større publikum og vise at fra Tøyen er neste stopp Naturhistorisk museum.
- Galleriet på Carl Berner T-banestasjon blir benyttet av Norsk Billedhoggerforening.



På Ulsrud T-banestasjon har den nederlandske duoen Telmomiel gitt stasjonen et kunstnerisk løft.



The background is a stylized illustration of a city street. It features tall buildings, trees with autumn-colored leaves, and a traffic light. In the foreground, there are people walking, including a woman with a backpack on a skateboard, a man in a dark jacket, and a woman in a red coat pushing a stroller. The overall color palette is dominated by shades of purple and brown.

DEL 5

Styring

I en årsrapport skal alt stemme og være nøyaktig. Akkurat det gjelder ikke illustrasjonene. Vi håper du gleder deg over de lekne tolkningene av hverdagen i Oslo og Sporveien, selv om detaljene kanskje ikke er helt presise.

Høye ambisjoner

– Sporveien leverer hver eneste dag, sier byrådsleder Eirik Lae Solberg. Sammen med byråd for miljø og samferdsel Marit Vea deler han mål og planer for videre utvikling av kollektivtrafikken.

– God skinnegående transport er ryggraden i kollektivtilbudet i en storby. Det er effektivt, komfortabelt og en av de reisemåtene folk foretrekker. Her leverer Sporveien hver eneste dag. Jeg opplever også Sporveien som en fremtidsrettet, konstruktiv og svært kompetent rådgiver for byens politikere, sier Oslos byrådsleder Eirik Lae Solberg.

Etter kommunestyrevalget høsten 2023 styres Oslo av et borgerlig partissamarbeid. Byrådsleder Eirik Lae Solberg (H) og byråd for miljø og samferdsel Marit Vea (V) svarer slik om byrådets videre planer for kollektivtrafikken:

– **Hvordan sikre en fortsatt tilgjengelig, pålitelig og effektiv kollektivtransport i Oslo?**

– Kollektiv, sykkel og gange skal være førstevalget for å ta seg frem i Oslo.

Da må vi sørge for at kollektivtilbudet er attraktivt. Det handler om alt fra hvordan vi som reisende finner reisen, til at selve reisen er behagelig og til en ok pris. Da må alle som jobber med kollektivtilbudet ha de reisendes beste i tankene – i alle ledd. Vi må ta i bruk ny teknologi på fornuftige måter, og alltid se etter muligheter for å jobbe bedre og smartere. Vi politikere skal sette rammebetingelser og ta viktige veivalg, og så er det Sporveien og Ruter, og andre kollektivleverandører, som må sette i verk, gjennomføre, utvikle, drifte og vedlikeholde, sier byråd for miljø og samferdsel Marit Vea.

– **Hvilke konkrete endringer eller tiltak bør gjennomføres for å styrke kollektivtilbudet?**

– I byrådsplattformen har byrådet ambisjoner om en rekke tiltak for å skape et kollektivtilbud i verdensklasse. Akkurat nå skjer det veldig mye spennende innen kollektivtrafikk, blant annet bygger vi ny Fornebu-bane, det kommer nytt signal- og sikringsanlegg (CBTC), og Majorstuen stasjon skal oppgraderes. Et annet stort og viktig løft er flere T-baneplasser og flere baser. Sammen skaper alle disse tiltakene en mer effektiv T-bane med mer kapasitet som kommer hele byen til nytte, sier Lae Solberg, og legger til:

– Vi må styrke busstilbudet utenfor områdene nær byen, for eksempel i Groruddalen. Så vil vi jobbe for å få mer penger inn

via statlige bidrag og grunneierbidrag, fordi et godt kollektivtilbud har stor nytteverdi for mange flere enn bare passasjerene og kommunen. Samtidig mener byrådet at kostnaden for de faste reisende må ned. Vi har stor tro på å teste ut og ta i bruk ny teknologi innen for eksempel dynamiske rabatter, selvkjøring og mikromobilitet.

– **Kollektivtransporten i Oslo er allerede et bærekraftig og miljøvennlig alternativ, ser dere forbedringsmuligheter?**

– Bedre er alltid mulig. Med de nye elbussene har vi langt på vei gjort kollektivtransporten utslippsfri. Så er det også slik at selv om kollektivtilbudet er utslippsfritt, har det fortsatt et miljøavtrykk. Vi må hele tiden se etter måter der vi bruker

mindre energi, sikrer en miljøvennlig produksjon og sørger for lang levetid og ombruk av materiellet. Jobben med å bli bærekraftig er aldri ferdig, sier Marit Vea – og legger til:

– På ett område må vi erkjenne at vi ikke har kommet langt nok, og det er på universell utforming. Det er lagt

ned en stor innsats i nyere tid og mye har blitt bedre, men vi er ikke der at kollektivtilbudet er så tilgjengelig som det bør være. De nye trikkene er et godt eksempel på hvor bra det kan bli når universell utforming er med fra start. Så har vi vanskelige floker som T-banestasjoner som går i sving, og skaper store glipper mellom plattform og vogn. Bit for bit skal kollektivtilbudet bli universelt utformet, men det skjer ikke over natten, sier byråden.

– **Hvordan jobber det nye byrådet for å begrense antall privatbiler og øke bruken av kollektivtransport?**

– Kollektivtrafikken må være både rimelig og attraktiv, og vi må sørge for god trafikkssikkerhet og fremkommelighet for gående og syklende. Det handler om å kutte utslipp, få ned køene og å skape en triveligere by. Det er få som ønsker seg mer biltrafikk i sitt nærområde. Så er det noen som må kjøre bil, og de skal vi ta hensyn til. Da skal det lønne seg å velge miljøvennlige biler, sier byrådsleder Lae Solberg.

– **Hva tenker dere om Sporveiens rolle i tiden fremover?**

– Uten kollektivtilbudet stopper Oslo, og uten innsatsen fra

– Det handler om å kutte utslipp, få ned køene og å skape en triveligere by.

Eirik Lae Solberg,
byrådsleder

– Byrådet har et klart mål om at kollektivtrafikk, sykkel og gange skal være førstevalget for Oslofolk, sier byrådsleder Eirik Lae Solberg.



– Uten innsatsen fra Sporveiens ansatte 365 dager i året, stopper kollektivtilbudet.

*Marit Veia,
byråd for miljø og samferdsel*

Sporveiens ansatte 365 dager i året, stopper kollektivtilbudet. Sporveien får hjulene til å gå rundt, bokstavelig talt. Jeg tror noe av Sporveiens utfordring – og store mulighet, er å forene en stolt tradisjon med skinnegående transport, med en rivende teknologiutvikling og endrede forventninger fra de reisende. Klarer Sporveien å ta vare på det beste i et over hundre år gammelt selskap og samtidig stadig levere gode tjenester i takt med tiden, vil Sporveien fortsette å spille en viktig rolle i utviklingen av den grønne byen Oslo, sier Marit Veia.

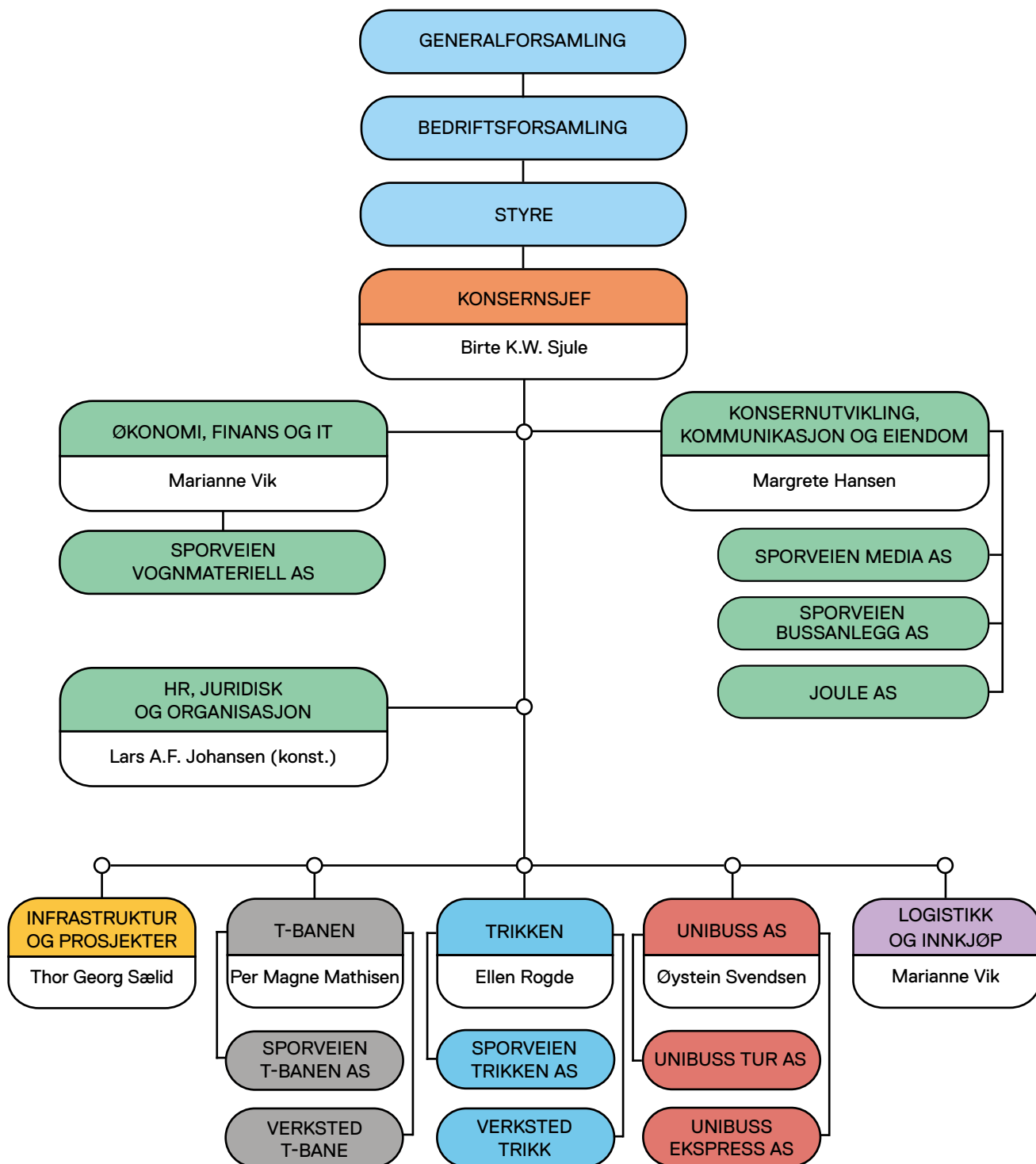
– Det forrige borgerlige Oslo-byrådet som satt frem til 2015, vedtok i 2013 en T-baneløsning til Fornebu og å

investere i nye trikker. Hvordan er det å komme tilbake til Rådhuset med Fornebubanen godt i gang og stadig flere nye trikker i byen?

– Først og fremst er det godt å se at det vi jobbet med for over åtte år siden på et overordnet politisk nivå, har materialisert seg i splitter nye trikker som tar passasjerer rundt i byen. Selvsagt er det også godt å se at arbeidet med Fornebubanen går fremover. Samtidig er dette en påminnelse om hvor viktig det er med bred politisk enighet om de store og viktige prosjektene, slik at de blir gjennomført til byens beste, uavhengig av hvem som sitter i byråd, sier byrådsleder Eirik Lae Solberg.

Organisasjonen

Per 31.12.2023



Ny konstituert adm. direktør Unibuss fra 02.02.2024: Atle Rønning.

Eierstyring og selskapsledelse

1. REDEGJØRELSE FOR EIERSTYRING OG SELSKAPSLLEDELSE

Sporveien er et kommunalt eid selskap og legger Oslo kommunes prinsipper for god eierstyring til grunn for virksomheten. God eierstyring og selskapsledelse er en viktig forutsetning for verdiskaping, samfunnsoppdrag og samfunnsansvar. Utøvelse og etterlevelse skjer på grunnlag av aksjelov, kommunalt regelverk og etablerte normer. Sporveien har kontinuerlig fokus på effektiv, systematisk og enhetlig styring av konsernet med tilstrekkelig formalisering, dokumentasjon og etterrettelighet. Vårt styringssystem samler styringsdokumenter og beskriver hvilke rammer og verktøy som støtter organisasjonen i arbeidet med å oppnå Sporveiens målsetting.

Det er tre hovedmål:

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

Våre styrende dokumenter innbefatter blant annet Styreinstruks, Konsernsjefsinstruks, Etisk regelverk og Konsernpolicy for risikostyring og internkontroll. Styrende dokumenter blir gjennomgått jevnlig. Styreinstruksen ble sist endret 30.08.2017. Den gjenspeiler aksjelovens krav bygget på beste praksis innenfor risikostyring og internkontroll, samt krav til etikk og samfunnsansvar. Det etiske regelverket er gjort kjent for alle ansatte og er tilgjengelig på selskapets nettside. Konsernpolicy for risikostyring og internkontroll utgjør et felles rammeverk og fastsetter prinsipper og ansvar for risikostyring og internkontroll.

2. VIRKSOMHET

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

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

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

Sporveien er bevisst sitt samfunnsansvar i virksomhetsstyringen. Vi har retningslinjer som ivaretar hensynet til omverdenen, medarbeidere og samarbeidspartnere i konsernets verdiskaping, inklusive nulltoleranse mot korrupsjon. Vårt etiske regelverk skal sikre god etisk praksis og sette felles rammer. Styret vedtar de etiske reglene på bakgrunn av innspill fra compliance-enheten. Styret holdes jevnlig oppdatert om arbeid og saker knyttet til etisk regelverk, eksempelvis i årlig compliancerapport. Regelverket beskriver blant annet tydelig forbudet mot korrupsjon og hvordan ansatte skal forholde seg til situasjoner med representasjon, gaver og reiser. Andre bestemmelser i regelverket omhandler varsling, interessekonflikter og habilitet, rus, mobbing og arbeidsmiljø, sosiale medier og bijobber.

Samtlige ansatte og personer med verv, samt konsulenter, prosjektledere og andre innleide ressurser til konsernet Sporveien AS med datterselskaper er omfattet av det etiske regelverket. De må undertegne på at de har lest og forstått regelverket, og de gjennomgår obligatorisk e-læringskurs om etiske problemstillinger som kan oppstå i virksomheten. Alle nye ansatte og innleide skal ta kurset ved oppstart i Sporveien. Compliance-enheten er alltid til stede på introduksjonssamlinger for nyansatte. I tillegg holdes egne gjennomganger og kurs for ansatte med et særskilt behov gitt stilling, ansvar eller aktivitet, blant annet for ledere. Sporveien arbeider integrert, kontinuerlig og målrettet med bevisstgjøring og forebygging for å fremme etterlevelse.

Sporveien har rutine for innhenting av habilitets- og relasjonserklæring, og har utarbeidet etiske krav til leverandører. Kravene til leverandører er vedtatt av styret og ble sist revidert i 2022 i forbindelse med implementering av åpenhetsloven. Alle leverandører må signere på en egenerklæring ved inngåelse av avtale med konsernet. Egenerklæringen inneholder blant annet krav knyttet til forretningsetikk, lønns- og arbeidsvilkår, arbeidstakerrettigheter, miljø og habilitet.

3. SELSKAPSKAPITAL OG UTBYTTE

Selskapets aksjekapital er i Sporveien AS' vedtekter § 4 fastsatt til kroner 304 535 000 fordelt på 2 768 500 aksjer hver pålydende kroner 110. Oslo kommune eier alle aksjene. Ansvarlig byråd, eller den han/hun bemyndiger, ivaretar aksjonærenes rettigheter på generalforsamlingen

4. LIKEBEHANDLING AV AKSJEEIERE OG TRANSAKSJONER MED NÆRSTÅENDE

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

5. FRI OMSETTELIGHET

Det er ikke vedtektsfestet noen form for omsetningsbegrensninger.

6. GENERALFORSAMLING

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

7. VALGKOMITÉ

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

8. BEDRIFTSFORSAMLING OG STYRE, SAMMENSETNING OG UAVHENGIGHET

Sporveiens bedriftsforsamling velges av generalforsamlingen og skal bestå av tolv medlemmer. Åtte medlemmer og ett til tre varamedlemmer velges av generalforsamlingen. Fire medlemmer med fire varamenn velges av og blant de ansatte, etter bestemmelsene fastsatt i aksjeloven og forskrifter gitt i medhold av denne. Funksjonstiden for bedriftsforsamlingens medlemmer er normalt to år. Bedriftsforsamlingen velger en leder og nestleder blant sine medlemmer. Bedriftsforsamlingen møtes minst to ganger i året. Selskapets styre skal ha seks til åtte medlemmer etter generalforsamlingens nærmere beslutning. Styret velges av bedriftsforsamlingen i henhold til de bestemmelser som gjelder for selskap med bedriftsforsamling fastsatt i aksjeloven og forskrifter i medhold av denne. For de to styremedlemmer som eventuelt velges blant de ansatte, velges fire varamenn som skal kalles inn i den rekkefølge de er valgt. Funksjonstiden for styremedlemmer er normalt to år. Styret er innsatt av eier for å ivareta det mangfoldet av interesser som knytter seg til Sporveiens forretningsdrift. Det skal operere med tyngde og selvstendighet, både overfor og på vegne av disse interessene. Ledende ansatte er ikke medlem av konsernstyret, og eier ikke aksjer i selskapet. Informasjon om ledelse og styre er lagt ut på www.sporveien.no. Generalforsamlingsfullmakten i heleide datterselskap tilligger konsernstyret.

9. STYRETS ARBEID

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

av virksomheten. Det evaluerer årlig sin virksomhet. Styret har fastsatt egen instruks for konsernsjef. Det ble avholdt ni styremøter i 2023. (Se neste side for medlemmenes deltakelse.) Styret rettet spesielt fokus på følgende tema i 2023:

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

10. RISIKOSTYRING OG INTERNKONTROLL

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

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

av interne rutiner og regelverk ved testing av internkontroll og monitorering. Dette støtter styrets arbeid med å påse kvalitet og effektivitet innenfor virksomhets- og risikostyring, eierstyring og selskapsledelse.

11. GODTGJØRELSE TIL STYRET

Godtgjørelse til styret oppgis i note 5 til årsregnskapet. Godtgjørelse til styret er ikke resultatavhengig, og styremedlemmene deltar ikke i insentiv- eller opsjonsprogrammer.

12. GODTGJØRELSE TIL LEDENDE ANSATTE

Styret tilsetter konsernsjef og fastsetter tilsetningsvilkårene for denne. Styrets kompensasjons- og kompetanseutvalg evaluerer årlig konsernsjefens arbeids- og lønnsvilkår, og gjennomgår betingelsene til øvrige ledende ansatte. Konsernsjefen har fullmakt til å fastsette lønn og annen kompensasjon for konsernets øverste ledelse, innenfor de prinsipper for lederlønn som er fastsatt av styret. Godtgjørelse til konsernsjef er beskrevet i note 5 til årsregnskapet. Medlemmer av konsernledelsen mottar ikke ekstra godtgjørelse for styreverv i datterselskap.

13. INFORMASJON OG KOMMUNIKASJON

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

Bedriftsforsamlingen i Sporveien AS besto ved utgangen av 2023 av:

Pål Martin Sand (leder), Sidsel Sandelien, Anne Johanne Enger, Marie Loe Halvorsen, Mario Vahos, Robyn Grøndahl, Øystein Skjæggedal Fjæra, Anette Brække, Therese Ustvedt (aksjonærvalgt vara), Linda Amundsen, Raymond Lorentzen, Faizan Afzal og Mukhtar Ahmad.

Oversikt over de ulike styrene og deres medlemmer ved utgangen av 2023:

Sporveien AS

Thor Gjermund Eriksen (styreleder) (9), Helga Nes (nestleder) (9), Arne Giske (8), Bjørn Kjærland Haugland (9), Heidrun Reisæter (4), Ola Floberg (9) og Sores Yuzer (9). Stine Rolstad Brenna (5) gikk ut av styret i juli 2023. Heidrun Reisæter trådte inn i styret fra samme tidspunkt. *Tall i parentes er antall styremøter deltatt.*

Sporveien T-banen AS

Birte Sjule (styreleder), Marianne Vik, Margrete Hansen, Ellen Rogde, Thor Georg Sælid, Iftikhar Hussain, Lars Peder Fotland og Silje Tunheim.

Sporveien Trikken AS

Birte Sjule (styreleder), Per Magne Mathisen, Thor Georg Sælid, Margrete Hansen, Marianne Vik, Thomas Westrheim Stave, Iver Gård og Julie Therese Christiansen.

Unibuss AS

Birte Sjule (styreleder), Cato Hellesjø (nestleder), Hildegunn Naas-Bibow, Marianne Vik, Bjørn Granviken, Mukhtar Ahmad og Per Petterson.

Sporveien Vognmateriell AS

Marianne Vik (styreleder), Tomm Otto Bråten, Ellen Rogde og Per Magne Mathisen.

Sporveien Media AS

Margrete Hansen (styreleder), Per Magne Mathisen, Ellen Rogde, Erling Kittelsen og Rune Pedersen.

Sporveien Bussanlegg AS

Margrete Hansen (styreleder), Magnus Hellerud Rongved, Thor Georg Sælid og Ole-Anders Tangen.

Joule AS

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



Fra venstre: Margrete Hansen, Thor Georg Sælid, Ellen Rogde, Per Magne Mathisen, Birte Sjule, Atle Rønning*, Marianne Vik og Lars A.F. Johansen.

*Atle Rønning erstattet Øystein Svendsen fra 2. februar 2024.

Konsernledelsen i Sporveien

BIRTE K.W. SJULE (1978)
Konsernsjef

Utdanning: Sivilingeniør industriell økonomi og teknologiledelse (NTNU)

Erfaring: Konserndirektør/adm.dir. Sporveien Trikken, konserndirektør strategi Sporveien, konsulent Rokade (nå KPMG), prosjektplanlegger Aibel.

MARGRETE HANSEN (1978)
Konserndirektør konsernutvikling, kommunikasjon og eiendom

Utdanning: Siviløkonom (NHH)

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

MARIANNE VIK (1962)
Konserndirektør økonomi, IT, innkjøp/logistikk

Utdanning: Siviløkonom (NHH)

Erfaring: Økonomidirektør Stiftelsen Norsk Luftambulans, daglig leder Eden Springs Norge/ Eden Springs Nordic, økonomisjef Ringnes Int.

LARS ANDREAS FREDSVOLD JOHANSEN (1977)
Konserndirektør HR, juridisk og organisasjon (konst.)

Utdanning: Cand.jur. Universitetet i Tromsø

Erfaring: Juridisk direktør i Sporveien, advokat i Wikborg Rein, dommerfullmektig Oslo byfogdembete og Moss tingrett, advokatfullmektig EY.

PER MAGNE MATHISEN (1958)
Konserndirektør/adm.dir. Sporveien T-banen AS

Utdanning: Sivilingeniør (NTNU), bedriftsøkonom (BI)

Erfaring: Konserndirektør infrastruktur og prosjekter Sporveien, driftsdirektør NSB-persontrafikk, teknisk direktør NSB, teknisk direktør i SAS i Norge, produksjonsdirektør, senere VD SAS Tech, infrastrukturdirektør Jernbaneverket, leder for T-banen.

ØYSTEIN SVENDSEN (1964)
Konserndirektør/adm.dir. Unibuss AS

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

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

THOR GEORG SÆLID (1963)
Konserndirektør infrastruktur og prosjekter

Utdanning: Sterkstrøms- og svakstrømsingeniør/tekniker fra Göteborg, Nordisk baneingeniør, fagbrev fra Norge.

Erfaring: Banesjef T-bane, konserndirektør infrastruktur og eiendom i KTP AS (konstituert), daglig leder og konsulent i STG AS, sjefsingeniør og disiplinleder offshoreprosjekter utland, drift av oljeplattform på norsk sokkel.

ELLEN ROGDE (1968)
Administrerende direktør Sporveien Trikken AS

Utdanning: Siviløkonom (University of Windsor) og Executive MBA innen Brand Management.

Erfaring: Markedsdirektør i Ruter samt en rekke ledende stillinger i RiksTV og Telenor, samt erfaring fra Kongsberg Automotive.

Styret



STYRELEDER THOR GJERMUND ERIKSEN (1966)

Utdannelse: Harvard Law School Program on Negotiation Global, sjefskurset ved Forsvarets Høyskole

Bakgrunn/erfaring: Adm. dir. i Bane NOR AS, tidligere adm. dir. i Norsk Tipping, kringkastingsjef i NRK, konsernsjef og adm.dir. i A-pressen/Amedia, konserndirektør i A-pressen, sjefredaktør i Dagbladet, leder av politisk avdeling i Aftenposten, byrådssekretær for miljø og samferdsel i Oslo kommune. styremedlem i Eurovision Services ltd og i arbeidsgiverforeningen Spekter.



NESTLEDER HELGA NES (1956)

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

Bakgrunn/erfaring: Fra 2018 selvstendig næringsdrivende. Styremedlem i Bane NOR Eiendom AS. Tidligere Utbyggingsdirektør i Bane NOR SF, samt flere tidligere lederroller i Statoil og fag- og lederroller i Norsk Hydro.



STYREMEDLEM HEIDRUN REISÆTER (1976)

Utdannelse: Executive MBA Økonomisk styring og ledelse (NHH), Styrekompetanse (BI), Cand. Polit. Medievitenskap (UiO)

Bakgrunn/erfaring: Teknologidirektør i NAV. Tidligere teknologidirektør og medieutviklingsjef i NRK. Diverse lederroller innen produkt- og forretningsutvikling i VG og Schibstedkonsernet.



STYREMEDLEM ARNE GISKE (1957)

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

Bakgrunn/erfaring: Tidligere konsernsjef i Veidekke ASA, konserndirektør Eiendom og CFO i Veidekke, generalsekretær i Skiforeningen og viseadm. dir. i ABB-konsernet. Styremedlem i Asplan Viak AS og Clemens Eiendom AS.



STYREMEDLEM BJØRN KJÆRAND HAUGLAND (1965)

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

Bakgrunn/erfaring: Adm. dir. i Skift – Næringslivets klimaledere. Styreleder Vitensenteret VilVite og Zeabuz, styremedlem i The Earth Foundation og klimastiftelsen Umoe og medlem av Teknologirådet og Norges Tekniske Vitenskapsakademi. Erfaring fra topplederroller i DNV i Norge, Korea og Kina.



STYREMEDLEM SORES YUZER (1991)
(ansattrepresentant)

Utdannelse: Fagbrev som billakkerer, 2-årig fagskoleutdanning maskin.

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



STYREMEDLEM OLA FLOBERG (1962)
(ansattrepresentant)

Utdannelse: Elektriker og Pottemakerutdanning, Risør.

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





DEL 6

Årsberetning og -regnskap

I en årsrapport skal alt stemme og være nøyaktig. Akkurat det gjelder ikke illustrasjonene. Vi håper du gleder deg over de lekne tolkningene av hverdagen i Oslo og Sporveien, selv om detaljene kanskje ikke er helt presise.

ÅRSBERETNING FOR SPORVEIEN AS 2023

I posisjon til å vokse

Sporveien AS (Sporveien) er Norges største kollektivtransportkonsern målt i antall reiser. I 2023 leverte Sporveien 256 millioner reiser, og vi har opprettholdt et trygt og godt tilbud til de reisende gjennom året. Vi gleder oss over at vi mot slutten av året har passasjertall på nivå med inngangen til pandemien i 2020.

Konsernets resultat før skatt var –369 millioner kroner i 2023, basert på en omsetning på 5 607 millioner kroner.

OM VIRKSOMHETEN

Sporveien er et integrert kollektivtransportkonsern. Hovedkontoret ligger på Tøyen i Oslo. Morselskapet er 100 prosent eid av Oslo kommune ved Byrådsavdelingen for miljø og samferdsel. Sporveien har åtte heleide datterselskaper med operativ virksomhet innen T-bane, trikk, vognmateriell, buss, bussanlegg, elsykkelabonnement, eiendom og forvaltning av trafikkreklame, samt morselskap med virksomhet innenfor områdene verksteder, infrastruktur, prosjekter og konsernstaber.

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

Datterselskapet Unibuss AS konkurrerer om anbud i konkurranse med andre aktører i bussmarkedet. Unibuss AS er et av landets største busselskap og en aktiv pådriver for mer miljøvennlig, elektrifisert kollektivtransport. Virksomheten er organisert i selskapene Unibuss AS (rutebuss) og datterselskapene Unibuss Tur AS og Unibuss Ekspres AS (flybuss og ekspresbuss).

Datterselskapet Sporveien Vognmateriell AS eier og forvalter T-banevogner og trikker fra anskaffelse via vedlikehold og oppgraderinger, til avhending. Sporveiens datterselskap Sporveien Bussanlegg AS eier og leier ut bussanlegg til kollektivtrafikken i Oslo og Viken*, mens datterselskapet Sporveien Media AS forvalter trafikkreklame på egne driftsmidler, stasjoner, holdeplasser og bygninger.

Sporveien eier, forvalter og utfører vedlikehold og oppgraderinger på all infrastruktur til trikk og T-bane, inkludert stasjoner, tunneller og bygninger. Selskapet har også ansvar for store utbyggingsprosjekter og forvalter en betydelig

eiendomsmasse knyttet til kollektivtrafikken i Oslo og Viken*. Sporveien har som mål å skape attraktive byrom gjennom byutvikling som kommer reisetilbudet i kollektivtrafikken til gode. Det er totalt 18 selskaper registrert under Sporveien AS.

Datterselskapet Joule AS tilbyr måneds- og årsabonnement på elsykkel, inkludert forsikring og service.

MARKED OG STRATEGI

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

Med store satsninger fremover legges det til rette for økt kapasitet hos trikk og T-bane til glede for flere reisende.

Reisetallene under pandemien generelt skapte usikkerhet knyttet til markedet for kollektivtrafikk på lengre sikt. Flere reisende valgte i perioder å gå, sykle eller kjøre bil, og sammen med mer utstrakt bruk av hjemmekontor satte de nye reisevanene preg på trafikkallene. Siste del av 2023 er i store trekk antall passasjerer tilbake på nivå med før pandemien og veksttakten er økende.

Sporveien er påvirket av krigen i Ukraina og energikrisen den har bidratt til å skape. Konsernet er Oslo kommunes største enkeltstående forbruker av elektrisitet, først og fremst som kjørestrom til T-bane og trikk, men også til lading av den økende parken med elektriske busser. De økte strømkostnadene til kollektivtrafikken er kompensert gjennom økte bevilgninger til Ruter, fra særlig Oslo kommune. Parallelt iverksatte konsernet en rekke ulike tiltak for å redusere energibruken.

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

*Viken fylkeskommune: Området det vises til endret navn til Akershus fylkeskommune fra 01.01.2024.

SAMFUNNSANSVAR OG BÆREKRAFT

Samfunnsansvar og bærekraft er en integrert del av Sporveiens strategi og virksomhetsstyring.

Fem målområder danner rammen om Sporveiens bærekraftsarbeid: Ren tur, God tur, God nabo, Driftige folk og Skikkelige folk. Sammen beskriver målområdene konsernets prioriteringer for å sikre at samfunnsoppdraget blir løst på en måte som reduserer klimautslipp, verner om miljø og mennesker og etterlever høye etiske standarder. Bærekraftsarbeidet i Sporveien gjenspeiler konsernets visjon og de høye klima- og miljøambisjonene som er satt av Oslo kommune. Konsernet jobber systematisk med å sikre gode sosiale forhold i egen virksomhet og verdikjeden, i tråd med åpenhetsloven og kommunens forventninger om å bidra til å skape et seriøst og anstendig arbeidsliv.

T-banen ble rangert øverst og tildelt bærekraftsprisen for 2023 i målingen Norsk Bærekraftbarometer, som gjennomføres av BI. Trikken ble rangert på femteplass. Sporveien har toppet rangeringen alle de fire årene målingen har vært gjennomført. Styret anser det som en viktig anerkjennelse av konsernets bærekraftsarbeid og samfunnsbidrag.

STRATEGI – BEST 2025

Sporveien gikk i 2021 inn i en ny strategiperiode kalt «Best 2025» med visjonen «Bærekraftig mobilitet for alle». Den oppsummerer hvordan Sporveien vil bidra til å innfri Oslo kommunes mål om å gjøre byen grønnere, kutte klimagassutslippene og tilby mobilitetsprodukter som er tilgjengelige for alle, uansett funksjonsevne. Best 2025 er også tett knyttet til Oslo kommunes mål om en grønnere og bedre by. Bærekraft er et viktig fundament i strategien og skal prege alt konsernet beslutter og gjør.

Fire strategisk prioriterte områder danner rammen om Best 2025:

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

Forbedringsarbeidet fortsetter i Best 2025. Sporveien har satt mål om å realisere nye gevinster med årlige effekter på 250 millioner kroner innen strategiperioden er over.

Sporveien har en integrert forretningsmodell, der selskapet styrer vogner, personell, verksteder, infrastruktur og trafikk i ett helhetlig system. Med kontroll over hele verdikjeden kan konsernet optimalisere hvert enkelt ledd i kjeden og samhandlingen mellom leddene. Sporveien sikter etter forbedringsgevinster fra alle deler av virksomheten og på tvers av de fire strategiske prioriteringene. Ved utgangen av 2023 hadde Sporveien realisert 182 millioner i Best 2025 og totalt 1 172 millioner i årlig effekt gjennom de tre strategiperiodene.

REDEGJØRELSE FOR ÅRSREGNSKAPET

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

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

Datterselskapet Unibuss vant tre nye bussanbud i Oslo i 2022, som alle hadde oppstart i 2023 og omfattet teknologiskifte til elbuss. Oslo har store ambisjoner for elektrifisering av bussparken, og er ledende i verdenssammenheng. Introduksjon av ny teknologi, både elbuss, ladeinfrastruktur og kombinasjonen av disse i et helhetlig system, har vist seg å være mindre modent for fullskala drift enn forutsatt. Dette ble forsterket i perioder med lave temperaturer, store mengder nedbør og utfordringer med vinterberedskap. Unibuss er inne i en svært krevende økonomisk situasjon. Selskapet jobber aktivt med å få utbedret de utfordringer det står ovenfor knyttet til materiell og infrastruktur, samt å optimere driften for å levere i henhold til forventning på de nye kontraktene.

Unibuss begjærte rekonstruksjon 13. mai 2024. Det er usikkerhet knyttet til utfallet av rekonstruksjonsforhandlingene, men selskapet har forventning om et positivt utfall av de pågående rekonstruksjonsforhandlingene og forventer at selskapet etter rekonstruksjonen vil ha tilstrekkelig

egenkapital og likviditet hensyntatt selskapets drift og risiko. Gitt at Unibuss ikke får et positivt utfall av rekonstruksjonsforhandlingene er det overveiende sannsynlig at selskapet vil gå konkurs.

Sporveien har en fordring på Unibuss på 293 MNOK per 31.12.2023. Sporveien har ikke stilt morselskapsgarantier overfor noen av Unibuss sine kreditorer.

Konsernets resultat

I 2023 oppnådde Sporveien et resultat før skatt på -369,1 MNOK (2022: 374,6 MNOK). Omsetningen totalt var 5 607 MNOK i 2023 (2022: 5 090 MNOK).

T-banen og Trikken har levert god og stabil drift, mens Unibuss har hatt et utfordrende år. Årets resultat er fortsatt preget av høye strømkostnader og prisøkninger på øvrige innsatsfaktorer som ikke i tilstrekkelig grad kompenseres gjennom indeksregulering av inntektene. Den vesentligste svekkelsen i konsernets resultat skyldes økte tapsavsetninger på kontrakter i Unibuss med 391,0 MNOK. For øvrig påvirkes konsernets resultat av svakere resultat i T-banen, i tillegg til økte pensjonskostnader i konsernets lukkede tjenestepensjonsordninger. Resultatført aktuarielt tap er i 2023 247 MNOK (2022: gevinst 45 MNOK).

Kontantstrøm og økonomisk stilling

Konsernets netto kontantstrøm per 31.12.2023 var -605,0 MNOK (2022: 198,2 MNOK). Årets investeringer utgjorde 4 792,0 MNOK (2022: 2 447,1 MNOK). Investeringene ble finansiert med 1 228,2 MNOK (2022: 625,5 MNOK) fra operasjonelle aktiviteter og 2 958,8 MNOK (2022: 1 623,3 MNOK) fra finansieringsaktiviteter.

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

Investeringsaktiviteten har vært høy gjennom året og flere større prosjektet er ferdigstilt og aktivert. Totalt 33 SL18-trikker er overført fra prosjekt til Sporveien Vognmateriell og aktivert. Unibuss har investert i underkant av 1 500 MNOK i elektriske busser knyttet til oppstart av nye anbud, finansiert med finansiell leasing. Per 31.12.23 utgjør konsernets balanse 15 259 MNOK (2022: 13 227 MNOK)

Soliditet

Ved utgangen av 2023 var konsernets egenkapitalgrad 24,8 prosent (2022: 30,8 prosent). Endringen på

6,0 prosentpoeng skyldes vesentlig svakere resultat for konsernet i 2023 og betydelige investeringer i elbusser og trikker gjennomført i perioden. Den langsiktige gjelden har økt som følge av lånefinansierte investeringer i nye busser.

Likviditet

Likviditetsreserven var 1 686,4 MNOK (2022: 2 291,4 MNOK) ved utgangen av 2023. Av dette var 400 millioner kroner ubenyttet kassakreditt.

Hendelser etter balansedagen

Utfordringene Unibuss har hatt knyttet til teknologiskifte og spesielt ladeinfrastruktur og vinterdrift av elbussene i kontraktene Indre by og Oslo Øst, i tillegg til store økonomiske forpliktelser knyttet til elektrifisering av bussporteføljen i Bærum i 2025, førte til at det 13. mai 2024 ble åpnet offentlig forhandling om rekonstruksjon i Unibuss AS. Selskapet er i prosess med sine kreditorer og eier for å redusere forpliktelser og sikre ny kapital. Rekonstruksjonsforhandlingene pågår fortsatt ved avleggelse av regnskapet og det er forventet at forhandlingene vil vare i et par måneder etter åpning av rekonstruksjon. Som en del av den pågående rekonstruksjonsprosessen sa Unibuss i mai opp tre av sine busskontrakter; to kontrakter i Bærum og en kontrakt minibuss i Follo. Avslutning av disse kontraktene vil gi et bedre økonomisk fundament fremover, men Unibuss er fortsatt avhengig av å forbedre driften og særlig vinterdriften, samt redusere kostnadsnivået vesentlig for å få en varig stabil økonomi i selskapet.

VIRKSOMHETENE

Sporveien T-banen AS (T-banen)

T-banen fikk i 2023 et resultat før skatt på -69,5 MNOK (2022: 70,6 MNOK). Årsaken til svekkelsen i resultatet er kostnadsøkning i verkstedet, økte IT-kostnader, økning i ansatte, samt en vesentlig økning i pensjonskostnader i selskapets lukkede ytelsesordning. Selskapet fraktet 111 millioner reisende, mot 101 millioner i 2022. T-banen leverte god og sikker driftskvalitet og høy regularitet og punktlighet. Økningen i antall passasjerer indikerer en positiv utvikling for T-banen i Oslo og reflekterer en økende bevissthet om behovet for bærekraftige reisealternativer.

T-banen legger stor vekt på å opprettholde høy kvalitet og stabilitet i tjenesteleveransen for å beholde eksisterende og tiltrekke oss nye reisende. Samtidig arbeider T-banen med å skape et attraktivt arbeidsmiljø for alle ansatte, med vekt på samarbeid og dialog, samt å sikre at selskapet har riktig kompetanse.

T-banen overvåker ett sett med sikkerhetsindikatorer for drift, kjøretøy og infrastruktur som måler sikkerhetsnivået i virksomheten. I 2023 var det én personpåkørsel som resulterte i dødsfall. Indikatorene viste likevel stabil og god sikkerhet i 2023, selv om noen av måltallene T-banen styrer etter ble passert. Der måltall ble oversteget viser allikevel trendbildet ingen stor vekst sammenlignet med de siste fem år.

T-banen har også i 2023 vektlagt arbeid med digital sikkerhet, og vil fortsette dette arbeidet i 2024.

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

Nøkkeltall	2023	2022	2021
Driftsinntekter (MNOK)	2 228,2	2 124,4	1 954,7
Årsresultat (MNOK)	-54,2	55,1	-11
Antall reiser (mill.)	111	101	73
Kundetilfredshet (%)	84,0	83,3	*
Regularitet (%)	99,3	99,6	99,6

* Ikke målt grunnet pandemi

Sporveien Trikken AS (Trikken)

Trikken fikk i 2023 et resultat før skatt på -16,0 MNOK (2022: 13,6 MNOK). Selskapet fraktet 48 millioner passasjerer, en økning med 6 millioner reisende i 2023. Reisetallene har vokst siden pandemirestriksjonene ble opphevet i 2022, og i løpet av 2023 er antall reisende tilbake til nivået før pandemien.

Trikken kjørte 99,2 prosent av alle planlagte avganger i 2023, en liten nedgang fra 99,3 prosent i 2022. Årsaken var utfordringer med å skaffe deler til en aldrende vognpark som er under utfasing. Selskapet har iverksatt nødvendige tiltak for å opprettholde et godt tilbud for de reisende.

Trafikksikkerheten var god i 2023 på tross av en økning i antall hendelser. Antallet ulykker og alvorlige hendelser per million kjørte vognkilometer var 1,5, som er dårligere enn fjorårets resultat på 0,6. Årsaken er flere trafikanter i bybildet etter pandemien. Trikken hadde en alvorlig skade, men ingen dødsfall

knyttet til kjøring av trikk i 2023 (null alvorlig skade eller dødsfall i 2022).

Trikken er midt i gjennomføringen av tidenes satsning på trikk i Oslo. Trikkeprogrammet ble vedtatt i bystyret i 2015 og frem mot 2030 skal Trikken kunne tilby kapasitet til å frakte 100 millioner årlig reisende, en dobling fra i dag. Det vil gi et nytt og bedre kundetilbud. Ved utgangen av 2023 hadde Trikken mottatt 33 av de nye trikkene, og ved overgangen til 2025 vil alle de gamle trikkene være faset ut. Selskapet har høyt fokus på å sikre god innfasing av trikkene gjennom opplæring og driftstilpasninger.

Nøkkeltall	2023	2022	2021
Driftsinntekter (MNOK)	1 287,9	1 189,9	1 064,8
Årsresultat (MNOK)	-12,5	10,6	-10,5
Antall reiser (mill.)	48	42	28
Kundetilfredshet (%)	83,3	82,9	*
Regularitet (%)	99,2	99,3	99,5

* Ikke målt grunnet pandemi

Unibuss

I 2023 fikk Unibuss et resultat før skatt på -557,3 MNOK (2022: -45,4 MNOK). Selskapet fraktet 97 millioner passasjerer og hadde en omsetning på 2 088,2 MNOK.

Resultatet ble sterkt påvirket av høye driftskostnader, som ikke ble kompensert gjennom anbudskontraktene og tapsavsetninger på kontraktene i Bærum og Oslo Øst.

Selskapet startet i 2023 opp nye kontrakter i Indre by og Oslo Øst med teknologiskifte til elbuss. Dette teknologiskifte har vist seg vesentlig mer komplisert og ressurskrevende enn man hadde forutsatt og det har vist seg at teknologien, både elbuss, ladeinfrastruktur og kombinasjonen av disse i et helhetlig system, har vært mindre modent for fullskala drift enn forutsatt.

I kontrakten for kjøring i Bærum er Unibuss forpliktet til å bytte ut store deler av bussparken med elektriske busser i 2025. Selskapets estimer viser at kompensasjonen (økte inntekter) for anskaffelsen av elbusser som ligger i kontrakten, ikke er tilstrekkelig til å dekke kostnadsøkningen som følger av at bussparken elektrifiseres. Dette skyldes bl.a. vesentlig prisøkning på busser, svekket norsk krone og oppdaterte spesifikasjoner fra Ruter. Selskapet forventer basert på dette et betydelig årlig underskudd gitt at bussene elektrifiseres. Videre er det stor usikkerhet knyttet til markedsverdien av nye elektriske busser ved utløp av kontrakten i 2028.

Det er avsatt for fremtidig tap knyttet til kontraktene mot Ruter for kjøring i Bærum. Samlet avsetning er på 279 millioner kroner, akkumulert avsetning for tap på Bærum-kontraktene er på 296 millioner kroner per 31.12.23. Videre er det avsatt for tap på kontrakten mot Ruter for kjøring på Oslo Øst med 112 millioner kroner. Samlet avsetning for tap på kontraktsporføljen er på totalt 408 millioner kroner.

Disse forholdene har medført at Unibuss står i en svært krevende økonomisk situasjon som følge av driftsutfordringer, gebyrer fra oppdragsdriver og høye kostnader.

Den 13. mai 2024 ble det åpnet offentlig forhandling om rekonstruksjon i Unibuss AS. Rekonstruksjonsprosessen er fortsatt pågående og selskapet er i prosess med sine kreditorer og eier for å redusere forpliktelser og sikre ny kapital.

Nøkkeltall	2023	2022	2021
Driftsinntekter (MNOK)	2 088,2	1 747,3	1 887,8
Årsresultat (MNOK)	-439,4	-35,4	11,2
Antall reiser (mill.)	97	74	55
Kundetilfredshet (%)	83,2	82,0	*
Regularitet (%)	99,9	99,9	99,9

* Ikke målt grunnet pandemi

Sporveien Vognmateriell AS (Vognmateriell)

Sporveien Vognmateriell fikk i 2023 et resultat før skatt på 278,1 MNOK (2022: 226,1 MNOK). Resultatet blir i sin helhet overført vognanskaffelsesfondet som skal benyttes til å investere i nytt materiell når dagens T-banetrokker og trikker må avhendes. Ved utgangen av 2023 var beholdningen i fondet 1 506 MNOK, medregnet årets resultat.

Selskapet overtok eierskapet til 17 SL18-trikker i 2023. I tillegg startet avhendingen av de gamle trikkene og i løpet av 2023 ble det levert 22 gamle trikker til resirkulering. Sporveien Vognmateriell videreførte også finansieringen av en rekke prosjekter for å bevare verdiene i materiellet. Noen av de viktigste prosjektene er sikkerhetsbelg på MX-togene, vedlikeholdsrettet digital datakommunikasjon og ny førerstol på T-banetrokkene. Vognmateriell skal finansiere vognndelen av CBTC-prosjektet og samarbeidet tett med T-banen og Trikken om tiltak for å effektivisere energibruken i vognparken.

Nøkkeltall	2023	2022	2021
Driftsinntekter (MNOK)	790,0	815,6	742,9
Årsresultat (MNOK)	216,9	171,1	123,5
Eiendeler (MNOK)	6 400	6 282	5 604
Vognanskaffelsesfond (MNOK)	1 506	1 260	1 060

Infrastruktur og prosjekter

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

IE opprettholdt god produksjon i både prosjekter og driften av infrastrukturen gjennom 2023. Både T-banen og Trikken leverte på punktlighet og regularitet.

Høsten 2023 startet vedlikeholdsarbeid på Ekebergbanen, rettet mot fornyelse av infrastrukturen for en forbedret reiseopplevelse. Trikkenettet gjennomgikk flere vedlikeholdsprosjekter, inkludert dekkereparasjoner, vekselbytter og skinnesliping. Et prosjekt for å oppgradere maskinparken ble igangsatt.

Åpningen av ny T-banetrasé på Østensjøbanen var en av årets store begivenheter for enheten. Samtidig ble Furusetbanen oppgradert, med utskifting av 13 kilometer med skinner og betydelige forbedringer. Det ble også utført tiltak for å bedre tilgjengelighet på sju T-banestasjoner, på Trosterud, Haugerud, Furuset, Hellerud, Bøler, Ulsrud og Mortensrud. Avstanden mellom T-banetrokk og plattform er redusert, i tillegg har stasjonene fått bedre belysning, ledelinjer for blinde og svaksynte, oppgraderte høyttaleranlegg og forbedret tilgang til stasjonsområdene.

Investeringer i nytt arbeidsverktøy, som skinnepusser og arbeidsmaskiner, øker enhetens evne til proaktivt vedlikehold.

IE prioriterer å ta vare på og vedlikeholde eksisterende infrastruktur. I året som har gått, og i årene som kommer vil Sporveien fortsette det gode samarbeidet med Oslopakke 3 sekretariatet for å sikre tilstrekkelige midler til oppgradering og vedlikehold.

Trikkeprogrammet

Bystyret i Oslo har besluttet å anskaffe nye trikker for å oppgradere til et mer attraktivt, robust og kostnadseffektivt trikketilbud til opp mot 100 millioner passasjerer i året. Innfasingsarbeid av de 87 nye SL18-trikkene som er planlagt

levert Oslo i løpet av 2024 pågår. Grunnet blant annet global delemangel og koronapandemien har det vært en forsinkelse i trikkeleveransen. Totalt ble 33 trikker levert Oslo og satt i trafikk ved utgangen av 2023. Den første million kjørte kilometer i trafikk med nye trikker skjedde ved utgangen av november 2023.

Holdeplassprosjektet har god fremdrift og har ferdigstilt nærmere 80 trikkeplattformer som har fått økt tilgjengelighet og imøtekommer tekniske krav til universell utforming (UU). Høyden på plattformene er justert så avstanden mellom plattform og trikk er redusert, ledelinjer for blinde og svaksynte og dekketiltak i form av heller eller asfalt er etablert. Arbeidet med vedlikehold av trikkeinfrastrukturen er pågående.

T-baneprogrammet

Det skal satses stort på T-banen i årene frem mot 2030. Fornebubanen som skal innføres i 2029 vil medføre en betydelig økning i antall reisende, og vil knytte byen sammen med helt nye områder. For å få til den nødvendige kapasitetsøkningen skal signalanlegget fornyes, Majorstuen stasjon oppgraderes og nye vogner anskaffes. T-baneprogrammet omfatter de fire prosjektene som skal sørge for utvidelsen av T-banen. Disse prosjektene henger nært sammen og er gjensidig avhengig av hverandre. Samtlige prosjekter blir finansiert med bidrag fra Oslo-pakke 3. Fornebubanen får i tillegg et direkte statlig bidrag.

• Nytt signalsystem CBTC

T-banen skal få et nytt og moderne signalsystem for å digitalisere og effektivisere T-banen. Etter at Sporveien i 2021 inngikk avtale med Siemens Mobility om leveransen av systemet, er prosjektet nå inne i en design- og utviklingsfase. I 2023 har prosjektet startet installasjon av CBTC-utstyr i to av T-banevognene, og installert utstyr på testspor inne på Ryen base.

• Nye T-banevogner

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

• Oppgradert Majorstuen stasjon og nye Diakonhjemmet stasjon

Majorstuen stasjon skal oppgraderes innenfor dagens reguleringsplan, med større plattformer, to spor til tunellen, flere adkomster og ny gangbru i vest. I tillegg skal prosjektet anlegge en ny butt med 6-vognsplattform som kun er knyttet mot Holmenkollbanens utgående spor. Ny stasjon ved Diakonhjemmet sykehus er i forprosjektfasen, og planlagt ferdigstilt i 2027.

• Fornebubanen

Fornebubanen utvider T-banens linjenett med en ny bane mellom Majorstuen i Oslo og Fornebu i Bærum. Fornebubanen skal driftsettes i 2029.

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

Sporveien Bussanlegg AS (Bussanlegg)

Bussanlegg fikk i 2023 et resultat før skatt på 18 MNOK (2022: 15 MNOK).

Stubberud bussanlegg ble tatt i bruk ved oppstart av kjørekontrakt for Indre by i april. Anlegget er Nordens største elektriske bussanlegg med en kapasitet på hele 150 busser. Dette utgjør en betydelig milepæl i satsningen på elektrifiseringen av bussene i Oslo.

Arbeidet med å sikre Ruter anleggskapasitet i Follo-regionen har hatt prioritet i 2023. Byggearbeidene på et nytt anlegg i Drøbak er i full gang. Bussanlegg har videre kjøpt tre eiendommer sentralt i Ski som over tid skal transformeres til et større bussanlegg.

Gjennom året er det gjennomført en rekke oppgraderinger og fornyelser av anlegget i Brubakkveien på Grorud. Anlegget har fått økt produksjons- og vedlikeholdskapasitet i forkant av ny kjørekontrakt for Oslo øst. Veksten og fornyelsen av selskapets pausefasiliteter for bussdriften holder målsatt tempo med ytterligere nye frittstående servicehus i busslinjenettet.

Sporveien Media AS (Media)

Media fikk i 2023 et resultat før skatt på 0,4 MNOK (2022: 0,3 MNOK). Selskapet bidro med 124 MNOK til å styrke kollektivtilbudet. Sporveien Media gjennomførte anbuds-konkurranse knyttet til formidling av trafikkreklame. Kontrakt ble inngått med ny leverandør JCDecaux Norge AS medio 2023 (oppstart januar 2024).

Sporveien Medias oppgave er å bidra økonomisk til kollektivtrafikken og skape positive opplevelser for de reisende. I 2023 jobbet selskapet med å videreutvikle de digitale og analoge mulighetene for trafikkreklame. Det ble også jobbet med nye tiltak for å redusere innvirkninger på miljøet i forbindelse med drift og vedlikehold av lehus og annet materiell.

Joule AS

Joule fikk i 2023 et resultat før skatt på -10,1 MNOK (2022: -5,6 MNOK). Selskapet ble etablert i 2022, og tilbyr måneds- og årsabonnement på elsykkel, inkludert forsikring og service. Selskapet bidrar til å realisere visjonen om bærekraftig mobilitet for alle ved å senke terskelen for å bruke elsykkel.

Eiendom

Resultatet i Eiendom var 153,9 MNOK før skatt (2022: 149,9 MNOK). Selskapet eier og drifter et stort antall eiendommer og bygningsmasser, de fleste langs skinner og knutepunkter for Trikk og T-bane. Inntekter skapes ved utleie og utvikling og kommer kollektivtrafikken og reisetilbudet til gode.

RISIKOSTYRING OG RISIKO

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

Det er tegnet forsikring for styrets medlemmer og daglig leder for deres mulige ansvar overfor foretaket og tredjepersoner. Styre-/ledelsesansvarsforsikringen dekker Sporveien AS med datterselskaper og alle selskaper hvor Sporveien AS har bestemmelses-innflytelse eller minst 50 prosent eierinteresse. Forsikringen gjelder for nåværende, tidligere og fremtidige styremedlemmer og ansatte i ledelsen, og andre ansatte med et selvstendig ledelsesansvar.

Operasjonell risiko

Produksjon av kollektivtransport innebærer risiko for ulykker og skader på mennesker og eiendom, men T-bane og trikk er blant de sikreste transportsystemene i Norge. Sporveien arbeider systematisk for å sikre liv og helse til så vel reisende som ansatte.

Sporveien oppdaterer regelmessig egne risikoanalyser og konsernets beredskapssystem i tråd med endringer i risikobildet og sikkerhetsmyndighetenes trusselvurderinger. I 2023 gjennomførte Sporveien åtte beredskapsøvelser og tre rene sikrings øvelser. Samvirke og samhandling mellom de ulike innsats elementene i beredskapen sto i fokus under øvelsene. Beredskapsarbeidet rettet i tillegg mye oppmerksomhet mot cyber-risk og informasjonssikkerhet i 2023, med mål om å sikre god beredskap rundt drifts- og sikkerhetskritiske IT-systemer.

Finansiell risiko

Konsernet Sporveien AS har finansiell risiko innenfor flere områder, herunder renterisiko gjennom lån og kontantbeholdning, valutarisiko, energipriserisiko og utfordringer med leveranser i leverandørkjeden, inkludert økte kostnader. Konsernet benytter finansielle sikringsinstrumenter for å redusere effekten av svingningene i valutakurser og strømpriser. I tillegg har 77 prosent av konsernets langsiktige gjeld fastrente med enten fem eller ti års løpetid. Konsernet hadde sikret 47 prosent av strømforbruket mot system- eller områdepris i 2023.

Compliance-risiko

Sporveien har etablert et rammeverk for håndtering av compliance-risiko og etiske retningslinjer som er tydelig nedfelt i konsernets praksis. Vi forplikter oss til å opprettholde høy standard for etikk og integritet både internt og i våre samarbeidsrelasjoner. Vårt etiske regelverk er retningsgivende for vår atferd, og vi stiller også etiske krav til våre leverandører for å sikre ansvarlighet i hele leverandørkjeden. Vår compliance-enhet håndterer påstander om eventuelle kritikkverdige forhold og sikrer at virksomheten drives i samsvar med gjeldende lover, regler og etiske standarder.

Markedsrisiko

Sporveien AS er eksponert mot flere typer markedsrisikoer. Konsernet har inngått flerårige kjøprekontrakter for trikk og T-bane med lav markedsrisiko. De gjeldende kjøprekontraktene for trikk og T-bane er gyldige i perioden 2021–2024. Den anbudsbaserte rutebusskjøringen utgjør majoriteten av Unibuss sine leveranser og har kontrakter på 8 til 10 år pluss opsjoner på inntil 4 år.

FORSKNING OG UTVIKLING

Sporveien er engasjert i langsiktig innovasjon og følger nøye med på teknologisk fremgang for å styrke sin drift. Vår tilnærming til ny teknologi er gjennomtenkt, og ivaretar sikkerhetsstandarder og lover. Med spesielt fokus på generativ AI, utvikler vi nå retningslinjer for å sikre at bruken er både etisk og effektiv. Sporveien søker aktivt etter andre finansieringsmuligheter innenfor innovasjon, bærekraft og forskning, blant annet gjennom Forskningsrådets Skattefunnordning.

På oppdrag fra EU er Sporveien og den spanske trikkeleverandøren CAF i gang med å teste ut fremtidens teknologi på to av de nye SL18-trikkene våre. Prosjektet skal bidra til å kartlegge hvordan ny teknologi kan understøtte daglig drift og sikkerhet rundt skinnegående trafikk. Sporveiens bidrag vil være med på å definere hva som skal være standard av teknologi i fremtiden på skinnegående trafikk i Europa.

3D-printing er en viktig innovasjon i vår verktøykasse, og gjør oss i stand til raskt å tilpasse og produsere deler som kreves for vår drift. Slik teknologi fremmer en sirkulær økonomi og er en del av vårt fortsatte engasjement for fremtiden.

Sporveien arbeider målrettet for å forbedre reiseopplevelsen for våre brukere, med teknologi og brukerbehov hånd i hånd. Vi er på en reise der vi tilpasser oss og lærer, alltid med blikket rettet mot det som kommer.

Klima og miljø

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

Strøm uten opprinnelsesgaranti er den største kilden til utslipp av klimagasser fra driften. Sporveien har opprinnessertifikat på all strøm for kjøring av T-bane og trikk.

I 2023 oppnådde Sporveien en kildesorteringsgrad på 85 prosent. Konsernet arbeider også systematisk med avfallsforebygging og sirkularitet på et overordnet plan.

Vi samarbeider med Metallco AS om resirkulering av gamle trikker som fases ut. Metallco har en hel verdikjede for mottak, bearbeiding og anvendelse av materialene. Målsetningen er en høy grad av gjenbruk og resirkulering av metallene. I løpet av 2023 mottok Metallco 22 gamle trikker. Tilnærmet 100 prosent av materialene gikk til ombruk, materialgjenvinning og energigjenvinning.

Organisasjon

Konsernet hadde 3 658 ansatte og 3 409 årsverk ved utløpet av 2023. Medarbeiderne i konsernet var fordelt som følger:

Selskap	2023	2022
Sporveien T-banen AS	615	594
Sporveien Trikken AS	442	409
Unibuss AS	1 619	1 371
Sporveien Vognmateriell AS	0	6
Sporveien AS	982	926

Sporveien tilbyr kompetanseutvikling for medarbeidere og ledere på alle nivåer. I 2023 ble det avholdt 820 kurs for rundt 4 400 deltagere. I tillegg tok ansatte og innleide til sammen 6 900 e-læringskurs.

Sporveien har tidligere iverksatt enkeltstående og lokale tiltak som har hatt en positiv effekt på inkludering og arbeidsmiljø.

Det er nå ønske om et overordnet fokus, og en helhetlig og enhetlig tilnærming til arbeidet med mangfold og inkludering. Derfor har vi i 2023 etablert et strategisk rammeverk for mangfold og inkludering. Sporveien skal være en arbeidsplass hvor medarbeidere føler seg akseptert for den de er, og har like muligheter til å lykkes.

Det er generelt gode muligheter for å øke stillingsprosenten for medarbeidere som ønsker det. Sporveien kartla ufrivillig deltidsarbeid i 2022 og vil gjøre dette igjen i 2024.

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

HMS

Sykefraværet i konsernet var 9,6 prosent i 2023 (2022: 9,9). Legemeldt sykefravær utgjorde 7,7 prosent (2022: 7,9) av det totale sykefraværet, og 6,9 prosent (2022: 6,9) prosent var å anse som langtidssykefravær.

Sykefraværet har ligget høyere enn ønsket over flere år og har vist seg utfordrende å redusere, til tross for mange målrettede tiltak og fokus på forebygging.

Sporveien registrerte 439 HMS-avvik (2022: 353), hvorav 71 var personskader (2022: 29). Av personskadene førte 16 til fravær (2022: 10). Indikatoren for arbeidsrelaterte personskader med fravær (H1-skader) viser 5,5 for hele konsernet og er 1,9 høyere enn fjoråret. I 2023 har Sporveien startet et arbeid med fokus på å øke antall innrapporterte HMS-avvik. Dette har gitt oss økt kunnskap, slik at vi kan jobbe mer målrettet og fokusere på det forebyggende arbeidet. Sporveien vil styrke det systematiske HMS-arbeidet fremover for å gjøre arbeidshverdagen sikker, helsefremmende og inkluderende for alle ansatte.

Ansvarlig leverandørkjede

Sporveien er underlagt Åpenhetsloven som skal fremme virksomheters respekt for grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold i leverandørkjeden.

Sporveien har revidert de etiske kravene til leverandører for å sikre konsernet nødvendige virkemidler og tiltak overfor leverandørene. Det er etablert rutiner for å sikre allmenheten tilgang til informasjon om aktsomhetsvurderingene.

Vi har i 2023 benyttet en risikobasert tilnærming til gjennomføring av aktsomhetsvurderinger, og gjennomført

screening av nye leverandører. Det er i 2023 ikke avdekket vesentlig risiko eller negative forhold hos leverandører, og det er ikke rapportert om brudd på grunnleggende rettigheter eller negative sosiale forhold i leverandørkjeden som vi har sett behov for å ettergå med korrigerende tiltak.

Arbeidet med å sikre en ansvarlig leverandørkjede er nærmere beskrevet i kapitlet Skikkelige folk i årsrapporten. Sporveien publiserte redegjørelsen om implementeringen av Åpenhetsloven på våre nettsider i juni 2023, se www.sporveien.no.

Likestilling og mangfold

Sporveien har et stort mangfold som vi er stolte av. Arbeid med mangfold og inkludering berører alle deler av Sporveien, og er nødvendig for å ivareta og sikre at alle opplever at de er akseptert og har like muligheter. Vi ser mangfold som en styrke og drivkraft, og jobber målrettet med inkludering for å sikre sunne og trygge arbeidsforhold for hver enkelt ansatt, og for å realisere verdien som ligger i det store mangfoldet.

Ved utgangen av 2023 var kvinneandelen 15 prosent for konsernet som helhet. Sporveien fikk i mai 2023 sin første kvinnelige konsernsjef, og andelen kvinner i konsernledelsen, var 50 prosent i utgangen av 2023. Andelen kvinnelige ledere i de to øverste ledernivåene (uten Unibuss) var 43 prosent ved utgangen av 2023. Sporveien ønsker en kjønnsbalansert virksomhet og ledergruppe og har dette som fokus i rekrutteringsprosessene.

FREMTIDSUTSIKTER

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

Oslos befolkning og passasjerene er fornøyde med Sporveien, og kundetilfredshetsundersøkelser viser at det viktigste for å få folk til å velge kollektivt er økt tilbud.

Både T-banen og Trikken er godt posisjonert for videre vekst. Tidlige beregninger har vist at Fornebubanen vil tilføre ca. 20 millioner ekstra passasjerer på T-banen årlig med sine åtte avganger per time i hver retning. Signalsystemet CBTC blir innført trinnvis mot 2028 og vil legge til rette for å frakte flere passasjerer like sikkert. Systemet øker kapasiteten i

fellestunellen gjennom Oslo sentrum til minimum 36 tog i timen per retning. Flere nye vogner skal anskaffes for å utnytte den økte kapasiteten, og i tillegg til innføring av Fornebubanen vil også Grorudbanen bli styrket med en ekstra avgang hvert kvarter.

Trikken har satt de første av 87 nye trikker i trafikk. Når leveransen er komplett, vil vognparken gjøre det mulig å øke kapasiteten med om lag 20 prosent av dagens rutetilbud, inntil 6,1 millioner vognkilometer årlig. I kombinasjon med nye, større trikker gir dette kraftig økt kapasitet. Økt frekvens og vognstørrelse legger til rette for flere reisende med trikken. De nye trikkene er viktige bidragsyttere til Oslo kommunes strategier og programmer for bilfritt byliv, klima og bærekraft og kan frakte 100 millioner passasjerer årlig.

Selskapet Unibuss er en av de ledende operatørene i Norge innen elektriske busser og startet kjøring på flere store kontrakter i Oslo i 2023. Det har vært betydelige oppstartskostnader utover de planlagte knyttet til dette teknologiskiftet, noe som har resultert i en krevende økonomisk situasjon for selskapet. Det ble 13. mai 2024 åpnet offentlig forhandling om rekonstruksjon i Unibuss AS. Selskapet er i prosess med sine kreditorer og eier for å redusere forpliktelser og sikre ny kapital. Det er usikkerhet knyttet til utfallet av rekonstruksjonsforhandlingene, men gitt enighet mellom partene om en avtale forventes det at selskapet etter rekonstruksjonen vil ha tilstrekkelig egenkapital og likviditet hensyntatt selskapets drift og risiko. Rekonstruksjonsforhandlingene pågår fortsatt ved avleggelse av regnskapet og det er forventet at forhandlingene vil vare i et par måneder etter åpning av rekonstruksjon.

Årlige, gjennomsnittlige tilskudd til vedlikehold av infrastrukturen til trikken og T-banen på 1 141 MNOK i den fireårige tilleggsavtalen til Oslopakke 3 for 2023-2026 gir Sporveien bedre forutsigbarhet og muligheter for å prioritere og planlegge vedlikehold. Prisstigningen gjør at tilskuddene likevel ikke er tilstrekkelige til å unngå økninger i vedlikeholdsetterslepet. I den årlige rapporten om reinvesterings- og oppgraderingsbehov dokumenterte Sporveien at rammen bør løftes til 1 436 MNOK i gjennomsnitt per år for å bevare verdiene i kollektivsystemet. Uten tilstrekkelige midler til vedlikehold, vil etterslepet vokse og øke risikoen for feil og mangler ved infrastrukturen i årene fremover, noe som igjen vil påvirke kvaliteten i kollektivtilbudet.

Geopolitisk usikkerhet fortsetter å påvirke verdensøkonomien ved inngangen til 2024. Inflasjon, energi- og råvarepriser og

utfordringer i forsyningskjedene påvirket kostnadsnivået i Sporveien i 2023, men det er ventet at dette nå vil stabiliseres noe. Prognosene for 2024 er usikre, men tilsier vesentlig høyere strømpriser enn i de siste normalårene 2019 og 2020. I 2023 ble Sporveien kompensert for ekstraordinært høye strømkostnader, utover det normale prisnivået som lå som en forutsetning da kjøreavtalene med Ruter ble inngått. Styret er tilfreds med dette og forutsetter at slik kompensasjon videreføres dersom strømprisene i perioder fortsatt ligger på ekstraordinært høye nivåer.

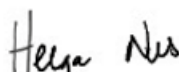
Sporveien jobber i parallell med en rekke tiltak for å redusere energibruken og kostnadene, og flere tiltak vil bli gjennomført i 2024. Effektiviseringer, enten det er fra Best 2025 eller smartere energibruk, har høy prioritet for å sikre at Sporveien leverer mest mulig kollektivtrafikk for pengene.

Styret retter en stor takk til alle medarbeidere i Sporveien for innsatsen gjennom 2023.

Oslo 26.6.2024



Thor Gjermund Eriksen
Styrets leder



Helga Nes
Styrets nestleder



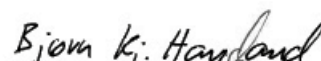
Sores Yuzer
Styremedlem



Heidrun Reisæter
Styremedlem



Arne Giske
Styremedlem



Bjørn Kjerand Haugland
Styremedlem



Ola Floberg
Styremedlem



Birte K.W. Sjule
Konsernsjef

Innhold

Årsregnskap 2023

Resultatregnskap 2023	105
Balanse 2023	106
Kontantstrømoppstilling	108
Noter Regnskapsprinsipper	109
Note 1 Virksomhetsområder	109
Note 2 Mellomværende med selskap i samme konsern	110
Note 3 Varer	111
Note 4 Lønnskostnad og andre godtgjørelser	112
Note 5 Pensjonskostnader og forpliktelser	114
Note 6 Varige driftsmidler	116
Note 7 Annen driftskostnad	119
Note 8 Investeringer i foretak i samme konsern	120
Note 9 Finansinntekter og kostnader	121
Note 10 Finansiell markedsrisiko	121
Note 11 Skattekostnad på ordinært resultat	122
Note 12 Selskapskapital og aksjonærinformasjon	124
Note 13 Bankinnskudd, kontanter o.l.	124
Note 14 Annen langsiktig gjeld	125
Note 15 Pantstillelser og garantier mv.	126
Note 16 Gjeld prosjekter (netto)	126
Note 17 Annen kortsiktig gjeld	127
Note 18 Tvister	127
Note 19 Hendelser etter balansedagen	127
Revisors beretning	128

Resultatregnskap

2023

(Beløp i hele tusen)		Konsernet			Morselskapet		
DRIFTSINNEKTER OG DRIFTSKOSTNADER	Noter	2023	2022	2021	2023	2022	2021
Driftsinntekter							
Annen driftsinntekt	1,2	5 606 560	5 077 884	5 020 363	1 864 259	1 660 920	1 578 449
Inntekt ved salg av eiendeler		0	12 604	0	0	12 604	0
Sum driftsinntekter		5 606 560	5 090 488	5 020 363	1 864 259	1 673 524	1 578 449
Driftskostnader							
Varekostnad	2,3	1 073 086	1 018 140	957 933	554 399	451 014	422 851
Lønnskostnad	4,5	2 802 217	2 190 295	2 257 301	711 751	543 188	488 181
Avskrivning på varige driftsmidler	6	690 227	604 402	620 425	207 116	230 559	256 803
Nedskrivning på varige driftsmidler	6	150	0	2 159	0	0	0
Annen driftskostnad	2,7	1 305 198	832 607	806 237	379 975	319 143	282 103
Sum driftskostnader		5 870 878	4 645 444	4 644 055	1 853 241	1 543 904	1 449 938
DRIFTSRESULTAT		-264 318	445 044	376 308	11 018	129 620	128 511
FINANSINNEKTER OG FINANSKOSTNADER							
Finansinntekter							
Inntekt på investering i datterselskap		0	0	0	-146 071	215 059	129 768
Renteinntekt fra foretak i samme konsern		0	0	0	60 406	21 973	12 221
Annen renteinntekt	1,9	78 640	51 362	15 475	78 273	30 521	7 596
Annen finansinntekt	1,9	18 057	11 595	20 340	16 860	11 426	20 320
Sum finansinntekter		96 697	62 957	35 815	9 468	278 979	169 905
Finanskostnader							
Rentekostnad til foretak i samme konsern		0	0	0	128 053	47 130	13 217
Annen rentekostnad	1,9	145 349	129 400	124 926	50 217	53 227	48 742
Annen finanskostnad	1,9	56 137	4 017	7 442	9 275	2 722	3 164
Sum finanskostnader		201 486	133 417	132 368	187 545	103 079	65 123
NETTO FINANSPOSTER		-104 789	-70 460	-96 553	-178 077	175 900	104 782
ORDINÆRT RESULTAT FØR SKATTEKOSTNAD							
Skattekostnad på ordinært resultat	11	-80 017	89 380	67 185	-4 352	22 060	22 469
ORDINÆRT RESULTAT		-289 090	285 204	212 570	-162 707	283 460	210 824
ÅRSRESULTAT		-289 090	285 204	212 570	-162 707	283 460	210 824
OVERFØRINGER OG DISPONERINGER							
Overføringer annen egenkapital	12				-162 707	283 460	210 824
SUM OVERFØRINGER OG DISPONERINGER					-162 707	283 460	210 824


Balanse

per 31. desember 2023


(Beløp i hele tusen)		Konsernet			Morselskapet		
EIENDELER	Noter	2023	2022	2021	2023	2022	2021
ANLEGGSMIDLER							
Immaterielle eiendeler							
Konsesjoner, patenter, lisenser o.l.	6	6 478	100	100	100	100	100
Goodwill	6	0	2 109	5 611	0	0	0
Sum immaterielle eiendeler		6 478	2 209	5 711	100	100	100
Varige driftsmidler							
Tomter, bygninger og annen fast eiendom	6	2 539 130	2 458 408	2 005 016	1 228 860	1 299 739	1 336 469
Kjørevei	6	352 149	398 186	448 503	352 149	398 186	448 503
Anlegg under utførelse	6	1 602 665	1 136 356	1 308 630	1 311 276	955 286	1 264 284
Maskiner, rullende materiell	6	6 215 119	4 351 975	3 985 669	290 792	320 787	316 348
Driftsløsøre	6	5 684	12 980	21 318	5 684	12 980	21 318
Sum varige driftsmidler		10 714 747	8 357 905	7 769 136	3 188 761	2 986 978	3 386 922
Finansielle anleggsmidler							
Investeringer i datterselskap	8	0	0	0	2 488 139	2 540 385	2 363 975
Lån til foretak i samme konsern	2	0	0	0	919 805	803 991	526 099
Investeringer i aksjer og andeler		90	133	90	90	133	90
Andre fordringer	2	755 183	783 781	812 628	755 173	783 771	812 418
Overfinansiert pensjonsforpliktelse	5	1 108 403	996 448	812 594	711 394	636 504	566 992
Sum finansielle anleggsmidler		1 863 676	1 780 362	1 625 312	4 874 601	4 764 784	4 269 574
SUM ANLEGGSMIDLER		12 584 901	10 140 476	9 400 159	8 063 462	7 751 862	7 656 596
OMLØPSMIDLER							
Varer	3	447 926	346 120	314 510	442 883	342 165	306 271
Fordringer							
Kundefordringer	2	650 498	557 828	537 234	163 593	98 728	297 724
Andre fordringer		289 463	291 088	213 345	273 923	285 332	215 790
Fordringer på konsernselskap	2	0	0	0	658 143	1 092 421	184 916
Sum fordringer		939 961	848 916	750 579	1 095 659	1 476 481	1 004 701
Bankinnskudd, kontanter o.l.	13	1 286 406	1 891 416	2 089 649	1 270 728	1 863 627	721 257
SUM OMLØPSMIDLER		2 674 293	3 086 452	3 154 738	2 809 270	3 682 273	1 725 958
SUM EIENDELER		15 259 194	13 226 928	12 554 897	10 872 732	11 434 135	9 382 554


(Beløp i hele tusen)		Konsernet			Morselskapet		
EGENKAPITAL OG GJELD	Noter	2023	2022	2021	2023	2022	2021
EGENKAPITAL							
Innskutt egenkapital							
Selskapskapital		304 535	304 535	304 535	304 535	304 535	304 535
Overkurs		490 315	490 315	490 315	490 315	490 315	490 315
Sum innskutt egenkapital	12	794 850	794 850	794 850	794 850	794 850	794 850
Opptjent egenkapital							
Fond for vurderingsforskjeller		722 713	773 531	597 120	721 241	773 531	597 120
Annen egenkapital		2 262 507	2 505 348	2 391 340	2 434 752	2 545 168	2 432 904
Sum opptjent egenkapital		2 985 220	3 278 879	2 988 460	3 155 993	3 318 699	3 030 024
SUM EGENKAPITAL	12	3 780 070	4 073 729	3 783 310	3 950 843	4 113 549	3 824 874
GJELD							
LANGSIKTIG GJELD							
Avsetning for forpliktelser							
Pensjonsforpliktelser	5	2 700	2 400	2 100	0	0	0
Utsatt skatt	11	547 588	606 503	531 225	67 204	57 510	53 167
Andre avsetninger for forpliktelser		343 221					
Avsetning for periodisk vedlikehold	14	672 523	739 710	680 057	0	0	0
Sum avsetning for forpliktelser		1 566 032	1 348 613	1 213 382	67 204	57 510	53 167
Annen langsiktig gjeld							
Øvrig langsiktig gjeld	14,15	6 934 371	5 681 049	5 408 374	2 644 168	2 701 340	2 688 942
Sum annen langsiktig gjeld		6 934 371	5 681 049	5 408 374	2 644 168	2 701 340	2 688 942
SUM LANGSIKTIG GJELD		8 500 403	7 029 662	6 621 756	2 711 372	2 758 850	2 742 109
KORTSIKTIG GJELD							
Leverandørgjeld	2	816 478	789 165	684 349	556 185	540 881	394 711
Betalbar skatt	11	317	14 107	5 216	317	14 107	5 216
Skyldig offentlige avgifter		229 573	190 959	154 550	73 076	52 549	43 427
Kortsiktig gjeld til konsernselskap	2	0	0	0	2 621 322	3 382 765	1 715 361
Gjeld prosjekter (netto)	16	246 606	354 669	339 937	246 606	354 669	339 937
Annen kortsiktig gjeld	10,17	1 685 747	774 638	965 780	713 011	216 767	316 920
SUM KORTSIKTIG GJELD		2 978 721	2 123 538	2 149 832	4 210 517	4 561 738	2 815 571
SUM GJELD		11 479 124	9 153 200	8 771 588	6 921 889	7 320 588	5 557 680
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		15 259 194	13 226 928	12 554 897	10 872 732	11 434 135	9 382 554

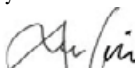
Oslo 26. juni 2024

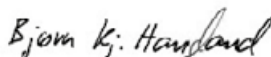

Thor Gjermond Eriksen
Styrets leder



Helga Nes
Styrets nestleder


Sores Yuzer
Styremedlem


Heidrun Reisæter
Styremedlem


Arne Giske
Styremedlem


Bjørn Kjerand Håugland
Styremedlem


Ola Floberg
Styremedlem


Birte K.W. Sjøle
Konsernsjef

Kontantstrømoppstilling

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2023	2022	2021	2023	2022	2021
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter						
Resultat før skattekostnad	-369 107	374 583	279 754	-167 059	305 519	233 293
Periodens betalte skatt	-14 407	-1 285	-2 571	-14 107	-1 285	-2 571
Tap/gevinst ved salg av anleggsmidler	-5 625	0	0	0	0	0
Avskrivninger	649 043	554 290	629 355	179 486	186 248	262 143
Nedskrivning/reversering anleggsmidler	150	0	210	0	0	0
Forskjell mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger pensjonsordninger	-111 655	-183 554	-223 148	-74 890	-69 512	-131 877
Resultatandel fra datterselskaper	0	0	0	146 071	-176 411	-129 768
Endring i varelager	-101 806	-31 610	-50 153	-100 718	-35 894	-48 594
Endring i kundefordringer	-92 670	-20 594	-236 562	-64 865	198 996	-231 776
Endring i vareleverandorgjeld	27 313	104 816	154 074	15 304	166 432	7 957
Endring i andre tidsavgrensingsposter	1 246 953	-171 116	312 165	530 842	-193 437	129 400
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	1 228 189	625 530	862 914	450 065	380 656	88 207
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter						
Innbetalinger ved salg av varige driftsmidler	5 625	0	17 758	0	0	0
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-3 107 802	-1 124 825	-714 862	-489 332	228 428	-453 683
Utbetalinger ved kjøp av immaterielle eiendeler	-10 563	0	0	0	0	0
Innbetalinger på lånefordring konsern (korts. /langs.)	0	0	0	185 842	-867 867	77 408
Innbetalinger på andre lånefordringer (korts. /langs.)	28 598	28 847	28 387	28 598	28 647	28 597
Utbetaling ved kjøp av aksjer	43	-43	0	43	-43	0
Utbetalinger på fremmed fin. prosjekter (korts. /langs.)	-1 707 909	-1 351 093	-1 089 496	-1 707 929	-1 351 093	-1 089 496
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-4 792 008	-2 447 114	-1 758 213	-1 982 778	-1 961 928	-1 437 174
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter						
Netto innbetaling kassekreditt	0	0	0	-734 994	1 408 383	-145 682
Innbetalinger gjeld konsernselskaper	0	0	0	-4 140	5 004	0
Innbetalinger ved opptak av annen gjeld (korts. /langs.)	1 530 977	530 000	162 000	0	100 000	162 000
Utbetalinger ved nedbetaling av annen gjeld (korts. /langs.)	-280 078	-257 742	-208 159	-55 959	-102 352	-53 348
Innbetalinger på fremmed fin. prosjekter (korts. /langs.)	1 707 909	1 351 093	1 089 496	1 707 929	1 351 093	1 089 496
Innbetalinger av konsernbidrag	0	0	0	386 022	58 483	375 241
Utbetalinger av konsernbidrag	0	0	0	-359 044	-91 965	-341 474
Netto kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter	2 958 809	1 623 351	1 043 337	939 814	2 723 642	1 086 233
Netto kontantstrøm for perioden	-605 011	-198 233	148 038	-592 900	1 142 370	-262 734
Konter og kontantekvivalenter ved periodens start	1 891 416	2 089 649	1 941 611	1 863 627	721 257	983 991
Konter og kontantekvivalenter ved periodens slutt	1 286 406	1 891 416	2 089 649	1 270 728	1 863 627	721 257
Denne består av:						
Bankinnskudd mv.	1 286 406	1 891 416	2 089 649	1 270 728	1 863 627	721 257

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

NOTER

Regnskapsprinsipper

Regnskapsprinsipper

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

NOTE 1 VIRKSOMHETSOMRÅDER

(Beløp i hele tusen)

	*VEDLIKEHOLD	T-BANE	TRIKK	BUSS	ELIMINERING	KONSERNET
Resultat						
Annen driftsinntekt	3 011 763	2 228 159	1 287 875	2 088 207	-3 009 444	5 606 560
Sum inntekter	3 011 763	2 228 159	1 287 875	2 088 207	-3 009 444	5 606 560
Driftskostnader før avskrivning	2 154 904	2 307 588	1 311 551	2 415 858	-3 009 400	5 180 501
Driftsresultat før av-/nedskrivning	856 859	-79 429	-23 676	-327 651	-44	426 059
Av-/nedskrivning	526 220	0	0	165 900	-1 743	690 377
Driftsresultat	330 639	-79 429	-23 676	-493 551	1 699	-264 318
Balanse						
Anleggsmidler	13 491 209	134 413	75 045	2 229 120	-3 344 885	12 584 902
Omløpsmidler	2 735 626	341 512	250 111	444 611	-1 097 569	2 674 291
Gjeld	12 426 733	417 247	271 719	2 801 537	-4 438 112	11 479 124
Investeringstilganger	1 855 587	0	0	1 649 736	0	3 505 323

*Omfatter vedlikehold av infrastruktur og vogner, samt utleie av eiendom. Samlede husleieinntekter for konsernet utgjør MNOK 255,5 (MNOK 231,1 i 2022), mens totale annonseinntekter er på MNOK 123,6 (MNOK 139,4 i 2022). Konsernets driftsinntekter stammer i hovedsak fra virksomhet i Oslo.

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

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

NOTE 2 MELLOMVÆRENDE MED FORETAK I SAMME KONSERN OG NÆRSTÅENDE

(Beløp i hele tusen)

	2023	2022	2021
Salg av tjenester til selskap i samme konsern (mor)			
Joule AS	6 606	0	0
Sporveien Media AS	3 200	2 792	2 897
Sporveien T-banen AS	1 071 566	933 171	872 988
Sporveien Trikken AS	644 895	585 127	494 047
Sporveien Vognmateriell AS	11 189	12 560	4 576
Unibuss AS	5 117	12 565	20 522
Sporveien Bussanlegg AS	6 598	5 264	4 616
Sum	1 749 171	1 551 479	1 399 646
Kjøp av tjenester fra selskap i samme konsern (mor)			
Sporveien Trikken AS	871	313	0
Sporveien Vognmateriell AS	0	1 551	1 500
Enebakkveien 310 AS	2 883	2 342	2 477
Unibuss AS	69	8	0
Sum	3 823	3 901	3 977
Balanseposter			
Langsiktige fordringer			
Enebakkveien 310 AS	0	0	0
Unibuss AS	244 937	292 648	372 349
Sporveien Bussanlegg AS	674 868	511 343	153 750
Sum	919 805	803 991	526 099
Kortsiktige fordringer			
Kundefordringer	35 300	483 834	14 643
Mottatt konsernbidrag	249 259	386 022	58 843
Andre fordringer	373 584	222 565	63 165
Sum	658 143	1 092 421	136 651
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld	763	0	0
Avgitt konsernbidrag	328 679	350 087	91 965
Konsernkontoordning	2 288 040	1 806 674	1 051 078
Annen kortsiktig gjeld	3 840	8 772	3 740
Sum	2 621 322	2 165 533	1 146 783

Sporveien AS utfører alt vedlikehold på trikkene og T-banevognene, samt tilhørende infrastruktur. Rammeavtale om tjenestekjøp er inngått mellom partene Ruter AS og Sporveien T-banen AS og Ruter AS og Sporveien Trikken AS. Rammeavtalen om tjenestekjøp med Ruter AS dekker kostnadene til korrektivt og preventivt vedlikehold som faktureres datterselskapene fra Sporveien AS. Periodisk vedlikehold med lavere frekvens enn årlig, viderefaktureres fra Sporveien T-banen AS og Sporveien Trikken AS til Sporveien Vognmateriell AS.

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

omfatter poster som forfaller til betaling innen ett år etter rapporteringsperioden, samt poster som knytter seg til den ordinære driftssyklusen. Øvrige poster er klassifisert som anleggsmiddel. Omløpsmidler vurderes til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi. Kortsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på opptakstidspunktet.

Ruter AS eies av Oslo kommune (60 prosent) og Viken fylkeskommune* (40 prosent), og har ansvaret for utviklingen av kollektivtrafikken i Oslo og Akershus, med unntak av den som utføres av Vygruppen AS. Ruter AS kjøper transporttjenester fra Unibuss AS, Sporveien T-banen AS og Sporveien Trikken AS. Kontraktene for T-bane og trikk er ikke anbudsutsatt. Avtalene gjelder for fireårsperioden 2021-2024.

Unibuss AS inngår anbudskontrakter med Ruter AS om levering av rutebusstjenester. I hovedsak er dette bruttokontrakter hvor kjøper har ansvar for billettinntekter. For disse kontraktene bærer Unibuss AS en risiko for at endringer i rute- og driftsopplegg ikke fanges opp av godtgjøringsmodellen i kontraktene, og for at indeksene som regulerer godtgjørelsen i kontraktene avviker fra kostnadsutviklingen i bransjen. I et marked med lave marginer kan begge forhold resultere i ulønnsomme kontrakter. Unibuss AS estimerer forventet resultatutvikling i den enkelte kontrakt, og foretar avsetninger

der nåverdijusterte inntekter er lavere enn uunngåelige kostnader som påløper i kontraktsperioden.

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

Konsernet Sporveien har gjennomført flere forskjellige transaksjoner med nærstående selskaper. Alle transaksjoner er foretatt som en del av den ordinære virksomheten, og betingelser er satt i henhold til prinsippet om armlengdes avstand. De vesentligste transaksjonene som er foretatt er som følger:

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2023	2022	2021	2023	2022	2021
Salg av tjenester til nærstående parter						
Ruter AS	6 556 988	5 576 821	5 614 558	1 726 890	1 322 946	1 155 919
Kjøp av tjenester fra nærstående parter						
Ruter AS	78 343	138 679	125 313	18 767	67	270

Salg av tjenester inkluderer også tjenester som ikke føres over resultatet til Sporveien, men som balanseføres.

Balansen inkluderer følgende beløp vedrørende transaksjoner med nærstående selskap:

(Beløp i hele tusen)	2023	2022	2021	2023	2022	2021
Ruter AS						
Kundefordringer	454 959	416 001	292 849	72 061	57 577	110 025
Annen kortsiktig fordring	28 597	28 597	28 597	28 597	28 597	28 597
Leverandørgjeld	14 024	67 809	14 273	6 035	2 321	2 413
Andre langsiktige fordringer	755 113	783 771	812 368	755 113	783 771	812 368

NOTE 3 VARER

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2023	2022	2021	2023	2022	2021
Produksjonsmaterieell og reservedeler	522 664	411 028	367 026	517 621	407 073	358 087
Ukuransavsetning materieellbeholdning	-74 738	-64 908	-52 516	-74 738	-64 908	-51 816
Sum varelager	447 926	346 120	314 510	442 883	342 165	306 271

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

Det foretas nedskrivning for påregnelig ukurans. I verkstedenheten i morselskapet er ukurans på T-banematerieell vurdert basert på omløpshastigheten

på varene. Infrastrukturenheten i morselskapet benytter omløpshastigheten på varene som prinsipp for vurdering og beregning av ukuransavsetning. Vognmaterieell trikker er fra og med 2017 reklassifisert til driftsmidler og er vurdert iht. restlevetid for vognene. I 2023 er restlevetiden for trikkevognene redusert til ett år i tråd med fremdriftsplanen i Trikkeanskaffelsen.

*Viken fylkeskommune: Området det vises til endret navn til Akershus fylkeskommune fra 01.01.2024.

NOTE 4 LØNSKOSTNAD OG ANDRE GODTGJØRELSER

(Beløp i hele tusen)

	2023	2022	2021
Spesifikasjon av lønnskostnader			
Konsernet			
Lønn	2 044 433	1 761 991	1 825 000
Arbeidsgiveravgift	398 195	311 619	300 889
Pensjonskostnader ekskl. arbeidsgiveravgift	343 386	83 396	97 120
Andre lønnsrelaterte ytelser	16 203	33 289	34 292
Sum	2 802 217	2 190 295	2 257 301
Antall ansatte i konsernet ved årets slutt	3 658	3 306	3 641
Antall årsverk i konsernet	3 409	3 087	3 330
Morselskapet			
Lønn	414 775	400 770	385 903
Arbeidsgiveravgift	134 299	104 246	88 357
Pensjonskostnader ekskl. arbeidsgiveravgift	136 671	14 964	-4 826
Andre lønnsrelaterte ytelser	26 006	23 208	18 747
Sum	711 751	543 188	488 181
Antall ansatte i morselskapet ved årets slutt	982	926	912
Antall årsverk i morselskapet	976	911	905

(Beløp i hele tusen)

	LØNN	ANNEN GODTGJØRELSE	PENSJONS- KOSTNADER
Godtgjørelser konsern			
Adm. dir. Sporveien AS	3 282	166	120
Adm. dir. Unibuss AS	2 567	1	107
Adm. dir. Sporveien T-banen AS	2 527	0	166
Adm. dir. Sporveien Trikken AS	1 166	46	150
Konsernstyret	1 587		
Bedriftsforsamlingen	199		
Styrehonorarer datterselskaper			
Unibuss AS	697		

Av datterselskapene er det kun Unibuss AS som har eksterne styremedlemmer som honoreres.

(godtgjørelse til navngitte personer er oppgitt i hele tall)

SAMLET GODTGJØRELSE TIL LEDENDE PERSONER

Navn	Stilling	Pensjons- ordning	Årslønn ved fratreden/ årsslutt	Kompen- sasjon	Innskudd/ premie	AFP	Sum pensjon m.m.	Total godt- gjørelse
Cato Hellesjø	Konsernsjef (frem til mai 23)	Innskudd	3 399 000	253 372	100 776	17 680	371 828	3 770 828
Birte K.W. Sjule	Konsernsjef (fra mai 23)	Innskudd	2 775 000	123 412	100 776	17 680	241 868	3 016 868
Marianne Vik	Konserndirektør økonomi og finans (CFO)	Innskudd	1 900 000	213 089	100 776	17 680	331 545	2 231 545
Margrete Hansen	Konserndirektør Konsernutvikling	Innskudd	1 850 000		100 776	17 680	118 456	1 968 456
Thor Georg Sælid	Konserndirektør Infrastruktur og prosjekter	Ytelse	1 850 000		259 990		259 990	2 109 990
Per Magne Mathisen	Adm. dir. Sporveien T-banen AS	Ytelse	2 290 000		165 509		165 509	2 455 509
Torgeir Kristiansen	Kommunikasjonsdirektør	Ytelse	1 650 000		307 362		307 362	1 957 362
Ellen Rogde*	Adm. dir. Sporveien Trikken AS	Innskudd	2 230 000		25 710	4 420	30 130	2 260 130
Lars Andreas Fredvoll Johansen	Konserndirektør Juridisk, HR, HMS, Kvalitet og Compliance **	Innskudd	1 780 000	103 199	100 776	17 680	221 655	2 001 655
Christina Wiggen	Konserndirektør Juridisk, HR, HMS, Kvalitet og Compliance ***	Ytelse	1 780 000		372 905		372 905	2 152 905
Øystein Svendsen	Adm. dir. Unibuss AS	Innskudd	2 500 000		86 828	17 680	104 508	2 604 508

*) Sparing fra ansettelse 01.10.2023

**) Konstituert fra 01.12.2023

***) Fratrådte 30.11.2023

SAMLET GODTGJØRELSE TIL STYRETS MEDLEMMER

Navn	Tittel	Fra	Til	Årslønn	Utvalgshonorar per år
Thor Gjermund Eriksen	Styreleder	01.01.2023	31.12.2023	349 691	21 000
Helga Nes	Nestleder til styret	01.01.2023	31.12.2023	217 505	21 000
Arne Giske	Styremedlem	01.01.2023	31.12.2023	174 845	39 752
Bjørn Haugland	Styremedlem	01.01.2023	31.12.2023	174 845	21 000
Heidrun Reisæter	Styremedlem	22.06.2023	31.12.2023	174 845	21 000
Ola Floberg	Styremedlem	01.01.2023	31.12.2023	174 845	21 000
Sores Yuzer	Styremedlem	01.01.2023	31.12.2023	174 845	21 000

SAMLET GODTGJØRELSE TIL BEDRIFTSFORSAMLINGENS MEDLEMMER

Navn	Tittel	Fra	Til	Honorar i 2023
Pål Martin Sand	Leder	01.01.2023	31.12.2023	40 528
Sidsel Sandelien	Nestleder	01.01.2023	31.12.2023	15 854
Therese Ustvedt	Varamedlem	01.01.2023	31.12.2023	15 854
Anne Johanne Enger	Medlem	01.01.2023	31.12.2023	15 854
Marie Loe Halvorsen	Medlem	26.04.2023	31.12.2023	5 352
Mario Vahos	Medlem	26.04.2023	31.12.2023	10 704
Robyn Grøndahl	Medlem	26.04.2023	31.12.2023	10 704
Anette Brække	Medlem	26.04.2023	31.12.2023	10 704
Øystein Skjæggedal Fjæra	Medlem	26.04.2023	31.12.2023	10 704

Alle ovenstående honorarer endres med virkning per 1. juli hvert år, som regel med endringen i forrige års lønnsoppgjør for Sporveien.

Honorarene som står oppgitt er gjeldende 1. juli 2023–30. juni 2024

Endringer for konsernstyret er vedtatt, endring for bedriftsforsamlingen vedtas i generalforsamling 28. juni.

NOTE 5 PENSJONSKOSTNADER OG FORPLIKTELSE

Konsernets pensjonsordninger omfatter både en lukket offentlig tjenestepensjon og en aktiv innskuddspensjon. Den offentlige tjenestepensjonen er todelt og er ytelsesordning på 70 prosent som ble lukket i 2003 for konsernet Unibuss, i 2015 for Sporveien AS, Sporveien T-banen AS og Sporveien Trikken AS og i 2019 for Sporveien Vognmateriell AS. For ansatte som ikke valgte overgang til innskuddspensjon er det en påslagsmodell for ansatte født etter 1962. Denne forvaltes av Oslo Pensjonsforsikring AS. Ansettelse etter dette opptjener pensjon etter innskuddsbasert ordning. Ved beregning av årets pensjonskostnad for de ytelsesbaserte ordningene, benyttes en lineær opptjeningsprofil basert på forutsetninger om diskonteringsrente, fremtidig regulering av lønn, pensjoner og ytelser fra folketrygden, fremtidig avkastning på pensjonsmidler, samt aktuariemessige forutsetninger om dødelighet, frivillig avgang, osv.

Etter endt amortisering av estimatavviket har konsernet ingen «korridor» for aktuarielle endringer. Dette medfører at aktuarielle tap og gevinster per 31. desember regnskapsføres i sin helhet påfølgende regnskapsår.

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

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

Ytelsesordningen

Den offentlige tjenestepensjonen består av to ulike ordninger. Dette er en bruttoordning med 70 prosent ytelse hvor pensjonsytelsene i hovedsak avhengig av antall opptjeningsår og lønnsnivå ved oppnådd pensjonsalder. I tillegg er det fra og med 2020 innført en påslagsmodell for aktive medlemmer født etter 1962. Pensjonsavtalene er finansiert gjennom en forsikringsordning. Per 31.12.23 omfatter forpliktelsen 5 681 ansatte, tidligere ansatte og pensjonister i konsernet, hvorav 3 523 i morselskapet.

Aktuarberegningene er utført per 31.12.23. 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 per 31.12.23. Denne arbeidsgiveravgiften er inkludert i bruttoforpliktelsen per 31.12.23. Verdijustert avkastning på pensjonsmidlene for 2023 ble ca. 5,4 prosent.

Diskonteringsrenten er beregnet med bakgrunn i påslagsmetoden, som også er benyttet tidligere år. Det er tatt utgangspunkt i 10 års rentebytteavtale (3,33 prosent), en rentedifferanse mellom 10 og 25 års rentebytteavtale på -40 punkter, og for kredittrisiko på 90 punkter. Diskonteringsrenten blir dermed 3,83 prosent.

Aktuarielt tap i 2023 er på 318 MNOK fordelt på alle selskapene. Det aktuarielle tapet kan tilskrives høyere lønns- og G-vekst enn de langsiktige forutsetningene.

Innskuddsordningen

Innskuddsordningen er etablert med sparesats 6 prosent på inntekt mellom 0 og 7,1G mens inntekt mellom 7,1G og 12G gir 9 prosent sparing. Hos Unibuss er de sparesatsene 5 prosent og 8 prosent. Det er ingen sparing for lønn utover 12G. Ved utgangen av 2023 er det 3 164 ansatte som har innskuddsordning i konsernet, hvorav 702 i morselskapet. Privat AFP har en sparing på 2,6 prosent inntil 7,1G i 2023.

NOTE 5 PENSJONSKOSTNADER OG FORPLIKTELSER (forts.)

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2023	2022	2021	2023	2022	2021
Årets opptjente pensjonsrettigheter	73 304	91 192	96 957	33 610	42 402	41 516
Rentekostnad på opptjente pensjonsrettigheter	165 366	95 263	89 200	92 774	54 256	50 783
Avkastning på pensjonsmidler	-300 735	-212 003	-173 931	-174 101	-124 200	-103 092
Årets resultatføring av estimatavvik	274 253	-44 620	-57 369	145 777	-7 025	-47 837
Administrasjonskostnader	14 747	21 585	26 250	8 248	12 389	15 370
Pensjonskostnad AFP og lederordninger	300	300	300	0	0	0
Netto pensjonskostnad, ytelsesplaner	227 235	-48 283	-18 593	106 308	-22 178	-43 260
Privat AFP	21 461	21 216	14 112	11 114	9 637	7 694
Kostnadsført pensjonstilskudd tilskuddsplaner	134 945	112 674	102 430	38 576	34 161	25 698
Årets pensjonskostnad	383 641	85 607	97 949	155 998	21 620	-9 868
Opptjente pensjonsrettigheter inkl. arbeidsgiveravgift	5 100 312	4 823 668	4 789 054	2 849 632	2 730 581	2 751 870
Pensjonsmidler	-5 890 919	-5 545 864	-5 644 368	-3 403 402	-3 221 308	-3 325 887
Ikke resultatført virkning av estimatavvik	-317 796	-274 251	44 620	-157 624	-145 777	7 025
Netto pensjonsforpliktelse	-1 108 403	-996 447	-810 694	-711 394	-636 504	-566 992
Herav overfinansiering	-1 108 403	-996 447	-810 694	-711 394	-636 504	-566 992
Pensjonsforpliktelse vedr. AFP-ordning	2 700	2 400	2 100	0	0	0
Sum pensjonsforpliktelser	-1 105 703	-994 047	-808 594	-711 394	-636 504	-566 992
Økonomiske forutsetninger						
Diskonteringsrente				3,83 %	3,83 %	2,29 %
Forventet avkastning på fondsmidler				5,40 %	5,40 %	3,80 %
Forventet lønnsregulering				3,25 %	3,25 %	2,50 %
Forventet pensjonsøkning				2,73 %	2,48 %	1,73 %
Forventet G-regulering				3,25 %	3,25 %	2,50 %

NOTE 6 VARIGE DRIFTSMIDLER

(Beløp i hele tusen)

Konsernet	Kjørevei inkl. tomteverdi	Maskiner, rullende materiell	Tomter, bygninger og annen fast eiendom	Anlegg under utførelse	Reparasjons- deler sporvogn	Sum
Anskaffelseskost pr. 01.01.22	1 718 797	8 237 503	3 132 919	1 308 629	63 220	14 461 068
+ Tilgang	7013	746 285	613 946	1 111 514	0	2 478 758
- Avgang	-30 780	-15 725	-7 362	-1 283 787	-1 547	-1 339 201
Anskaffelseskost pr. 31.12.22	1 695 030	8 968 063	3 739 503	1 136 356	61 673	15 600 625
+ Tilgang	4 202	2 332 827	134 942	1 033 352	0	3 505 323
- Avgang	-20 047	-53 433	-11 149	-567 043	-460	-652 132
+Tilgang knyttet til oppkjøp	0	0	146 548	0	0	146 548
Anskaffelseskost pr. 31.12.23	1 679 185	11 247 457	4 009 844	1 602 665	61 213	18 600 364
Oppskrivning pr. 01.01.22	68 749	0	51 113	0	0	119 862
+ Avskrivning på oppskrivning	0	0	-6 677	0	0	-6 677
Oppskrivning pr. 31.12.22	68 749	0	44 436	0	0	113 185
+ Avskrivning på oppskrivning			-6 677			-6 677
Oppskrivning pr. 31.12.23	68 749	0	37 759	0	0	106 508
Akk. av-/nedskrivning pr. 01.01.22	1 339 041	4 240 475	1 190 374	0	41 902	6 811 792
+ Ordinære avskrivninger	45 522	386 697	147 868	0	6 790	586 877
- Avskrivning på oppskrivning	0	0	-6 677	0	0	-6 677
- Tilbakeført avskrivning	-18970	-11 084	-6 034	0	0	-36 088
+ Nedskrivninger	0	0	0	0	0	0
Akk. av-/nedskrivning pr. 31.12.22	1 365 593	4 616 088	1 325 531	0	48 692	7 355 904
+ Ordinære avskrivninger	40 889	434 286	190 543	0	6 838	672 556
- Avskrivning på oppskrivning	0	0	-6 677	0	0	-6 677
- Tilbakeført avskrivning	-10 699	-18 036	-1 073	0	0	-29 808
+ Nedskrivninger	0	0	149	0	0	149
Akk. av-/nedskrivning pr. 31.12.23	1 395 783	5 032 338	1 508 473	0	55 530	7 992 124
Balanseført verdi pr. 31.12.22	398 186	4 351 975	2 458 408	1 136 356	12 981	8 357 906
Balanseført verdi pr. 31.12.23	352 151	6 215 119	2 539 130	1 602 665	5 683	10 714 748
Morselskapet	Kjørevei inkl. tomteverdi	Maskiner, rullende materiell	Tomter, bygninger og annen fast eiendom	Anlegg under utførelse	Reparasjons- deler sporvogn	Sum
Anskaffelseskost pr. 01.01.22	1 718 797	901 167	2 146 385	1 264 285	63 220	6 093 854
+ Tilgang	7 013	75 092	59 057	1 014 412	0	1 155 574
- Avgang	-30 779	-7 079	-6 452	-1 323 411	-1 549	-1 369 270
Anskaffelseskost pr. 31.12.22	1 695 031	969 180	2 198 990	955 286	61 671	5 880 158
+ Tilgang	4 202	33 667	15 519	858 847	0	912 235
-Avgang	-20 047	-4 825	-2 778	-502 856	-460	-530 966
Anskaffelseskost pr. 31.12.23	1 679 186	998 022	2 211 731	1 311 277	61 211	6 261 427
Oppskrivning pr. 01.01.22	68 749	0	51 113	0	0	119 862
+ Avskrivning på oppskrivning	0	0	-6 677	0	0	-6 677
Oppskrivning pr. 31.12.22	68 749	0	44 436	0	0	113 185
+ Avskrivning på oppskrivning	0	0	-6 677	0	0	-6 677
Oppskrivning pr. 31.12.23	68 749	0	37 759	0	0	106 508

NOTE 6 VARIGE DRIFTSMIDLER

(Beløp i hele tusen)

Akk. av-/nedskrivning pr. 01.01.22	1 339 041	584 821	861 030	0	41 901	2 826 793
+ Ordinære avskrivninger	45 522	69 893	94 792	0	6 790	216 997
- Avskrivning på oppskrivning	0	0	-6 677	0	0	-6 677
- Tilbakeført avskrivning	-18 970	-6 321	-5 458	0	0	-30 749
+ Nedskrivninger	0	0	0	0	0	0
Akk. av-/nedskrivning pr. 31.12.22	1 365 593	648 393	943 687	0	48 691	3 006 364
+ Ordinære avskrivninger	40 892	63 609	84 693	0	6 836	196 030
- Avskrivning på oppskrivning	0	0	-6 677	0	0	-6 677
- Tilbakeført avskrivning	-10 699	-4 772	-1 073	0	0	-16 544
+ Nedskrivninger	0	0	0	0	0	0
Akk. av-/nedskrivning pr. 31.12.23	1 395 786	707 230	1 020 631	0	55 527	3 179 173
Balanseført verdi pr. 31.12.22	398 187	320 787	1 299 739	955 286	12 980	2 986 979
Balanseført verdi pr. 31.12.23	352 149	290 792	1 228 860	1 311 277	5 684	3 188 761
Økonomisk levetid	25-70 år	3-30 år	0-50 år		Restlevetid	
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær		Lineær	

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

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

(Beløp i hele tusen)	Konsernnet			Morselskapet		
	2023	2022	2021	2023	2022	2021
Ordinær avskrivning i note	672 705	586 876	623 732	196 030	216 996	262 143
Restverdi ved avgang	19 867	22 325	8 961	11 105	13 563	199
Reverserte avsetninger fra fjoråret	3 949	-1 298	-4 486	-19	0	-5 539
Avskrivning immaterielle eiendeler	-6 294	-3 501	-5 623	0	0	0
Avskrivning i resultat	690 227	604 402	622 584	207 116	230 559	256 803

IMMATERIELLE EIENDELER

(Beløp i hele tusen)

Konsernnet	Lisenser	Varemerker	Andre immatr./Goodwill	Sum
Anskaffelseskost pr. 01.01.22	4 080	100	17 215	21 395
+ Tilgang	0	0	0	0
Anskaffelseskost pr. 31.12.22	4 080	100	17 215	21 395
+ Tilgang	0	0	10 563	10 563
Anskaffelseskost pr. 31.12.23	4 080	100	27 778	31 958
Akk. av-/nedskrivning pr. 01.01.22	4 080	0	11 603	15 683
+ Ordinære avskrivninger	0	0	3 501	3 501
Akk. av-/nedskrivning pr. 31.12.22	4 080	0	15 105	19 185
+ Ordinære avskrivninger	0	0	6 295	6 295
Akk. av-/nedskrivning pr. 31.12.23	4 080	0	21 400	25 480
Balanseført verdi pr. 31.12.22	0	100	2 109	2 209
Balanseført verdi pr. 31.12.23	0	100	6 378	6 478
Økonomisk levetid	4 år			
Avskrivningsplan	Lineær			

Forts. neste side

Det er foretatt tilleggsavskrivninger med MNOK 9,3 på infrastrukturen i 2023. Dette er fordelt med MNOK 0,1 mot trikk og MNOK 9,2 mot T-bane. For både trikk og T-bane har økt kjøring de senere årene redusert levetiden på en del anlegg, samt at det er foretatt nødvendige nedskrivninger for å kunne ta imot de nye trikkene. Anleggsmidler vurderes til anskaffelseskost, fratrukket av- og nedskrivninger. Varige driftsmidler balanseføres og avskrives lineært over driftsmiddelets forventede levetid. Vesentlige driftsmidler som består av betydelige komponenter med ulik levetid, er dekomponert med ulik avskrivningstid for de ulike komponentene. Direkte vedlikehold av driftsmidler kostnadsføres løpende under driftskostnader, mens påkostninger eller forbedringer tillegges driftsmidlets kostpris og avskrives i takt med driftsmiddelet. Dersom gjenvinnbart beløp av driftsmiddelet er lavere enn balanseført verdi, og verdifallet ikke forventes å være forbigående, foretas nedskrivning til gjenvinnbart beløp. Gjenvinnbart beløp er det høyeste av netto salgsverdi og verdi i bruk. Verdi i bruk er nåverdien av de fremtidige kontantstrømmene som eiendelen forventes å generere.

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

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

IMMATERIELLE EIENDELER

Lisenser

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

Goodwill

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

VOGNMATERIELL TRIKKER

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

FINANSIELL LEIE AV BUSSE

Unibuss AS har inngått leiekontrakter av 259 elektriske busser per 31.12.2023. Leiekontraktene er i regnskapet behandlet som investering. Selskapet har rett til kjøp av bussene ved kontraktens utløp eller forlengelse av kontrakten. Balanseført verdi av finansiell leie av busser er MNOK 1 461,1 per 31.12.2023 (MNOK 5,0 per 31.12.2022).

OPERASJONELL LEIE AV BUSSE

Unibuss AS har per 31.12.2023 inngått avtale om operasjonell leie for 165 busser (2022: 302 busser). Alle busser har en gjenkjøpsavtale med garantert gjenkjøpspris av leverandør.

Hensikten er at konsernet skal tilbakelevere bussene til leverandør etter endt leieperiode. Kostnadsført leie i 2023 utgjør TNOK 89 112 (TNOK 95 499 i 2022).

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 2023 MNOK 62,0 for T-bane og MNOK 168,8 for trikk.

Driftsselskapene leier vogner av Sporveien Vognmateriell AS. For 2023 var leiebeløpet MNOK 571,1 for T-bane og MNOK 256,8 for trikk. Driftsselskapene leier lokaler av Sporveien AS. Leiebeløpet var i 2023 på MNOK 9,3 for T-bane og MNOK 5,6 for trikk. Leieavtalene løper for ett år av gangen dersom ikke en av partene har endret den innen 1. mars året før. Driftsselskapene inngår i rammeavtale for konsernet som gjelder leasing av biler. Løpende leasingavtaler per bil har individuelle løpetider. Rammeavtale for leasing/biladministrasjon - gjelder for alle nye uttak av biler. Bilparken skal fornyes fortløpende etter hvert som kontrakt på bil utløper. Totale leiekostnader for Sporveien T-banen AS i 2023 var TNOK 113,5 og TNOK 522,7 for Sporveien Trikken AS.

NOTE 7 ANNEN DRIFTSKOSTNAD

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2023	2022	2021	2023	2022	2021
Konserninterne kjøp	0	0	0	3 823	4 214	3 977
Kjøp av eksterne tjenester	183 425	185 684	154 416	129 480	86 676	84 603
Leiekostnader eiendom inkl. vakthold	94 302	156 709	124 050	31 739	31 409	25 641
Leasing - operasjonell leie av busser	90 630	95 498	101 282	0	0	0
Bygningsstrøm	59 097	93 866	69 755	22 147	29 574	21 147
Kjørestrøm	148 811	228 282	126 615	0	0	0
Kompensasjon energi	-120 427	-207 525	0	-8 651	-12 930	0
Vedlikehold bygninger	23 628	22 335	5 078	6 168	13 639	1 947
Forsikringspremie	25 170	20 960	17 066	9 864	7 914	7 047
Tap på fordringer/avsetning tap kontrakter	6 759	-13	398	1 478	-491	258
Andre driftskostnader*	793 803	236 811	207 578	183 927	159 139	137 483
Sum	1 305 198	832 607	806 238	379 975	319 144	282 103
Lovpålagt revisjon	1 833	2 026	1 610	653	534	550
Andre tjenester	1 123	1 186	832	474	1 177	721
Attestasjonsoppgaver		160	475	0	31	94
Sum	2 956	3 372	2 917	1 127	1 742	1 365

Kostnader resultatføres i samme periode som tilhørende inntekt. Utgifter til egen forskning og utvikling kostnadsføres løpende. Det vesentligste av kostnadene er relatert til lønnskostnader og innleie av ekstern arbeidskraft, samt avsetning for tapskontrakter.

*Konsernet vurderer behov for avsetning for tap knyttet til sine busskontrakter ved årsslutt, samt løpende hvis det er indikasjoner på tap på en kontrakt. Alle vesentlige anbudskontrakter vurderes separat. Verdien er beregnet med utgangspunkt i ledelsens prognoser for kontraktens kontantstrøm for hele kontraktens levetid uten opsjonsperiode og uten justering for terminalverdi. Kontantstrømmen er diskontert med en diskonteringsrente (WACC) på 5,7 prosent etter skatt.

Det er vesentlig usikkerhet knyttet til estimatene som ligger til grunn for avsetning for tap på kontraktene, spesielt gjelder dette kontraktene i Bærum og Oslo Øst. Det er vesentlig usikkerhet vedrørende kostnaden ved å anskaffe, drifte og selge nye elektriske busser da dette er ny og til dels lite utprøvd teknologi som settes i produksjon. Størst risiko for resultatene for en kontrakt i kontraktperioden er knyttet til om Unibuss

klarer å levere kontraktsfestede tjenester til den kostnadsbasen som er lagt til grunn for kontrakten, samt om selskapet klarer å opprettholde en vekst i kostnadene over kontraktperioden som ikke overstiger indeksreguleringen av inntektssiden. Kontrakten i Bærum øst er også sagt opp i 2024 slik at avsetningen for tap i 2024 erstattes av et krav som følge av oppsigelse av kontrakten. Dette kravet er ventet å gå inn i restruktureringsoppgjøret for Unibuss. (Se note 19.)

Konsernets strømkostnader var i 2023 svært høye, 207,9 MNOK (2022: 322,1 MNOK). Det er inngått en avtale med Ruter om kompensasjon for ekstraordinære høye strømkostnader gjennom både 2022 og 2023, totalt 120,4 MNOK i 2023 (207,5 MNOK i 2022). Strømkostnaden etter kompensasjon ble 87,4 MNOK (2022: 114,6 MNOK), som er på nivå med et normalår.

NOTE 8 INVESTERINGER I FORETAK I SAMME KONSERN

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

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

	Anskaffelseskost pr. 31.12.22	Inng. balanse 2022	Resultat 2022	Konsernbidrag 2022	Andre endringer 2022	Utgående balanse pr. 31.12.22
Sporveien T-banen AS	89 451	58 678	55 052	-55 052	0	58 678
Sporveien Trikken AS	67 232	53 437	10 642	-10 642	0	53 437
Unibuss AS	151 261	343 198	-35 389	0	0	307 809
Sporveien Media AS	120	8 267	193	0	0	8 460
Sporveien Bussanlegg AS	162 900	246 710	11 694	0	0	258 404
Enebakkveien 310 AS	72 798	75 412	1 732	-1 732	0	75 412
Sporveien Vognmaterieill AS	1 223 093	1 578 273	171 136	28 777	0	1 778 186
Sum	1 766 855	2 363 975	215 060	-38 649	0	2 540 386

	Anskaffelseskost pr. 31.12.23	Inng. balanse 2023	Resultat 2023	Konsernbidrag 2023	Andre endringer 2023	Utgående balanse pr. 31.12.23
Sporveien T-banen AS	89 451	58 678	-54 207	54 207	0	58 678
Sporveien Trikken AS	67 232	53 437	-12 516	12 516	0	53 437
Unibuss AS	151 261	307 809	-307 809	0	0	0
Sporveien Media AS	120	8 460	342	0	0	8 802
Sporveien Bussanlegg AS	162 900	258 404	16 573	0	0	274 977
Enebakkveien 310 AS	72 798	75 412	2 498	-2 498	0	75 412
Joule AS	43	0	-7 849	0	43	-7 807
Sporveien Vognmaterieill AS	1 223 093	1 778 186	216 897	29 557	0	2 024 640
Sum	1 766 898	2 540 386	-146 071	93 782	43	2 488 139

I Sporveien AS er det bokført MNOK 108 i kjøpesum utover bokført EK i Sporveien Bussanlegg AS. Dette er en del av anskaffelseskosten fra 2008 knyttet til salg av Alnabru og Klemetsrud fra Sporveien AS til Sporveien Bussanlegg AS. Til sammen utgjør dette i størrelsesorden MNOK 58,6. Meravskrivning utgjør årlig MNOK 1,7. Dette er eliminert i konsernregnskapet. Sporveien AS kjøpte selskapet Enebakkveien 310 AS 06.08.2018. Dette selskapet eier tomteverdi på Skullerud.

Konsolideringsprinsipper

Konsernregnskapet omfatter morselskapet Sporveien AS og alle selskaper der morselskapet direkte eller indirekte har bestemmende innflytelse. Bestemmende innflytelse oppnås normalt når konsernet eier mer enn 50 prosent av aksjene i selskapet, og konsernet er i stand til å utøve faktisk kontroll over selskapet. Konsernregnskapet er utarbeidet som om konsernet var en økonomisk enhet. Transaksjoner og

mellomværende mellom selskapene i konsernet er eliminert. Konsernregnskapet utarbeides etter ensartede prinsipper ved at datterselskap følger de samme regnskapsprinsipper som morselskapet. Konserndannelsen skjer både ved stiftelse av nye selskaper og kjøp av eksisterende selskaper.

Datterselskap

Kjøpte datterselskaper regnskapsføres i konsernregnskapet basert på morselskapets anskaffelseskost. Anskaffelseskost tilordnes identifiserbare eiendeler og gjeld i datterselskapet som oppføres i konsernregnskapet til virkelig verdi på oppkjøpstidspunktet. Eventuell merverdi ut over hva som kan henføres til identifiserbare eiendeler og gjeld, balanseføres som goodwill. Goodwill behandles som en residual og balanseføres med den andelen som er observert i oppkjøpstransaksjonen. Merverdier i konsernregnskapet avskrives over de oppkjøpte eiendelenes forventede levetid. Datterselskaper vurderes etter

Forts. neste side

egenkapitalmetoden i selskapsregnskapet. Morselskapets andel av resultatet er basert på de investerte selskapenes resultat etter skatt med fradrag for interne gevinster og eventuelle avskrivninger på merverdi som skyldes at kostpris på aksjene var høyere enn den ervervede andelen av bokført egenkapital.

I resultatregnskapet er resultatandelene vist under finansposter, mens eiendelene i balansen er vist under finansielle anleggsmidler. Utbytte, konsernbidrag og andre utdelinger fra datterselskap er inntektsført samme år som det er avsatt i givers regnskap.

NOTE 9 FINANSINTEKTER OG KOSTNADER

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

Finanskostnader består av rentekostnader på lån og disagio, og regnskapsføres på periodiseringsbasis. Rentekostnader på prosjekter under utvikling aktiveres løpende.

NOTE 10 FINANSIELL MARKEDSRISIKO

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

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

Renterisiko

Gjelden i konsernet er tatt opp i Sporveien AS samt datterselskapene Sporveien Vognmateriell AS og Unibuss AS. Gjeld mot Oslo Kommune har fem eller ti års rentebinding. Konsernet har langsiktig gjeld på MNOK 6 934. Av dette er MNOK 5 320 gjeld til Oslo kommune med fastrente med fem eller ti års bindingstid. Av MNOK 5 320 (gjeld til Oslo kommune) er MNOK 755 uten renterisiko i 2023 da rentekostnaden faktureres til Ruter. Gjeld på MNOK 928 knyttes til trikkeanskaffelsen og rentekostnadene resultatføres ikke, men kostnadsføres på prosjektet for senere aktivering. Gjeld på MNOK 962 knyttet til finansiering av trikkebaser er eksponert mot normal renterisiko ved rullering. Sporveien Vognmateriell AS har gjeld til Oslo kommune på MNOK 2 676 og er eksponert mot normal renterisiko ved rullering av fastrenten. Sporveien Vognmateriell AS er også eksponert mot Viken fylkeskommune* med MNOK 128 med NIBOR risiko. Utover dette har Unibuss AS langsiktig gjeld på MNOK 1 487 som er eksponert mot NIBOR risiko. Gjelden i Unibuss AS er knyttet til leasingkontrakter.

Valutarisiko

Transaksjoner i utenlandsk valuta omregnes til NOK på transaksjonstidspunktet. Pengeposter i utenlandsk valuta

omregnes til norske kroner ved å benytte balansedagens kurs. Valutakursendringer resultatføres løpende i regnskapsperioden under andre finansposter.

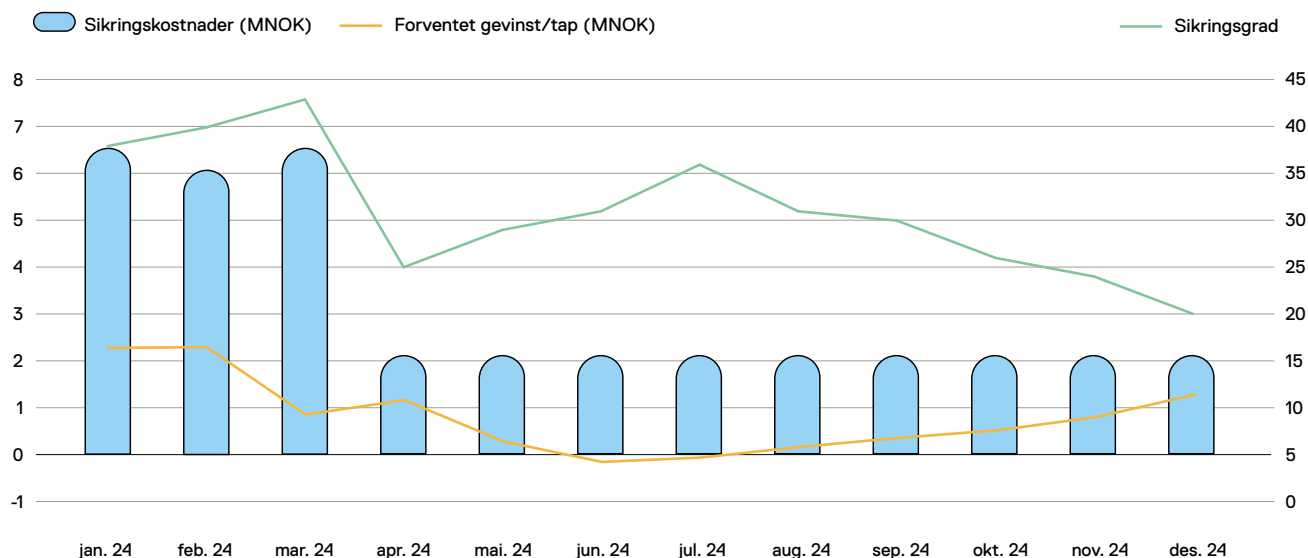
På selskapets driftsside er valutaeksponeringen moderat, men de store prosjektene som anskaffelsen av nye trikker, nytt signalsystem til T-banen og kjøp av busser vil ha utbetalinger hovedsakelig i utenlandsk valuta. Valutarisikoen og eventuell sikring i slike store anskaffelser behandles i hvert prosjekt isolert. Trikkeanskaffelsen har utarbeidet en sikringsstrategi for valutarisikoen prosjektet er eksponert mot. Alle transaksjoner i prosjektet er tilnærmet sikret 100 prosent frem til omtrent slutten av 2024. Total sikringsgrad for anskaffelsen skal være minimum ca. 60 prosent når strategien er fullt ut implementert og per utgang av 2023 er sikringsgraden ca. 80 prosent.

Kraftpriserisiko

Konsernet er storforbruker av strøm, og har dermed vesentlig risiko mot pris på strøm. Rammene for priserisiko på strøm er fastsatt i konsernets strategi for risikostyring, og skal tilpasses ved hjelp av fastprisavtaler som er tilpasset konsernets forventede forbruksprofil. Konsernet har hatt fastprisavtaler for ca. 50 prosent av forbruket i 2023. Konsernet Sporveien har mottatt kompensasjon fra Ruter for ekstraordinære kostnader i 2023. For 2024 er det en gjennomsnittlig sikringsgrad på i overkant av 30 prosent per 31.12.2023. Konsernet har kjøpt fastprisavtaler for nærmere MNOK 38,8 for 2024 som er fordelt som følger:

*Viken fylkeskommune: Området det vises til endret navn til Akershus fylkeskommune fra 01.01.2024.

SIKRINGSKOSTNADER (MNOK)



Markedsverdien av sikringene for 2024 er per 31.12.23 MNOK 9,5.

Likviditetsrisiko

Konsernets likviditet er organisert i en konsernkontoordning. Kassakredittordningen på MNOK 400 ble ikke benyttet i løpet av 2023. Konsernet Sporveien har i løpet av 2023 hatt en relativt stabilt høy likviditetsreserve, og likviditetsrisikoen vurderes som lav.

NOTE 11 SKATTEKOSTNAD

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2023	2022	2021	2023	2022	2021
Midlertidige forskjeller som inngår i grunnlaget for utsatt skatt/skattefordel						
Anleggsmidler	2 865 967	2 643 952	2 678 132	-333 685	-297 702	-261 285
Varelager	-76 438	-66 608	-52 516	-74 738	-64 908	-51 816
Fordringer	-4 953	-5 557	-4 699	-2 579	-1 101	-2 277
Finansielle instrumenter	0	0	-9 062	0	0	-9 062
Gevinst og tapskonto	7 357	8 186	11 497	6 523	8 154	10 193
Pensjonsmidler	1 105 703	996 448	812 593	711 394	636 504	566 992
Avskåret rentefradrag til fremføring	-1 443	-19 537	0	0	-19 537	0
Andre skatteøkende midlertidige forskjeller	-1 098 924	-767 002	-699 202	0	0	0
Netto midlertidige forskjeller	2 797 269	2 789 882	2 736 743	306 915	261 410	252 745
Underskudd og godtgjørelse til fremføring	-430 148	-33 050	-298 376	-1 443	0	-11 075
Korrigerer tidligere års feil	0	0	-23 708	0	0	0
Grunnlag for utsatt skatt/skattefordel i balansen	2 367 121	2 756 832	2 414 659	305 472	261 410	241 670
Utsatt skattefordel/utsatt skatt	520 767	606 503	531 225	67 204	57 510	53 167
Utsatt skattefordel/utsatt skatt ved oppkjøp	26 821	0	0	0	0	0
Utsatt skatt/ skattefordel i regnskapet	547 588	606 503	531 225	67 204	57 510	53 167
Grunnlag for skattekostnad, endring i utsatt skatt og betalbar skatt						
Resultat for skattekostnad	-369 109	374 583	279 754	-167 059	305 519	233 293
Permanente forskjeller	-19 159	-224 246	-99 262	147 276	-214 285	-151 741
Grunnlag for årets skattekostnad	-388 268	150 337	180 492	-19 782	91 234	81 552
Endring i forskjeller som inngår i grunnlag for utsatt skatt/skattefordel	10 707	160 439	125 847	-25 967	-19 141	-65 591
Endring i underskudd og godtgjørelse til fremføring	377 561	-266 190	-436 461	-19 537	-11 075	0
Avskåret rentefradrag som ikke beskattes i år	1 443	19 537	-11 684	1 443	19 537	-11 684
Grunnlag for betalbar skatt i resultatregnskapet	1 443	64 123	-141 806	-63 843	80 555	4 277

Forts. neste side

NOTE 11 SKATTEKOSTNAD

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2023	2022	2021	2023	2022	2021
Mottatt konsernbidrag direkte balanseført	0	0	0	200 813	172 759	26 128
Avgitt konsernbidrag direkte balanseført	0	0	0	-135 527	-189 191	-41 480
Fradrag fremførbare renter	0	0	0	0	0	0
Skattepliktig inntekt (grunnlag for betalbar skatt i balansen)	1 443	64 123	-141 806	1 443	64 123	-11 075
Fordeling av skattekostnaden						
Betalbar skatt (22 % av grunnlag for betalbar skatt i resultatregnskapet)	317	14 107	0	317	14 107	3 377
For mye, for lite avsatt i fjor	0	0	0	0	-3 615	0
Sum betalbar skatt	317	14 107	0	317	10 492	3 377
Betalbar skatt i resultatet	317	14 107	82 019	0	17 722	17 580
Korrigerende tidligere års feil	0	-5	-14 834	0	-5	1 512
Endring i utsatt skatt/skattefordel	-85 736	75 278	0	9 693	4 343	0
Andre endringer	5 402	0	0	-14 363	0	0
Skattekostnad (22 % av grunnlag for årets skattekostnad)	-80 017	89 380	67 185	-4 352	22 060	22 469
Avstemming av årets skattekostnad						
Regnskapsmessig resultat før skattekostnad	-369 109	374 583	279 754	-167 059	305 519	233 293
Beregnet skatt 22 %	-81 204	82 408	61 546	-36 753	67 214	51 324
Skattekostnad i resultatregnskapet	-80 017	89 380	67 185	-4 352	22 060	22 469
Differanse	-1 187	6 972	5 639	32 401	-45 154	-28 855
Differansen består av følgende:						
22 % av permanente forskjeller	4 215	-49 334	-21 838	32 401	-47 143	-33 383
22 % av fremførbare renter	0	0	0	0	0	0
Andre forskjeller	-5 402	56 306	27 477	0	1 989	4 528
Sum forklart differanse	-1 187	6 972	5 639	32 401	-45 154	-28 855
Betalbar skatt i balansen						
Betalbar skatt i skattekostnaden	317	14 107	0	317	17 722	3 377
Skattevirkning av konsernbidrag	0	0	0	0	-3 615	-3 377
Tidligere års feil	0	0	5 216	0	0	5 216
Betalbar skatt i balansen	317	14 107	5 216	317	14 107	5 216

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

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

Netto utsatt skattefordel balanseføres i den grad det er sannsynlig at denne kan bli nyttiggjort. Det er gjort særskilt vurdering av utsatt skattefordel knyttet til Unibuss, og funnet sannsynlig at denne fordelen vil kunne brukes på et fremtidig tidspunkt.

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

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

NOTE 12 SELSKAPSKAPITAL OG AKSJONÆRINFORMASJON

(Beløp i hele tusen)

Konsernet	Aksjekapital	Overkurs	Fond for vurderingsforskjeller	Vognanskaffelsesfond	Annen egenkapital	Sum
Endring av egenkapital						
Pr. 01.01.22	304 535	490 315	597 120	1 054 822	1 336 519	3 783 311
Overføring til/fra fond	0	0	176 411	205 128	-381 539	0
*Andre transaksjoner	0	0	0	0	5 216	5 216
Disponert fra årets resultat	0	0	0	0	285 203	285 203
Pr. 31.12.22	304 535	490 315	773 531	1 259 950	1 245 399	4 073 730
Overføring til/fra fond	0	0	-50 818	246 454	-195 636	0
*Andre transaksjoner	0	0	0	0	-4 570	-4 570
Disponert fra årets resultat	0	0	0	0	-289 090	-289 090
Pr. 31.12.23	304 535	490 315	722 713	1 506 404	756 103	3 780 070

(Beløp i hele tusen)

Morselskapet	Aksjekapital	Overkurs	Fond for vurderingsforskjeller	Vognanskaffelsesfond	Annen egenkapital	Sum
Endring av egenkapital						
Pr. 01.01.22	304 535	490 315	597 120	0	2 432 904	3 824 874
Overføring til/fra fond	0	0	176 411	0	-176 411	0
Andre transaksjoner	0	0	0	0	5 216	5 216
Disponert fra årets resultat	0	0	0	0	283 459	283 459
Pr. 31.12.22	304 535	490 315	773 531	0	2 545 168	4 113 549
Overføring til/fra fond	0	0	-52 290	0	52 290	0
*Andre transaksjoner	0	0	0	0	0	0
Disponert fra årets resultat	0	0	0	0	-162 707	-162 707
Pr. 31.12.23	304 535	490 315	721 241	0	2 434 752	3 950 843

*Andre transaksjoner viser skatteeffekten knyttet til forskjellig behandling av konsernbidrag. Konsernets frie egenkapital er per 31.12.23 MNOK 2 263.

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

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

Selskapet har en aksjonær:

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

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

Oslo kommune utarbeider ikke konsernregnskap der Sporveien AS inngår.

NOTE 13 BANKINNSKUDD, KONTANTER O.L.

Det finnes bundne bankinnskudd i konsernet. Dette gjelder en depositumskonto i Sporveien Bussanlegg AS på MNOK 9,9. Rammen for kassekreditt i konsernet er på MNOK 400.

Konsernet hadde innestående likvider på MNOK 1 286 per 31.12.2023

NOTE 14 ANNEN LANGSIKTIG GJELD

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2023	2022	2021	2023	2022	2021
Gjeld til Oslo kommune	5 319 827	5 525 726	5 191 470	2 644 168	2 701 340	2 649 192
Annen langsiktig gjeld	128 000	136 000	191 750	0	0	39 750
Gjeld til kredittinstitusjoner	1 486 544	19 323	25 154	0	0	0
Sum	6 934 371	5 681 049	5 408 374	2 644 168	2 701 340	2 688 942

Langsiktig gjeld i konsernet er økt med MNOK 1 253 i 2023. For morselskapet er økningen på MNOK 57 172. Endring i langsiktig gjeld i konsernet skyldes opptak av ny gjeld på MNOK 1 337,0 i forbindelse med elektrifisering av bussparken (leasing gjeld), nedbetaling av gjeld på MNOK 212,0 samt omklassifisering fra langsiktig til kortsiktig gjeld.

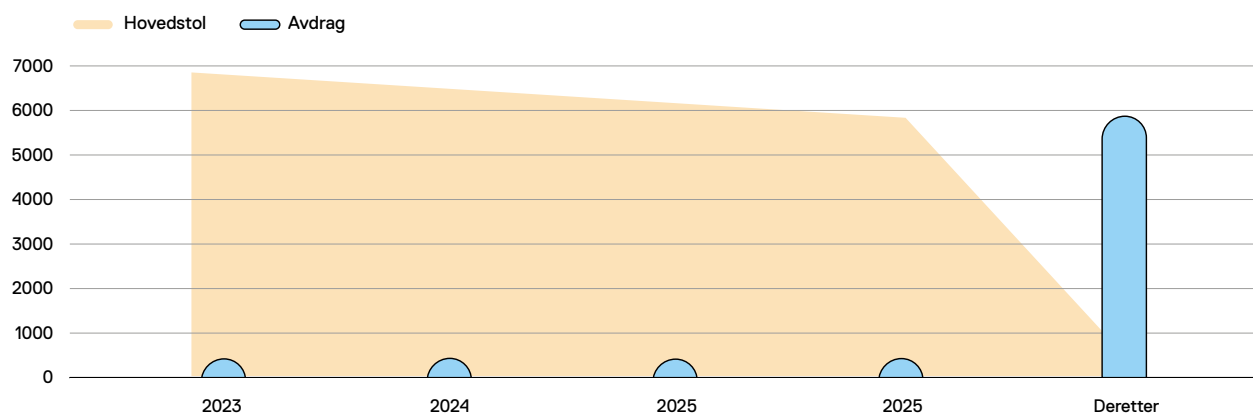
Konsernet har også en langsiktig avsetning for vedlikehold som er et vedlikeholdsfond for trikk og T-bane. Eldre trikketyper,

SL79 og SL95 skal etter planen være utfaset i løpet av 2024. Midler avsatt til periodisk vedlikehold på trikker som fases ut (248 MNOK) skal benyttes til faktisk vedlikehold frem til vognene skrotes, samt utrangering av reservedeler og restlager. Resterende avsetning knyttet til trikk når disse kostnadene er dekket er en forskuddsbetaling fra Ruter for fremtidig vedlikehold av SL18. Beløpet er estimert til MNOK 140-180.

	Konsernet	Morselskapet
Avdragsprofil		
2024	346 008	55 959
2025	350 463	55 959
2026	354 165	55 959
Deretter	5 883 735	2 476 292
Sum langsiktig gjeld	6 934 371	2 644 169
Kortsiktig gjeld	280 792	55 959

Konsernet hadde en snittrente på 2,89 prosent.

Morselskapet hadde en snittrente på 2,81 prosent.

LÅNEPROFIL FOR KONSERNET (MNOK)


NOTE 15 PANTSTILLELSER OG GARANTIER MV.

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2023	2022	2021	2023	2022	2021
Gjeld som er sikret ved pant o.l.	9 757	19 323	25 154	0	0	0

Sporveien AS har ingen gjeld som har sikkerhet i pant eller kommunale garantier. Unibuss AS har en langsiktig gjeld på MNOK 9,8 som er sikret ved pant samt leasinggjeld på MNOK 1 476,8. Bokført verdi av driftsmidlene som inngår som sikkerhet for pantsikret gjeld utgjør MNOK 3,9 (2022: MNOK 8,1). Konsernet har ulike driftsgarantier relatert til blant annet kontrakter og husleie. Alle er knyttet til Unibuss AS, på til sammen MNOK 555,7.

Skattetrekksgarantier overfor Oslo kemnerkontor på til sammen MNOK 138,0 fra Nordea er gjeldende for Sporveien AS, Sporveien T-banen AS, Sporveien Trikken AS og Unibuss konsern. Samtlige av skattetrekksgarantiene utløper ved oppsigelse.

NOTE 16 GJELD PROSJEKTER (NETTO)

(Beløp i MNOK)					
Oversikt fremmedfinansierte prosjekter	2023	2022	2021	Kostnadsramme	Tatt i bruk dato
57345 CBTC signalanlegg	1 191	835	462	1 106	2028.12
57354 Østensjøbanen Etterstad–Hellerud	978	513	263	544	2023.09
57450 Grefsenveien	147	146	144	147	2020.05
57468 Holdeplasztak	126	97	52	120	2023.04
57391 Sporveksel og flanketiltak – sentrumsbanen	115	112	49	114	2022.07
57703 Oppgradering Furuset og Østensjøbanen	286	3	0	73	2023.10
87324 Oppgradering Majorstuen Stasjon	89	1	0	122	2026.12
57491 Sporvekselsutskifting trikk	88	7	0	103	2024.02
57497 Pakking forstadsbaner	73	6	0	81	2024.06
57498 Ekebergbanen nedre	68	1	0	85	2024.05
Sum av andre prosjekter	558	722	2 013	1 043	
Krav til egenandeler i prosjektportefølje		0	-5		
Sum pådrag fremmedfinansierte prosjekter	3 718				
Fakturert	-4 011				
Prosjektlager	46				
Netto balanseført	-247				

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

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

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

Konsernet Sporveien 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 fratrett i eiendelenes anskaffelseskost som føres opp med nettobeløpet i balansen (nettoføring). Tilskuddene kommer indirekte til fratrett 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.

*Viken fylkeskommune: Området det vises til endret navn til Akershus fylkeskommune fra 01.01.2024.

NOTE 17 ANNEN KORTSIKTIG GJELD

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

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

NOTE 18 TVISTER

Konsernets datterselskap Unibuss AS har tilbakeholdt vesentlige betalinger til en leverandør grunnet en pågående disputt. Opprinnelig avtalt betaling er avsatt for i balansen. Etter årsslutt har leverandøren gått til sak mot Unibuss AS

for å få utbetalt tilbakehold beløp. Videre er det varslet et potensielt søksmål mot Unibuss fra Yes-EU knyttet til valg av bussleverandør i forbindelse med inngåelse av kontrakt på Indre by.

NOTE 19 HENDELSER ETTER BALANSEDAGEN

Utfordringene Unibuss AS har hatt knyttet til teknologiskifte og spesielt ladeinfrastruktur og vinterdrift av elbussene i kontraktene Indre by og Oslo Øst, i tillegg til store økonomiske forpliktelser knyttet til elektrifisering av bussporteføljen i Bærum i 2025, førte til at det 13. mai 2024 ble åpnet offentlig forhandling av rekonstruksjon i Unibuss AS. Selskapet er i prosess med sine kreditorer og eier for å redusere forpliktelser og sikre ny kapital. Rekonstruksjonsforhandlingene pågår fortsatt ved avleggelse av regnskapet og det er forventet at forhandlingene vil vare i et par måneder etter åpning av rekonstruksjon. Dersom Unibuss AS ikke skulle få et positivt

utfall av rekonstruksjonsforhandlingene, er det overveiende sannsynlig at selskapet vil gå konkurs. Som en del av den pågående rekonstruksjonsprosessen sa Unibuss AS i mai opp tre av sine busskontrakter; to kontrakter i Bærum og en kontrakt minibuss i Follo. Avslutning av disse kontraktene vil gi et bedre økonomisk fundament fremover, men Unibuss AS er fortsatt avhengig av å forbedre driften og særlig vinterdriften, samt redusere kostnadsnivået vesentlig for å få en varig stabil økonomi i selskapet.



Deloitte AS
Dronning Eufemias gate 14
Postboks 221
NO-0103 Oslo
Norway

+47 23 27 90 00
www.deloitte.no

Til generalforsamlingen i Sporveien AS

UAVHENGIG REVISORS BERETNING

Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet for Sporveien AS som består av:

- selskapsregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2023, resultatregnskap, kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.
- konsernregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2023, resultatregnskap, kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening

- oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav,
- gir selskapsregnskapet et rettviseende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2023 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge, og
- gir konsernregnskapet et rettviseende bilde av konsernets finansielle stilling per 31. desember 2023 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med International Standards on Auditing (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet nedenfor under *Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet*. Vi er uavhengige av selskapet og konsernet i samsvar med kravene i relevante lover og forskrifter i Norge og International Code of Ethics for Professional Accountants (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-reglene), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Innhentet revisjonsbevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Presisering om vesentlig usikkerhet knyttet til avsetning for tapskontrakter

Vi viser til årsberetningen og note 7 i årsregnskapet som beskriver avsetningen for tapskontrakter konsernet, herunder i datterselskapet Unibuss AS. Estimater inneholder betydelige usikkerhetsfaktorer knyttet til fremtidige kontantstrømmer i forbindelse med gjennomføring av selskapets to kontrakter i Bærum og kontrakten knyttet til Oslo Øst. Det er for Bærum-kontraktene vesentlig usikkerhet knyttet til anskaffelseskostnaden til nye elektriske busser og markedsverdien av nye elektriske busser ved utløp av kontrakten i 2028. Usikkerheten i fremtidige kontantstrømmer for kontrakt Oslo Øst er hovedsakelig relatert til fremtidig kostnadsnivå herunder utfordringer knyttet til vinterdrift.. Dette forholdet har ingen betydning for vår konklusjon om årsregnskapet.

Øvrig informasjon

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlige for informasjonen i årsberetningen. Vår konklusjon om årsregnskapet ovenfor dekker ikke informasjonen i årsberetningen.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese årsberetningen. Formålet er å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom årsberetningen og årsregnskapet og den kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen av årsregnskapet, eller hvorvidt informasjon i årsberetningen ellers fremstår som

Deloitte AS and Deloitte Advokatfirma AS are the Norwegian affiliates of Deloitte NSE LLP, a member firm of Deloitte Touche Tohmatsu Limited, a UK private company limited by guarantee ("DTTL"). DTTL and each of its member firms are legally separate and independent entities. DTTL and Deloitte NSE LLP do not provide services to clients. Please see www.deloitte.com/about to learn more about our global network of member firms.

Registrert i Foretaksregisteret
Medlemmer av Den norske Revisorforening
Organisasjonsnummer: 980 211 282

Deloitte Norway conducts business through two legally separate and independent limited liability companies; Deloitte AS, providing audit, consulting, financial advisory and risk management services, and Deloitte Advokatfirma AS, providing tax and legal services.

vesentlig feil. Vi har plikt til å rapportere dersom årsberetningen fremstår som vesentlig feil. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

Basert på kunnskapen vi har opparbeidet oss i revisjonen, mener vi at årsberetningen

- er konsistent med årsregnskapet og
- inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende lovkrav.

Ledelsens ansvar for årsregnskapet

Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge. Ledelsen er også ansvarlig for slik internkontroll 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 må ledelsen ta standpunkt til selskapets og konsernets evne til fortsatt drift og opplyse om forhold av betydning for fortsatt drift. Forutsetningen om fortsatt drift skal legges til grunn for årsregnskapet så lenge det ikke er sannsynlig at virksomheten vil bli avviklet.

Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Vårt mål er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en revisjonsberetning som inneholder vår konklusjon. Betryggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon er å anse som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke de økonomiske beslutningene som brukerne foretar på grunnlag av årsregnskapet.

Som del av en revisjon i samsvar med ISA-ene, utøver vi profesjonelt skjønn og utviser profesjonell skepsis gjennom hele revisjonen. I tillegg:

- identifiserer og vurderer vi risikoen for vesentlig feilinformasjon i årsregnskapet, enten det skyldes misligheter eller utilsiktede feil. Vi utformer og gjennomfører revisjonshandlinger for å håndtere slike risikoer, og innhenter revisjonsbevis som er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon som følge av misligheter ikke blir avdekket, er høyere enn for feilinformasjon som skyldes utilsiktede feil, siden misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av internkontroll.
- opparbeider vi oss en forståelse av intern kontroll som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets og konsernets interne kontroll.
- evaluerer vi om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimatene og tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen er rimelige.
- konkluderer vi på om ledelsens bruk av fortsatt drift-forutsetningen er hensiktsmessig, og, basert på innhentede revisjonsbevis, hvorvidt det foreligger vesentlig usikkerhet knyttet til hendelser eller forhold som kan skape tvil av betydning om selskapets og konsernets evne til fortsatt drift. Dersom vi konkluderer med at det eksisterer vesentlig usikkerhet, kreves det at vi i revisjonsberetningen henleder oppmerksomheten på tilleggsopplysningene i årsregnskapet, eller, dersom slike tilleggsopplysninger ikke er tilstrekkelige, at vi modifiserer vår konklusjon. Våre konklusjoner er basert på revisjonsbevis innhentet frem til datoen for revisjonsberetningen. Etterfølgende hendelser eller forhold kan imidlertid medføre at selskapet og konsernet ikke kan fortsette driften.
- evaluerer vi den samlede presentasjonen, strukturen og innholdet i årsregnskapet, inkludert tilleggsopplysningene, og hvorvidt årsregnskapet gir uttrykk for de underliggende transaksjonene og hendelsene på en måte som gir et rettviseende bilde.
- innhenter vi tilstrekkelig og hensiktsmessig revisjonsbevis vedrørende den finansielle informasjonen til enhetene eller forretningsområdene i konsernet for å kunne gi uttrykk for en mening om



Uavhengig revisors beretning
Sporveien AS

konsernregnskapet. Vi er ansvarlige for å lede, følge opp og gjennomføre konsernrevisjonen. Vi har eneansvar for vår konklusjon om konsernregnskapet.

Vi kommuniserer med styret blant annet om det planlagte innholdet i og tidspunkt for revisjonsarbeidet og eventuelle vesentlige funn i revisjonen, herunder vesentlige svakheter i intern kontroll som vi avdekker gjennom revisjonen.

Oslo, 27. juni 2024
Deloitte AS

Eivind Skaug
statsautorisert revisor
(elektronisk signert)

PENNEO

Signaturene i dette dokumentet er juridisk bindende. Dokument signert med "Penneo™ - sikker digital signatur". De signerende parter sin identitet er registrert, og er listet nedenfor.

"Med min signatur bekrefter jeg alle datoer og innholdet i dette dokument."

Skaug, Eivind

Statsautorisert revisor

På vegne av: Deloitte AS

Serienummer: no_bankid:9578-5999-4-1556321

IP: 163.116.xxx.xxx

2024-06-27 06:31:24 UTC



Dokumentet er signert digitalt, med **Penneo.com**. Alle digitale signatur-data i dokumentet er sikret og validert av den datamaskin-utregnede hash-verdien av det opprinnelige dokument. Dokumentet er låst og tids-stemplet med et sertifikat fra en betrodd tredjepart. All kryptografisk bevis er integrert i denne PDF, for fremtidig validering (hvis nødvendig).

Hvordan bekrefter at dette dokumentet er originalen?

Dokumentet er beskyttet av ett Adobe CDS sertifikat. Når du åpner dokumentet i

Adobe Reader, skal du kunne se at dokumentet er sertifisert av **Penneo e-signature service <penneo@penneo.com>**. Dette garanterer at innholdet i dokumentet ikke har blitt endret.

Det er lett å kontrollere de kryptografiske beviser som er lokalisert inne i dokumentet, med Penneo validator - <https://penneo.com/validator>

KOLOFON

ANSVARLIG REDAKTØR
Margrete Hansen/Sporveien

REDAKSJON:
Sølvi Gaalaas (red.), Tone S. Tuhus, Silje Nilsen og
Anette Espeli

Stor takk til alle bidragsytere både i og utenfor Sporveien.

KONSEPT OG DESIGN:
Dinamo

ILLUSTRASJON:
Rune Markhus

FOTO:
Ida Ødegaard (6)
Christian Loennechen (6, 9, 16, 17, 18, 20, 21, 24, 25,
29, 33, 37, 42, 43, 45, 47, 51, 59, 60, 61, 71, 75, 79, 88,
129, 130)
Tonje Bergmo (6, 72)
Cathrine Wilhelmsen (7, 57)
Sporveien (7, 14, 18, 21, 33, 76)
Rune Bendiksen (17, 90, 91)
TUM Studio (19)
Michael Ritschel/Sweco (21)
Clear Channel (25)
CAF (31)
Pir II (35)
Ahmad Ibrahim Dean (49)
Michaela Klouda (56)
Tone Tuhus (57)
Team Major (58)
Nicoline Bjerge Schie (77)
Høyre (83)
Venstre (83)

TRYKK:
Rolf Ottesen AS



SPORVEIEN AS
Økernveien 9, 0653 Oslo
Postboks 2857, Tøyen 0608 Oslo
Telefon: +47 22 08 40 00
E-post: firmapost@sporveien.com
www.sporveien.no

