



Årsrapport 2024

Bærekraftig mobilitet for alle



Innhold

DEL 1 OM SPORVEIEN

Sporveiens samfunnsoppdrag	
Mer kollektivtrafikk for pengene	5
Dette er Sporveien	6
Nøkkeltall 2024	7
Viktige hendelser 2024	8
Konsernsjefens ord	10
Bærekraftig løsning på fremtidens behov	12
Sporveiens stolte historie siden 1875	14

DEL 2 STRATEGI

Alle om bord!	18
Bestprogrammene Sporveiens konsernstrategi	20
Best 2025 Sporveiens konsernstrategi	22
Slik finansieres Sporveien	26
Målsatte forbedringsgevinster	27
Planer for kapasitetsøkning frem til 2035	28

DEL 3 VIRKSOMHETEN

Sporveien T-banen	32
Sporveien Trikken	34
Unibuss	36
Sporveien Vognmateriell	38
Infrastruktur og prosjekter	40
T-baneprogrammet	43
Trikkeprogrammet	44
Eiendomsavdelingen	46
Sporveien Bussanlegg	47
Sporveien Media	48
Joule	49
Grafer T-banen, Trikken, Unibuss og Vognmateriell	50

DEL 4 BÆREKRAFTS-RAPPORT

ESRS2 Generelle opplysninger	59
E1 Klimaendringer Sporveien	67
S1 Egen arbeidsstyrke Sporveien	77
S2 Arbeidere i verdikjeden Sporveien	92
S4 Forbrukere og sluttbrukere Sporveien	98
G1 Forretningsskikk Sporveien	105
Ordliste	110

DEL 5 STYRING

Sporveien binder byen sammen	114
Organisasjonen	116
Eierstyring og selskapsledelse	117
Konsernledelsen i Sporveien	121
Styret	122

DEL 6 ÅRSBERETNING OG -REGNSKAP

Årsberetning for Sporveien AS 2024	126
Resultatregnskap	137
Balanse	138
Kontantstrømpoppstilling	140
Noter Regnskapsprinsipper	141
Revisors beretning	157

Oslo kommune
eier Sporveien

Fakta ▼

TRIKKEN

6 linjer
87 trikker
2 baser

T-BANEN

5 linjer
115 togsett
2 baser

UNIBUSS

Rutebuss,
ekspresbuss
og flybuss

INFRASTRUKTUR OG PROSJEKTER

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

Bedre luft og
mindre klimautslipp

SPORVEIEN

3 364 ansatte
5 742 mill. kr i omsetning
264 mill. reisende



Ruter bestiller
kollektivtrafikk fra
Sporveien

Attraktiv arbeidsplass
med mangfold og høy
kompetanse



Vedlikehold og
oppgradering av trikker
og T-banevogner

Drift, vedlikehold og
utvikling av infrastruktur



Resultater

TRIKKEN

52* mill. reiser
4,7 mill. vogndkm.
98,8% regularitet**

Raske og trygge
reiser i byen

Kunst- og kulturopplevelser
ombord og langs linjenettet



T-BANEN

116* mill. reiser
9,2 mill. togkm.
99,0% regularitet**

Tilrettelegging for
fossilfri kollektivtrafikk

UNIBUSS

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

Utvikling av gode byrom
og knutepunkter

INFRASTRUKTUR OG PROSJEKTER

Oppgradering og
modernisering.
Bevaring av verdier.

* En stjerne betyr reisetall er
rundet til nærmeste million.
** To stjerner betyr regularitet
måler andel av planlagte
avganger kjørt.



SPORVEIENS SAMFUNNSOPPDRAG

Mer kollektivtrafikk for pengene

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

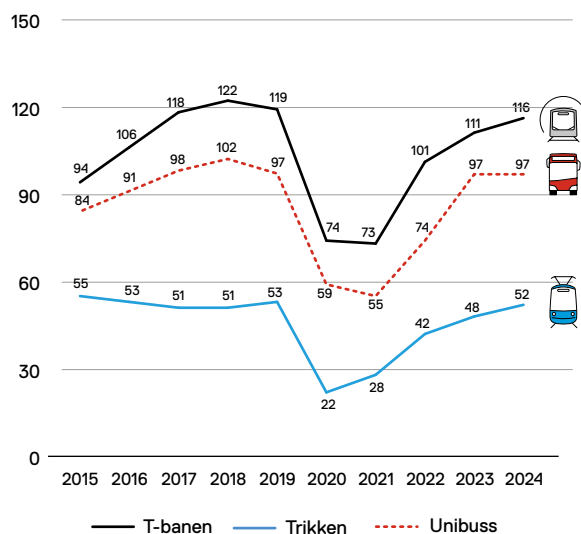
Sporveien er et integrert konsern som styrer vogner, driftspersonell, verksteder, infrastruktur og trafikk i et helhetlig

system for å utnytte ressursene best mulig. Vi drifter all T-bane og trikk i Oslo og Akershus, og en stor andel av den anbudsbaserte busstrafikken i Oslo, Akershus, Vestfold og Telemark.

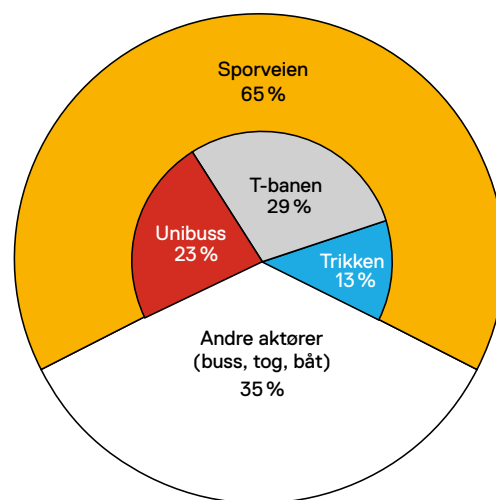
Hver eneste dag jobber våre rundt 3 400 ansatte for å levere i tråd med samfunnsoppdraget.

ANTALL ENKELTREISER (MILL.)

Konsernets utvikling siste 10 år



ANDEL REISER OSLO/AKERSHUS 2024



Dette er Sporveien

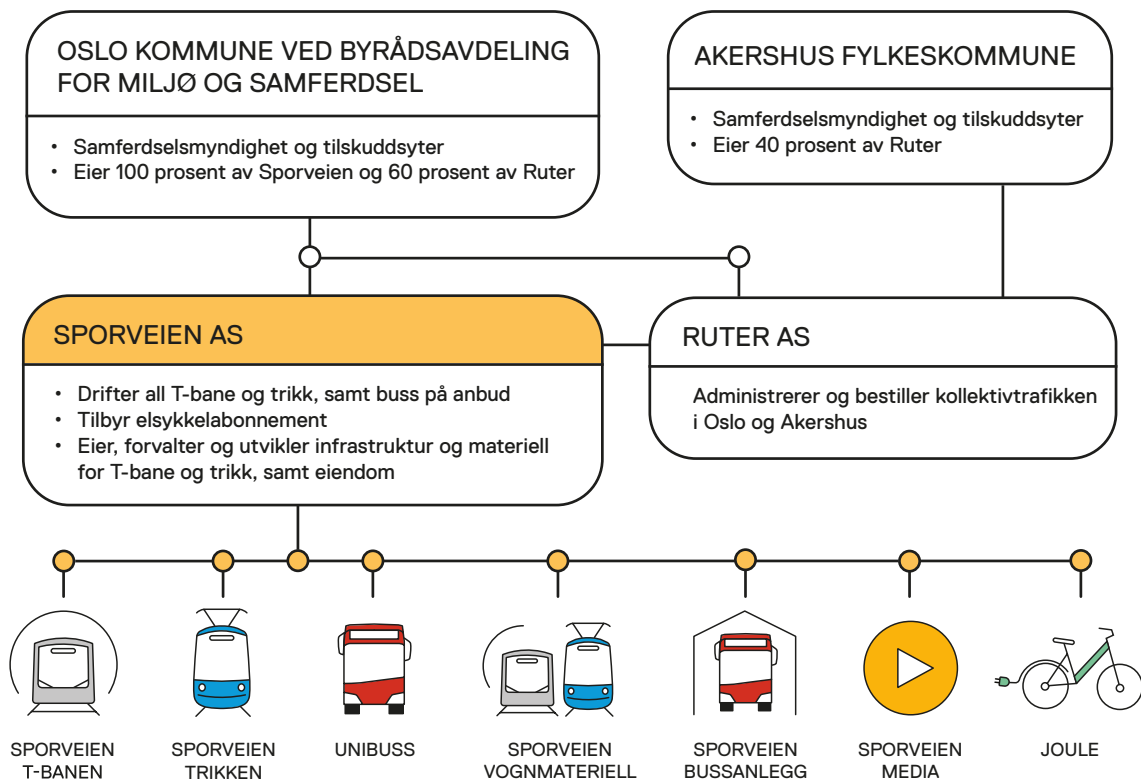
Sporveien forvalter store verdier på vegne av fellesskapet. Hver eneste dag leverer vi den kollektivtrafikken byens befolkning er helt avhengig av.

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

Med dette helhetlige ansvaret for driften kan vi optimalisere og utnytte alle deler av kollektivsystemet til å frakte folk mest mulig effektivt, punktlig og klimavennlig rundt i byen. Det har vi gjort siden 1875. Les mer om Sporveiens historie på side 14.

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

Aktørene i kollektivtrafikken



Nøkkeltall 2024

13,9
millioner kjørte
kilometer på skinner

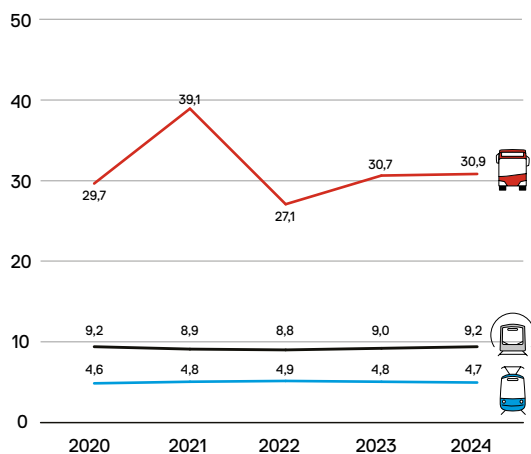
264
millioner
enkeltreiser

30,9
millioner kjørte
kilometer buss

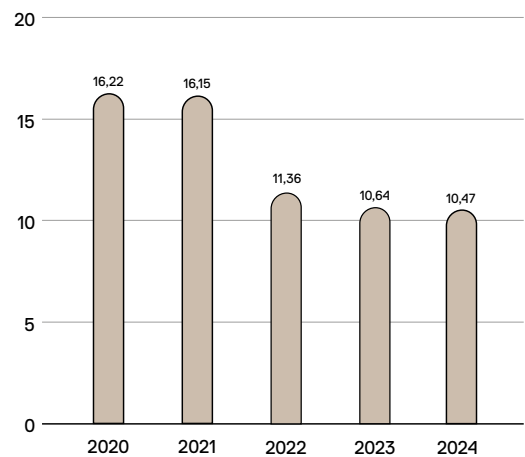
3 364
ansatte
Andel kvinner: 17 %

Nøkkeltall 2020-2024

KJØRTE KM (MILL.)



KOSTNADER PER REISE PÅ SKINNER (NOK)



NØKKELTALL KONSERN

	2024	2023	2022	2021	2020
Driftsinntekter (MNOK)	5 742	5 606	5 090	5 020	4 730
Driftskostnader (MNOK)	5 334	5 874	4 645	4 644	4 209
Driftsresultat (MNOK)	407	-264	445	376	521
Driftsmargin (%)	7,09	-4,71	8,7	7,5	11
Resultat før skatt (MNOK)	186,6	-369,1	374,6	279,8	405
Årsresultat (MNOK)	125,96	-289,09	285,2	212,5	316
Antall ansatte	3 364	3 658	3 306	3 589	3 730
Enkeltreiser (millioner)	264	256	217	156	155
Kjørte kilometer på skinner (millioner)	13,9	13,8	13,7	13,7	13,8
Kjørte kilometer buss (millioner)	30,9	30,7	27,1	39,1	29,7
Kostnader per kjørte kilometer på skinner (NOK)*	126,57	122,92	118,17	118,65	113,47
Kostnader per reise på skinner (NOK)**	10,47	10,64	11,36	16,15	16,22

* En stjerne betyr Unibuss rapporterer av konkurransehensyn ikke kostnader per reise eller per kjørte km.

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

Viktige hendelser 2024

KAPASITET

6. mai

Sporveien gjenåpner nedre del av Ekebergbanen, etter gjennomføring av omfattende vedlikehold av trikketraseen for å sikre videre drift på Ekebergbanen.

8. mai

Sporveien signerer kontrakt med CAF for kjøp av 20 nye vognsett for T-banen, med levering fra 2027.

Juni–august

Sporveien oppgraderer Grorud-banen fra Økern til Vestli, med forbedringer på både banestrekning og stasjoner.

19. juni

Bystyret vedtar å bevilge midler til test av nattåpen T-bane på linje 2 natt til søndag. Testen planlegges i november/desember 2025.

24. september

Sporveien deltar sammen med trikkeprodusenten CAF på InnoTrans-messen i Berlin for å demonstrere fjernstyring av trikk. Inviterte gjester fikk prøve å fjernstyre en trikk som sto på Trikkens base på Holtet.

31. oktober

Sporveien er ferdig med årets utskifting av sporveksler. I år er det skiftet sporveksler i Bogstadveien, i Cort Adelers gate, på Stortorvet og på Solli plass.

5. november

Sporveien signerer kontrakter for flere nye vedlikeholdsmaskiner, for å sikre effektivt vedlikehold av trikkenettet.

6. desember

Trikkeinfrastrukturen krever jevnlig vedlikehold og nå er årets dekketiltak gjennomført, med asfaltering, fresing og fugging flere steder i byen.

11. desember

Sporveien mottar fra Siemens de to første T-banetogene som er ferdig ombygd med den nye CBTC-teknologien og klare for trafikk.

13. desember

Sporveien tildeler NCC kontrakt for hovedarbeidene ved Majorstuen stasjon. Arbeidene omfatter en total renovering av selve stasjonsområdet frem til 2026 og er avgjørende for at T-banen skal kjøre hyppigere i fremtiden.

Høsten

Nytt signalanlegg for Grefsen verksted ferdigstilles, og bidrar til stabil inn- og utkjøring fra området.

21. oktober

Styret i Sporveien vedtar finansiering av et nytt verksted for trikk på Skullerud. Byggestart skjer i november. Når verkstedet står ferdig om et års tid, vil det sørge for et mer effektivt vedlikehold av trikkeinfrastrukturen i Oslo.

29. oktober

En SL18 sporer av i Storgata og kjører inn i et butikklokale. Hendelsen, som skyldes akutt sykdom hos fører, forårsaker ingen alvorlige personskader og henlegges av politiet.

25. november

Sporveien oppgraderer flere av byens likeretterstasjoner som sørger for sikker strømforsyning til T-banen – deriblant på Bergkrystallen og Kringsjå.

KUNDER OG BYEN

Januar

Årets vinterstorm kommer med sterk vind, langvarig kulde og mye snø, og setter Sporveiens drift på prøve.

13. mars

I midten av mars ble den 44. SL18-trikken levert, og Sporveien var dermed over halvveis til å få levert totalt 87 nye trikker.

17. mai

Ny passasjerrekord på T-banen: 480 000 påstigninger på ett døgn.

August

Sporveien gjennomførte pakking, pukksupplering og sporjustering på hele Lilleakerbanen og Ekebergbanen for første gang på mange år.

ORGANISASJONEN

2. februar

Atle Rønning konstitueres som adm.dir. for Unibuss, med fast ansettelse som daglig leder fra 3. oktober.

14. februar

Sporveiens nye nettsider lanseres 14. februar, med mål om at moderne design, klarspråk og universell utforming skal styrke Sporveiens omdømme, tilgjengelighet og attraktivitet som arbeidsgiver.

13. mai

Det åpnes offentlig forhandling om rekonstruksjon i Unibuss AS.

15. mai

Det danske kongeparet, det norske kronprinsparet, den norske og den danske miljøministeren, Oslos



Infrastrukturen fornyes

ordfører og et titalls journalister velger T-banen i forbindelse med et besøk til Østmarka. Turen går fra Stortinget til Ulsrud.

28. juni

Unibuss går ut av rekonstruksjonen og mottar ny egenkapital gjennom både kapitalinnskudd og konvertering av gjeld til egenkapital.

26. august

Sporveiens nye intranett ble lansert 26. august. Modernisert med smartere funksjoner og bruker-tilpasset design blir det en sentral ressurs for ansatte, som forenkler arbeidsdagen og styrker intern kommunikasjon.



Ny sveiselærling med mentor

2. september

Et rekordstort lærlingkull starter i Sporveien. 19 lærlinger innen seks fag begynner sin fagutdanning hos oss.

20. september

Kundeundersøkelse fra bagasjeoppbevaringsselskapet Bounce kårer T-banen i Oslo til den beste T-banen i Europa.

27. september

Åsne Havnelid tiltrer som ny styreleder i Sporveien, etter Thor Gjermund Eriksen.

28. september

Unibuss går ut av kontrakt Minibuss Follo, som ble oppsagt i forbindelse med rekonstruksjonen.

30. september

Sporveien bygger om og totalrenoverer T-banens operasjonssentral (OPS), med fokus på styrking av arbeidsmiljø og bedre samhandling.



Nye uniformer 2024

7. oktober

1 100 ansatte i Trikken og T-banen får nye uniformer, en anskaffelse med fokus på bærekraft, komfort og økt stolthet.

Oktober

Grefsen verksteds nye kontorlokaler og damegarderobe ferdigstilles.

Oktober

Grefsen verksted starter arbeidet med reposisjonering av løftebukker for service og vedlikehold av SL18, samt ferdigstiller oppussing av inn/utkjøringsporten til anlegget.

MILJØ/BÆREKRAFT

24. januar

Sporveien, Ruter og Designit får utdelt DOGAs innovasjonspris for inkluderende design for SL18.

17. februar

Sporveien samarbeider med Norges Skiforbund om en smørebuss på Sognsvann, med mål om å bidra til helse og skiglede for store og små.

22. april

SL79 vogn nr 112 blir, som den 50. vogn, utfaset og donert til Skjoldenæsholm Sporveismuseum Danmark. Vognen skal gå i aktiv tjeneste på museet.

3. mai

Sporveien, Ruter og Designit blir tildelt DOGA-merket for design og arkitektur.

28. mai

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

11. juni

Sporveien åpner i samarbeid med Pride Art utstilling i Sporveipassasjen på Jernbanetorget, en utstilling med fokus på mangfold og som forventes å bli sett av to millioner reisende.

1. september

T-banen investerer i ny vaske-maskin til togene på Ryen, med mål om redusert vannforbruk, lavere driftskostnader, mer forutsigbar drift, renere tog og økt kundetilfredshet.

Oktober

Ryen verksted starter montering av 240 topp moderne førerstoler MX-togene. Arbeidet ferdigstilles i 2025.

1. oktober

25 SL18 bidrar til at Sporveiens reflekskampanje er synlig over hele byen, med mål om økt fokus på trafikksikkerhet i høstmørket. Det deles i tillegg ut over 20 000 reflekser til byens innbyggere.

29. oktober

Sporveien oppnår, som første norske byggherre, «Excellent» BREEM-sertifisering for miljøarbeidet i prosjekteringsfasen for T-baneprosjektene oppgradert Majorstuen stasjon og nye Diakonhjemmet stasjon.

KONSERNSJEFENS ORD

Bærekraftig og fremtidsrettet i 150 år

I 2025 er det 150 år siden byens første sporvogn rullet gjennom Oslos gater. Fra noen få daglige avganger, leverer vi nå over 260 millioner reiser årlig.

Hesten er for lengst pensjonert og kollektivtransporten i Oslo er på et høyt internasjonalt nivå – både når det gjelder kundetilfredshet og antall avganger. I snart 150 år har Sporveien vært en drivkraft i byutviklingen, og reisen har så vidt begynt.

Vårt samfunnsoppdrag er tydelig, men mer krevende enn noen gang: Vi skal skape mer kollektivtrafikk for pengene, i en tid der alt rundt oss blir dyrere. Får vi det til, vil osloborgerne la bilen stå. Det er nødvendig for Oslo og for planeten vi bor på.

Når verden rundt oss endrer seg, må vi endre oss med den. For å lykkes, trenger vi en organisasjon som er fremtidsrettet, dynamisk og endringsvillig. For oss i Sporveien betyr det at vi må tilpasse oss en arbeidshverdag der endring er den nye normalen. Det er vi godt i gang med. Samtidig er vi avhengige av rammevilkår som sikrer bærekraftig kollektivtransport – en avgjørende brikke i Oslos arbeid mot å bli en nullutslippsby innen 2035.

Skinnene – veien til en levende by

I 150 år har vi spilt en sentral rolle i utviklingen av Oslo. Mye mer enn folk kanskje er klar over. Ser vi tilbake på historien er bildet tydelig: Der skinner ble lagt, vokste nye bydeler frem. Se bare på Bøler og Lambertseter: To suksesshistorier i byutviklingen, der Sporveien har vært en katalysator. I 1993 ble øst og vest sammenkoblet for alltid med den første gjennomgående T-banelinjen fra Sognsvann til Bergkrystallen.

Sporveien har også vært en sentral drivkraft bak mer inviterende og attraktive byrom. På begynnelsen av 1990-tallet måtte en seksfelts bilvei vike for trikk og fri ferdsel på Rådhusplassen og Aker Brygge. Det er også verdt å spørre seg: Hvordan ville strekningen mellom Oslo S og Majorstuen sett ut hvis alle som i dag reiser under bakken med T-banen, i stedet skulle reist på gateplan?

Dette er et viktig poeng: Kollektivtransport er mer enn å frakte folk fra A til B. Den skaper fine møteplasser i hverdagen, der mennesker kommer tett på hverandre. I en tid hvor stadig mer skjer digitalt, blir de fysiske møtene enda viktigere. Og få steder møtes vi oftere enn når vi reiser kollektivt.

Et Oslo uten biler vil også gjøre byen til et enda bedre sted å bo og leve. Med mindre støy og eksos fra biltrafikk, blir gatene mer innbydende, luften renere og byen mer tilgjengelig for alle.

Krever teknologisk innovasjon

Skal folk velge kollektivt fremfor bil, må alternativet være mer attraktivt. Våre tilbud må rett og slett være bedre enn elbiler som snart kjører helt av seg selv. Derfor skal teknologisk innovasjon fortsette å være en sentral del av vår kjernekompetanse. Det betyr at vi ikke kan nøye oss med å hente løsninger utenfra. Vi må ta en aktiv rolle i utviklingen og utforske hvordan nye former for mobilitet kan supplere kollektivtilbudet innenfor eksisterende infrastruktur.

Opp- og nedturer

Året 2024 ble et begivenhetsrikt år på mange måter, med mer enn 100 små og store prosjekter over hele byen. Trikkeprogrammet er snart i mål og markerer en markant oppgradering av trikketilbudet i Oslo. T-baneprogrammet er i full sving, og fra 2025 til 2030 vil T-banen få sin største oppgradering siden 1960-tallet.

Men 2024 ble også et krevende og turbulent år. Den stramme økonomien tvang oss til å snu hver stein og finne nye løsninger. En hard vinter skapte utfordringer for både trikk og T-bane, men spesielt for vårt busselskap, Unibuss, som ble rammet av en perfekt storm av snø, kulde og ny teknologi. Den krevende økonomiske situasjonen gjorde en rekonstruksjon nødvendig – heldigvis med videre drift som resultat.

Trikkeulykken 29. oktober rystet oss alle. Det var en stor lettelse at ingen ble alvorlig skadet, men hendelsen satte hele organisasjonen på en tøff prøve – både profesjonelt og menneskelig. Det tror jeg vi alle kjente på. Samtidig viste vi nok en gang hvor sterke vi er i krisesituasjoner.

Vi hadde også mange lyspunkter: Gjenåpningen av Grorudbanen, topp klimascore for både Majorstuen og Diakonhjemmet, første- og andreplass på Norsk Bærekraftsbarometer, signering av kontrakt for 20 nye vognssett til T-banen, og innovasjonspris for våre inkluderende trikker – for å nevne noe.

Takket være en tydelig politisk vilje til å satse på kollektivtrafikken, gir den reviderte avtalen om Oslopakke 3 oss muligheten til både å utvikle tilbudet videre og ta godt vare på det vi allerede har.



Vi skal skape mer kollektivtrafikk for pengene, i en tid der alt rundt oss blir dyrere. Får vi det til, vil osloborgerne la bilen stå. Det er nødvendig for Oslo og for planeten vi bor på.

Menneskene – vårt DNA

Uten de dyktige og engasjerte menneskene i Sporveien ville ingenting av dette vært mulig. Bak hver reise står et finstemt maskineri: 3 400 dedikerte medarbeidere som sørger for at T-baner, trikker og busser ruller, skinner glinser, og stasjoner summer. Organisasjonen vår mestrer kunststykket å tenke langsiktig, men også slukke branner når de oppstår. Det er menneskene som utgjør selve DNAet i Sporveien og som gjør det mulig å være limet i folks hverdag.

Som leder er en av mine viktigste prioriteringer å sikre at folkene våre har det de trenger for å utvikle seg, trives og yte sitt beste.

For å bli enda bedre må vi fortsette å bryte ned siloer og bygge en kultur preget av samarbeid, der vi utnytter den samlede styrken i hele organisasjonen. Løsningen er *Ett Sporveien*: en samlet enhet der vi jobber sammen som ett lag. Jeg er overbevist om at dette er nøkkelen til å takle morgendagens utfordringer og sikre at Sporveien er godt rustet for fremtiden.

Snart to år som konsernsjef

Våren 2023 startet jeg som leder for det jeg mener er Norges beste arbeidsplass. Spent og forventningsfull. Nå har det snart gått halvannet år og jeg er sikrere enn noen gang: Sporveien er akkurat det jeg allerede visste. En smeltedigel av sam-

arbeidende, dyktige og engasjerte mennesker som drives av akkurat det samme som meg: en grønnere hovedstad og et kollektivtilbud i verdensklasse.

Dette er også sentrale elementer i vår nye konsernstrategi, som er beskrevet i strategikapittelet i denne rapporten. Den er resultat av et omfattende arbeid internt i Sporveien og vil ruller ut til alle i organisasjonen i løpet av våren 2025.

De lange linjene

Sporveiens visjon strekker seg langt utover vår egen tid. Prosjektene våre skal ikke bare møte dagens behov, men legge grunnlaget for en bærekraftig by for kommende generasjoner. I en verden styrt av kvartalsrapporter og politiske fireårsperioder, kan det være utfordrende å få gjennomslag for langsiktige perspektiver. Mange av våre initiativer krever planlegging over mange tiår. Derfor er en av mine viktigste oppgaver å sikre at vi alle løfter blikket – både internt i organisasjonen og hos eiere og beslutningstakere. Slik kan vi ta de riktige valgene i dag for å sikre en grønn og levende by, både nå og i fremtiden.

Med hilsen

Birte K.W. Sjøle
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 kollektivtrafikk 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 Akershus. Selskapet har en egen driftstillatelse fra Statens jernbanetilsyn og kjører på avtale med administrasjonsselskapet Ruter AS. Om T-banen, se side 32.



SPORVEIEN MEDIA AS

Sporveien Media AS forvalter all trafikk-reklame på Sporveiens driftsmidler, stasjoner og bygninger. Om Sporveien Media, se side 48.



SPORVEIEN TRIKKEN AS

Sporveien Trikken AS har ansvar for all trikke-drift i Oslo og Akershus. Selskapet har en egen driftstillatelse fra Statens jernbanetilsyn og kjører på avtale med administrasjonsselskapet Ruter AS. Om Trikken, se side 34.



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, tuneller og bygninger. Om Infrastruktur og prosjekter, se side 40.



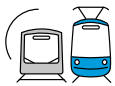
UNIBUSS AS

Unibuss består av Unibuss AS og datterselskapet Unibuss Ekspress AS. Unibuss driver virksomhet innen rutebusstrafikk, ekspressruter og flybuss. Selskapets turbilvirksomhet ble solgt i 2024. Om Unibuss, se side 36.



VERKSTED/PRODUKSJON

Konsernets verksteder, med sine 368 ansatte, er en del av morselskapet og har ansvar for vedlikehold av T-banevogner 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-banevogner og trikker til bruk i Osloregionen. Om Sporveien Vognmateriell, se side 38.



KONSERNSENTERET

Sporveiens konsernsenter hadde 196 ansatte ved utgangen av 2024, fordelt på områdene økonomi, finans og IT, juridisk, organisasjon og konsernutvikling. 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 47.



LOGISTIKK OG INNKJØP

Enheten er en del av morselskapet og hadde 37 ansatte ved utgangen av 2024. 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 Osloregionen. Om Joule AS, se side 49.

I tillegg til selskapene i oversikten over, eier Sporveien med underliggende virksomheter disse selskapene: Sporveien Oslo AS, Enebakkveien 310 AS, Teglveien 17 AS, Bussanlegg Ski AS, samt Sporveien Eiendom Holding AS, med datterselskapene Lilleakerveien AS og Brynseng Torg AS.



Sporveien T-banen AS

	REISENDE	LINJER	REGULARITET	TOGKM	ANSATTE	TOGSETT	TOGTIMER	DRIFTSINNTEKTER I TUSEN KR
2024	116 mill.	5	99,0 %	9 170 795	652	115	305 599	2 407 825
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



Sporveien Trikken AS

	REISENDE	LINJER	REGULARITET	VOGNKM	ANSATTE	TRIKKER	VOGN- TIMER	DRIFTSINNTEKTER I TUSEN KR
2024	52 mill.	6	98,8 %	4 719 888	476	87	338 094	1 221 145
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



Unibuss AS

	REISENDE	LINJER	REGULARITET	BUSSKM	ANSATTE	BUSSER	BUSS- TIMER	DRIFTSINNTEKTER I TUSEN KR
2024	97 mill.	241	99,9 %	30 868 801	1 246	460	1 643 510	2 100 355
2023	97 mill.	283	99,9 %	30 721 433	1 619	546	2 088 200	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

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 sporvogner var etter hvert i drift, og nye linjer kom raskt til: Holmenkollbanen til Slemdal i 1912, Ekebergbanen i 1917 og Lilleakerbanen i 1919.

Kommunalt eierskap

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

Sporveien eies fortsatt av Oslo kommune. Selskapet har et helhetlig ansvar for drift av T-bane og trikk, inkludert vedlikehold og oppgraderinger av infrastrukturen¹. Sporveien løser også store utbyggingsprosjekter og forvalter en betydelig eiendomsmasse. Datterselskapet Unibuss er et av Norges største busselskaper. I 2024 hadde Sporveien om lag 3 400 ansatte og en omsetning på 5,7 milliarder kroner.

¹Ruter 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.

1894

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



AS Oslo Sporveier

1924

Kristiania kommune overtar byens to private sporveisselskaper, og etablerer Kristiania Sporveier.

1925

Selskapet får navnet AS Oslo Sporveier.



1966

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

1970

Universalmånedskort for hele Oslo og samordnet bytakst blir innført.



2006

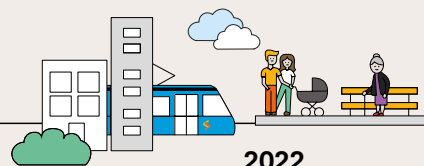
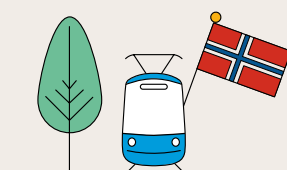
T-baneringen og ny stasjon på Sinsen åpner. 115 nye MX3000 T-banetrokk blir gradvis satt i trafikk.

2010

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

2013

Selskapets navn endres til Sporveien Oslo AS.



2020

De første nye SL18-trikkene kommer til Oslo.

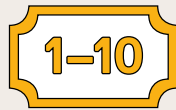
2022

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



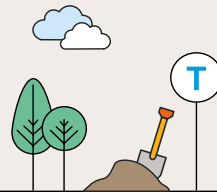
1898

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



1910

Linjenummer (1-10) innføres på alle linjer.



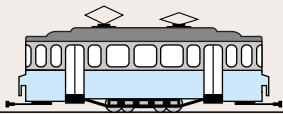
1912

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



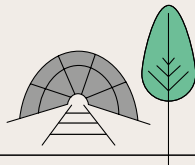
1917

A/S Ekebergbanen åpner forstadsbane mellom Gamlebyen og Sæter.



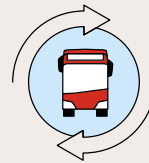
1926

Østensjøbanen åpner med strekningen Vålerenga – Oppsal.



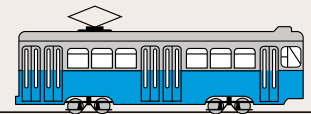
1928

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



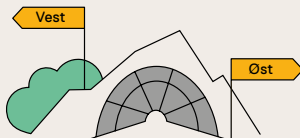
1931

Bussringen åpner.



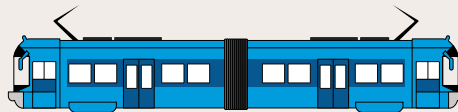
1952

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



1993

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



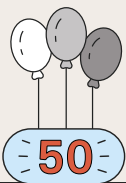
1999

Nye, italienske leddtrikker med lavgulv blir gradvis faset inn.

KTP AS

2006

Bestilling og markedsføring av kollektivtilbudet blir skilt ut, og selskapet endrer navn til KTP AS (Kollektivtransportproduksjon AS).



2016

22. mai: T-banen fyller 50 år!



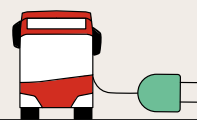
2017

13. november: Unibuss fyller 90 år!



2017

Selskapsnavnet endres til Sporveien AS.



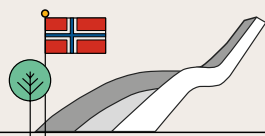
2018

Unibuss bestiller 40 elbusser.



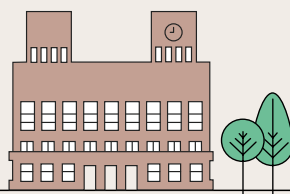
2019

Trikken i Oslo fyller 125 år.



2023

31. mai: Holmenkollbanen fyller 125 år!



2024

100 år med kommunalt eierskap.



2025

6. oktober 2025 Sporveien fyller 150 år!



A diagram consisting of a large rounded rectangle divided horizontally into two sections. The top section is white and contains the text "DEL 2". The bottom section is light blue and contains the text "Strategi".

Strategi

Alle om bord!

Sporveien har en tydelig visjon: å levere bærekraftig mobilitet for alle. Det betyr at vi skal gjøre det enklere å reise, slik at flere lar bilen stå.

Vi har fraktet folk til jobb, skole og fritidsaktiviteter siden de første hestesporvognene i 1875, og vi fortsetter å være byens hovedpulsåre. Sporveien har vært en sentral del av Oslos utvikling i snart 150 år.

Men samfunnet er i endring, og det stiller nye krav til oss. Oslo vokser, men ikke like raskt som før. Klimaendringer krever grønnere løsninger, og teknologien utvikler seg i et tempo vi aldri før har sett. Det betyr at forventningene til kollektivtransporten endrer seg – både fra kundene og fra våre eiere. Vi skal levere flere reiser, med høyere kvalitet, men med strammere budsjetter. Vi har store prosjekter foran oss, som T-baneprogrammet, ferdigstille innfasingen av nye trikker og elektrifiseringen av bussflåten. Sporveien er inne i en periode med store utviklingsløp, men samfunnsoppdraget vårt ligger fast; Vi skal fortsette å levere *Mer kollektivtrafikk for pengene*.

Vi vet at vi går inn i en periode hvor økonomien blir strammere, og det er forsterket oppmerksomhet rundt temaer som samfunnssikkerhet og beredskap. Teknologi har blitt en større del av kjernevirksomheten og er en tydelig driver for utvikling og forbedringsarbeid. Sammen med de store utviklingsløpene vet vi at dette vil kreve mye av organisasjonen vår de neste årene. Det betyr at vi må lykkes med å prioritere de riktige tingene.

Oslo vokser. Kundernes forventninger øker, og vi skal levere bedre, billigere og mer bærekraftig. Mobilitetsbransjen utvikler seg raskt, blant annet gir ny teknologi muligheter innen elektrifisering og selvkjørende løsninger. For å møte passasjerenes og samfunnets krav, må vi tenke nytt og ta i bruk moderne løsninger. Våre reisende forventer flere avganger og høy kvalitet.

Oslo ønsker at kollektivtransporten skal være en nøkkel i byutviklingen – med mennesker i sentrum. For å lykkes med dette har vi justert strategien. Vår nye strategi kaller vi *Alle om bord!*

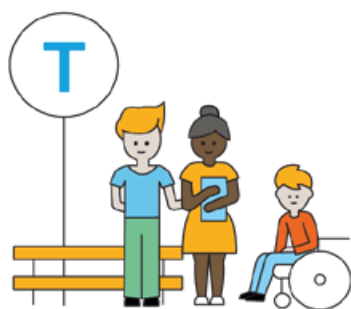
Vi har et klart mål: redusere bilbruken og kutte klimautslippet. Men for å få det til, må vi alltid være kostnadsbevisste og fokusere på det som betyr mest. Vi vet at veien blir krevende, men vi skal få det til – sammen!

Alle om bord!

Navnet på den nye strategien handler om en innsikt og en oppfordring til at vi ikke kan gjøre dette alene. Hele Sporveien må jobbe sammen, men vi må også jobbe tett sammen med andre aktører. Vi skal videreutvikle trikk, buss og T-bane. I tillegg må vi få med at vi skal se på hvordan ny mobilitet kan komplettere vårt tilbud med utgangspunkt i vår infrastruktur. Vi vil bidra til byens utvikling på en positiv måte. Vi er stolte av å si at bærekraft gjennomsyrrer hele den nye strategien.

Med en ny retning må vi også jobbe annerledes. I 2024 startet vi med et organisasjonsutviklingsprosjekt, som ett av flere tiltak for å nå målene i strategien.

Visjonen vår, *bærekraftig mobilitet for alle* viderefører vi inn i neste strategiperiode. Sporveien skal være med å løse kommunens ambisjoner om lavere klimautslipp og færre bilreiser. Vi skal fortsette å levere mer kollektivtrafikk for pengene. Vi er en viktig brikke når det gjelder å ta Oslos innbyggere dit de skal, og det skal vi fortsette å være, med så lave utslipp og på en så enkel måte som mulig.



1. Attraktiv reise: Vi leverer Norges beste reiseopplevelser som gjør at folk lar bilen stå.



2. Engasjerte medarbeidere: Vi har de mest engasjerte medarbeiderne som opplever arbeidsglede på byens beste arbeidsplass.



3. Bærekraftig by: Vi skaper den grønne og levende byen med et mobilitetssystem i verdensklasse.

Våre tre hovedmål gir oss en tydelig retning og fokus for å nå visjonen vår. De kan oppsummeres slik: Vi skal gjøre reisen mer attraktiv for alle som bor i Oslo, bidra til å gjøre byen til et bedre sted å bo og reise i, og skape en arbeidsplass hvor ansatte trives og utvikler seg – byens beste arbeidsplass.

2025 blir et viktig overgangså. Det markerer slutten strategiperioden Best 2025, samtidig som vi forbereder organisasjonen på å levere på de ambisiøse målene i vår nye strategi, *Alle om bord!* fra 2026. Vi ser frem til å ha dere med på reisen mot en grønnere og mer fremtidsrettet kollektivtrafikk. Velkommen om bord!



BESTPROGRAMMENE SPORVEIENS KONSERNSTRATEGI

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

Best 2025 (2021–2025)

BYGGER VIDERE PÅ EN SOLID PLATTFORM

Best 2020



Vekst, konkurransekraft, samfunnsansvar og gjennomføringsevne



Kvalitet, sikkerhet og effektivitet

Best 2015



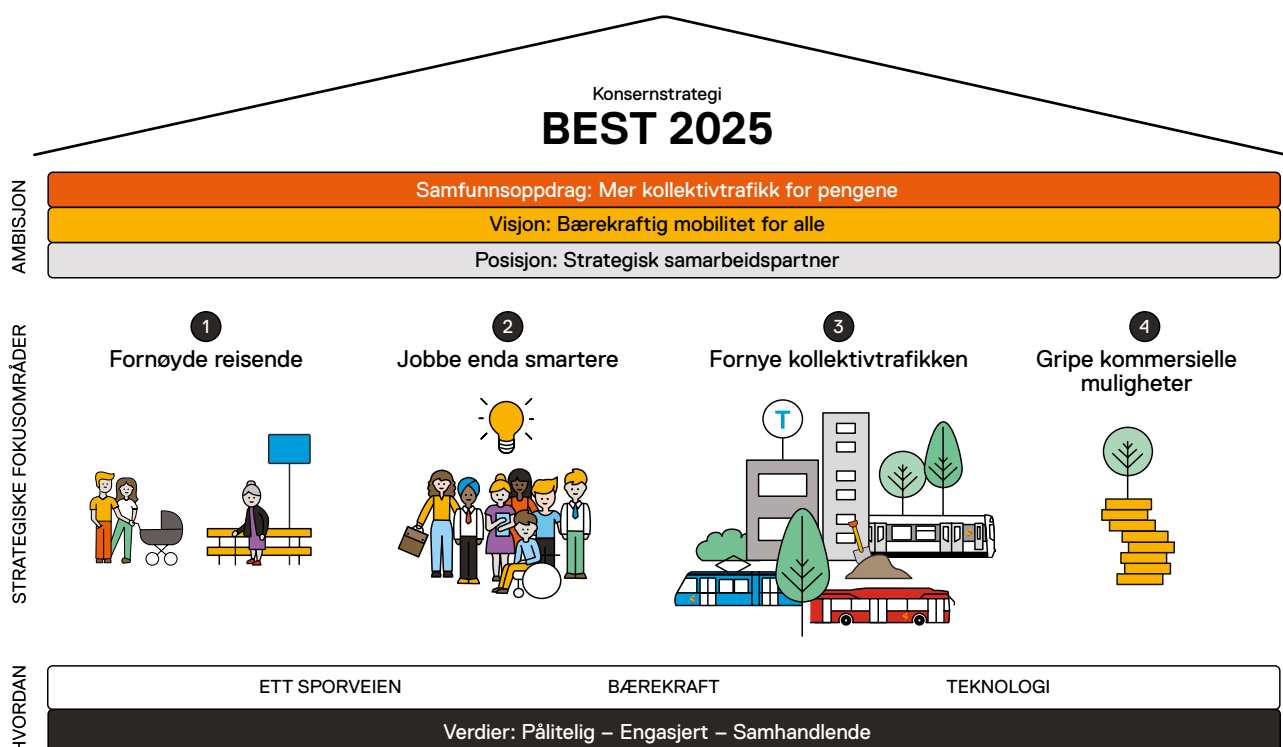
Profesjonalisering, effektivisering og industrialisering

Best 2025 (2021–2025)

BÆREKRAFTIG MOBILITET FOR ALLE

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 ble i 2024 justert fra å realisere årlige forbedringsgevinster på 250 millioner kroner til 425 millioner kroner innen utløpet av 2025.



**BEST 2025
SPORVEIENS KONSERNSTRATEGI**

Strategisk fokusområde

Fornøyde reisende

En internasjonal undersøkelse viser at T-banen er Europas mest effektive T-banesystem og vi er et av de best likte kollektivselskapene i Norge. Vi har igangsatt mange nye grep for å være rustet for vintrene fremover.

God kvalitet på tilbudet er avgjørende for å ha fornøyde reisende, for Sporveiens del gjelder det spesielt regularitet og punktlighet. Resultater fra Norsk kundebarometer viser at Sporveien T-banen og Sporveien Trikken er noen av de best likte kollektivselskapene i Norge. T-banen ligger på andreplass og Trikken på sjetteplass av persontransportselskaper i landet. I en benchmarking av de ledende metrosystemene i verden scorer T-banen høyt og er Europas mest kostnadseffektive T-banesystem. Det gir fornøyde reisende og stolte medarbeidere i Sporveien.

Universell utforming er avgjørende for å kunne ha et kollektivtilbud for alle. De nye trikkene er 100 prosent lavguly og med det er grunnlaget lagt for universell utforming. De fleste trikkeholdeplasser er oppgradert slik at rullestoler og barnevogner skal kunne rulle rett inn på trikken. Ved årsskriftet hadde 162 av 175 trikkeplattformer en høyde som samsvarer med gulvet på SL18. Med det er nesten hele T-bane- og trikketilbudet universelt utformet.

Passasjerene tilbake

Under pandemiperioden kom Sporveiens samfunnsoppdrag tydelig frem. Passasjerantallet sank betydelig av naturlige årsaker, men det er gledelig å se at passasjerene er tilbake på nivå som før pandemien.

Krevende vinter 2023/2024

Vinteren 2023/2024 var utfordrende for kollektivtrafikken i Oslo. Mye snø, svært varierende temperaturforhold og ny teknologi som ikke i tilstrekkelig grad var utprøvd, gjorde at busstilbudet i kortere perioder var helt eller delvis innstilt. Trikkene ble svært forsinket som følge av feilparkerte biler. Dette var første sesong med nye elbusser og ny ladeinfrastruktur. Ingen av delene fungerte som forventet.



Millioner av reisende nyter årlig godt av Oslos kollektivtilbud.

I etterkant er det gjort mange grep for å unngå at det samme skal skje igjen - basert på erfaringer fra den krevende vinteren. Noen av tiltakene som gjennomføres er at bussene får montert tilleggsvarmer, batterikapasiteten deres økes, samt at ladeinfrastrukturen modifiseres. I samarbeid med Ruter og Bymiljøetaten er det gjort tiltak opp mot veidrift og fremkommelighet.

Strategisk fokusområde

Jobbe enda smartere

I 2024 har vi hatt et tydelig fokus på våre medarbeidere, lederutvikling og modernisering av kritiske systemer. Disse tiltakene legger grunnlaget for betydelige resultater i det siste året av strategiperioden.

T-banen har vært en pådriver i arbeidet med å sette medarbeiderne i sentrum, og gjennom målrettede initiativer har vi skapt engasjement og styrket organisasjonen. Samtidig har vi redusert energiforbruket vårt, noe som støtter opp om våre bærekraftsmål.

I 2024 implementerte vi nye lederforventninger som tydeliggjør den avgjørende rollen lederne har i å sette retning og drive utvikling. T-banen har gjennomført en omfattende satsning på medarbeiderne, med engasjerende samlinger og gjennomføring av lederprogrammer på tvers av hele organisasjonen. Dette arbeidet har styrket kulturen og lagt grunnlaget for videre vekst og utvikling.

Samtidig har Sporveien nådd en viktig milepæl i arbeidet med å forenkle tilgangen til informasjon. Vi har lansert oppdaterte nettsider og intranett, og rullet ut Viva Engage i alle enheter. Disse moderne og helhetlige kommunikasjonskanalene legger til rette for bedre samhandling mellom medarbeidere og ledere. Prosjektet har vært et godt eksempel på konsernets evne til å jobbe tverrfaglig og finne smarte løsninger som styrker både effektivitet og kommunikasjon.

I 2024 tok Sporveien et viktig steg mot modernisering ved å oppgradere konsernets ERP-system (forretningssystem) til en ny og moderne standard. Det omfattende prosjektet ble satt i drift høsten 2024 og legger grunnlaget for betydelige forbedringer i hele konsernet.

I den første fasen har vi hatt hovedfokus på å stabilisere driften av det nye systemet, som er avgjørende for en smidig overgang. Fra 2025 og utover vil vi starte arbeidet med å realisere de store effektgevinstene som dette løftet muliggjør, både for effektivitet og kvalitet i våre arbeidsprosesser.

I løpet av 2024 har Sporveien oppnådd betydelige resultater i arbeidet med å redusere energiforbruket. Gjennom målrettet innsats på tvers av hele organisasjonen er vi godt på vei til å nå våre ambisiøse energimål for 2025.

Sporveiens totale energiforbruk ble redusert med omtrent 0,7 prosent i 2024 sammenlignet med året før. Dette tilsvarer en energireduksjon på rundt 1,2 GWh, noe som også gir en kostnadsbesparelse på cirka 1,2 millioner kroner.

Disse resultatene viser at våre tiltak gir konkrete effekter, både for miljøet og for økonomien.

Første halvdel av 2024 var krevende for Unibuss, men gjennom målrettet innsats har vi klart å stabilisere og styrke driften. Gjennom året har en rekke effektive tiltak blitt implementert, og selskapet er nå godt rustet til å møte vinterens utfordringer med en solid og pålitelig drift.

Grunnlaget for å jobbe smartere ligger i arbeidet med kontinuerlig forbedring. Dette handler om alle de små og store tiltakene som gjennomføres i hele organisasjonen hver eneste dag. Summen av disse innsatsene gjør Sporveien i stand til å levere bærekraftig mobilitet for alle, samtidig som vi sørger for mer kollektivtrafikk for pengene.

I over ti år har vi systematisk bygget en kultur basert på lean-prinsipper. Denne tilnærmingen har skapt en stabil og driftssikker produksjon med få avvik og skader. Resultatene viser hvordan en sterk forbedringskultur gir økt kvalitet og effektivitet i hverdagen.

BEST 2025
SPORVEIENS KONSERNSTRATEGI

Strategisk fokusområde

Fornye kollektivtrafikken

Oslo har høye ambisjoner for kollektivtrafikken. Trikken er fornyet med nye, moderne trikker, og T-banen står foran innføring av nytt signalsystem. Samtidig bygges det en ny T-bane til Fornebu.

I 2024 ble flesteparten av de i alt 87 nye trikkene levert til Oslo, og samtlige skal være levert i løpet av 2025. Med dette er alle de store investeringsprosjektene for Trikken fullført, med nye og flere vogner, tilpassede baseområder og oppgradert infrastruktur. Det som gjenstår nå, er å bruke vogner og infrastruktur på best mulig måte, slik at byen og de reisende får glede av satsingen.

Unibuss AS hadde det første hele året med drift av en helelektrisk bussflåte. Erfaringene fra det første driftsåret danner grunnlag for forbedring og stabilisering av driften i 2025.

T-banen er i full gang med å innføre et nytt signalsystem (CBTC – Communication based train control). Det nye signalsystemet medfører en helt ny måte å styre togene på. I 2024 har CBTC-prosjektet begynt å installere nytt fysisk utstyr på delstrekninger i T-banenettet. Samtidig pågår ombygging av Majorstuen stasjon, og Fornebubanen er i full gang med tunellboring og bygging av stasjoner langs den nye traseen. Prosjektene påvirker dagens T-banedrift, samtidig som de krever at driftsorganisasjonen styrker kapasitet og kompetanse for å kunne utnytte investeringene når de er ferdige.

De neste årene skal T-banen få 20 prosent flere avganger og øke antall reisende til 140 millioner i året. For å skape denne veksten trenger Oslo flere T-banvogner. I 2024 er det signert kontrakt for 20 nye 3-vognssett med levering fra 2027. Vognkontrakten innebærer et opsjonsprogram som muliggjør innkjøp av flere vogner for å styrke kapasiteten ytterligere.

Sporveien Bussanlegg har ferdigstilt et nytt og moderne bussanlegg i Drøbak. Anlegget tar i bruk fornybare energikilder,

med solceller, varmegjenvinning og bergvarme installert på området. Samtlige bussanlegg er nå tilrettelagt for elektrifisering av bussparken. Ved siden av de store prosjektene arbeider Sporveien hvert eneste år med å fornye kollektivtrafikken med reinvesteringer i infrastrukturen.



Ombyggingen av Majorstuen stasjon er en del av T-banesatsingen.

Strategisk fokusområde

Gripe kommersielle muligheter

Vi jobber for å skape inntekter som kan styrke og videreutvikle kollektivtilbudet. Samtidig er vi en aktiv pådriver for byutvikling, hvor vi fokuserer på å utvikle moderne og funksjonelle knutepunkter. Målet vårt er å gjøre kollektivtrafikken mer attraktiv, samtidig som vi bidrar til å gjøre byen til et enda bedre sted å bo og leve.



Nye skjermer på Stortinget T-banestasjon vil generere inntekter til kollektivtrafikken.

Reklameinntekter og digital utvikling

I 2024 bidro Sporveien Media med 152 millioner kroner i reklameinntekter, det er en økning fra året før og gir et positivt bidrag til finansieringen av kollektivtrafikken. I samarbeid med JCDecaux har vi startet oppgraderingen av både digitalt og analogt reklameutstyr på T-banestasjonene, noe som moderniserer tilbudet og sikrer fremtidig verdiskapning.

De nye trikkene, SL18, er utstyrt med digitale skjermer som ikke bare gir bedre og mer presis reiseinformasjon, men de forbedrer også kundeopplevelsen. Dette åpner samtidig for økte reklameinntekter.

Joule, som tilbyr langtidsleie av elsykler, fortsatte sin vekst i 2024. Strategiske investeringer i markedsføring har bidratt til at kjennskapen i målgruppen nå er på 16 prosent, samtidig som kundetilfredsheten forblir svært høy.

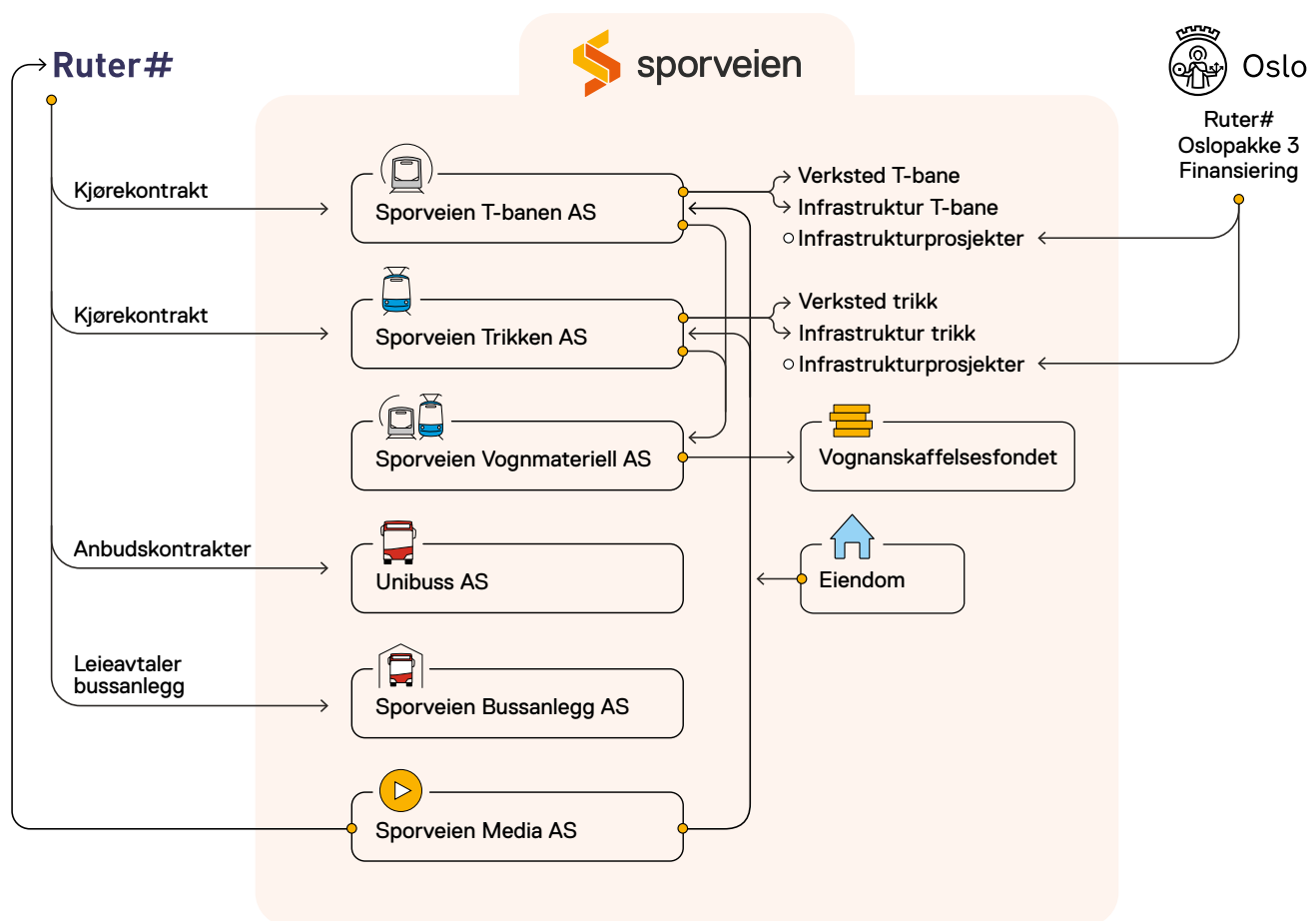
Byutvikling: Viktige prosjekter i fremdrift

Vi jobber målrettet med flere viktige byutviklingsprosjekter som bidrar til en mer moderne, bærekraftig og inkluderende by. Etter en omfattende høringsrunde er prosjektet på Etterstad nå klart for innsending til Plan- og bygningsetaten. På Majorstuen fortsetter utviklingen av området, der vi har som mål å skape et trygt og levende knutepunkt for byens innbyggere. Oppgraderingen av Brynseng stasjon er godt i gang og tilpasses løpende for å sikre best mulig resultat. Parallelt ser vi nærmere på mulighetsstudier for andre lokasjoner. Disse prosjektene styrker ikke bare Oslo som en bærekraftig by, men legger også grunnlaget for økt bruk av kollektivtransport og et mer effektivt og tilgjengelig transporttilbud for alle.

Sporveien har en rekke eiendommer, både langs viktige ferdselsårer og ved sentrale knutepunkter. Utviklingen av knutepunkter er sentralt for Sporveiens arbeid for å skape bærekraftige og attraktive kollektivløsninger. Samtidig støtter det opp om Oslos målsetning om å la bilen stå. Knutepunktene er ikke bare byttepunkter, men nøkkelen til å utvikle både kollektivtilbudet og byen.

Slik finansieres Sporveien

Sporveiens virksomhet innen drift og prosjekter finansieres gjennom flere ulike kilder: kommunale, statlige og kommersielle. Her er en forenklet oversikt over de vesentlige pengestrømmene.



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. 20–25). Dette gir per 2024 1 288 millioner kroner i akkumulerte besparelser årlig til kollektivtrafikken.

Akkumulerte forbedringsgevinster

Siden 2011 har Sporveien realisert forbedringsgevinster på i alt 1 288 millioner kroner. Målet var opprinnelig å nå 1 240 millioner innen 2025.

Dette målet ble i 2024 oppjustert til 1 415 millioner, for å synliggjøre engangseffekter for vedlikehold av trikkene før utfasing.

Gevinstene i 2024 beløp seg til 116 millioner kroner og er summen av en rekke små og store tiltak. Noen av de største

bidragene kommer fra produktivitetsforbedringer hos førere, i verkstedene og hos infrastruktur. Energieffektivisering har hatt stort fokus i 2024, nytt materiell og nye tekniske løsninger gir ytterligere potensiale.

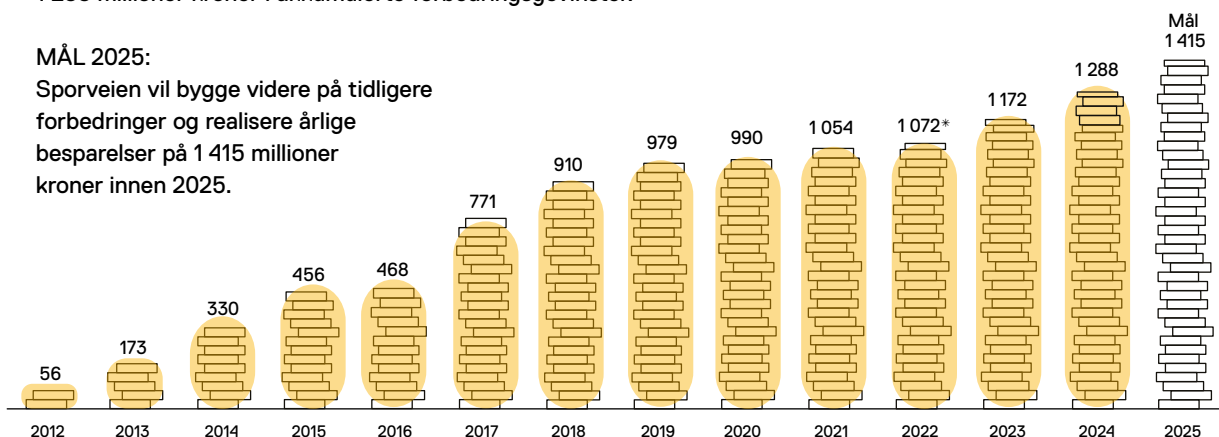
Grafen viser de akkumulerte forbedringsgevinster Sporveien har skapt fra 2011 til og med 2024.

FORBEDRINGSEFFEKT PER 2024:

1 288 millioner kroner i akkumulerte forbedringsgevinster.

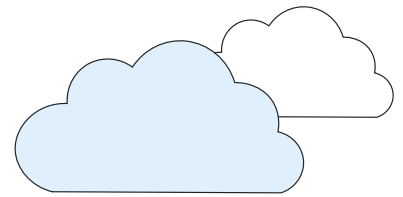
MÅL 2025:

Sporveien vil bygge videre på tidligere forbedringer og realisere årlige besparelser på 1 415 millioner kroner innen 2025.



Planer for kapasitetsøkning frem til 2035

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



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

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

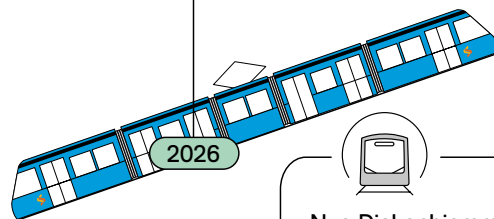
Hovedarbeidene for oppgradering av Majorstuen stasjon utføres med større plattformer, flere adkomster, ny gangbru og to spor til tunnelen, som i dag.

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



Byggestart for fornyelse av Trondheimsveien fra Haslesvingen til Sinsenkrysset. Fornyelsen tilrettelegger for økt frekvens i henhold til Trikkeprogrammet.

Byggestart for fornyelse på Lilleakerbanen, inkl. vendeløsning på Øraker.



Nye Diakonhjemmet T-banestasjon står ferdig mot slutten av året.

Nytt signalsystem (CBTC) tas i bruk på fellesstrekningen mellom Majorstuen og Tøyen, og på hele Ringen.

2025



Bussanlegget i Drøbak står ferdig, med kapasitet til 60 busser.



Utrulling og innfasing av stadig flere nye trikker.

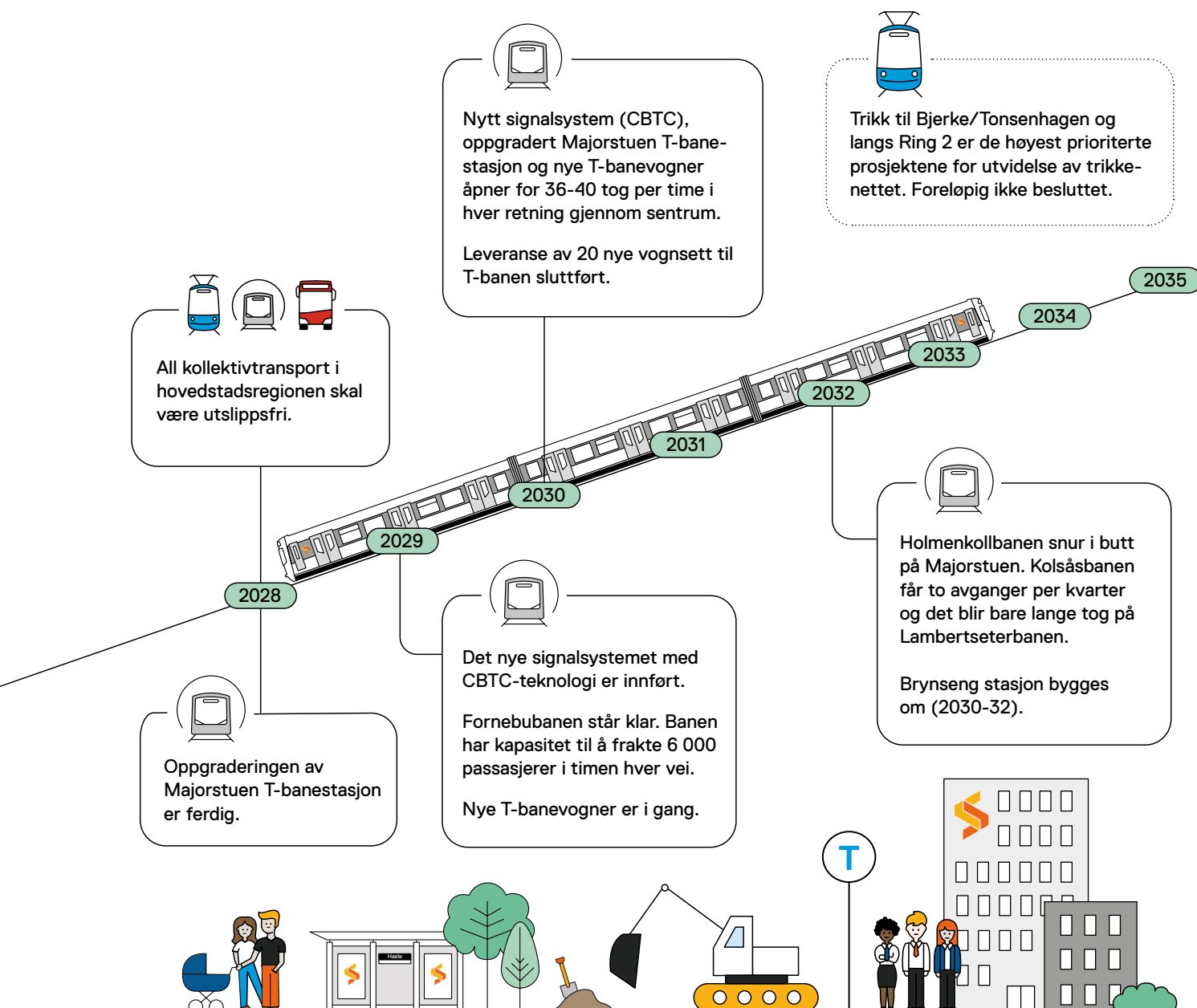
87 nye trikker som øker kapasiteten med over femti prosent, er på plass. Infrastrukturen er tilpasset den nye trikken, og baser og verksteder er i bruk. En stor del av vedlikeholdsetterslepet på trikkeinfrastrukturen er hentet inn som del av Trikkeprogrammet.

Oppstart av prosjekt for økt vendekapasitet i området Storo/Grefsen.

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

Vedlikeholdsarbeidet på nedre del av Ekebergbanen er ferdigstilt. Dette gir høyere sikkerhet og fjerner hastighetsnedsettelse på strekningen.

Arbeidet med vedlikehold av trikkeinfrastrukturen fortsetter. Byggestart for tilrettelegging for SL18-trikken over Briskeby.



SPORVEIENS INTERNE PROSJEKTER FOR Å ØKE KAPASITETEN FREMMER

TRIKKEN MED VERKSTEDER

2022–2025: Flere ulike prosjekter som skal:

- Forbedre vognvedlikeholdet slik at verkstedarbeidet blir mer effektivt.
- Forbedre vognstyringen for å optimalisere bruken av trikkeflåten.
- Digitalisere førerhverdagen, slik at førere kan jobbe papirløst, og med oppdatert og mer tilgjengelig arbeidsinformasjon.

INFRASTRUKTUR / TRIKKEN

2024–2025: Bygging av nytt verksted på Skullerud base.

T-BANEN MED VERKSTEDER

2022–2025: Videreutvikling av driftskonseptet for å:

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

INFRASTRUKTUR / T-BANEN

2025: Planlegging av ny lakkhall på Ryen base.

Etter 2030: Ombygging av Etterstad base.

INFRASTRUKTUR / TRIKKEN OG T-BANEN

2022–2027: Anskaffelse av nye arbeidsmaskiner for å vedlikeholde infrastrukturen.

Oversikten inneholder målsatte tidspunkter. Endringer kan forekomme over tid.





DEL 3

Virksomheten



Passasjerrekord og viktige milepæler preger T-baneåret 2024

2024 har vært et spennende og utviklende år for Sporveien T-banen. Året har gitt en ny dagsrekord med 480 000 passasjerer på 17. mai og en økning i antall reisende gjennom hele året sammenlignet med 2023.

Sporveien T-banen AS (T-banen) drifter og leverer all T-banetrafikk i Oslo og Akershus. 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 administrasjons selskapet 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 Akershus. Ved utgangen av 2024 hadde T-banen 648 ansatte.

Året oppsummert

Til tross for utfordringer, inkludert omfattende oppgraderinger på Grorudbanen og krevende værforhold, har Sporveien T-banen opprettholdt stabil drift på prioriterte strekninger. Innsatsen har blitt godt mottatt av passasjerene, som har uttrykt sin tilfredshet med trygg og punktlig transport også under krevende forhold.

Sporveien T-banen har i løpet av året gjennomført flere viktige prosjekter som styrker kollektivtilbudet:

- De to første T-banetogene med CBTC-teknologi ble levert i desember, noe som markerer starten på en omfattende oppgradering som vil gi større kapasitet og mer pålitelig drift.
- I tillegg har en ny og miljøvennlig vaskemaskin på Ryen verksted bidratt til redusert vannforbruk og lavere driftskostnader.

- Sporveiens mål om både å modernisere driften og sikre et godt arbeidsmiljø underbygges ved blant annet montering av ergonomiske førerstoler i T-banevognene for å forbedre arbeidsforholdene for førerne og ombygging av T-banens operasjonssentral (OPS).

For fjerde gang er Sporveien T-banen rangert som best i Norsk Bærekraftsbarometer, noe som bekrefter publikums tillit til selskapets innsats for miljø og bærekraft. Kundeundersøkelsene for 2024 viser også høy tilfredshet og lojalitet blant passasjerene, som anerkjenner T-banen som et pålitelig og foretrukket transportmiddel i Oslo.

Videre utvikling

Sporveien T-banen ser fremover og forbereder seg på fremtidens transportbehov. I 2025 åpner første delstrekning med CBTC-teknologi mellom Brattlikollen og Bergkrystallen. Dette er en milepæl i arbeidet med å skape en mer moderne og effektiv T-bane.

Ytterligere investeringer i infrastruktur og nye vogner vil sikre at T-banen forblir en robust og pålitelig del av Oslos kollektivtilbud.

Vi arbeider målrettet for å tilby miljøvennlige, trygge og punktlig reiser i Oslo og Akershus. I årene fremover bygger vi en T-bane som styrker Oslo som en bærekraftig og attraktiv by for alle.



Trafikkleder Anders Blom-Jensen og hans kolleger fikk i 2024 ta i bruk en modernisert operasjonssentral (OPS).

NØKKELTALL	2024	2023	2022
Total omsetning (MNOK)	2 407,8	2 228,2	2 124,4
Resultat etter skatt (MNOK)	-61,6	-54,2	55,1
Antall reiser (millioner)	116	111	101
Kundetilfredshet*	83,9	84,0	83,3
Regularitet**	99,0 %	99,3 %	99,6 %
Ansatte (andel kvinner)	652 (28 %)	615 (27 %)	594 (28 %)
Kost per kilometer	119,09***	119,67***	115,9

* En stjerne betyr kundetilfredsheten måles gjennom spørreundersøkelser om bord og på nett. En score over 80 er vurdert som god.

** To stjerner betyr andel avtalte avganger kjørt. Mål 2024: 99,6

*** Tre stjerner betyr at T-banen i 2023 hadde økte kostnader til vedlikehold, strøm og pensjonskostnader, og i 2024 ble kostnad per kilometer opprettholdt av kostnadsøkning hos infrastrukturenheten, økte IT kostnader, samt økning i antall ansatte.



Fremtidens byreise er her

Ved utgangen av 2024 ble det aller meste av Trikkens rutetilbud kjørt av nye trikker. Hele 74 av 87 nye trikker er satt i drift. For de reisende betyr dette at de nesten alltid møtes av en moderne trikk med bedre plass om bord, og de som reiser med barnevogn eller bruker rullestol kommer seg enklere frem.

Sporveien Trikken AS (Trikken) er ansvarlig for forvaltning og drift av trikketilbudet i Oslo. Selskapet opererer på oppdrag fra administrasjonsselskapet Ruter og med tillatelse fra Statens jernbanetilsyn. Selskapet kjøper vedlikehold av spor og vogner fra infrastruktur- og verkstedsenhetene i Sporveien, og leier trikker fra Sporveien Vognmaterie AS. Ved utgangen av 2024 hadde Trikken 475 ansatte.

Året oppsummert

I 2024 fraktet Trikken 52 millioner passasjerer, mot 48 millioner i 2023. Trikken kjørte 98,8 prosent av alle avganger i 2024, en nedgang i regulariteten fra 99,2 prosent i 2023. Årsaken henger blant annet sammen med en krevende vinter på starten av året. Trikken jobber systematisk med å forbedre og stabilisere ytelsen til vognparken.

Ved utgangen av 2024 hadde Trikken mottatt 74 nye trikker fra leverandøren CAF. De nye trikkene tilbyr bedre reisekomfort, bedre plass og universell utforming, som gjør kollektivtilbudet tilgjengelig for flere. I løpet av 2025 skal alle de 87 nye trikkene være levert i Oslo.

Antall ulykker og alvorlige hendelser per million kjørte vognkilometer var 1,3. Det var ingen dødsfall knyttet til kjøring av trikk i 2024. Den 29. oktober sporet en trikk av i Storgata og kolliderte i en butikk. Det ble store materielle skader, men ingen alvorlige personskader. Politiet har konkludert med at årsaken til avsporingen var akutt sykdom hos trikkførereren, og henlagt saken.

Trikken fikk en andreplass i Norsk Bærekraftsbarometer 2024, en kåring selskapet fikk femteplass i året før.

Videre utvikling

I 2015 vedtok Oslos bystyre Trikkeprogrammet, som har resultert i at hovedstaden ni år senere har 74 moderne trikker i drift, oppgraderte trikkebaser og forbedret infrastruktur. Samtidig har dette gitt anledning til å rehabilitere vann- og avløpsnett i byen og etablere nye sykkelveier.

Gjennom Trikkeprogrammet skapes fremtidens byreise i Oslo. Målet er å sikre et attraktivt, robust og kostnadseffektivt trikketilbud for innbyggerne.

Målet er at de nye trikkene innen 2030 skal kunne tilby kapasitet til 100 millioner årlige reiser, en dobling fra dagens nivå. De moderne trikkene er designet for å frakte mange passasjerer på begrenset plass, noe som frigjør arealer til byliv og attraktive byrom. Samtidig er de nye trikkene relevante for kommunens strategier for bærekraft, klima og mobilitet.

I den reviderte Oslopakke 3-avtalen er det bevilget midler til trikk til Bjerke i Groruddalen. Arbeidet med reguleringsplan er i gang og fortsetter i 2025. Avtalen garanterer finansiering når planleggingen er fullført.

Fra starten av 2025 vil en trikk som er spesialutstyrt med ulike sensorer kjøre i trafikk for å samle inn data om trikkenettet og trafikken i Oslo. Innsamlingen er en del av EU-prosjektet R2DATO, som Sporveien deltar i, og er en forutsetning for



Fagarbeider Marthe Markegård vedlikeholder stadig flere SL18 på Grefsen verksted.

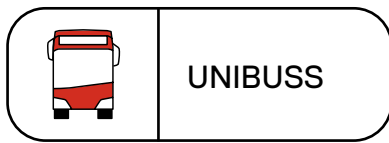
utvikling og testing av førerassistansefunksjoner for de nye trikkene. Etter hvert skal prosjektet også kartlegge muligheten for at trikkene skal kunne bevege seg autonomt i vognhall og på base. Sporveien er i dialog med myndighetene og avhengige av endringer i regelverket for å kunne ta i bruk alle mulighetene de nye trikkene gir. Teknologiene som utvikles i prosjektet vil kunne ha stor betydning for trafiksikkerhet og reisekomfort i fremtiden.

NØKKELTALL	2024	2023	2022
Total omsetning (MNOK)	1 221	1 288	1 189,9
Resultat etter skatt (MNOK)	-19,0	-12,5	10,6
Antall reiser	52	48	42
Kundetilfredshet*	84,2	83,3	82,9
Regularitet**	98,8	99,2	99,3
Ansatte (andel kvinner)	476 (21 %)	442 (21 %)	409 (21 %)
Kost per kilometer	141,11***	129,00***	122,27

* En stjerne betyr kundetilfredsheten måles gjennom spørreundersøkelser om bord og på nett. En score over 80 er vurdert som god.

** To stjerner betyr andel avtalte avganger kjørt. Mål 2024: 99,5

*** Tre stjerner betyr økte kostnader knyttet til infrastruktur, energi og personal, samt færre kjørte kilometer medførte økning i kostnad per kilometer i 2024.



Store elbusskontrakter og satsing på ny teknologi

Unibuss er et av landets største busselskaper og ledende innen drift av elektriske busser. I 2024 ble selskapets drift satt på store prøver, og det har vært fokus på etablering av en robust og stabil organisasjon for fremtiden.

Unibuss-konsernet er det største datterselskapet til Sporveien AS, målt i antall ansatte, med 1 213 medarbeidere. Virksomheten er delt i to selskaper: Unibuss AS (rutebuss) og Unibuss Ekspres AS (flybuss og ekspressbuss). Ved utgangen av 2024 opererte Unibuss i Oslo, Vestfold og Trøndelag.

Året oppsummert

I 2024 fraktet Unibuss 97 millioner reisende og omsatte for 2 100 millioner kroner. Året markerte også en milepæl med full elektrisk drift på anbudskontraktene i Oslo, den første overgangen til helelektrisk drift i stor skala i et nordisk klima. Denne teknologien var tidligere lite utprøvd før oppstarten av Unibuss sine anbud, og overgangen har medført store endringer i driften sammenlignet med tradisjonell busstrafikk med konvensjonelt drivstoff. Dette har ført til teknologiske utfordringer og «barnesykdommer» som har testet organisasjonen.

I tillegg førte en krevende vinter i 2024 til økonomiske utfordringer. I mai 2024 gikk Unibuss inn i en rekonstruksjon. Som et resultat av vellykket rekonstruksjon fikk Unibuss både tilført ny egenkapital både gjennom kapitalinnskudd og konvertering av gjeld til egenkapital. I rekonstruksjonen ble tre av Unibuss' kontrakter sagt opp. I september avsluttet Unibuss kontrakten «Minibuss Follo», og i oktober ble to kontrakter i Vestregionen (Bærum) avsluttet.

Den reduserte omsetningen medførte at selskapet måtte gjennomføre en omstrukturering av selskapets administrasjon høsten 2024, og en ny ledergruppe ble etablert.

Etter vinteren 2024 har organisasjonen etablert et robust og stabilt driftsopplegg, med høy regularitet og gode kundeopplevelser. Kundetilfredsheten i 2024 ble målt til 83 poeng, et resultat som er på nivå med 2023.

På grunn av pandemien og redusert etterspørsel måtte Unibuss Ekspres og Unibuss Tur tilpasse produksjonen og omdisponere busser og personell. Aktiviteten for Unibuss Ekspres tok seg imidlertid opp igjen i 2024, og ved utgangen av året var antall reisende tilbake til pre-pandemi nivå. I våren 2024 ble Unibuss Tur solgt til nye eiere.

Unibuss har i 2023 og 2024 implementert flere nye digitale systemer for å forbedre kundetjenestene og samarbeidet med oppdragsgivere. Systemene er tett integrert med Ruter, som setter de overordnede premissene. Denne digitaliseringen gir Unibuss bedre informasjonsflyt og tilgang til data.

Selskapet har også investert i videreutvikling av sine styrings- og kvalitetssystemer. Unibuss er sertifisert etter flere ISO-standarder:

- ISO 45001 (arbeidsmiljø)
- ISO 39001 (trafiksikkerhet)
- ISO 9001 (kvalitet)
- ISO 14001 (miljø)

I tillegg har et av Unibuss' bussanlegg i Groruddalen (Brubakk) fått sertifisering i henhold til ISO 50001 (energiledelse).



Trafikkleder Kashif Naeem og hans kolleger hos Unibuss styrer bybussene i Oslo.

Videre utvikling

Den nye organiseringen og en vesentlig lavere kostnadsbase gir et godt utgangspunkt for fremtiden. Den reduserte omsetningen som følge av oppsagte kontrakter i 2024 vil by på utfordringer når det gjelder volum. Likevel gir potensielle nye kontrakter, erfaring med ny teknologi og digitale løsninger Unibuss en solid mulighet for vekst i årene som kommer.

NØKKELTALL	2024	2023	2022
Total omsetning (MNOK)	2 100,3	2 088,2	1 747,3
Resultat etter skatt (MNOK)	-3,1	-439,4	-35,4
Antall reiser (millioner)	97	97	74
Kundetilfredshet*	82,9	83,2	82,0
Regularitet**	99,9	99,9	99,9
Ansatte (andel kvinner)	1 213 (7,9 %)	1 619 (6,7 %)	1 371 (6,7 %)

* En stjerne betyr kundetilfredsheten måles gjennom spørreundersøkelser om bord og på nett. En score over 80 er vurdert som god.

** To stjerner betyr andel avtalte avganger kjørt. Mål 2024: 99,9

UNIBUSS- LOKASJONER PER 31.12.2024





Eier, ivaretar og fornyer vognparken

Sporveien Vognmateriell finansierer investeringer i rullende materiell og bidrar til å forvalte det på en god måte. I 2024 overtok selskapet 42 nye SL18-trikker og sendte 19 SL95 og 14 SL79 til gjenvinning. I tillegg 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 oppgraderinger, endringer og fornyelser.

Året oppsummert

Vognmateriell oppnådde et årsresultat på 169,5 millioner kroner i 2024. 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.

I 2024 økte Vognmateriell antallet SL18-trikker som kunne settes i trafikk. I tillegg til de 33 trikkene som ble levert tidligere, er det mottatt 41 nye trikker i 2024, hvor en ennå ikke er mottatt av Vognmateriell.

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 2024 pågikk flere slike tiltak. Anskaffelse og montering av nye førerstoler i MX-togene, utstyr for digital innsamling og tolkning av vedlikeholdsdata i sanntid, samt flere mindre aktiviteter. Felles for mange av prosjektene er målsetningen om bruk av teknologi for å optimalisere vedlikeholdet. Teknologit utvikling, kompetanse og erfaring er viktige faktorer på veien mot mere 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. En milepæl med førerløs kjøring av trikker på lukkede områder er gjennomført i 2024. Vognmateriell bidrar med finansiering til denne type utviklingsprosjekter.

Når de gamle trikkene er ferdige med ruteproduksjon, blir de klargjort og sendt til demontering, resirkulering og gjenvinning hos Metallco AS. I 2024 ble 33 trikker sendt til slik behandling.

Vognmateriell er også involvert i prosessen med anskaffelse av nye T-banvogner, M4. Dette sikrer vogneier god informasjon og planlegging underveis i prosjektet. Nye M4 vogner skal benyttes på Fornebubanen samt styrking av rutetilbudet på eksisterende linjenett.



I 2024 ble 33 gamle trikker sendt til demontering, resikulering og gjenvinning.

Videre utvikling

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

NØKKELTALL	2024	2023	2022
Driftsinntekter (MNOK)	784	790	815,6
Årsresultat (MNOK)	169,5	216,9	171,1
Eiendeler (MNOK)	8 662	6 400	6 282
Vognanskaffelsesfond (MNOK)	1 667	1 506	1 260



Vedlikehold som bevarer infrastrukturen

Infrastruktur og prosjekter (IE) vedlikeholder, bygger og forvalter Sporveiens eiendommer og infrastruktur for T-bane og trikk. Arbeidet omfatter stasjoner, tunneller, signalanlegg, bygninger, spor, strømforsyning og bussholdeplasser i Oslo, samt flere store utbyggingsprosjekter. Ved utgangen av 2024 hadde enheten 427 medarbeidere fordelt på Tøyen, Etterstad, Holtet, Skullerud og Majorstuen.

Året oppsummert

IE opprettholdt god produksjon i både prosjekter og driften av infrastrukturen gjennom 2024. Dette til tross for en krevende vintersesong og signalutfordringer i våres.

Et trygt og punktlig kollektivtilbud krever jevnlig vedlikehold. I 2024 sikret Sporveien 1 437 millioner kroner for 2025 og 1 450 millioner årlig for 2026–2028 fra Oslopakke 3 for videre vedlikehold.

Trikkspor og sporveksler ble oppgradert i Bogstadveien og på Stortorvet og Solli plass. Flere strekninger har fått asfaltering og vedlikehold av dekket, hvilket bidrar til stabil drift. Det investeres 90 millioner kroner til dette i 2024–2025.

I mai var trikken tilbake på nedre del av Ekebergbanen etter åtte måneders vedlikehold av slitt infrastruktur.

I oktober vedtok Sporveiens styre finansiering av et nytt verkstedbygg på Skullerud. Verkstedet vil gi bedre fasiliteter for vedlikehold av trikkenettet når det står ferdig.

Sporveien, VAV og BYM har ferdigstilt prosjektering for oppgradering av strekningen Inkognitogata–Riddervolds plass for tilpasning til SL18. Arbeidet omfatter bredere fortau, oppgraderte vann- og avløpssystemer og totalfornyelse av infrastruktur for trikken.

Det ble gjennomført flere oppgraderinger av T-banens infrastruktur i løpet av året. Helstenging fra Økern til Vestli i syv uker på sommeren muliggjorde oppgradering av Grorudbanen og flere stasjoner, som nå har forbedret tilgjengelighet.

I påsken ble CBTC-utstyr installert på strekningen Brattlikollen–Bergkrystallen, den første delstrekningen i T-banenettet som skal drives med det nye systemet.

I mai startet arbeidet på Majorstuen T-banestasjon med fornyelse som en del av forberedelsene til påkoblingen av Fornebubanen.

Arbeidet med oppgraderingen av sentrumsstasjonene startet for fullt i 2024. Adkomsten til Jernbanetorget fra Oslo City og Byporten er blitt pusset opp. På Stortinget ble første fase gjennomført.

Videre utvikling

IE prioriterer vedlikehold for pålitelig drift og høy punktlighet. I tillegg til oppstart av fornyelsen av Briskebylinjen planlegges vedlikeholdsarbeider på trikkestrekningene i Pilestredet, Trondheimsveien, Lilleakerbanen, samt bygging av vendemuligheter for trikken.

Sporveien står også foran et krevende, men spennende år i 2025, med flere store, planlagte T-baneprosjekter i T-baneprogrammet. Arbeidene på Majorstuen T-banestasjon intensiveres og CBTC-prosjektet fortsetter. I tillegg skal deler av Holmenkollbanen skal oppgraderes, samt at det jobbes videre med planene for ny adkomst til Tøyen T-banestasjon.

For å sikre effektivt vedlikehold har Sporveien investert i nye maskiner og utstyr. I 2024 er det inngått avtaler for kjøp av blant annet en elektrisk anleggsbil, en sveiserobot, en traktor og to skinnerensere. Dette utstyret vil gradvis bli levert og tatt i bruk frem mot 2027–2028.

IE arbeider målrettet for å tilby miljøvennlige, trygge og punktlige reiser i Oslo og Akershus. I årene fremover bygger vi en T-bane som styrker Oslo som en bærekraftig og attraktiv by for alle.



VIKTIGE PROSJEKTER T-BANE

NYTT SIGNALSYSTEM (CBTC)

Sporveien innfører nytt signalsystem for T-banen basert på CBTC-teknologi (Communication Based Train Control) og designet for å øke effektiviteten og kapasiteten. Prosjektet installerte i 2024 utstyr i og langs spor mellom Bergkrystallen og Brattlikollen på delstrekning 1, som etter planen åpner med CBTC-teknologi mot slutten av 2025.

MAJORSTUEN T-BANESTASJON OPPGRADERES

Stasjonen oppgraderes for å spre passasjerene bedre og dermed redusere togenes stasjonsoppholdstid. Det skaper rom for fremtidig trafikk fra Fornebubanen med planlagte åtte tog i timen. Oppgradert stasjon skal kunne håndtere totalt 36 tog i timen. Stasjonen utbedres med større plattformarealer, flere adkomster og en ny gang- og sykkelbru i vestenden. Tiltakene sikrer smidige togbytter for de reisende.

DIAKONHJEMMET T-BANESTASJON

Sporveien skal bygge ny stasjon på Holmenkollbanen ved Diakonhjemmet sykehus. Frøen og Steinerud legges ned når ny stasjon er ferdigstilt. Detaljprosjekteringen startet i 2023, og stasjonsbyggingen samordnes med Diakonhjemmets eget byggeprosjekt. Antatt ferdigstillelse er 2027.

SENTRUMSSTASJONER OPPGRADERES

T-banens sentrumsstasjoner oppgraderes med renoverte- og oppussede publikumsarealer med bedre belysning, talevarsling og skilting, samt tilgjengelighetstiltak, betong-rehabilitering og lekkasjetettinger.

GRORUDBANEN OPPGRADERES

Grorudbanen oppgraderes med blant annet 10 km nye skinner, 20 km med nye strømskinner, og en rekke tilgjengelighetstiltak på stasjonene mellom Økern og Vestli. Dette sikrer stabil drift og legger til rette for økt kapasitet på T-banenettet, samt forlenger levetiden på dagens infrastruktur.

OMBYGGING AV T-BANENS OPERASJONSSENTRAL

Med innføringen av CBTC og forventet trafikkvekst, vil nytt design og oppgraderte tekniske løsninger sikre stabil drift og regularitet dimensjonert for mottak av Fornebubanen i 2029. Det etableres en permanent reservesentral på Ryen.



VIKTIGE PROSJEKTER TRIKKEN

EKEBERGBANEN NEDRE

Gamle og slitte trikkeskinner er skiftet i begge retninger mellom Ekebergparken holdeplass og rundkjøringen ved Konows gate. Trikken var tilbake på nye spor i mai, og gjennom høsten er det utført etterarbeid i form av pakking rundt sporene og tiltak på kontaktledningsanlegget. Etterarbeidet var ferdig før jul, og det gjenstår nå kun mindre restarbeider våren 2025.

BRISKEBY

Sporveien skal tilrettelegge for SL18 over Briskeby. Oppgraderingen vil omfatte en helhetlig fornyelse av gatestrekningen, inklusiv infrastrukturen til Bymiljøetaten og Vann- og avløpsetaten. Oppstart av arbeidene er planlagt til høsten 2025.

PILESTREDET

Sporveien forbereder en påkrevd oppgradering av trikkens infrastruktur mellom Parkveien og Bislett holdeplass for å fortsette og kjøre trikk på strekningen. Sporveien samarbeider med Vann- og avløpsetaten (VAV), slik at vannledninger fra 1800-tallet kan skiftes ut og rehabiliteres samtidig med vår egen oppgradering. Planlagt byggestart er i 2025, med ferdigstillelse i 2026.

LILLEAKERBANEN

Sporveien planlegger fornyelse av kontaktledningsanlegget mellom Thune og Lilleakerveien og undersøker mulighetene for å etablere en ny vendemulighet for trikken ved Øraker.

TRONDHEIMSVEIEN

Kontaktanlegg skal skiftes og kabler fornyes mellom Nybrua og Sinsenkrysset. Mellom Rosenhoff og Sinsenkrysset skal slitte trikkeskinnene skiftes. Dette vil gi mindre risiko for feil på infrastrukturen og færre driftsforstyrrelser. Tiltak på Rosenhoff holdeplass skal gi bedre tilgjengelighet til trikken for alle reisende. Forprosjektfasen startet i 2024 og forventes ferdig våren 2025. Strekningen er planlagt å være ferdig i 2027.

SKULLERUD VERKSTED

I november startet arbeidet med å bygge nytt verksted på Skullerud for å møte behovet for utvidet verkstedkapasitet. Bygningen vil inneholde flere funksjoner, blant annet et vekselverksted og en sveisehall. Planen er at nye Skullerud verksted står ferdig i løpet av 2025.



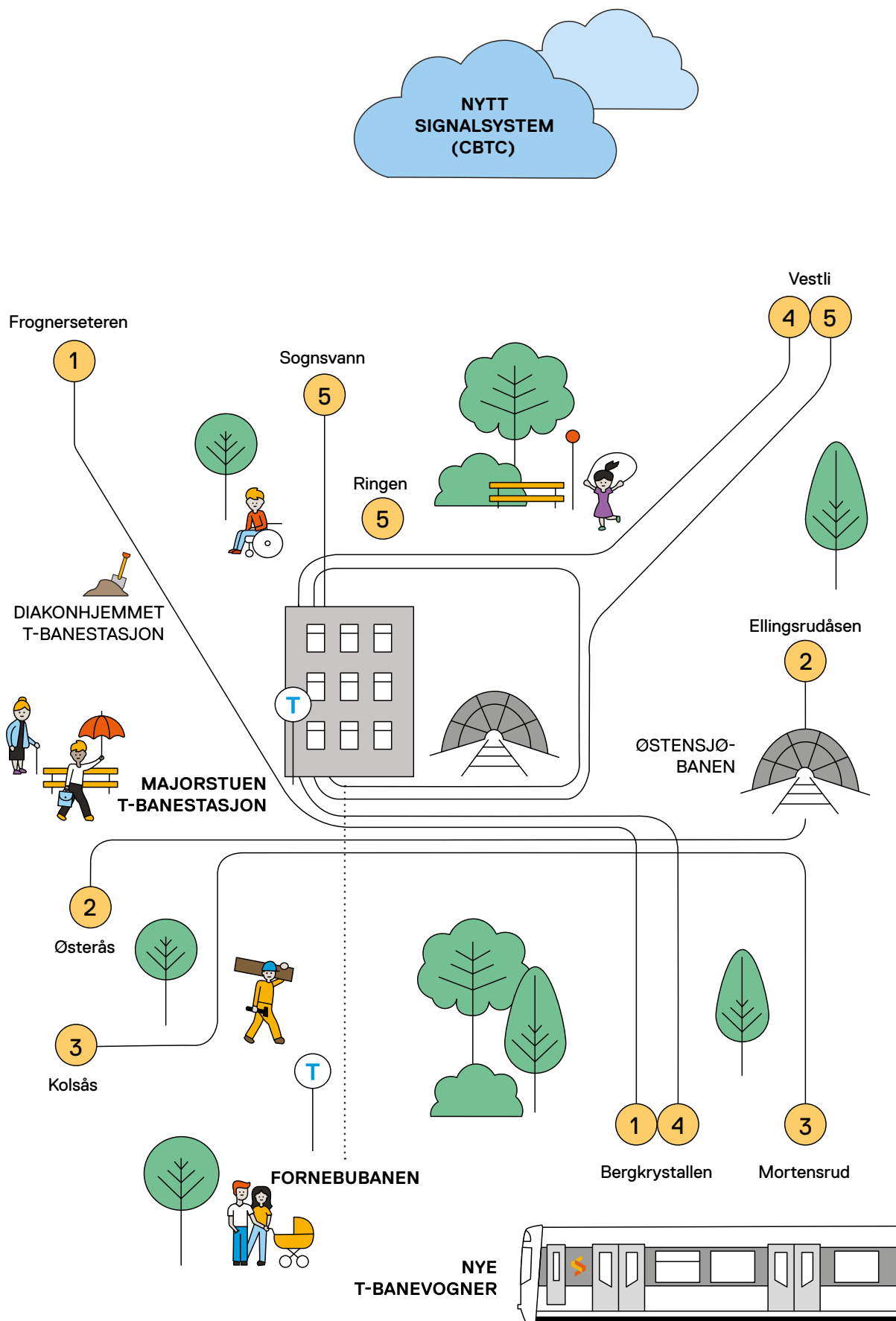
VIKTIGE PROSJEKTER BUSS

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.

BUSSANLEGG SKI

Ski står for en stor del av forventet befolkningsvekst i Follo, og er strategisk viktig for Ruter for å øke antall kollektivreisende. Det nye bussanlegget i Ski bygges for helelektrisk drift.





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 erstatte det gamle og for å øke kapasiteten i det eksisterende T-banenettet. Sporveien inngikk avtale med Siemens Mobility i 2021 om leveransen av systemet, og prosjektet er nå inne i en testfase for første delstrekning, samtidig som design og utvikling pågår for fullt for de neste fasene. I desember 2024 ble installasjonen av CBTC-utstyr i to av T-banevognene ferdigstilt, og togene godkjente for tilbakeføring i drift. 2025 blir et år med utstrakt testing og den første, store milepælen i prosjektet; driftssettelse av første delstrekning med CBTC på de ytterste fem stasjonene på Lambertseterbanen.

Nye T-banevogner

I 2022 fikk Sporveien oppdraget med å anskaffe nye T-banevogner. Kontrakt med CAF ble inngått i 2024, og prosjektet er i mål med konseptdesignfasen og i gang med preliminar design av vognene. Denne fasen vil pågå gjennom 2025, før byggingen starter i 2026. De første vognsettene skal være på plass i 2029, og 20 vognsett er planlagt ferdigstilt innen mars 2030.

Oppgradert Majorstuen T-banestasjon

Majorstuen T-banestasjon skal oppgraderes innenfor dagens reguleringsplan, med rette spor og plattformer, flere adkomster og ny gangbru i vest. I tillegg skal prosjektet anlegge en ny butt med seksvognsplattform knyttet til Holmenkollbanens utgående spor. Stasjonen skal bidra til økt kapasitet med raskere av- og påstigning for passasjerer på alle linjer.

Fornebubanen

Fornebubanen utvider T-banens linjenett med en ny bane mellom Majorstuen i Oslo og Fornebu i Bærum. Banen blir 7,7 km lang, og vil ha seks nye, underjordiske stasjoner samt en base med verksted i tilknytning til Fornebu stasjon. Fornebubanen skal settes i drift i 2029.

ANDRE SENTRALE PROSJEKTER:

Nye Diakonhjemmet T-banestasjon

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

KAPASITETSUTVIDELSE

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.



TRIKKEPROGRAMMET

Snart er alle trikkene på plass

Totalt 74 av 87 nye trikker var innen utløpet av 2024 satt i drift i Oslo. De nye trikkene har nå kjørt totalt 4,2 millioner kilometer i Oslo, og nærmere 75 prosent av disse ble kjørt i 2024. I løpet av 2025 skal alle SL18-trikkene være levert, en viktig milepæl i Trikkeprogrammet.

En bedre reise for alle

Siden 2015 har Sporveien ledet Trikkeprogrammet, som representerer den største satsingen på trikk i Oslos historie. Nye trikker og oppgradert infrastruktur og trikkebaser skal gjøre byen grønnere, mer fremkommelig og skape flere attraktive gater og byrom.

Samtidig med anskaffelsen og innføringen av nye trikker, har trikkebasene på Grefsen og Holtet, samt flere trikkelinjer og holdeplasser, gjennomgått omfattende oppgraderinger. Med oppgradert infrastruktur og universelt utformede trikker blir trikketilbudet stadig mer tilgjengelig. Dette har gjort at de nye trikkene i 2024 fikk innovasjonsprisen for inkluderende design og Doga-merket for design og arkitektur. I sin begrunnelse skriver DOGA blant annet «Prosjektet er forbilledlig på involvering av interesseorganisasjoner, Oslos mangfoldige befolkning og bredden av ansatte» og berømmer Sporveien for å vektlegge inkluderende design og brukermedvirkning helt fra anskaffelsens start.

Sporveien har siden oppstarten av Trikkeprogrammet samarbeidet med Bymiljøetaten, Ruter og Vann- og avløpsetaten om oppgraderingen av flere trikketraseer. I november 2024 ble trikkedriften over Briskeby satt på pause i påvente av oppgraderinger og tilpasninger som gjør det mulig for de nye trikkene å trafikkere strekningen. I 2027 vil Briskebylinjen gjenåpnes, med oppgradert infrastruktur, nye vann- og avløpsrør, nye fortau og universelt utformede holdeplasser.

Levering og tilvenning

De nye trikkene blir gradvis satt i trafikk etter en nøye kvalitetsprosess utført av Sporveien, både ved produksjonsanlegget i Spania og ved ankomst i Oslo. Trikkene fraktes i to separate deler til Oslo og ferdigstilles ved Grefsen trikkebase. Før Sporveien formelt overtar trikkene på vegne av Oslo, gjennomgår de en grundig kvalitetskontroll.

Et urolig verdensbilde har ført til delemangel og forskyvninger i levering av de nye trikkene. Leveringene forventes nå å være ferdig i løpet av 2025. Sporveien har jobbet for å ivareta de eldre trikkene på en kostnadseffektiv måte, slik at trikketilbudet i minst mulig grad har blitt påvirket av leveringsendringer.

Trikkens verksted har vært i kontinuerlig endring de siste årene for å kunne håndtere en flåte som i stadig større grad består av nye trikker, samtidig som service og reparasjoner av de gamle typene fortsatt må ivaretas. Når de siste gamle vognene fases ut i 2025, kan verkstedsdriften i sin helhet tilpasses den nye virkeligheten. De nye trikkene krever nye reparasjonsmetoder og -verktøy, og det jobbes tverrfaglig for å sikre at vognene kommer raskest mulig tilbake i drift ved behov for service og reparasjoner.



En SL18 trikk lastes av ved Grefsen verksted. Så langt er 74 av de 87 bestilte trikkene levert. Serieleveransen sluttføres i 2025.

FREMTIDENS BYREISE

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

GEVINSTER

- Et attraktivt, robust og kostnadseffektivt trikke-tilbud
- 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

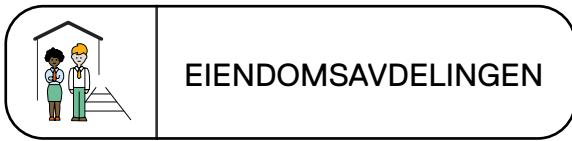
- Trikkeanskaffelse: Kostnadsramme på 4 145 MNOK vedtatt av Oslo bystyre
- Infrastruktur: Anslått til 3 200 MNOK ved oppstarten av Trikkeprogrammet. Bystyret fastsetter kostnadsramme for de største enkeltprosjektene
- Baseutvikling: Kostnadsramme er fastsatt til 1 083 MNOK

Trikkeanskaffelsen og base-investeringene 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 kontrakts-inngåelse
 2021–2022: Testing, prøvedrift og serieproduksjon
 2022–2025: Leveranse og drifts-setting av nye trikker



EIENDOMSAVDELINGEN

Eiendomsutvikling for fremtiden

Sporveien utvikler eiendommer langs viktige ferdselsårer og knutepunkter i Oslo for å skape fremtidens bymiljø og skape inntekter til kollektivtrafikken.

Eiendomsavdelingen har tre hovedoppgaver: skaffe eiendom for kollektivtrafikkens drift, tilby kontorlokaler for ansatte, og sikre kommersiell utvikling. Målet er multifunksjonelle eiendommer som skaper inntekter og gir tilbake til kollektivtrafikken. Prosjektene skal være økonomisk bærekraftige og bidra til trivelige byrom.

Året oppsummert

2024 var et begivenhetsrikt år for eiendomsavdelingen, hvor Sporveien markerte seg som en sentral aktør i byutviklingen i Oslo. Et velfungerende kollektivtilbud krever godt vedlikehold og gode fasiliteter, men Sporveiens eiendommer har også som mål å integreres sømløst i bybildet, enten ved å utvikle under bakkenivå eller i høyden. Prosjekter som Brynseng T-banestasjon og Etterstad base er gode eksempler på denne tilnærmingen. I begge prosjektene er det planlagt lokk over driften for å skape nye byrom og forbindelser.

Både Sporveiens prosjekt på Brynseng og Etterstad base har vært ute på offentlig ettersyn, noe som resulterte i mange verdifulle innspill som prosjektene har tatt med seg videre. Forslaget på Etterstad inkluderer en ny driftsbasis, publikumsrettede virksomheter, næringsbygg, boliger og nabolagsfunksjoner. Prosjektet har skapt stort engasjement i lokalsamfunnet og blant andre samfunnsaktører, som har bidratt til planene i området. Prosjektet på Brynseng er et rent næringsprosjekt som vil tilføre gode kvaliteter til området.

Videre har Sporveien jobbet med utviklingen av Majorstuen stasjonsområde. Selve stasjonen er nå under ombygging hvor den felles målsettingen er sikre bedre flyt på stasjonen og

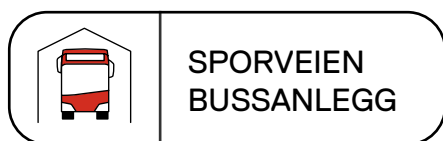


Etterstad base er et av Sporveiens prosjekter som skal skape nye byrom.

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.

Videre utvikling

Kort oppsummert var 2024 et år der man jobbet videre med visjonen om å skape bærekraftige knutepunkter og attraktive byrom. 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 knutepunkter og bymiljø.



Bærekraftig utvikling, vedlikehold og drift

I 2024 har Sporveien Bussanlegg hatt et stort fokus på å tilrettelegge for økt basekapasitet i Akershus, samt gjennomføre bærekraftig vedlikehold av eksisterende anlegg.

Året oppsummert

2024 har vært et spennende år for Sporveien Bussanlegg AS (Bussanlegg). Selskapet har fortsatt samarbeidet med Ruter for å utvide anleggskapasiteten i Akershus og er i avsluttende fase med byggeprosjekter i både Drøbak og Ski. De nye anleggene skal betjene den nye busskontrakten i Follo som har oppstart sommeren 2025. Begge prosjektene er gjennomført godt innenfor de vedtatte kostnadsrammene.

I tillegg til dette har selskapet arbeidet med å sikre anleggskapasitet på Romerike og i Asker. Bussanlegg har derfor kjøpt en ny eiendom i Årnes, og det skal etableres et anlegg som skal betjene en av kjørekontraktene i Romerike. I tillegg pågår prosesser for å anskaffe egnede tomter for nye bussanlegg i både Lørenskog og Sætre.



Sporveien bygger nytt bussanlegg i Drøbak.

Det har vært gjennomført et omfattende vedlikeholdsprogram for eksisterende anlegg med spesielt fokus på energi-effektivisering. Dette inkluderer utskifting av porter og vinduer på Rosenholm, Bekkestua og Enebakk. Anlegget på Alnabru er nå det tredje av våre anlegg som er tilknyttet fjernvarmenettet i Oslo. Samlet sett har selskapets bygningsmasse gjennomgått planlagt vedlikehold og fornyelse til en verdi av 20 millioner kroner i 2024.

På investeringssiden har vi gjort et stort løft med bærekraftige løsninger for bussvask. Nye vaskemaskiner med sterkt redusert vannforbruk og tilhørende renseanlegg er installert på Alnabru, Enebakk og Rosenholm. Alle anleggene er tilrettelagt for svanemerket vaskeprosess og har et sterkt redusert vannforbruk, med hele 90 prosent mindre vann. Disse løsningene gir også positive effekter i form av redusert påslipp av tungmetaller og olje til det offentlige avløpsnettet.

På Rosenholm har vi etablert et nytt forsterket dekke (Strongphalt) som sikrer stabile ladeforhold for pantograflading av elektriske busser. I tillegg er nye pausefasiliteter for bussførere bygget i Nydalen og Bøler, og et større oppgraderingsprosjekt er startet opp på Helsfyr.

Videre utvikling

Samlet sett har 2024 vært et viktig år for Bussanlegg. Selskapet har arbeidet med utvidet anleggskapasitet i Akershus, gjennomført vedlikeholdsprogrammer og investert i bærekraftige løsninger. Disse tiltakene har styrket kvaliteten på anleggene og forberedt det for fremtidige behov.



Sterk vekst i utendørsreklame

Sporveien Media skaper inntekter fra trafikkreklame. I 2024 bidro selskapet med 152 millioner kroner i inntekter til å gjøre kollektivtrafikktilbudet for de reisende enda bedre.

Sporveien Media AS' (Media) 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 har en samarbeidsavtale med JCDecaux Norge. Media forvalter også kontrakten for reklamefinansierte lehus i Oslo der man samarbeider med Clear Channel Norway.

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.

Media har som mål å holde høy standard på reklameproduktene.



Året oppsummert

Media bidro i 2024 med totalt 152 millioner kroner til kollektivtrafikken, mot 124 millioner kroner i 2023.

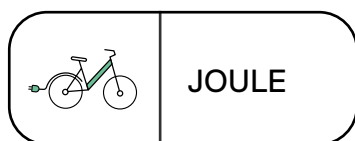
I 2024 ble det jobbet videre med å dokumentere effekten av utendørsreklame. Det ble også gjennomført en rekke oppgraderinger av hovedporteføljen, samt hyppige drifts- og vedlikeholdsoppdrag for å holde materiell og lehus i orden og bidra til å gjøre byrommene hyggeligere.

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

Media ser med optimisme på markedet for utendørsreklame i 2025.

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



Stadig flere velger elsykkelabonnement

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 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 8,2 i 2024. Det tilsvarte en vekst i inntektene på 164 prosent sammenliknet med 2023. Toppunktet i antall abonnenter var på 1 100 samtidige kunder, noe som representerte en vekst på 120 prosent sammenliknet med fjoråret.

Selskapet vokste gjennom å styrke kjennskapen til tjenesten. Selskapet trappet opp investeringene i markedsføring for å stimulere salget. Gjennom dette arbeidet oppnådde selskapet en kjennskap blant målgruppen i Oslo på 16 prosent per september 2024. Kjennskapen blant den generelle Oslo-befolkningen var på 12 prosent. Den forhøyede kjennskapen i befolkningen representerer et stort løft for Joule, som fremdeles er et ungt selskap. Samtidig ligger det et stort vekstpotensial i å øke kjennskapen ytterligere – vår studie viser at 44 prosent av Osloboere vurderer å skaffe seg eller ønsker å prøve en elsykkel.

Selskapet utvidet i 2024 kapasiteten til driften. Inntekts- og kundeveksten forutsatte at selskapet utvidet både sin elsykkelportefølje, sin lagerkapasitet, og sin bemanning på vekststedet i Nydalen. Selskapet lyktes med å drifte tjenesten i en periode med stor prosentvis vekst. Ved utgangen av 2024 hadde selskapet sikret tilstrekkelig kapasitet til å kunne vokse videre i 2025.

Joule gjør det enkelt å prøve en elsykkel.



Videre utvikling

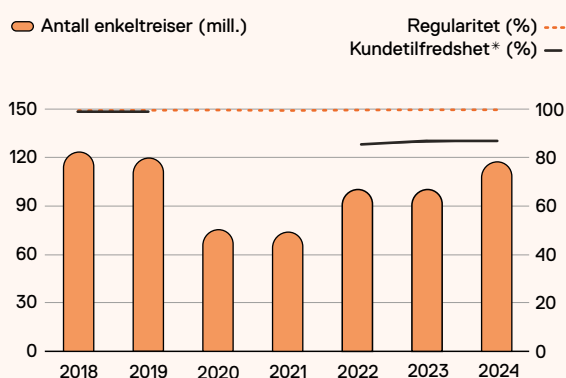
For å adressere et krevende makrobilde vil Joule i 2025 prioritere tiltak som forbedrer lønnsomheten. Det innebærer å vokse inn i den tilgjengelige elsykkelporteføljen, oppjustere prispunktene, og fortsette arbeidet med å effektivisere interne prosesser. Selskapet ser også nærmere på strategiske alternativer for finansiering.



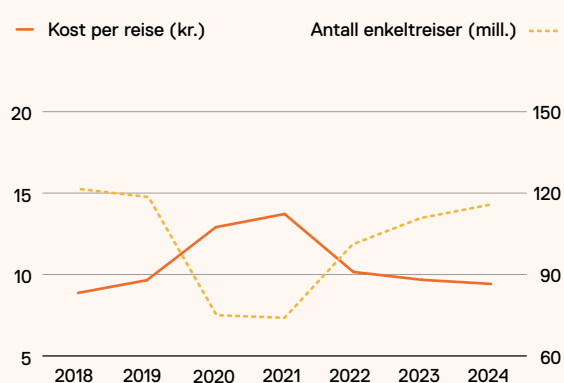
Nøkkeltall T-bane

Her finner du statistikk for T-banen. Les mer om T-banen på side 32.

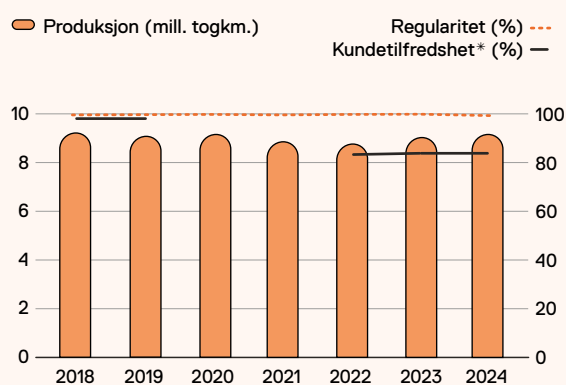
KUNDETILFREDSHET OG ENKELTREISER



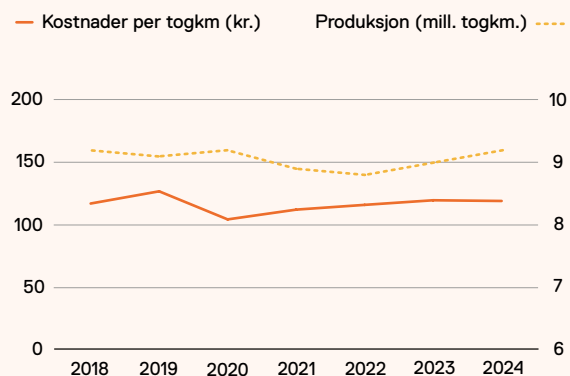
REISER OG KOSTNADER



REGULARITET OG PRODUKSJON



TOGKILOMETER OG KOSTNADER



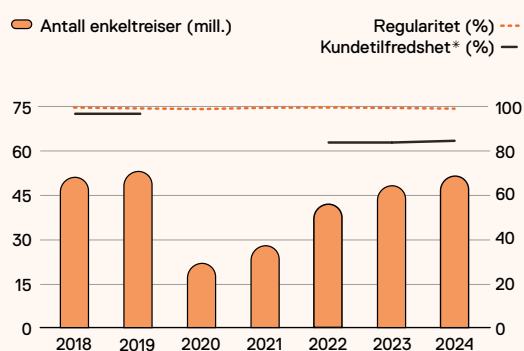
* En stjerne betyr kundetilfredshet ikke målt 2020-2021 pga pandemi. Fra 2022 ble metodikk for målingene endret, slik at alle svar er vektet. En score over 80 er vurdert som god.



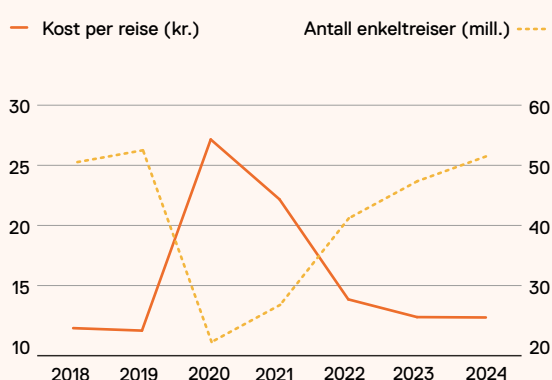
Nøkkeltall Trikken

Her finner du statistikk for Trikken. Les mer om Trikken på side 34.

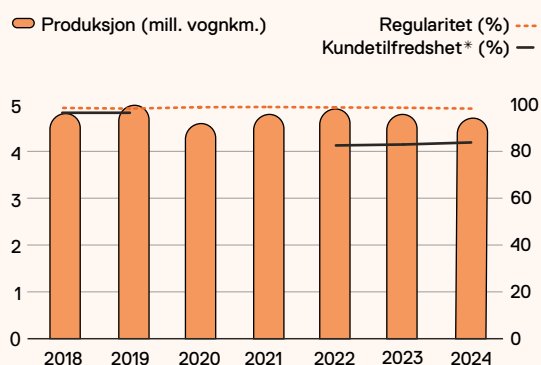
KUNDETILFREDSHET OG ENKELTREISER



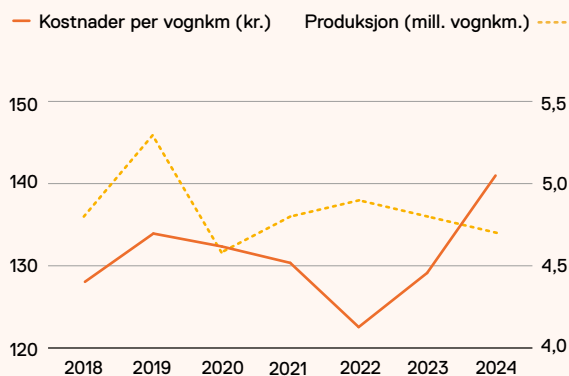
REISER OG KOSTNADER



REGULARITET OG PRODUKSJON



VOGNILOMETER OG KOSTNADER



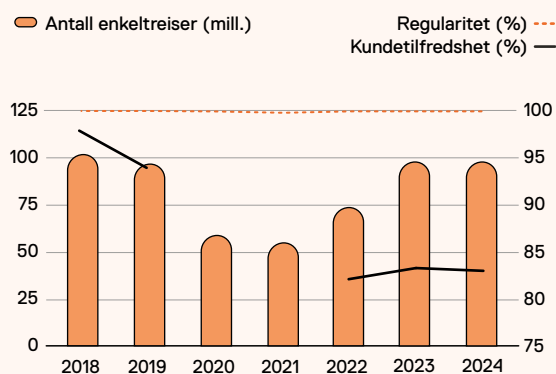
* En stjerne betyr kundetilfredshet ikke målt 2020-2021 pga pandemi.



Nøkkeltall Unibuss

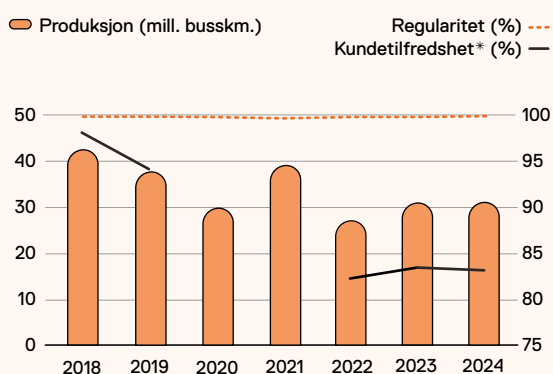
Her finner du statistikk for Unibuss. Les mer om Unibuss på side 36.

KUNDETILFREDSHET OG ENKELTREISER



* En stjerne betyr kundetilfredshet ikke målt 2020-2021 pga pandemi. Fra 2022 ble metodikk for målingene endret, slik at alle svar er vektet. En score over 80 er vurdert som god.

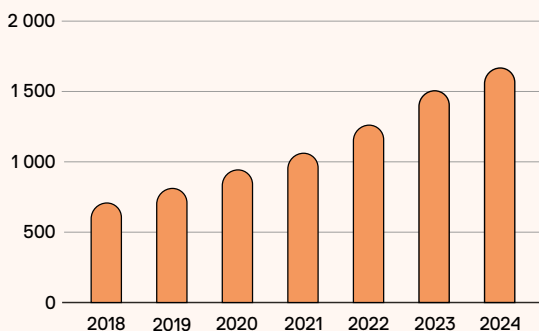
REGULARITET OG PRODUKSJON



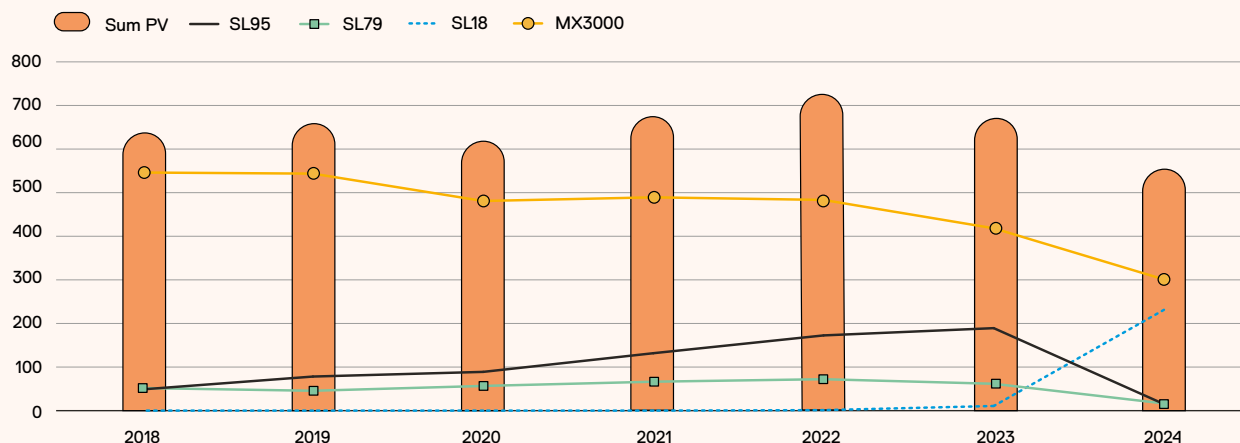
Nøkkeltall Sporveien Vognmateriell

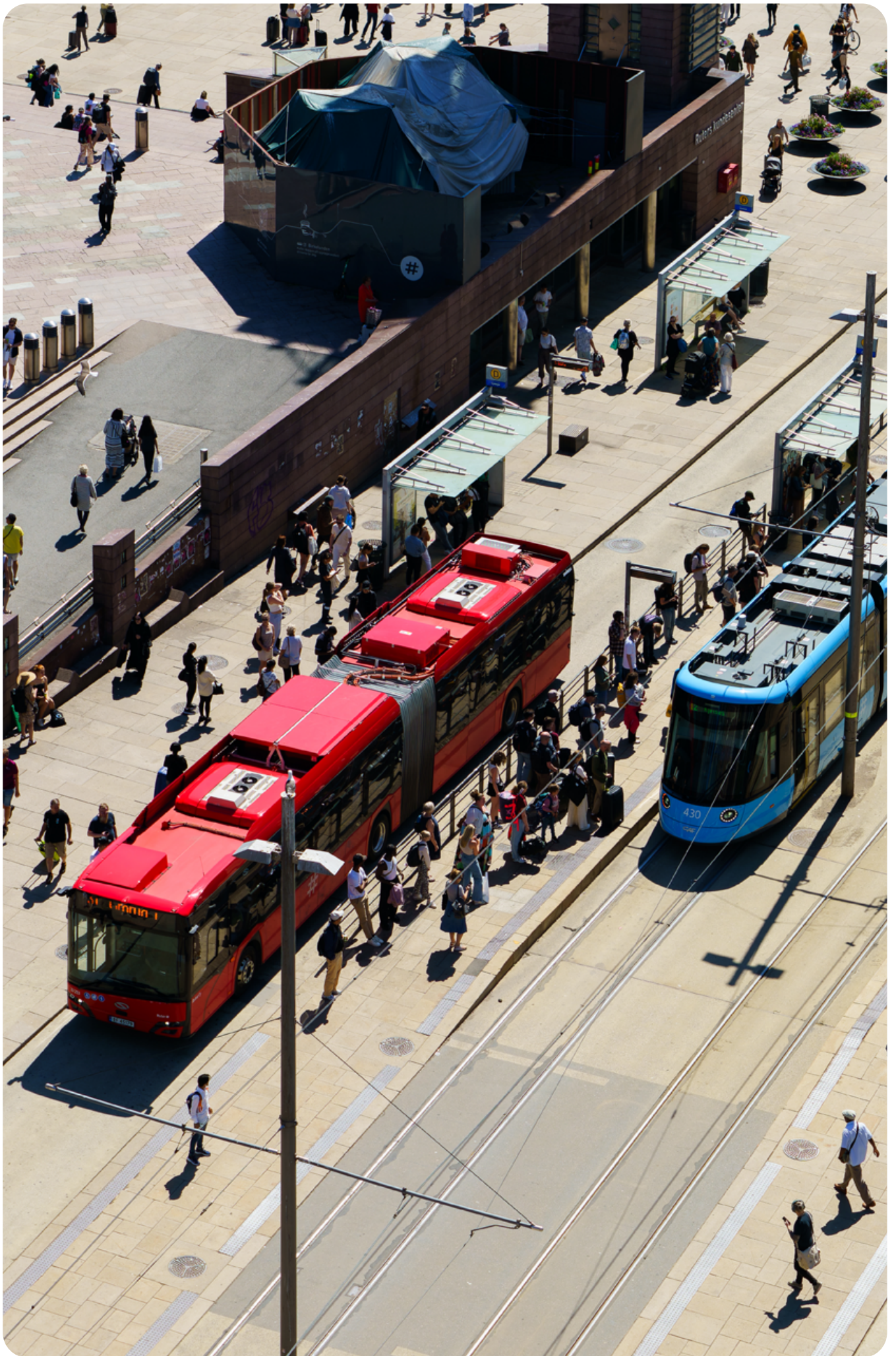
Her finner du statistikk for Sporveien Vognmateriell. Les mer om Sporveien Vognmateriell på side 38.

VOGNANSKAFFELSESFOND (MNOK)



PERIODISK VEDLIKEHOLD (PV) - FORPLIKTELSE









DEL 4

Bærekrafts- rapport

Innhold

ESRS2	Innledende del	59
E1	Klimaendringer	67
S1	Egen arbeidsstyrke	77
S2	Arbeidere i verdikjeden	92
S4	Forbrukere og sluttbrukere	98
G1	Forretningsskikk	105
	Ordliste	110



Bærekraftsrapport

På de neste sidene presenteres Sporveiens rapportering om bærekraft. Rapporten innledes med generell og overordnet informasjon, etterfulgt av en gjennomgang av Sporveiens fem viktigste bærekraftstemaer:

- Ett miljørelatert tema: E1 Klimaendringer
- Tre temaer innen sosial bærekraft: S1 Egen arbeidsstyrke, S2 Arbeidere i verdikjeden og S4 Forbrukere og sluttbrukere
- Ett tema knyttet til styring og ledelse: G1 Forretningsskikk



Oslos T-bane frakter millioner av reisende årlig, og er blitt uunnværlig for byens innbyggere og besøkende.



Kollektivreisende i Oslo setter pris på den nye SL18-trikken, og reisetallene peker oppover.

ESRS2 Generelle opplysninger

Denne bærekraftsrapporten har tatt utgangspunkt i de europeiske standardene for bærekraftsrapportering (ESRS). Disse kravene er tatt inn i regnskapsloven og er forventet å tre i kraft for Sporveien fra og med rapporteringsåret 2025, men vi har valgt å bruke 2024 som prøveår. Vi har i løpet av året:

- gjennomført en dobbel vesentlighetsanalyse som utgangspunkt for rapporteringen.
- tatt i bruk rapportstrukturen fra ESRS.

I rapporteringsstrukturen er «Sporveien» ett samlebegrep for alle selskapene i konsernet ekskl. Unibuss, som rapporteres i egne avsnitt.

Vi planlegger for å rapportere 2025 etter ny standard, ref regnskapsloven og ESRS, og å rapportere konsernet samlet.

Styring og ledelse av bærekraft

Konsernet er et kommunalt eiet selskap og legger Oslo kommunes prinsipper for god eierstyring til grunn for vår virksomhet. God eierstyring og selskapsledelse er en viktig forutsetning for vår verdiskapning, samfunnsoppdrag og samfunnsansvar. Utøvelse og etterlevelse skjer på grunnlag av aksjelov, kommunalt regelverk og etablerte normer. Konsernet har 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 konsernets mål. Våre styrende dokumenter omfatter blant annet styreinstruks, konsernsjefens instruks, etisk regelverk og konsernpolicy for risikostyring og internkontroll.

Styret og konsernsjefen er de to øverste ledelsesorganene i Sporveien. Øverste beslutningsorgan er generalforsamlingen ved Byråd for miljø og samferdsel i Oslo kommune. Les mer om generalforsamlingen og bedriftsforsamlingen på s. 118.

Bedriftsforsamling

Bedriftsforsamlingen velges av generalforsamlingen og skal bestå av 12 medlemmer, hvorav åtte medlemmer og tre varamedlemmer velges av generalforsamlingen. Fire medlemmer med fire varamedlemmer velges av og blant de ansatte.

Styrets rolle og sammensetning

Styret skal ha seks til åtte medlemmer, hvorav to medlemmer velges av og blant de ansatte.

Styret følger aksjelovens krav om å forvalte selskapets verdier på vegne av eierne. Ansvar og oppgaver er fastsatt i styreinstruksen, som legger vekt på arbeid med mål, strategi, organisering og kontroll av virksomheten.

Styret har to underutvalg som fungerer som rådgivende organer for styret, og kan gi anbefalinger om bærekraftsrelaterte spørsmål:

- Kompensasjon og kompetanseutvalget er et saksforberedende organ for styrets behandling av kompensasjons- og kompetansespørsmål. Utvalget er også saksforberedende organ for ledelses- og varslingssaker.
- Revisjonsutvalget er et saksforberedende organ som støtter styret i utøvelsen av sitt ansvar for regnskapsrapportering, ekstern risiko, internkontroll, compliance og konsernets risikostyring. Revisjonsutvalgets mandat er planlagt utvidet til å innebefatte bærekraftsrapportering og attestasjon av den i 2025.

Styret besto i 2024 av sju medlemmer: fem medlemmer valgt av bedriftsforsamlingen og to medlemmer valgt av og blant de ansatte. Av de sju medlemmene var tre (43 prosent) kvinner og fire (57 prosent) menn. Samtlige styremedlemmer (100 prosent) var uavhengige. Oslo kommune eier samtlige aksjer i Sporveien.

Styrets kompetanse om bærekraft er basert på medlemmenes erfaring fra ledelse og styre i andre organisasjoner og

ansatterrepresentantenes erfaring i Sporveien. Revisjonsutvalget følger prosessen med å etablere bærekraftsrapportering i sine møter, og vil fortsette med dette arbeidet i 2025. Den doble vesentlighetsanalysen er gjennomgått i revisjonsutvalget.

Styrets årlige arbeidsplan omfatter regelmessige oppdateringer om forhold knyttet til bærekraft. Faste rapporteringssaker i hvert styremøte inkluderer resultat- og virksomhetsrapportering hvor blant annet resultater, personskader (H1 og H2), sykefravær, sikkerhet, kundetilfredshet og energiforbruk inngår.

Konsernsjef og konsernledelse

Styret har delegert ansvaret for den daglige driften av Sporveien til konsernsjefen gjennom egen instruks. Konsernsjefen har generalforsamlingsfullmakt i datterselskapene og velger styre. Konsernsjef er styreleder i datterselskapene Sporveien Trikken AS, Sporveien T-banen AS og Unibuss AS. Konsernledelsen utnevnes av konsernsjef og består av adm. dir. i Sporveien Trikken, Sporveien T-banen og Unibuss, samt konserndirektør infrastruktur og prosjekter, konserndirektør konsernutvikling, konserndirektør for økonomi og finans, konserndirektør

organisasjon. Samlet ivaretar konsernledelsen med sine organisasjoner arbeidet med bærekraft i konsernet.

Bærekraft i insentivordninger

Godtgjørelsen til styret og konsernledelsen er ikke resultatavhengig eller basert på insentivordninger.

Informasjon om aktsomhetsvurderinger

Tabellen under viser hvor vi rapporterer om systemet for og bruken av aktsomhetsvurderinger. For 2024 rapporterer vi kun om bruken av aktsomhetsvurderinger for å fremme respekt for menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold, i tråd med kravene i åpenhetsloven.

Internkontroll av bærekraftsrapportering

Sporveien har ikke etablert egne rutiner for internkontroll av bærekraftsrapporteringen.

Kontrollen av data og informasjon i denne rapporten er basert på intern kvalitetssikring og sidemannskontroll gjort av bidragsyterne.

Element i aktsomhetsvurderingen	Mer informasjon i
a) Innarbeide aktsomhetsvurdering i styring, strategi og forretningsmodell	S1, G1
b) Samarbeide med berørte interessenter i alle viktige trinn i aktsomhetsvurderingen	S1, G1
c) Identifisere og vurdere negative påvirkninger	S1, G1
d) Iverksette tiltak for å håndtere negative påvirkninger	S1, G1
e) Vurdere tiltakenes effektivitet, kommunisere og rapportere	S1, G1

Strategi, forretningsmodell og verdikjede

Sporveien leverer store deler av kollektivtrafikken til reisende i Osloregionen. Vi drifter all trikk og T-bane, og tilbyr elsykkel-abonnement. I tillegg konkurrerer datterselskapet Unibuss om å kjøre anbudsutsatte bussruter.

Samfunnsoppdraget vårt er å levere 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 gjør vi ved å styre vogner, driftspersonell, verksteder, infrastruktur og trafikk i et helhetlig system for å utnytte ressursene best mulig.

Strategi og bærekraft

I Sporveiens strategi Best 2025 er det tre hovedmål. **Sporveiens strategi Best 2025** er nært knyttet til bærekraft og rapporteres innenfor ESRS 2 under strategi og bærekraft. Strategien støtter opp under sentrale ESG-dimensjoner, fordelt på følgende strategisk prioriterte områder:

- **Fornøyde reisende (S1, S2, S4):** Sporveien jobber aktivt for å forbedre kundeopplevelsen gjennom høy regularitet og punktlighet, bedre kundeinformasjon og universell utforming. Selskapet legger stor vekt på sikkerhet, tilgjengelighet og inkludering for alle grupper.

Viktige bærekraftstema i Sporveiens verdikjede

Arbeidsvilkår Menneskerettigheter Seriositet og compliance	Klimagassutslipp Energibruk Arbeidsforhold og HMS Kompetanse og kapasitet	Tilgjengelige og attraktive kollektivreiser Sikkerhet
Innsatsfaktorer Oppstrøms	Virksomheten Drift	Leveranser Nedstrøms
Vi kjøper inn produkter og tjenester til drift og utvikling av kollektivnettet • Materiell, trikker og vogner til skinnegående trafikk • Bygg og anlegg • Energi til kjørestrom og øvrig drift	Våre 3 364 ansatte drifter, vedlikeholder, og moderniserer kollektivsystemet for T-bane og trikk, og leverer reiser med T-bane, trikk og buss. • 5 linjer, 115 togsett og 2 baser • 6 trikkelinjer, 87 trikker og 2 baser • 460 busser • Bussanlegg	Vi leverer kollektivtrafikken byen avhenger av og tar vare på kollektivsystemet for fremtiden. • 264 millioner reiser • Høy kundetilfredshet • Modernisering av infrastrukturen • Utvikling av byrom og knutepunkter

- **Jobbe enda smartere (E1, G1):** Vi har høstet gevinster av det systematiske forbedringsarbeidet. Arbeidet med energisparing skyter fart for å spare kostnader og redusere klimaavtrykket av virksomheten. Effektivisering, digitalisering og forbedret styring av ressurser bidrar til økt transparens og bedre beslutningsprosesser. Sporveien har sterke interne kontrollmekanismer og rapporteringsrutiner for å sikre ansvarlig drift og risikostyring.
- **Fornye kollektivtrafikken (E1):** Sporveien investerer i ny teknologi og bærekraftige transportmidler for å redusere klimagassutslipp og øke energieffektiviteten. Overgangen til fossilfrie transportløsninger og elektrifisering av bussflåten er viktige tiltak for å nå Oslos klimamål.

- **Gripe kommersielle muligheter (E1, G1):** Sporveien utvikler nye inntektsmodeller som støtter en bærekraftig forretningsstrategi. Investeringer i energieffektivisering, sirkulære løsninger og kommersielle partnerskap bidrar til både økonomisk og miljømessig bærekraft. Det er vedtatt en ny konsernstrategi som vil bli implementert i 2026.

Påvirkninger, risikoer og muligheter

Her følger en oversikt over de vesentlige påvirkningene, risikoene og mulighetene som ble identifisert i vesentlighetsanalysen:

E1 Klimaendringer

Undertema	Påvirkning/risiko	Type	Hvor
Begrensning av klimaendringer	Utslipp av klimagasser fra drift, vedlikehold og utbygging	Faktisk, negativ påvirkning	Drift
Klimatilpassing	Potensielle investeringsbehov for å redusere utslipp	Risiko	Drift
Klimatilpassing	Vanskeligere driftsforhold og hyppigere stans i kjøring grunnet værendringer	Risiko	Drift
Energi	Stort forbruk av elektrisitet, spesielt til kjørestrom i driften av T-bane og trikk	Faktisk, negativ påvirkning	Drift
Energi	Usikkerhet knyttet til framtidig tilgang på og kostnader til fornybar energi	Risiko	Drift

S1 Egen arbeidsstyrke

Undertema	Påvirkning/risiko	Type	Hvor
Egne medarbeidere	Arbeidsmiljø (inkl. mobbing, trakassering)	Faktisk, negativ påvirkning	Drift
Egne medarbeidere	Helse og sikkerhet for medarbeiderne	Faktisk, negativ påvirkning	Drift
Egne medarbeidere	Arbeidsforhold for sjåfører i Unibuss	Faktisk, negativ påvirkning	Drift
Egne medarbeidere	Beholde, utvikle og rekruttere kritisk kompetanse og kapasitet	Risiko	Drift

S2 Arbeidere i verdikjeden

Undertema	Påvirkning/risiko	Type	Hvor
Arbeidstakere i verdikjeden	Brudd på arbeidsvilkår eller menneskerettigheter hos leverandører i risikoland	Potensiell, negativ påvirkning	Oppstrøms
Arbeidstakere i verdikjeden	Omdømme- og compliancerisiko knyttet til faren for brudd på arbeidsvilkår eller menneskerettigheter hos leverandører	Risiko	Oppstrøms

S4 Forbrukere og sluttbrukere

Undertema	Påvirkning/risiko	Type	Hvor
Kunder og brukere	Leveranse av attraktive, klimateffektive og rimelige kollektivreiser	Faktisk, positiv påvirkning	Nedstrøms
Kunder og brukere	Sikkerhet for reisende og trafikanter	Potensiell, negativ påvirkning	Nedstrøms
Kunder og brukere	Universell utforming og tilgjengelighet for alle reisende	Faktisk, positiv påvirkning	Nedstrøms

G1 Forretningsskikk

Undertema	Påvirkning/risiko	Type	Hvor
Leverandørstyring	Innkjøp i kategorier klassifisert som høyrisiko av DFØ og med utfordringer knyttet til seriositet	Potensiell, negativ påvirkning	Oppstrøms
Korrupsjon	Omdømme- og compliancerisiko knyttet til potensiell korrupsjon og økonomiske misligheter i leverandørleddet og egen organisasjon	Potensiell, negativ påvirkning	Oppstrøms, drift

Sporveiens vesentlighetsanalyse

Vi gjennomførte vår doble vesentlighetsanalyse våren 2024. Hensikten var å identifisere vesentlige påvirkninger fra Sporveien på mennesker og miljø, og hvilke bærekraftsforhold som kan skape vesentlige finansielle virkninger på Sporveien.

Dette var Sporveiens første vesentlighetsanalyse. Prosessen tok utgangspunkt i prinsippene fra ESRS og besto av fire trinn:

1. Innsikt i virksomheten og bærekraft

Første steg omfattet en kartlegging av egen virksomhet og hvordan den påvirker og blir påvirket av bærekraftstema.

Datakildene som ble brukt var:

- Sporveiens rapporter, strategi, rutiner og andre styrende dokumenter.
- Omverdensanalyse av politikk, økonomi, sosio-kulturelle forhold, teknologi og bærekraft.
- Informasjon fra interne interessenter.

2. Liste over aktuelle bærekraftsforhold

Innsiktarbeidet resulterte i en liste over relevante bærekraftsforhold basert på temaene i ESRS. Hvert av bærekraftsforholdene i ble grundig detaljert og beskrevet for å forberede interne og eksterne interesser på arbeidet med å prioritere vesentlige påvirkninger og vurderer risikoer, muligheter og avhengigheter.

3. Prioritering av vesentlig påvirkninger, risikoer og mulighet

Prioriteringen av vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter involverte både interne ressurser og intervjuer av eksterne brukere av bærekraftsinformasjon og berørte grupper. I tillegg til å dele kvalitative vurderinger, ga de eksterne interessentene en skår til hvert av bærekraftsforholdene som ble identifisert i steget over. Konsernledelsen i Sporveien gjorde deretter det samme.

Interessentene skåret Sporveiens påvirkninger på mennesker og miljø på en skala fra 1 (minimal) til 5 (kritisk) basert på:

- Effekt: hvor alvorlig påvirkningen
- Omfang: hvor utbredt påvirkningen er
- Gjenoppretting: hvor vanskelig det er å bøte på påvirkningen

Evalueringen av finansielle virkninger på Sporveien benyttet samme skala, men basert på:

- Faktisk eller forventet finansiell effekt
- Sannsynlighet: sannsynligheten for at det vil inntreffe

4. Vurdering og godkjenning

Resultatet fra trinn 3 er vurdert og sammenstilt internt, og lagt fram for konsernledelsen. Konsernledelsen vurderte skåringen av bærekraftsforholdene i lys av Sporveiens strategi og risikobilde, og drøftet tersklene for å inkludere påvirkningene, risikoene og mulighetene i bærekraftsrapporten. Matrisen over viser det endelige resultatet av vesentlighetsanalysen etter vedtak i konsernledelsen. Resultatet er behandlet i revisjonsutvalget og styret.



T-banen binder byen
og naturen sammen.



Kollektivtrafikken er pulsen
som gjør Oslo til en levende by.

E1 Klimaendringer Sporveien

Klimaendringer utgjør en betydelig utfordring for samfunn over hele verden, og kollektivtransportsektoren spiller en avgjørende rolle i arbeidet med å redusere klimagassutslipp. Sporveien, som Norges største leverandør av kollektivtransport målt i antall reiser, har forpliktet seg til å støtte Oslos langsiktige klimamål og til å gå foran som en klimaansvarlig virksomhet i hovedstaden. Sporveien bidrar til å skape et attraktivt kollektivtilbud som reduserer behovet for bilbruk. Dette gjør kjernevirksomheten vår til en viktig del av klimaarbeidet og løsningen i Oslo.

Policyer

Klima og miljø

Det overordnede målet for Sporveiens miljøstrategi er å produsere reiser med minst mulig miljøbelastning og å redusere egne utslipp med 95 prosent innen 2030, sammenlignet med 2014.

Miljøpolitikken vår er en del av *Kvalitets-, sikkerhets-, sikrings-, informasjonssikkerhets- og miljøpolitikk* for Sporveien. Den sier følgende om miljø: *Sporveien skal produsere reiser med minst mulig miljøbelastning gjennom økt fokus på energieffektivitet og avfallshåndtering, i tillegg til at støykrav ivaretas og klimautslipp reduseres.*

Infrastrukturenheten er ISO 14001-sertifisert, en internasjonal standard for miljøledelse. Denne sertifiseringen bekrefter vårt engasjement for bærekraftige praksiser, kontinuerlig forbedring og etterlevelse av miljøkrav. Gjennom vårt miljøledelsessystem jobber vi systematisk med å redusere vår miljøpåvirkning, effektivisere ressursbruk og sikre at vi oppfyller relevante lover og forskrifter.

I tillegg har to av våre utbyggingsprosjekter henholdsvis oppgradert Majorstua stasjon og Diakonhjemmet stasjon, oppnådd BREEAM-sertifisering, en anerkjent standard for

miljøvennlige bygg. BREEAM (Building Research Establishment Environmental Assessment Method) vurderer bygningers bærekraft gjennom kriterier som energi- og vannforbruk, materialvalg, avfallshåndtering og økologisk fotavtrykk. Disse sertifiseringene bekrefter vår satsing på å utvikle bygg med høy miljøstandard og fremtidsrettede løsninger.

Når Bussanlegg kjøper ny eiendom utføres det miljøtekniske undersøkelser for å kartlegge om det finnes miljøgifter i grunnen. I tillegg til dette sjekker man historisk bruk av eiendommen.

Klimarisiko

Klimarisiko blir en stadig viktigere faktor for virksomheter. Det gjelder både fysisk risiko, som ekstremvær og stigende havnivå, og overgangsrisiko, som nye reguleringer, teknologiske endringer og markedsutvikling. Vi planlegger å gjennomføre en klimarisikoanalyse for å få bedre innsikt i hvordan klimaendringer kan påvirke vår drift og strategi. Denne analysen vil hjelpe oss med å identifisere sårbarheter, vurdere potensielle konsekvenser og utvikle tiltak for å redusere risikoen. I tillegg samarbeider vi med Ruter, bymiljøetaten og andre aktører for å møte utfordringene knyttet til klimarisiko. Gjennom dette samarbeidet jobber vi for å finne felles løsninger som sikrer pålitelig og godt kollektivtilbud på kort og lang sikt. Klimarisikoanalysen vil også danne grunnlaget for vårt videre arbeid med EUs taksonomi, slik at vi kan vurdere og rapportere på bærekraftige aktiviteter i tråd med regelverket.

Sporveien jobber systematisk med beredskap for å takle utfordringer knyttet til værforhold og sikre stabil drift. Vi tilpasser og forbedrer infrastrukturen og vedlikeholdsrutinene kontinuerlig for å håndtere alt fra kraftig nedbør og snøfall til sterk vind og høye temperaturer. Gjennom gode forberedelser, smarte løsninger og samarbeid med relevante aktører sørger vi for at kollektivtrafikken går så smidig som mulig, uansett vær.

Overgangsplan

Sporveien inkludert Unibuss har foreløpig ikke etablert en overgangsplan i henhold til kravene i ESRS, men har planer om å implementere en slik strategi. Arbeidet med å tilpasse seg de nye rapporteringskravene er allerede i gang, og vi ser på overgangsplanen som en viktig del av vår satsing på bærekraft. Målet er å sikre en systematisk tilnærming til klimaomstilling, med tydelige mål og tiltak for å redusere selskapets miljøavtrykk. Når overgangsplanen er på plass, vil den bidra til økt transparens og styrke Sporveiens posisjon som en ansvarlig aktør innen kollektivtransport.

Tiltak

Klima og miljø

Sporveien har et sterkt engasjement for å gjøre kollektivtransporten grønnere og mer bærekraftig. Dette gjenspeiles i flere pågående initiativer. For det første vektlegges klima og miljø med 30 prosent i alle anskaffelser. Det bidrar til redusert miljøpåvirkning og en mer ansvarlig forvaltning av ressurser. Videre pågår det et arbeid med å elektrifisere Sporveiens bilpark. Denne satsingen vil føre til reduksjoner i klimagassutslippene fra driften. Vi setter et sterkere søkelys på kilde-sortering. Det er gjennomført befaringer med leverandører på flere baser for å vurdere om dagens avfallsstrømmer er tilpasset behovene. De resterende basene vil bli evaluert i 2025. Målet med dette arbeidet er å optimalisere avfallshåndteringen, øke graden av kilde-sortering og sikre en mer bærekraftig ressursutnyttelse. Videre stiller utbyggingsavdelingen krav til entreprenørene i utbyggingsprosjekter.

Energi

Vi har viet mer oppmerksomhet til energieffektivisering og bruk av fornybar lokalprodusert energi de siste årene. Begge deler vil bidra til å redusere klimagassutslipp og kostnader. En vesentlig del av Sporveiens utslipp er knyttet til energibruk,

og vi arbeider systematisk med å redusere dette gjennom mer effektiv energibruk i infrastrukturen, kjørestrøm og maskinparken, og ved å ta i bruk nye teknologiske løsninger.

I 2024 gjennomførte vi en rekke målrettede energitiltak. I Sporveiens bygg, baser og stasjoner er det blant annet installert LED-belysning på flere baser og stasjoner, noe som har resultert i lavere strømbruk, lengre levetid på lysinstallasjonene og bedre lysforhold. Vi gjennomførte også energikartlegginger av flere bygg. Kartleggingene har bidratt til å identifisere nye tiltak for energieffektivisering og skapt mer oppmerksomhet om bærekraftig drift. Det er tatt i bruk frikjøling fra energibrønner, noe som har bidratt til lavere energibruk til kjøling i bygg og tekniske installasjoner.

Sporveien har satt søkelys på bruk av solceller og vurdert potensialet for energiproduksjon og lønnsomhet for solcelleanlegg på to av våre baser. Videre vil vi vurdere alle større takareal for å se om de er egnet for solcelleinstallasjoner.

I T-banenettet er det tatt i bruk strømskinner i aluminium langs en rekke T-banestrekninger. Dette vil bidra til å redusere energitapet og dermed energibruken til kjørestrøm. Tiltaket blir utvidet til flere banestrekninger de neste årene.

Vi planlegger også andre tiltak i årene fremover for å forbedre energieffektiviteten ved fremføring av T-banen. Blant disse er innføringen av CBTC (Communication-Based Train Control), som vil optimalisere kjørestrømmen og gi mer presis regulering av togtrafikken.

I tillegg forventer vi at innfasingen av SL18-trikker vil bidra til energibesparelser sammenlignet med eldre modeller. I tillegg vurderer vi løsninger for lagring og gjenbruk av bremseenergi for å effektivisere energibruken ytterligere.

En trikk leverer et kapasitetssterkt kollektivtilbud.



Vi arbeider helhetlig og både med teknologiutvikling og driftsoptimalisering for å redusere energibruken. Arbeidet er avgjørende for å kutte utslipp og kostnader, samtidig som det legger grunnlaget for en mer bærekraftig kollektivtransport i fremtiden.

Mål

Klima og miljø

Miljøstrategien setter klare mål for konsernets arbeid med klima og miljø:

- Redusere egne klimagassutslipp med 95 prosent innen 2030 sammenlignet med 2014
- Redusere energibruken og kun bruke fornybar energi innen 2025
- Redusere miljøbelastningen fra anskaffelser, utbygging og drift
- Redusere avfallsmengdene fra utbygging og drift, og oppnå kildesorteringsgrad på 90 prosent innen 2030
- Redusere andre utslipp til luft og vann, og forebygge uønskede hendelser
- Legge til rette for økt produksjon innenfor gjeldende støykrav

Energi

Sporveiens energimål krever sterkt fokus på driftsoptimalisering og energieffektivisering. Målene for reduksjon i energibruk for perioden 2021–2025 er:

- **Bygg, baser og stasjoner:** Reduksjon med 10 prosent
- **T-banen:** Reduksjon i kjørestrøm med 5 prosent
- **Trikken:** Reduksjon i kjørestrøm med 20 prosent

Resultater

Klima og miljø

Sporveien har et forenklet klimaregnskap som omfatter konsernet unntatt Unibuss, Joule og Bussanlegg. Vi rapporterer på 2 av 15 kategorier i scope 3. Dette er noe vi jobber med å utvide slik at regnskapet vil omfatte datterselskap og alle kategorier i scope 3.

I 2024 utgjorde klimagassutslippene fra driften 5 710 tonn CO₂-ekvivalenter, en nedgang fra 5 873 tonn i 2023.

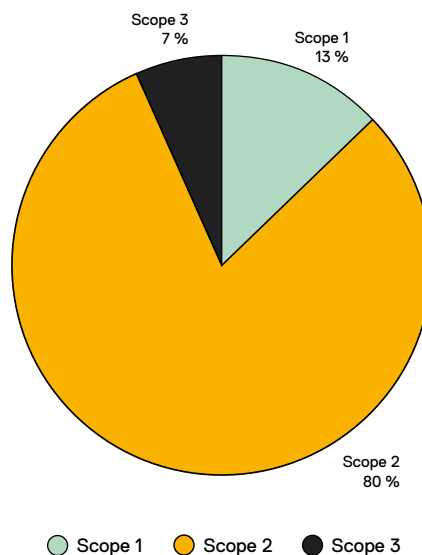
Utslippstillene er beregnet med lokasjonsbasert metode. Utslipp i 2014 var beregnet med markedsbasert metode, hvilket gir null utslipp fra kjørestrøm innkjøpt med opprinnelsesgaranti, mens den øvrige elektrisitetsbruken får langt høyere utslippsfaktor. I 2014 var utslippet 58 609 tonn CO₂-ekvivalenter, hvilket gir mål om utslipp på 2 930 tonn CO₂-ekvivalenter i 2030.

I 2024 var utslippet redusert til 5 710 tonn, en nedgang på 60 prosent fra 2014. Strøm uten opprinnelsesgaranti var den største utslippskilden, men dette kan endre seg når vi utvider klimaregnskapet. Sporveien har opprinnelsessertifikat på all strøm for kjøring av T-bane og trikk.

I 2024 oppnådde Sporveien en kildesorteringsgrad på 85 prosent. Konsernet arbeider også systematisk med avfallsforebygging og sirkularitet på et overordnet plan, blant annet gjennom tiltak for å forlenge levetiden til T-banevognene og sikre maksimal materialgjenvinning når de gamle trikkene skal avhendes.

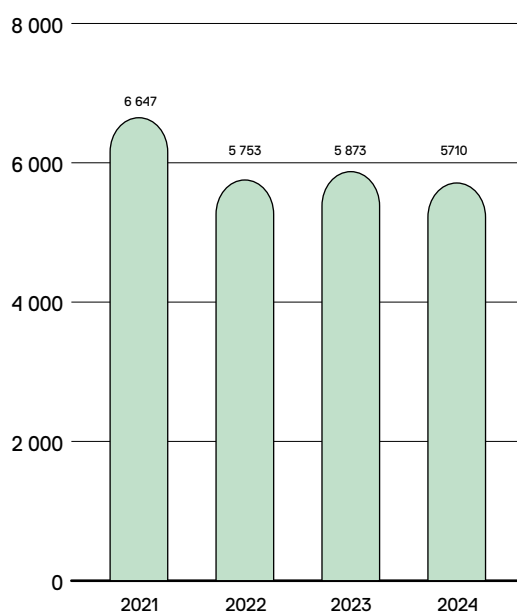
KLIMAGASSUTSLIPP

Lokasjonsbasert tonn CO₂-ekvivalenter

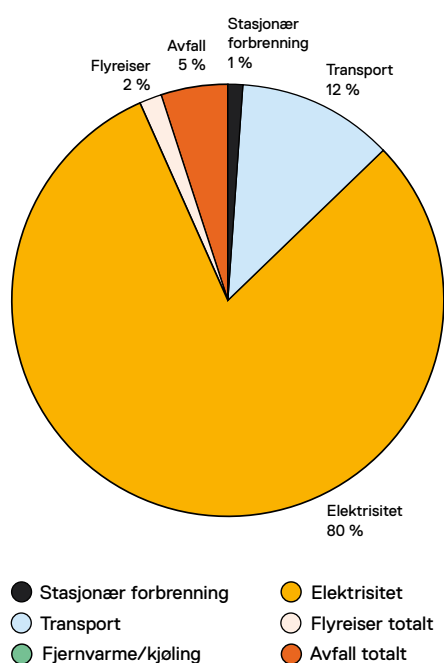


KLIMAGASSUTSLIPP TOTALT 2021–2024

Lokasjonsbaserte utslipp (tonn CO₂-ekvivalenter)



KLIMAGASSUTSLIPP FORDELT PÅ KILDER
Lokasjonsbaserte utslipp



Energi

Siden strategiperiodens start i 2021 og frem til utgangen av 2024 har Sporveien oppnådd en energibesparelse på totalt ca. 7,1 GWh i reell energibruk, korrigert for vognkilometer og temperatur. Energiforbruken omfatter konsernet unntatt Unibuss og Bussanlegg.

I 2024 var den totale energiforbruken i Sporveien ca. 179 GWh. Dette inkluderer strøm, fjernvarme og pellets. Den klart største andelen var elektrisitet, ca. 174 GWh.

I 2024 bidro utskifting til LED-belysning på stasjoner til lavere strømforbruk, lengre levetid på lysinstallasjoner og bedre lysforhold. Energikartlegging identifiserte nye muligheter for optimalisering, og innføringen av aluminiumsstrømskinner reduserte energitap i kjørestromforsyningen. I tillegg senket frikjøling fra energibrønner energiforbruket til kjøling i bygg og tekniske installasjoner. Dette tiltaket gir både besparelser og mer stabil drift.

Vi forventer også ytterligere reduksjoner i energiforbruken fra de store prosjektene som er beskrevet over, spesielt fra CBTC, oppgraderingen av strømskinner og innfasingen av flere, nye SL18-trikker.

E1 Klimaendringer Unibuss

Unibuss AS jobber aktivt for å redusere klimagassavtrykket og innfri ambisiøse bærekraftsmål. Som leietaker av bussanlegg er Unibuss også ansvarlig for forvaltning og videreutvikling bussgarasjer i henhold til ansvarsmatrisen for drift og vedlikehold av anlegg, samt eventuelle forpliktelser gitt i den enkelte anbudskontrakt.

Policy

Klima og miljø

Miljø- og energipolicyen setter retning for Unibuss' arbeid med bærekraftig transport, innføring av batterielektriske busser og fornybar energi. Selskapet er sertifisert etter ISO 14001-standarden for miljøledelse, som sikrer en systematisk tilnærming til å redusere utslipp i driften. Driftsområdet på Brubakk er også sertifisert etter ISO 50001-standarden for energiledelse.

Unibuss har miljø- og klimahandlingsplaner som gjelder for spesifikke kontraktsområder. Handlingsplanene er forankret i øverste ledelse og i hver enkelt kontrakt.

Vi arbeider for å nå et mål om alle busser i rutedrift skal være elektriske, men ønsker å beholde noe diesel som beredskaps-tiltak. Våre ekspressbusser kjører langdistanse, og disse bussene går på fossilt drivstoff for å sikre kontinuitet i leveransen.

Unibuss er konkurranseutsatt, og vi jobber utelukkende på anbud i vår rutedrift. Det er oppdragsgiver som bestemmer busstypene i tilbudsarbeidet, og langsiktige investeringer i elektriske busser, ladeinfrastruktur og bussanlegg er forankret i kontrakter og handlingsplaner for ruteområdene.

Klimarisiko

Unibuss har bestemt i ledelsens gjennomgang at klimarisiko er relevant for selskapet fremover, og vil gjøre risikokartlegginger på egen påvirkning og sårbarhet. I tillegg samarbeider vi med Ruter og andre operatører om utfordringene knyttet til klimarisiko. Vi arbeider systematisk med HMS og beredskap for å håndtere utfordringer knyttet til værforhold og for å sikre en robust drift, se avsnittet Beredskap under.

Unibuss er en storforbruker av energi og er avhengig av stabil strømtilførsel. Kapasiteten i strømmettet, og eventuell begrenset tilgjengelighet, kan påvirke ladingen av elbusser og driftseffektivitet. Strømforbruk og energitilgang avhenger av føringene i kontrakter med oppdragsgivere. Krav til nullutslipp kan for eksempel medføre økt behov for investeringer i infrastruktur og energikilder. Vi jobber aktivt for sikre tilstrekkelig strømforsyning til driften.

Økt etterspørsel etter fornybar energi og opprinnelsesgarantier kan føre til høyere kostnader. Unibuss følger utviklingen tett og vurderer strategiske tiltak for å sikre økonomisk forutsigbarhet.

Energi

ISO 50001-sertifiseringen sikrer systematisk arbeid med energireduksjon på Brubakk depot og i drift. Unibuss arbeider etter prinsippet om kontinuerlig forbedring, og effektive tiltak sees i sammenheng med våre øvrige kontrakter. Kontraktene med kunder legger føringer for bruken og utviklingen av anlegg i hver enkelt kontraktsområde.

HMS-Håndboka gir retning for å begrense og minimere energiforbruk, for eksempel gjennom miljøkjøring, unngåelse av tomkjøring og energieffektiv oppvarming av anlegg.

Tiltak

Klima og miljø

Unibuss har størst mulighet for å planlegge tiltak i anbudsperioder, i forkant av kontraktsinngåelse og oppstart. I dette tidsrommet har vi et unikt handlingsrom til å planlegge energieffektive løsninger, videreutvikle ladeinfrastruktur og optimalisere bussflåten. Dette er en viktig mekanisme for å innarbeide klima- og miljøtiltak på lang sikt.

Elektrifisering av flåten skjer i tråd med kontraktskrav fra våre oppdragsgivere for hvert kontraktsområde. Planlegging av ladeinfrastruktur og energibehov skjer i samarbeid med oppdragsgiver for å sikre stabilitet og optimalt energiforbruk.

Eksempler på andre klima- og miljøtiltak vi har satt i verk er:

- Miljøkjøring, optimalisert ladeplanlegging og reduksjon av tomgangstid for å redusere energiforbruk og utslipp.
- Alternative varmeløsninger for å redusere strømbehovet i kalde perioder
- Bruk av biodrivstoff til beredskapsbusser

I 2024 gjennomførte Unibuss betydelige investeringer i ladeinfrastruktur for kontaktsområdene i Oslo-regionen. I tillegg investerte vi i solcelleanlegg på Alnabru- og Stubberud garasje, samt i elektrisk anleggsverktøy.

Beredskap

Vi arbeider for å redusere driftsavbrudd knyttet til vinterforhold med inntil 30 prosent innen vinteren 2025/2026, basert erfaringer fra vinteren 2023/2024 og beredskapstiltak som blant annet:

- Investering i utstyr for snø- og isfjerning på depot
- Tett samarbeid med brøytemannskap
- Varsling til førere ved farevarsel fra Meteorologisk institutt
- Ved alvorlige forhold kan vernetjenesten stoppe kjøring i samråd med drift

Unibuss sine elbusser betjener store deler av busstilbudet i Oslo.



Videre gjennomfører vi forberedende møter med kunde for å håndtere værutfordringer og har operativ fleksibilitet til å justere ruter ved behov. Ved ekstremvær kvalitetssikrer vi traseer for å sikre trygg kjøring. For å håndtere energibehovet i værutsatte perioder optimaliserer vi varme- og klimaanlegg og bruker alternative oppvarmingsløsninger som gjør driften mer energieffektiv.

Vi har ambisjoner om å utrede og teste klimavennlige løsninger for snø- og isfjerning på depot innen 2030, inkludert elektriske brøytemaskiner og alternative strømidler. I 2025 gjennomfører vi pilotprosjekt med elektrisk anleggsmaskin til vintervedlikehold.

Energi

Energibruk påvirker klimaet negativt gjennom utslipp av klimagasser og belastning av strømnettet, og medfører høyere driftskostnader. For Unibuss er det derfor viktig å prioritere løsninger som begrenser og minimerer energibruken.

Vi arbeider systematisk for å redusere energiforbruket og optimalisere driften. Dette inkluderer tiltak som:

- Testprosjekt med batteribank for å redusere effekttopper på depot
- Samarbeid med Depot360 om optimalisert lading på Brubakk og Alnabru garasjer
- Bruk av solceller til lading av busser og drift av anlegg
- Fokus på miljøkjøring og reduksjon av tomgangstid

I tillegg jobber vi aktivt for å håndtere risiko og sikre stabil energiforsyning. Dette arbeidet omfatter blant annet tiltak knyttet til batterilagring, lokal energiproduksjon, energianalyse og utforsking av nye energiløsninger.

Mål

Klima og miljø

Vår målsetning er å øke andelen fossilfrie busser til minst 60 prosent og fossilfrie tjenestebiler til 90 prosent innen utgangen av 2025, i tråd med kontraktsmessige rammer. Langsiktig jobber vi mot 100 prosent fossilfritt materiell innen 2030 innenfor rutebusskontrakter, forutsatt nødvendige investeringer og infrastruktur.

Energi

Unibuss vil arbeide målrettet for å effektivisere og redusere energibruken ved å hente ut gevinstene av tiltakene som er beskrevet over. I tillegg vil vi forfølge et konkret mål om å øke andelen selvforsynt energi fra solcelleanlegg med inntil 80 prosent innen 2028, basert på realistiske utbyggingsmuligheter og produksjon i 2024.

Resultater

Klima og miljø

Unibuss har ikke utarbeidet et eget klimaregnskap, men skal utviklet dette i samarbeid med Sporveien i tide til rapporteringen for 2025. Ambisjonen er at klimaregnskapet skal benyttes som styringsverktøy og hjelpemiddel for å prioritere tiltak og investeringer.

Energi

Unibuss AS og Unibuss Ekspres hadde i 2024 et samlet energiforbruk på 41 930 MWh. Dette inkluderer strøm brukt til lading av busser, batterier, fjernvarme og øvrig drift av anlegg.

Ved utgangen av 2024 var status for elektrifiseringen:

- 56 prosent av bussflåten er elektrifisert
- 84 av tjenestebilene i Unibuss er elektrifisert

Solcelleanleggene produserte 100 MWh i 2024. Det tilsvarer strømforbruket til omtrent seks norske husholdninger per år. Miljøkjøring og optimalisert ruteplanlegging har bidratt til redusert energiforbruk per kilometer.

A low-angle shot of a red and blue Unibuss sign. The sign is tilted upwards, and the word "UNIBUSS" is written in white, stylized, italicized capital letters on the blue background. The background is a blurred city street with a large, multi-story building on the left. A bright sun flare is visible in the upper right corner, creating a warm, golden glow across the scene.

UNIBUSS

Utslippsfrie busser fra
Unibuss blir stadig bedre
etablert i Oslotrafikken.

Besøkende til Sporveiens hovedkontor ønskes velkommen av en smilende Anette Helseth og hennes kolleger i resepsjonen.



S1 Egen arbeidsstyrke Sporveien

I Sporveien brenner vi for å frakte våre reisende trygt rundt i byen hver eneste dag. Vi er opptatt av å ha alle medarbeiderne om bord og skape engasjement og arbeidsglede, slik at vi i fellesskap bidrar til å utvikle en bærekraftig by.

Som arbeidsgiver har vi en ambisjon om å oppleves som byens beste arbeidsplass. For å levere på strategien vår jobber vi for å tiltrekke, utvikle og beholde dyktige ansatte, og skape et trygt og sikkert arbeidsmiljø for alle. De tre kjerneverdiene *pålitelig, engasjert og samhandlende* danner grunnlaget for Sporveiens kultur og arbeidsmetoder.

Policyer

Arbeidsgiverpolicy

Sporveiens arbeidsgiverpolicy beskriver overordnede prinsipper for hvordan vi skal utøve arbeidsgiveransvaret:

- **Lederskap, motivasjon og samhandling**

Sporveiens lederforventninger uttrykker hvilken adferd som forventes av ledere. Vi har innarbeidet lederforventningene i rekrutteringsprosesser, opplæring av nye ledere, og i lederutviklingsprogrammer. Gjennom regelmessige medarbeiderundersøkelser måler vi arbeidsglede, som er en funksjon av lederskap og arbeidsmiljø.

- **Trygg og sikker arbeidsplass**

For å få trygge og sikre arbeidsplasser, har vi implementert HMS-tiltak, risikovurderinger og opplæringsprogrammer.

- **Likebehandling og mangfold**

I Sporveien jobber vi for å fremme likebehandling og mangfold for å sikre like muligheter for alle våre ansatte.

- **Kompetanse og karrieremuligheter**

Vi legger til rette for kompetanseutvikling for å sikre at ansatte ivaretar lovpålagte krav til stillinger og for å gjøre dem kvalifisert til å søke på stillinger internt. Retningslinjer

for intern mobilitet skal gjøre det attraktivt å bli i Sporveien og motvirke opplevelsen av urettferdighet ved forfremmelser. Retningslinjene er knyttet til rekrutteringspolicyen.

- **Lønns og arbeidsvilkår**

Vi jobber for forutsigbare lønns- og arbeidsvilkår. Sporveiens overenskomster regulerer lønn for kollektivt avlønnede stillinger.

Rekrutteringspolicy

Hensikten med Sporveiens rekrutteringspolicy er å sikre god praksis og en felles standard for rekruttering. Policyen er basert på lovkrav, samt standarder Sporveien skal jobbe etter for å sikre transparente og forutsigbare rekrutteringsprosesser, og at vi fremstår som en attraktiv arbeidsgiver. Sporveiens rekrutteringspolicy ble vedtatt og publisert i vårt styrings-system i juni 2024.

Etisk regelverk

Sporveiens etisk regelverk gjelder for alle ansatte og personer med verv, samt konsulenter, prosjektledere og andre innleide ressurser. Formålet med regelverket er å sikre god etisk praksis og definere felles standarder for ansatte og innleide i Sporveis-konsernet. Vår nulltoleranse for trakassering, mobbing og diskriminering basert på kjønn, seksuell legning, alder, etnisitet eller religiøs overbevisning er nedfelt i retningslinjene. Vi har rutiner som sørger for opplæring i konsernets etiske regelverk.

Sporveiens etisk regelverk er vedtatt av styret, på bakgrunn av innspill fra compliance-enheten. Compliance-enheten har ansvaret for at konsernet drives i samsvar med gjeldende lover, regler og etiske standarder, og håndterer varsler om eventuelle kritikkverdige forhold. Se mer om våre etiske retningslinjer, side 105. (ESRS G1)

HMS-policy

Sporveien utarbeidet en HMS-policy i 2024. Hensikten med policyen er å tydeliggjøre overordnede HMS-prinsipper for virksomheten og sikre samsvar med Arbeidsmiljøloven og tilhørende forskrifter. Videre skal policyen bidra til organisasjonen arbeider på en forbyggende, enhetlig og systematisk måte for å skape et sunt og trygt arbeidsmiljø, hindre arbeidsrelatert belastning, sykdom og skade, og fremme mestring, mening, engasjement og produktivitet i tråd med Sporveiens strategi. HMS-policyen blir lagt frem for godkjenning av AMU i mars 2025, før den kan besluttes endelig og effektueres.

Prosesser

Deltakelse i styrende organer

Sporveiens ansatte er representert i bedriftsforsamlingen og i styret. Bedriftsforsamlingen består av tolv medlemmer, hvorav fire medlemmer med varamedlemmer er valgt av og blant ansatte. Styret består av fem eierrepresentanter og to ansattrepresentanter, og er virksomhetens øverste ledelsesorgan.

AMU og verneombud

Arbeidsmiljøutvalget (AMU) har som oppgave å sikre et sunt, trygt og helsefremmende arbeidsmiljø for alle ansatte i Sporveien. AMU består av arbeidsgiver- og arbeidstakerrepresentanter, inkludert hovedverneombudene fra konsern, Trikken og T-banen, samt Bedriftshelsetjenesten. Samarbeidet i AMU er preget av en åpen og ærlig dialog, tverrfaglig informasjonsdeling og arbeid for å nå felles mål.

I Sporveien er det syv lokale HMS-grupper som rapporterer kvartalsvis til AMU om oppfølging av handlingsplaner og arbeidsmiljøet. AKAN er et underutvalg av AMU som skal bidra til et sunt og trygt arbeidsmiljø, og redusere fravær og frafall fra arbeidslivet.

AMU gjennomførte fire ordinære møter i 2024 samt et ekstraordinært knyttet til forsvarlighetsvurdering av arbeidstidsordningen hos Trikken. Sentrale tema som ble behandlet i AMU i 2024 var:

- Oppfølging av sykefravær og personskader
- Arbeidsmiljø- og eksponeringskartlegging og risikovurderinger Trikken
- Avfall- og kjemikaliehåndtering
- Avviksrapportering og håndtering
- Videreutvikling av AKAN- arbeidet
- Oppfølging av arbeidsmiljøarbeidet i de lokale HMS-gruppene

I 2025 vil AMU legge vekt på at alle enheter gjennomfører arbeidsmiljø- og eksponeringskartlegginger, og risikovurderer funn. Videre vil AMU sette i verk tiltak for å sikre at alle ansatte kjenner sin rolle i HMS-arbeidet og har nødvendig HMS-kompetanse, og for å forebygge arbeidsrelatert belastning, sykdom og skade.

Samarbeid med ansattes organisasjoner

I Sporveien (ekskl. Unibuss) har vi et godt etablert partssamarbeid, der vi som parter er enige om at et organisert arbeidsliv er avgjørende for god samhandling og reell medbestemmelse. Representanter for ledelsen og fagforeningene har regelmessige samhandlingsmøter.

Sporveien er medlem av arbeidsgiverforeningen Spekter. Hovedavtalene, inngått mellom Spekter og hovedsammenslutningene, omfatter bestemmelser om samarbeid mellom arbeidsgiver og fagforeningene i Sporveien.

Minst 76 prosent av de ansatte i Sporveien er fagorganisert. Arbeidstakere har ingen plikt til å opplyse om medlemskap, derfor er det reelle antallet sannsynligvis noe høyere.

Varslingsordning

Sporveien har en egen varslingsordning der ansatte og øvrige kan varsle om kritikkverdige forhold. Selskapets rutiner og prosedyrer for varsling er vedtatt av styret.

Ansatte og innleide har rett og plikt til å varsle om kritikkverdige forhold, enten internt til varslingsrådet, gjennom nærmeste overordnede, tillitsvalgt, verneombud eller via ekstern varslingsskanal. Varsling kan skje konfidensielt og/eller anonymt.

Alle varslingssaker blir behandlet av Sporveiens varslingsråd i henhold til gjeldende varslingsrutiner for konsernet. Varslingsrådet skal sørge for en forutsigbar, forsvarlig og trygg behandling av varslingssaker, og anbefale tiltak. Se mer om varsling i kapitlet G1 Forretningsskikk.

Tiltak og aktiviteter

Rekruttering

2024 var preget av høy mobilitet i arbeidsmarkedet, og Sporveien (eksklusive Unibuss) hadde 400 ansettelser i 2024. Dette var en liten nedgang fra rekordåret 2023 (450 ansettelser), men et høyere antall enn i 2022 (360 ansettelser) og 2021 (139 ansettelser). Vi jobber aktivt for å sikre intern mobilitet og vise frem interne jobbmuligheter. I 2024 var rundt 40 prosent av ansettelsene interne kandidater som fikk en ny rolle hos Sporveien.

Gjennom 2024 jobbet Sporveien med å implementere ny rekrutteringspolicy og standardisere rekrutteringsprosessene gjennom oppdaterte rutiner og utarbeidelse av kurs. Dette arbeidet er viktig for å sikre gode og effektive tjenester, legge til rette for mangfold, inkludering og likebehandling, og bygge Sporveiens omdømme som arbeidsgiver.

Medarbeiderutvikling

I Sporveien skjer medarbeiderutviklingen primært gjennom faglige utfordringer og økt ansvar i jobben. Ansatte oppfordres til kontinuerlig læring og kompetanseutvikling. Vi tilbyr både interne og eksterne kurs, nettverksbygging og støtte til videreutdanning gjennom det interne Opplærings- og utviklingsfondet. I tillegg satser vi på lederprogrammer og -kurs for å sikre god ledelse i tråd med selskapets strategi og verdier.

Ny som leder i Sporveien

To ganger i året holder vi kurs for alle som er nye som ledere i Sporveien. Kurset har utgangspunkt i Sporveiens lederforventninger og konsernstrategi, og tar for seg hva ledelse har å si for at vi skal nå våre mål gjennom øvelser, verktøy og nettverksbygging på tvers av Sporveien.

Lederutviklingsprogram

I 2024 utviklet og gjennomførte vi første runde med Lederutviklingsprogram for T- banens ledere. Gjennom seks samlinger jobbet vi med tema som relasjonsbygging, kommunikasjon, arbeidsrett, sykefravær og «den viktige samtalen». I 2025 starter vi opp tilsvarende program for Trikken. Hensikten med programmet er:

- Utvikle lederferdigheter innen kommunikasjon og relasjonsbygging
- Kompetansepåfyll innen arbeidsrett og sykefraværsoppfølging
- Praktisk trening i å gjennomføre de viktige samtalene

Program	Antall deltagere 2024
Ny som leder	21
Lederutviklingsprogram	33
Basis lederopplæring	18
Lederutvikling for operative ledere uten personalansvar	101



Lærling Karosh Hadi i arbeid med service på SL18 ved Grefsen verksted.

Medarbeidersamtaler

I Sporveien skal alle ansatte ha en planlagt, systematisk og dokumentert medarbeidersamtale med nærmeste leder i løpet av året. Medarbeidersamtalen har til hensikt å:

- Fremme god dialog og kommunikasjon mellom leder og medarbeider
- Avklare gjensidige forventninger til arbeidsforhold og resultater
- Legge til rette for medarbeiderens faglige utvikling i tråd med Sporveiens behov

I 2024 gjennomførte 55 prosent av våre medarbeidere en dokumentert medarbeidersamtale. På bakgrunn av disse tallene begynte vi i 2024 å utvikle nye maler for medarbeidersamtaler, spesielt tilpasset de største ansattgruppene. Dette arbeidet fortsetter i 2025. I tillegg vil vi holde kurs om hvordan gode medarbeidersamtaler skal gjennomføres og dokumenteres.

Medarbeiderundersøkelse

Vi gjennomfører medarbeiderundersøkelser annethvert år for å kartlegge hvordan medarbeiderne opplever Sporveien som

arbeidsplass. Undersøkelsen kartlegger engasjement gjennom indikatorene Arbeidsglede og Lojalitet, og gir oss innsikt i hva som kan gjøre Sporveien til et enda bedre sted å jobbe.

Medarbeiderundersøkelsen våren 2024 var første runde med ny leverandør. 1 640 medarbeidere svarte på undersøkelsen, en svarprosent på 78 prosent, mot 75 prosent i 2022. Sporveien fikk her en skår på 71 på Arbeidsglede og 81 på Lojalitet, på en skala fra 0 – 100. Dette er tett opp under benchmark for andre, sammenlignbare organisasjoner i Norge. Undersøkelsen viste at vi er stolte av å jobbe i Sporveien, men pekte samtidig på forbedringsområder knyttet til lederes arbeidsmengde, tydeliggjøring av roller og ansvar, og at vi må bli enda flinkere til å gi hverandre tilbakemeldinger.

I 2024 jobbet vi med å etablere en felles prosess for å forstå og formidle resultatene ut i organisasjonen, og for å følge opp tiltak. I 2025 vil vi jobbe videre med å følge opp tiltak, som for eksempel å avklare interne grensesnitt og enheter, bedring av arbeidsmiljø og lederutvikling.

Mangfold, like muligheter og likestilling

I 2024 utarbeidet Sporveien et rammeverk for mangfold og inkludering for å sikre en arbeidsplass der alle føler seg akseptert og har like muligheter. Medarbeiderundersøkelsen i 2024 viste utfordringer knyttet til arbeidsmiljø, noe som førte til et prosjekt med bred involvering for å utvikle en «dialogduk». Denne skal fremme refleksjon, forebygge ekskludering og trakassering, og tydeliggjøre alles ansvar for et godt arbeidsmiljø. Dialogduken skal gjennomføres i hele organisasjonen innen utgangen av 2025, med effektmåling i 2026. Målet er redusert mobbing, bedre psykososialt arbeidsmiljø, lavere sykefravær og økt bevissthet rundt inkludering.

Risikokartlegging likestilling og diskriminering

I 2024 gjennomførte Sporveien en analyse for å identifisere og vurdere risikoer for diskriminering og likestilling, mulige konsekvenser av risikoene og hvilke tiltak som må settes i verk å etterleve likestillings- og diskrimineringsloven og aktivitet- og redegjørelsesplikten. Målet er sikre god styring av identifiserte risikoer og dokumentere at vi jobber aktivt, målrettet og planmessig for å sørge for likestilling og hindre diskriminering.

Risikovurderingen dekket alle diskrimineringsgrunnlagene i likestillings- og diskrimineringsloven, og tok for seg områdene;

- Rekruttering
- Lønns og arbeidsvilkår
- Forfremmelse
- Utviklingsmuligheter/opplæring
- Tilrettelegging
- Mulighet for å kombinere arbeid og familieliv
- Kjønnbasert vold, trakassering og seksuell trakassering

Analysen avdekket risiko knyttet til blant annet kunnskap, utforming og funksjonsnedsettelse, lønn, arbeidstid, ansiennitet, forfremmelse, tilrettelegging, roller og ansvar, kultur og styrende dokumenter. Målet for 2025 er å jobbe systematisk med tiltak for å sikre at Sporveien etterlever lovkravene.

Arbeidsmiljø og helse

Det overordnede målet med HMS-arbeidet er null skader og ulykker, og i Sporveiens strategi er det forankret at vi skal ha et sunt og trygt arbeidsmiljø for alle våre medarbeidere. Det er utarbeidet HMS-visjon og ny HMS-policy i 2024 som understøtter dette arbeidet.

I 2025 vil bygging av HMS-kompetanse, kartlegging av arbeidsmiljørisiko og HMS-organisering være prioriterte områder i HMS-arbeidet. Vi jobber for å øke modenhetsnivået på HMS i hele organisasjonen, og for å legge til rette for at det jobbes systematisk, målrettet og risikobasert for å sikre et sunt, trygt og helsefremmende arbeidsmiljø.

Arbeidsmiljø- og eksponeringskartlegging

I 2024 etablerte vi et rammeverk og kartleggingsverktøy for arbeidsmiljø- og eksponeringskartlegging. Hensikten er at alle ledere i organisasjonen skal identifisere og vurdere risikofaktorer i eget arbeidsmiljø, og sette inn målrettede og risiko-reducerende tiltak for å forebygge arbeidsrelatert belastning, sykdom og skade, både psykisk og fysisk. Dette skal gjøres sammen med verneombudet og bedriftshelsetjenesten.

Forebygging og oppfølging av sykefravær

Forskning viser at en tredel av sykefravær er helt eller delvis arbeidsrelatert. Sykefraværet i Sporveien er høyt i deler av organisasjonen. Forebyggingspotensialet i å jobbe systematisk med arbeidsmiljøfaktorene vi identifiserer, er derfor stort. Vi har derfor satt i gang et tverrfaglig sykefraværsinitiativ for å sette søkelys på sammenhengen mellom ledelse, arbeidsmiljø og sykefravær. Kompetansebygging, organisering og kartlegging av risikoer vil bli prioritert i HMS-arbeidet i 2025. Vi vil sette nærvær og arbeidsmiljø på agendaen, støtte sykefraværsoppfølgingen og fremskaffe rett styringsinformasjon. Ved å samle og bruke kompetanse og ressurser på tvers av konsernet, vil vi utvikle og iverksette målrettede tiltak for Sporveien som helhet.

Sikkerhet og fraværsskader

Nullvisjonen for skader og ulykker er førende for vårt sikkerhetsarbeid. Sikkerheten til ansatte, reisende og tredje-personer skal prioriteres. Vi har sett en økning i antallet personskader, med vold mot medarbeidere og fall som de to vanligste kategoriene hendelser. Vi gransker hendelser og gjennomfører læringsaktiviteter for å dele kunnskap om når, hvor og hvordan skader oppstår. Manglende etterlevelse av prosedyrer, bruk av verneutstyr og vurdering av risikoforhold er årsaker som går igjen.

For å jobbe målrettet og forebyggende er det viktig å få kunnskap om hendelsene. I 2025 vil vi derfor fortsette å stimulere til økt innrapportering av HMS-avvik. I tillegg vil vi etablere handlingsplaner med målrettede tiltak for å redusere personskader:

- HMS-kampanjer for å unngå vold og fallhendelser
- Fokuserer på bruk av riktig verneutstyr i våre arbeidsoperasjoner
- Identifisere og vurdere risikoer i eget arbeidsmiljø med fokus på forebygging

Akan

I Sporveien ønsker vi at ansatte med et problematisk forhold til rusmidler eller spill skal tilbys individuelt tilpasset oppfølging. Formålet er å hjelpe ansatte ut av sitt rus- eller spilleproblem og kunne beholde arbeidsforholdet, samt å sikre et trygt og inkluderende arbeidsmiljø.

Akan er et forebyggende og holdningsskapende arbeid, med mål om at ansatte og ledere skal kunne håndtere mistanke og hendelser knyttet til rus- og spillavhengighet på en systematisk, tydelig og respektfull måte. Akan-arbeidet organiseres av Akan-utvalget, et underutvalg av AMU.

I 2024 revitaliserte vi Akan-arbeidet i Sporveien ved å etablere nytt Akan-utvalg, verve Akan-kontakter og utarbeide ny Akan-policy og nytt rammeverk. Utvalget møttes to ganger med revitaliseringen som hovedtema. Viktig tiltak i 2025 blir å øke synligheten i organisasjonen, gi alle med Akan-verv trygghet i rollen og sikre at personalledere sørger for nødvendig Akan-opplæring av ansatte.

Mål

Engasjerte medarbeidere er én av tre prioriteringer i Sporveiens konsernstrategi som blir lansert i 2025. Det er foreløpig ikke satt konkrete måltall i strategien, men KPI-er er planlagt for følgende områder.

- Sykefravær – nærvær
- Turnover blant ansatte med kort ansiennitet
- Arbeidsglede
- Antall fraværsskader per år

Måltallene vil bli utviklet samtidig med utrulling av strategien og presentert i kommende rapporter.

Resultater

Sykefravær – nærvær

Sykefraværet i konsernet har ligget høyere enn ønsket over flere år og har vist seg utfordrende å redusere, til tross for målrettede tiltak og søkelys på forebygging. Arbeid med forebygging og reduksjon av sykefravær krever innsats over tid, og arbeidet fortsetter i 2025 med initiativene som er beskrevet på side 81.

Sykefravær konsern	2024	2023	2022
Totalt sykefravær	9,8 %	9,6 %	9,9 %
Legemeldt	7,9 %	7,7 %	7,9 %
Langtidssykefravær	7,1 %	6,9 %	6,8 %

Arbeidsrelaterte skader (uten Unibuss)	2024	2023	2022	2021	2020
HMS avvik	427	439	353	412	513
Antall skader med fravær	27	16	10	10	13
Antall skader	97	71	29	43	68
H1-verdi	8,74	5,51	3,62	3,69	5,71
Antall timer arbeidet	3 089 043	2 901 637	2 762 013	2 708 316	2 626 499

Helse, miljø og sikkerhet

Antall personskader økte i 2024, slik det også gjorde fra 2022 til 2023, særlig grunnet hendelser med vold og fall. Det er gjennomført granskninger og læringsark for å dele kunnskap om når, hvor og hvordan skader oppstår. Prioriteringer og tiltak er beskrevet på side 81.

Medarbeidere, mangfold og likestilling

Ansatte og kjønnsfordeling totalt

Sporveien hadde 3 364 ansatte ved utgangen av 2024, mot 3 658 i 2023. Nedgangen var i høy grad knyttet til omstillinger

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

17 prosent av de ansatte i konsernet er kvinner. For Sporveien (unntatt Unibuss) utgjør kvinneandelen 23 prosent.

Antall ansatte*	Mann	Mann %	Kvinne	Kvinne %	Totalt
Sporveien AS	823	80,1 %	205	19,9 %	1 028
Sporveien T-Banen AS	466	71,9 %	182	28,1 %	648
Sporveien Trikken AS	373	78,5 %	102	21,5 %	475
Unibuss AS	1 037	92,2 %	88	7,8 %	1 125
Unibuss Ekspress AS	80	90,9 %	8	9,1 %	88
Totalt konsern	2 779	82,6 %	585	17,4 %	3 364

* En stjerne betyr antall ansatte pr 31.12.24 fratrukket ansatte som har permisjon, ansatte på AAP, tilkallingsvikarer og aktive pensjonister.

Konsernledelse inkludert konsernsjef			Styret	
Alder	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
Under 30	-	-	-	-
30-50	2 (25 %)	-	1 (14 %)	1 (14 %)
Over 50	3 (38 %)	3 (38 %)	2 (29 %)	3 (43 %)

Kjønnsfordeling i ledende stillinger og styringsorganer

Konsernledelsen (inkludert konsernsjef) bestod av 62,5 prosent kvinner ved utgangen av 2024. Halvparten av de ansatte i Sporveien (unntatt Unibuss) som er i eller rapporterer til konsernledelsen, var kvinner (31 av 62 ansatte).

Aldersfordeling ansatte

Sporveien har totalt god spredning når det kommer til alderssammensetning. Antall årsverk fordelt på alder gjenspeiler at vi har en større andel yngre, deltidsarbeidende førere. Førerstillinger er populære deltidsjobber ved siden av studier.

Midlertidige ansatte

Ved utgangen av 2024 hadde vi registrert kun fem midlertidig ansatte i konsernet. Tre av disse var kvinner, to menn. I tillegg hadde vi noen personer tilknyttet som «tilsigelser»

(ringevikarer) og aktive pensjonister. Som følge av mange pågående prosjekter, har vi knyttet til oss en andel innleide via bemanningsforetak og konsulentvirksomhet.

Deltidsarbeid

12 prosent av våre ansatte arbeidet deltid i 2024, 14 prosent av kvinnene og 11,5 prosent av mennene. I Sporveien (unntatt Unibuss) utgjorde deltidsarbeidende 15 prosent av de ansatte. Hele 271 av 289 ansatte i deltidsstillinger var førere. Førerstillinger er svært populære deltidsjobber.

I medarbeiderundersøkelsen i 2024 for Sporveien (unntatt Unibuss) oppga 131 personer at de arbeidet deltid. Blant disse svarte 56 prosent (73 personer) at de er tilgjengelige og ønsker å jobbe mer. Det er generelt gode muligheter for å endre stillingsprosenten for medarbeidere som ønsker det. En del deltidsarbeidere går også over i fulltidsstilling.

Konsern			
Aldersgruppe	Antall ansatte	Andel mot totalt antall ansatte	Antall årsverk
0-29 år	417	12,4 %	329,7
30-39 år	761	22,6 %	682,9
40-49 år	856	25,5 %	820,6
50-59 år	885	26,3 %	851,4
60+ år	445	13,2 %	414,1

2024			2023	
Foreldrepermisjon	Antall	Gjennomsnitt antall uker	Antall	Gjennomsnitt antall uker
Kvinner	35	23	38	18
Menn	196	12	194	13
Antall totalt	231		232	

Turnover

Sporveien hadde en samlet turnover på hele 16,3 prosent i 2024. Den viktigste årsaken var større organisasjonsendring med nedbemanning i Unibuss. Ansatte som er på arbeidsavklaringspenger eller er i permisjon på sluttidspunktet, inngår ikke i datagrunnlaget. Det faktiske antallet som har sluttet i Sporveien er derfor noe høyere enn angitt.

	Turnover	Antall sluttet
Totalt konsern:	16,3 %	682
Sporveien	7,2 %	169
Unibuss	27,9 %	513

Kompensasjon og lønnsforskjeller
Tilstrekkelig lønn

Våre overenskomster regulerer lønn for store stillingsgrupper, samt minimumsavlønning. Det er kun overenskomster inngått med fagforeninger som organiserer arbeidstakere med høyere utdanning som ikke inneholder bestemmelser om minimumsavlønning.

Det finnes ingen entydig definisjon av hva som er tilstrekkelig lønn i Norge. Alle ansatte i Sporveien har en lønn som ligger godt over den definisjonen som er brukt som eksempel for EØS i ESRS, AR 73.



Fagarbeider Manuel Martinez Calderon jobber fokusert med hjulservice på Ryen verksted.

Kvinneres lønn i prosent av menns lønn

Stillingsgruppe	Antall ansatte*)	Andel kvinner	Gjennomsnittlig avtalt årslønn	Gjennomsnittlig utbetalt lønn
Administrative ledere	116	31,0 %	109,2 %	107,4 %
Operative ledere	47	17,0 %	97,0 %	92,0 %
Universitetsutdanning	278	35,3 %	99,7 %	97,1 %
Høyskoleutdanning	160	29,4 %	95,9 %	90,8 %
Fagbrev/vg.skole, og spesialarbeidere	737	16,6 %	99,4 %	92,8 %
Vognførere/togførere	839	22,9 %	99,7 %	91,8 %
Totalt	2 177	23,1 %	107,8 %	98,3 %

* En stjerne betyr antall registrerte ansatte fratrukket ansatte som har permisjon uten lønn og tilkallingsvikarer/pensjonister på timelønn

Likelønn

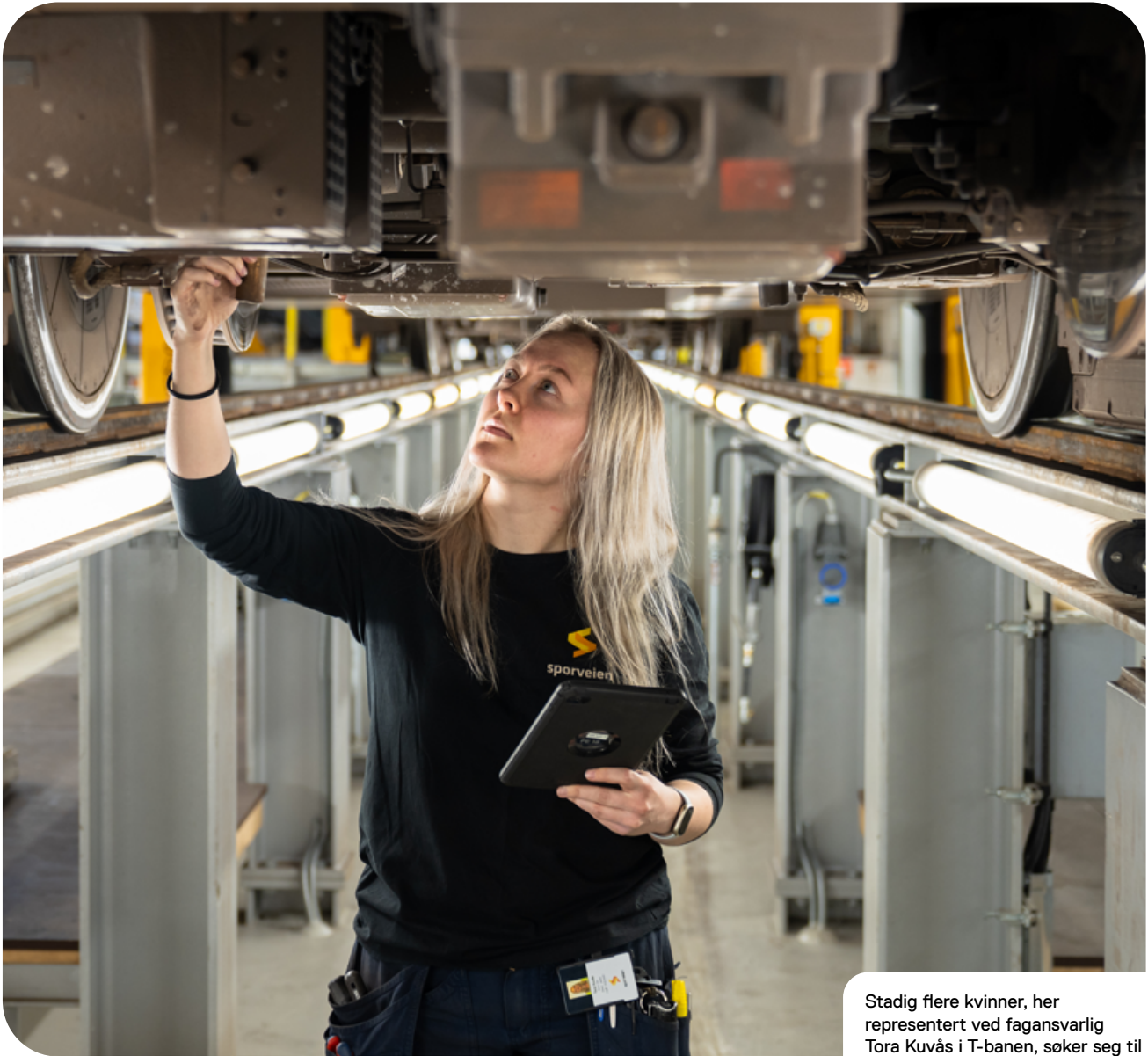
Vi har kartlagt lønn fordelt på stillingsgrupper med utgangspunkt i yrkeskoder fra SSB.

Disse yrkeskodene er basert på kompetansekravene for stillingene. Yrkeskodene består av syv siffer, og det første sifferet angir enten at det er en lederstilling eller kompetansenivå for stillingen. Yrkeskodene skal reflektere «arbeid av lik verdi». For å beskrive stillingstypene vi har i Sporveien, har vi delt opp lederstillinger i to grupper, slått sammen kodene med første siffer 4-9, samt skilt ut vognførere og togførere i en egen gruppe. Yrkeskoder med første siffer 4-8 brukes på stillinger på samme utdanningsnivå, hvor det første sifferet definerer fagområde.

I Sporveien finner vi ingen vesentlige forskjeller i avtalt lønn mellom kvinner og menn. Blant administrative ledere ligger

kvinner høyere enn menn. Dette har sammenheng med at kvinnene er i flertall i toppledelsen. Når det gjelder samlet utbetalt lønn, ligger menn klart høyere enn kvinner. Dette har sammenheng med at menn jobber klart mer overtid enn kvinner, og menn jobber mer ubekvem arbeidstid som gir rett til tillegg.

Forholdet mellom lønn til høyest lønnede ansatte og median av lønn for alle ansatte er 4,2 for samlet utbetalt lønn og 5,5 for avtalt årslønn.



Stadig flere kvinner, her representert ved fagansvarlig Tora Kuvås i T-banen, søker seg til fagområder som tradisjonelt sett har vært dominert av menn.

Hendelser, klager og alvorlige påvirkninger knyttet til menneskerettigheter
Sporveien har ikke avdekket hendelser knyttet til menneskerettighetsbrudd overfor egen arbeidsstyrke. Sporveien er ikke innklaget til OECDs kontaktpunkt for eventuelle brudd på OECDs retningslinjer for multinasjonale selskap.

Beskrivelse	Tilfeller
Antall innkomne varsler med påstander om diskriminering/trakassering i egen arbeidsstyrke	1
Antall avdekkede tilfeller av kritikkverdige forhold* i varsler som gjelder diskriminering/trakassering i egen arbeidsstyrke	0

* En stjerne betyr at påstandene i det innkomne varselet er definert som kritikkverdige jf. arbeidsmiljøloven og Sporveiens definisjon av kritikkverdige forhold

S1 Egen arbeidsstyrke

Unibuss

Unibuss har en klar forpliktelse til å ivareta, utvikle og støtte sine ansatte som den viktigste ressursen for å levere kollektivtrafikkjenester av høy kvalitet. Gjennom våre policyer, prosesser og tiltak fremmer vi et trygt, inkluderende og helsefremmende arbeidsmiljø som sikrer trivsel og utvikling for alle ansatte.

Policyer

Unibuss har etablert klare policyer som danner rammene for hvordan vi arbeider med arbeidsmiljø, sikkerhet, likestilling og andre sentrale temaer. Disse policyene sikrer en forutsigbar og rettferdig praksis for alle ansatte og er forankret i våre strategier, verdier og gjeldende lover og forskrifter. Vi evaluerer og oppdaterer policyene jevnlig i samarbeid med tillitsvalgte og vernetjenesten for å sikre at de støtter en bærekraftig og trygg arbeidsplass. Våre policyer gjelder alle ansatte, innleide konsulenter og ledere i konsernet.

Personalpolitikk

Vi vil fremme et inkluderende arbeidsmiljø basert på mangfold, likestilling og respekt, og sikre forutsigbarhet og støtte gjennom klare retningslinjer for arbeidsforhold. Unibuss har ikke en egen personalpolitikk, men våre policyer for kvalitet, arbeidsmiljø og trafikksikkerhet som dekker dette. Personalpolitikken godkjennes av øverste ledelse og evalueres årlig i ledelsens gjennomgang.

Etiske retningslinjer

Vi skal sikre ansvarlig atferd, lojalitet og respekt i alle arbeidsrelasjoner, og forhindre diskriminering, mobbing og trakassering. De etiske retningslinjene utarbeides av Sporveien. Retningslinjene godkjennes av styret og revideres minimum hvert tredje år.

HMS-policy

Vår HMS-policy har som formål å redusere risiko for skader og helsemessige plager, og sikre et arbeidsmiljø som fremmer

trivsel og produktivitet. Policyen godkjennes av ledelsen og evalueres årlig i ledelsens gjennomgang.

Seniorpolitikk

Unibuss praktiserer per i dag ingen egen seniorpolitikk, men vi ser behovet for å styrke innsatsen for våre senioransatte. Vi ønsker å forbedre oss ved å legge bedre til rette for fleksible arbeidsforhold og videreutviklingsmuligheter for ansatte over 55 år. Tiltaket vi gjelder alle ansatte fra fylte 55 år og vil inngå som en del av vår personalpolitikk. Vi vil samarbeide med fagforeningene for å utvikle og evaluere tiltak hvert annet år, med mål om å skape en mer inkluderende og bærekraftig arbeidshverdag for våre seniorer.

Prossesser

Unibuss har fokus på bedriftsdemokrati, der ansatte deltar aktivt i beslutningsprosesser og bidrar til et positivt arbeidsmiljø. Vi legger til rette for samarbeid mellom ansatte, ledelse og organisasjoner, og har etablerte prosesser for å adressere og utbedre utfordringer knyttet til arbeidsmiljøet.

Deltakelse i styrende organer

Ansattes representanter i styret spiller en viktig rolle i styringen av Unibuss. Gjennom sin deltakelse bidrar de til å ivareta arbeidstakernes interesser, samtidig som de deltar i beslutninger som påvirker selskapets drift og fremtidige utvikling. Representantene velges i henhold til fastsatte prosedyrer, og deres deltakelse sikrer at de ansatte har en stemme i selskapets øverste beslutningsorgan. Ved å inkludere ansatte i styrende organer styrker Unibuss bedriftsdemokratiet, fremmer dialog og legger til rette for en transparent og inkluderende beslutningsprosess.

Selskapet har ikke en bedriftsforsamling med eiere, utenom styret, men bedriftsutvalget (BU) har jevnlig møter med arbeidsmiljøutvalget (AMU).

AMU og verneombud

Arbeidsmiljøutvalget (AMU) og verneombudene spiller en sentral rolle i å fremme sikkerhet, helse og trivsel, og har jevnlig samarbeidsmøter med bedriften. De er viktige partnere i planlegging og gjennomføring av tiltak for å styrke arbeidsmiljøet.

Medarbeiderundersøkelser og -samtaler

Vi gjennomfører medarbeiderundersøkelser med jevne mellomrom for å kartlegge trivsel og identifisere forbedringsområder. Resultatene analyseres nøye, både overordnet og innenfor egne områder, og konkrete tiltak implementeres for å adressere funnene.

Samarbeid med ansattes organisasjoner

Unibuss er underlagt Bussbransjeavtalen (BA) og har forhandlinger med Yrkestrafikkforbundet (YTF) og Fellesforbundet (FF). Det er flere andre foreninger i Unibuss som vi samhandler med, men kun YTF og FF som har forhandlingsrett og som er med i vårt partssamarbeid. Omtrent 65 prosent av våre ansatte er fagorganiserte.

Varslingordning

Varsling skal foregå slik den ansatte føler det tryggest:

- Via verneombud eller nærmeste leder
- Via ekstern varslingskanal
- Via intern varslingskanal

All varsling, uansett hvordan det varsles, kan skje anonymt dersom den ansatte ønsker det.

Unibuss har nedfelt et eget varslingsråd som aktiviseres dersom det varsles. Varslingsrådet vurderer saken og kan iverksette interne eller eksterne undersøkelser/granskninger. Varsleren mottar informasjon om fremdrift og resultat i den grad det er forsvarlig. Varslingssaker rapporteres jevnlig til BU/AMU, og årlig til styret, for å sikre åpenhet og kontinuerlig forbedring.

Tiltak og aktiviteter

For å skape et trygt, inkluderende og bærekraftig arbeidsmiljø jobber Unibuss aktivt med en rekke tiltak innen arbeidsmiljø, sikkerhet, trivsel og kompetanseutvikling. Tiltakene er utformet for å redusere risiko, forbedre arbeidsforhold og styrke ansattes engasjement. Vi evaluerer og videreutvikler tiltakene fortløpende for å sikre at de gir ønsket effekt og bidrar til en positiv utvikling for både ansatte og selskapet.

Medarbeiderutvikling

Hensikt: Sikre kompetanseutvikling som bidrar til høy kvalitet og sikkerhet i kollektivtrafikken.

Omfang: Gjelder alle ansatte med spesifikke tiltak for sjåfører og ledere.

Framdrift og resultat: 80 prosent av ansatte skal delta i kompetansehevende tiltak innen 2025.

Arbeidsmiljø

Hensikt: Skape et helsefremmende arbeidsmiljø med fokus på trivsel og samarbeid.

Omfang: Gjelder alle ansatte på tvers av avdelinger.

Framdrift og resultat: Redusere sykefraværet med 10 prosent innen 2026.

Arbeidsglede

Unibuss har som mål å fremme arbeidsglede og trivsel blant alle ansatte som en sentral del av strategien mot 2030. Regelmessige medarbeiderundersøkelser er et viktig verktøy for å måle arbeidsglede og identifisere forbedringsområder.

I 2024 gjennomførte vi en slik undersøkelse og fikk verdifulle tilbakemeldinger. Resultatene skal brukes aktivt for å utvikle målrettede tiltak som styrker arbeidsgleden. Dette inkluderer å forankre forbedringstiltak i hele organisasjonen og etablere klare ansvarsområder for oppfølging. Målet er å skape et arbeidsmiljø som inspirerer til engasjement og sikrer at ansatte trives og yter sitt beste.

Nærvær (sykefravær)

Vi gjennomfører månedlige nærværgrupper der bedriftens ledelse holder innlegg og bedriftshelsetjenesten er representert med HMS-rådgivere. Hensikten er å sikre at arbeidstakere holder kontakten med sine kollegaer og forblir endel av arbeidsmiljøet, samt å kunne utvikle den enkeltes kompetanse og kunnskap. Gjennom tiltaket vil vi også bidra til en raskere vei tilbake i arbeid. Tiltaket er obligatorisk for langtids-sykemeldte, frivillig for andre ansatte. Resultatet vil bli målt gjennom nærværprosenten (sykefraværsdager mot årsverk) og reduksjon av gjennomsnittlig varighet på fravær i selskapet.

Sikkerhet

Unibuss har et sterkt fokus på sikkerhet. Gjennom systematiske risikovurderinger, forebyggende tiltak og kontinuerlig forbedring jobber vi for å redusere skader og ulykker. Sikkerhetsarbeidet er en integrert del av vårt HMS- og trafikksikkerhetssystem, og bidrar til en trygg arbeidsplass og drift. Dette gjelder for Unibuss og Unibuss Ekspress, og både ansatte og passasjerer. Sikkerhetsarbeidet evalueres gjennom regelmessige risikovurderinger, ulykkesstatistikk og interne revisjoner. Vi jobber med kontinuerlig forbedring basert på rapporterte hendelser og tilbakemeldinger fra ansatte og bedriftshelsetjenesten. Målet er å redusere arbeidsrelaterte skader og trafikale hendelser, forbedre sikkerhetskulturen og sikre en tryggere arbeidshverdag.

Akan

Unibuss har en tydelig rusmiddelpolicy for å sikre et trygt og rusfritt arbeidsmiljø. Vi jobber systematisk med å forbedre vår eksisterende rusmiddelpolicy og sikre et trygt, helsefremmende og rusfritt arbeidsmiljø. Arbeidet kobles til vårt HMS- og arbeidsmiljøarbeid, hvor vi har fokus på tidlig innsats, støtte til ansatte i vanskelige situasjoner og tydelige retningslinjer for håndtering av rusrelaterte problemstillinger. Tiltaket gjelder alle ansatte i Unibuss, men særlig operativt personell som førere, trafikkleidere og instruktører.

Vi håndterer rusmiddelrelaterte saker individuelt og følger opp ansatte i henhold til vår rusmiddelpolicy. Målet er å sikre en helhetlig og forutsigbar håndtering av saker, samtidig som vi ivaretar både sikkerheten i driften og de ansattes behov for støtte.

Mål

Unibuss setter tydelige og godt forankrede mål for å sikre en bærekraftig og trygg arbeidsplass. Våre mål skal være relevante, målbare og bidra til kontinuerlig forbedring. Vi følger utviklingen gjennom systematiske målinger og evalueringer, slik at vi kan justere og forbedre innsatsen der det er nødvendig. Relevante måltall er gjengitt sammen med resultater under.

Resultater

Resultatene gir oss et grunnlag for å vurdere hva som fungerer godt og hvor det er behov for videre innsats, slik at vi kan skape en tryggere og mer bærekraftig arbeidsplass. Vi analyserer utviklingen over tid og bruker innsikten til å justere tiltak og strategier.

Ansatte i Unibuss

Fast ansatte fordelt på kjønn ved utgangen av 2024 var 96 kvinner og 1 117 menn. På samme tidspunkt hadde vi 376 ringevikarer: 22 kvinner og 354 menn.

Turnover

Unibuss hadde en uønsket turnover på 13,3 prosent i 2024. Vi har startet arbeidet med å måle turnover gjennom rapportering på turnovertall fra HR-systemet, samt en digital exit-undersøkelse. På grunn av at det er frivillig å gjennomføre exit-undersøkelsen, samt utfordringer med mangler i HR-systemets data, er det foreløpig ikke en strukturert og automatisert tilnærming til rapportering og analyse av turnover data. Målet vi arbeider mot er et bedre datagrunnlag fra HR-system og exit-undersøkelse. Det vil legge til rette for

å identifisere forbedringsområder og implementere tiltak som kan bidra til å beholde nøkkelkompetanse. Dette arbeidet vil inngå som en del av vår personalpolitikk og vil evalueres i samarbeid med relevante aktører. Fokus fremover vil være på å forstå de underliggende årsakene til uønsket turnover og sikre et arbeidsmiljø som fremmer trivsel og stabilitet.

Mangfold, like muligheter og likestilling

Vi ønsker å fremme likeverd og sikre rettferdige muligheter for alle ansatte uavhengig av bakgrunn.

Styret har fire kvinner og fire menn. Ledelsen har to kvinner og seks menn. Det er størst andel menn blant våre førere.

Sykefravær – nærvær

Arbeidet med sykefravær og nærvær er tett koblet til Unibuss' HMS-policy, som vektlegger forebygging av skader og helseplager, samt tilrettelegging for et helsefremmende arbeidsmiljø. Vårt mål er å redusere sykefraværet ved å fremme nærvær gjennom trivsel og tilpassede arbeidsforhold.

Målsetting totalt sykefravær:

- 2025 – 12,50 %
- 2024 – 13,45 %

Ansatte har vært involvert i arbeidet med å redusere sykefravær, blant annet gjennom medarbeiderundersøkelser, dialogmøter og samarbeid med verneombud og tillitsvalgte. Denne tilnærmingen sikrer at tiltakene for å øke nærværet er relevante og godt forankret i hele organisasjonen.

Fraværsskader

Fraværsskader er en viktig indikator på sikkerheten i vår drift. H1-verdien, som viser antall arbeidsulykker med fravær per million arbeidede timer, har de siste 12 månedene vist en økende trend. Dette understreker behovet for kontinuerlig innsats for å redusere risikoen for arbeidsrelaterte skader.

Det var 23,5 arbeidsrelaterte skader (H1+ H2) og fem registrerte tilfeller av yrkessykdom i 2024. Det var ingen registrerte dødsfall som følge av yrkesskader eller -sykdom.

For å styrke sikkerheten har vi iverksatt flere tiltak, inkludert bedre risikovurderinger, forebyggende opplæring og forbedret rapportering av uønskede hendelser. Målet vårt er en gradvis reduksjon i H1-verdien og en tryggere arbeidsplass for alle ansatte.

Kompensasjon og lønnsforskjeller

Unibuss er underlagt Bussbransjeavtalen. Det gjennomføres årlige forhandlinger.

Unibuss gir lønn etter tabell, med unntak av administrasjonen. I administrasjonen tjener kvinner i gjennomsnitt 0,14 prosent mer enn menn. Lønn etter tabell er likt for menn og kvinner.

Forholdet mellom lønn til høyest lønnede ansatte og median av lønn for alle ansatte er 5,22.

Hendelser, varsling og menneskerettigheter

Vi hadde ingen registrerte tilfeller av diskriminering/trakassering i 2024. Det var fem varslinger knyttet til arbeidsforhold registrert i 2024 og ingen registrerte tilfeller av menneskerettighetsbrudd overfor egne ansatte.

S2 Arbeidere i verdikjeden Sporveien

Sporveien er Norges største kollektivtransportkonsert målt i antall reiser og er en stor innkjøper av både tjenester og materiell. Med ca. ett tusen aktive leverandører har Sporveien en betydelig indirekte påvirkning på samfunnet og miljøet. Verdikjeden strekker seg ut i hele verden, og muligheten for brudd på arbeidsvilkår eller menneskerettigheter blant leverandører i risikoland ble derfor vurdert som en vesentlig potensiell påvirkning i vesentlighetsanalyse, se side 62-64. Det har også blitt vurdert som en risikofaktor i de årlige konsernovergripende risikovurderingene.

Sporveien arbeider strategisk med å innfri både lovkrav og forventninger om å sikre et seriøst og anstendig arbeidsliv i leverandørkjeden. Vi er underlagt åpenhetsloven som skal fremme virksomheters respekt for grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold i leverandørkjeden. [Redegjørelsen](#) for hvordan Sporveien arbeider for å etterleve kravene i åpenhetsloven er offentlig tilgjengelig på konsernets nettsider.

Sporveiens eier, Oslo kommune, stiller tydelige eierforventninger til selskapets arbeid med etiske krav og for et anstendig arbeidsliv. I Oslo kommunes eierskapsmelding fremgår det at eier forventer at selskapet følger Oslomodellen og arbeider for et seriøst og anstendig arbeidsliv. Videre stilles det eierforventninger om at selskapet har en aktiv og bevisst holdning til etiske spørsmål og utarbeider et etisk regelverk, som minst tilsvarer kommunens eget.

Vi har innarbeidet seriøsitetsbestemmelser i alle våre kontraktsmaler basert på Oslomodellen, som er Oslo kommunes rammeverk for å bekjempe arbeidslivskriminalitet og sosial dumping i kommunens bygge-, anleggs- og tjenestekontrakter.

Sporveien er også underlagt lov om offentlige anskaffelser og gjennomfører konkurranser i henhold til gjeldende lover, forskrifter og interne retningslinjer.

Policyer

Sporveien stiller tydelige krav til våre leverandører og deres underleverandører innenfor alle vare- og tjenesteområder. Vi har etablert prosedyrer og rutiner for å sikre ansvarlighet i leverandørkjeden. Våre styrende dokumenter omfatter blant annet:

- Etiske krav til leverandører
- Varslingsrutiner
- Intern og ekstern varslingskanal for ansatte og leverandører
- Rutine for oppfølging av leveranse og leverandør
- Rutine for kontroll av sosialt ansvar hos leverandør
- Rutine for mislighold hos leverandør
- Rutine for stikkprøver og kontroll i prosjekter
- Prosedyre forberede og gjennomføre revisjoner
- Rutine ved nye/endring av leverandører
- Rutine for ivaretagelse av Påseplikten

Etiske krav til leverandører

Etiske krav til leverandører inneholder krav til grunnleggende menneskerettigheter* og anstendige arbeidsvilkår, lønns- og arbeidsvilkår, arbeidstakerrettigheter, miljø og forretnings-etikk. Formålet med Etiske krav til leverandører er å sikre at Sporveiens leverandører og deres underleverandører har et bevisst og forpliktende forhold til Sporveiens etiske krav. Leverandørene er ansvarlig for egen og underleverandørers overholdelse av Sporveiens etiske krav. Kravene er en del av kontrakten med leverandøren, med egne bestemmelser som regulerer overtredelse.

* En stjerne betyr grunnleggende menneskerettigheter menes internasjonale anerkjente menneskerettighetene som følger av blant annet FNs konvensjon om økonomiske, sosiale og kulturelle rettigheter fra 1966, FNs konvensjon om sivile og politiske rettigheter fra 1966 og ILOs kjernekonvensjoner om grunnleggende rettigheter og prinsipper i arbeidslivet.

Alle leverandører som er underlagt Etske krav til leverandører og må signere en egenerklæring ved inngåelse av avtale med konsernet. Egenerklæringen inneholder krav knyttet til blant annet forretningsatferd, korrupsjon, lønns- og arbeidsvilkår, arbeidstakerrettigheter, miljø og habilitet.

[Etske krav til leverandører](#) er tilgjengelig for alle på konsernets nettsider. Kravene er vedtatt av styret og ble sist revidert i 2022 i forbindelse med implementeringen av åpenhetsloven.

Prosesser og tiltak

Vi har arbeidet med å profesjonalisere vår interne prosess for aktsomhetsvurderinger, i tråd med kravene i åpenhetsloven og OECDs retningslinjer, og med særlig fokus på Sporveiens største risikoområder. Etske krav til leverandører er oppdatert og tilpasset denne loven, og vi har etablert rutiner for å sikre allmenheten tilgang til informasjon om aktsomhetsvurderingene.

Risikovurderinger av leverandører

Som en del av Sporveiens arbeid med aktsomhetsvurderinger, gjør virksomheten kontinuerlig risikovurderinger av leverandører gjennom screening av nye og eksisterende leverandører.

Innkjøp skjer innenfor flere kategorier som vurderes som høyrisiko på Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) sin høyrisikoliste for brudd på menneskerettigheter i leverandørkjeden. En betydelig andel av konsernets leverandører befinner seg i Europa, men det er sannsynlig at samtlige har produsenter og underleverandører fra land i Asia (blant annet Kina) på komponentnivå.

Leverandører i høyrisikoland, ofte preget av liten åpenhet, utgjør en risiko fremover i takt med strengere krav og forventninger fra offentlige myndigheter og interessenter.

Potensielle negative risikoer i leverandørkjeden er særlig knyttet til manglende respekt for arbeidstakernes rettigheter samt fare for ulykker eller utilsiktede hendelser som fører til skader, sykdom eller dødsfall.

Sporveien har over lengre tid hatt et bevisst forhold til hvilke risikomomenter som er relevante for ulike leverandører. Vi har særlig rettet oppmerksomheten mot risiko for sosial dumping, tvangs- og barnearbeid, korrupsjon og bestikkelse, samt negativ miljøpåvirkning.

Sporveien bruker TransQ, et prekvalifiseringssystem for varer og tjenester til forsyningssektoren, for å sikre en systematisering av arbeidet med ansvarlighet i leverandørkjeden. I større anskaffelser brukes det eksterne leverandører til å gjennomføre integritetsundersøkelser.

Sporveien er også medlem i innkjøpsorganisasjonen Tradebroker. Deler av leverandørkjøpet innenfor indirekte varer og tjenester gjøres gjennom Tradebrokers avtaler. Tradebroker har en prosess for å godkjenne og kvalifisere leverandører, i henhold til kravene i åpenhetsloven.

Anskaffelse av nye T-banvogner

I forbindelse med anskaffelsen av nye T-banvogner i 2022-2024 ble det avdekket at flere av leverandørene som søkte prekvalifisering yter leveranser til israelske myndigheter på ulovlig okkuperte områder på Vestbredden. Dette ble blant annet avdekket gjennom en «integrity due diligence» som Sporveien gjennomfører for de største anskaffelsene i forbindelse med prekvalifisering av leverandører.

For CAF, som ble tildelt kontrakten, ble det avdekket at de er involvert i flere leveranser til Jerusalem Light Rail, som er et israelsk trikkesystem som strekker seg inn i områder i Øst-Jerusalem og på Vestbredden. CAF anklages for å bidra til å opprettholde ulovlig israelsk okkupasjon i disse områdene.

Hvorvidt denne virksomheten faktisk direkte, eller indirekte bidrar til å opprettholde ulovlig okkupasjon i strid med folkeretten er ikke klart. Som følger av de forhold som ble avdekket, har Sporveien gjort grundige vurderinger av om CAFs involvering i disse prosjektene skulle medføre at de skulle avvises fra å delta i konkurransen. I tillegg til å gjennomføre integritetsundersøkelser av leverandører, iverksatte Sporveien ytterligere tiltak i form av oppfølgingsmøter med CAF og krav til at CAF måtte dokumenterte sine vurderinger knyttet til virksomheten i disse områdene opp mot folkeretten. Sentralt for Sporveien i de vurderinger som er gjort, er at CAF ikke stod på FNs sanksjonsliste eller andre sanksjonslister slik som NBIM/Etikkrådet.

Metodeverk for aktsomhetsvurderinger

For å standardisere og effektivisere aktsomhetsvurderingene har Sporveien utviklet et risikobasert metodeverk for aktsomhetsvurderinger og screening av leverandører i tråd med OECDs retningslinjer. Rammeverket og risikofaktorene er basert på veiledning fra DFØ. Risikofaktorene inkluderer brudd på grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold, samt korrupsjon og bestikkelser i gjeldende sektor og produksjonsland for den enkelte leverandør.

Figuren illustrerer de ulike indikatorene og hvordan de blir brukt i praksis.

Gradering av risiko

Risikokilde med lenke	Ingen/lav	Lav til moderat	Moderat	Moderat til høy	Høy/svært høy
1. Difis høyrisikoliste	N/A	N/A (Evt: står ikke på listen)	Står på listen med vurderes kun som høyrisiko i særs spesielle tilfeller	Står på listen.	Står på listen. Omtales som svært høyrisiko i kilden
2. The US Department of Labour; List of Goods Produced by Child Labor or Forced Labor	N/A	Landet står oppført (med andre bransjer/produkter)	Landet vurderes som moderat	Landet står oppført (med liknende bransjer/produkter)	Produkt/komponent/råvare står oppført.
3. ITUC - International Trade Union Confederation - Annual Survey of Violations of Trade Union Rights	Landet har verdi 1.	Landet har verdi 2.	Landet har verdi 3	Landet har verdi 4.	Landet har verdi 5 eller 5 +.
4. Corruption perception index	Landet er på topp 20 %	Landet er mellom 20 % til 40 %	Landet er mellom 40 % til 60 %	Landet er mellom 60 % til 80 %	Landet er blant de 20 % lavest scorede land



Ansatte hos en leverandør finjusterer nylagte T-baneskiner.

Hver innkjøpskategori har en dedikert kategorileder med inngående kjennskap til leverandørene. Våren 2024 gikk hver kategorileder gjennom sin portefølje av leverandører og vurderte risiko systematisk fra 1= ingen/lav til 5 = høy/svært høy (som illustrert i matrisen).

Leverandørrevisjoner

Vi velger ut leverandører for revisjon basert på risiko-vurderinger og eventuelle bekymringer. Revisjoner av leverandører, herunder entreprenør og prosjekterende rådgiver, følger Sporveiens revisjonsmetodikk og standarden ISO 19011:2018 med retningslinjer for revisjon av ledelsessystemer. Revisjonene gjennomføres av egne revisjonsteam med relevant kompetanse og erfaring, og aktivitetene omfatter gjennomgang av dokumenter, intervjuer og inspeksjoner for å sammenligne

leverandørens praksis med gjeldende krav. Dersom vi avdekker avvik eller forbedringsområder, skal leverandøren lage og gjennomføre tiltaksplan for å utbedre dem. Vi følger opp at tiltaksplanen blir iverksatt innen fristen og at tiltakene fungerer etter hensikten.

Resultater

I 2024 avdekket ikke Sporveien brudd på grunnleggende menneskerettigheter eller negative sosiale forhold i leverandørkjeden som vi har sett behov for å følge særskilt opp med korrigerende tiltak. Sporveien vil fortsette arbeidet med å kartlegge potensielle negative påvirkninger i leverandørkjeden. Basert på alvorlighetsgrad og sannsynlighet, vil leverandører følges opp gjennom tilpassede oppfølgingstiltak.

S2 Arbeidere i verdikjeden

Unibuss

Policyer

Unibuss har en helhetlig tilnærming til leverandøroppfølging for å sikre:

- Gode arbeidsforhold hos leverandører og underleverandører.
- Etterlevelse av menneskerettigheter i hele verdikjeden.
- Overholdelse av etiske retningslinjer og internasjonale standarder, inkludert Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD) sine retningslinjer for ansvarlig næringsliv, FN sine veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter, og International Labour Organization (ILO) sine konvensjoner om anstendig arbeid.

Alle leverandører må signere og følge Unibuss' etiske retningslinjer for leverandører, som stiller krav til arbeidsforhold, HMS, menneskerettigheter og anti-korrupsjon.

Prosesser og tiltak

Som tiltak ønsker vi å gjennomføre risikoanalyser for systematisk kartlegging av arbeidsforhold og risiko i leverandørkjeden. Vi skal avholde revisjoner ved kontrollbesøk i høyrisikosektorer. Dette innebærer også direkte oppfølging av leverandører for å sikre kontinuerlig forbedring.

Unibuss benytter en risikobasert tilnærming til leverandørkontroll. Alle leverandører gjennomgår en innledende screening basert på geografisk og sektorspesifikk risiko. Bransjer med høy risiko, som bygg- og anleggssektoren, får særskilt oppfølging. Ved større anskaffelser eller komplekse kontrakter iverksettes ekstra kontrolltiltak:

- Leverandørbesøk: Inspeksjoner av produksjonsfasiliteter for å kontrollere arbeidsforhold.
- Revisjoner: Både interne og eksterne revisjoner for å sikre at leverandører etterlever etiske krav.
- Tredjepartsverifisering: Sertifiseringer og rapporter som dokumenterer arbeidsforhold og sosial ansvarlighet.
- Dialog med ansatte: Samtaler med representanter for arbeidere hos leverandører for å avdekke eventuelle utfordringer.

Dersom kritiske avvik oppdages, krever Unibuss forbedringstiltak innen en avtalt tidsramme. Hvis leverandører ikke utbedrer forholdene, kan samarbeidet avsluttes.

Mål

- Innen 2025: Sikre at høyrisikoleverandører kartlegges og prioriteres for oppfølging basert på risiko.
- Innen 2026: Øke andelen leverandører med dokumentert oppfølging av sosiale forhold, med fokus på forbedringstiltak der risiko er identifisert.
- Innen 2027: Gjennomføre regelmessige evalueringer av leverandørkjeden for å sikre kontinuerlig forbedring i arbeidsforhold.

Resultater

Revisjoner har avdekket forbedringsområder og gitt bedre innsikt i leverandørkjeden.

Konkret oppfølging har resultert i dokumenterte forbedringer hos leverandører med høy risiko.



Utslippsfrie busser er avhengig av teknologi, og her sjekker en medarbeider på Solaris-fabrikken i Polen at bussen fungerer som den skal. (Copyright: Solarisbus.com)

S4 Forbrukere og sluttbrukere

Sporveien

Vi skal få flere til å reise kollektivt. Det skal vi få til gjennom å gjøre det enda enklere å reise, og ved å sørge for at kollektivtilbudet er tilgjengelig for alle, uansett funksjonsevne. Våre reisende skal stole på at vi frakter dem dit de vil i byen, raskt, trygt og med lite klimaavtrykk.

Policyer

Attraktiv reise og kundetilfredshet

Vår visjon er «Bærekraftig mobilitet for alle». Den skal vi sette ut i livet gjennom konsernstrategien «Best 2025», som beskriver de viktigste prioriteringene knyttet til våre reisende. Strategien innebærer at vi skal tilby attraktive, trygge og rimelige kollektivreiser for alle reisende, uansett alder og funksjonsevne. Kollektivtilbudet er avgjørende for å redusere klimagassutslipp fra persontransport, og vi er i tillegg opptatt av å være en pådriver for bærekraftig byutvikling.

Sikkerhet og beredskap

Sporveien forfølger en visjon om null alvorlig skadde eller døde. Vi jobber systematisk for å forebygge at ulykker skjer. Arbeid med sikkerhet og beredskap er forankret i nasjonale krav og retningslinjer for skinnegående transport, inkludert kravforskriften, sikringsforskriften og forskrift om nasjonal beredskap på jernbane. Disse forskriftene sikrer at virksomheten ivaretar tryggheten og sikkerheten til passasjerer, tredjepersoner og ansatte gjennom robuste prosesser og systemer.

Universell utforming

Krav og retningslinjer for tilgjengelighet og universell utforming er nedfelt i Sporveiens tekniske regelverk. Dette regelverket er basert på relevante lover og offentlige forskrifter og beskriver hvordan vi skal tilrettelegge de fysiske omgivelsene i kollektivtilbudet vårt for å gjøre det tilgjengelig for alle.

Prosesser

Vi har løpende kontakt med reisende, naboer, brukerorganisasjoner og samarbeidspartnere gjennom flere kanaler. Kontakten er viktig for å få innspill til hvordan vi kan forbedre leveransene våre og kollektivtilbudet som helhet, og for å bevare et godt forhold til alle som er berørt av virksomheten vår. Blant aktivitetene vi gjennomfører er:

- **Løpende kundeundersøkelser (MIS)** måler opplevelsene av reisene vi leverer. Det er Ruter som utfører undersøkelsene og deler resultatene med driftsselskapene. I tillegg deltar vi årlig i eksterne kundetilfredshet- og lojalitetsmålinger, se side 101.
- **Nabokontakt** er et systematisk arbeid for å ta vare på naboer og reisende når vi gjennomfører større prosjekter. Hvert prosjekt har en egen kontaktperson som svarer på spørsmål, informerer berørte, arrangerer nabomøter og generelt sørger for at vi er en god nabo.
- **Systemer og prosesser for å motta meldinger** om feil og mangler fra ansatte, reisende og Ruter hjelper oss med å rette feil og forbedre oss.
- **Samarbeid om beredskap** med Oslo kommune, Bymiljøetaten, Brann- og redningsetaten og andre beredskapsaktører styrker koordineringen og kvaliteten i arbeidet. Tilbakemeldinger etter både beredskapsøvelser og reelle hendelser sikrer kontinuerlig forbedring av beredskapen.
- **Samarbeid om tilgjengelighet og universell utforming** med brukerorganisasjoner som Norges Handikapforbund, Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon og Norges Blindforbund har blant annet bidratt til å gjøre de nye trikkene, holdeplasser og plattformer mer tilgjengelige. Gjennom møter og dialog får vi nyttige tilbakemeldinger og innspill til forbedringstiltak.

Vi bruker resultatene fra de løpende kundeundersøkelsene og øvrige målinger på en systematisk måte. MIS-målingene blir gjennomgått i samhandlingsmøter med Ruter, der vi

sammen blir enig om punkter som skal følges opp og utbedres. Resultatene fra målingene av kundetilfredshet og lojalitet blir presentert til ledergrupper og delt i hele organisasjonen for å vise hvordan hver avdeling og ansatt kan bidra til å møte de reisendes behov og ønsker.

Tiltak

Attraktiv reise og kundetilfredshet

Med 264 millioner reisende i året spiller Sporveien en viktig rolle for innbyggere og besøkende som ønsker å benytte seg av kollektive transportløsninger. Vi ønsker å frakte enda flere reisende og skal levere en så god reiseopplevelse at folk lar bilen stå. Målet er høy regularitet, god punktlighet, høy kundetilfredshet, samt tilgjengelighet for alle.

Vi jobber med en rekke konkrete tiltak for å gjøre reisen mest mulig attraktiv for passasjerene:

Komfort og kundetilfredshet

- Moderne og vedlikeholdte kjøretøy: Løpende oppgradering av trikker og T-banetrokker gir bedre komfort.
- Kundetilfredshetsmålinger: Bruk av MIS-målinger og Norsk Kundebarometer for å identifisere forbedringsområder.

Pålitelighet og punktlighet

- Hyppige avganger og god kapasitet: Tett frekvens på avganger for å redusere ventetid.
- Effektivt vedlikehold og beredskap: Systemer for rask feilretting og forebyggende vedlikehold sikrer stabil drift.

Tilgjengelighet og universell utforming

- Lavgulvtrikker og trinnfrie løsninger: For enklere på- og avstigning.
- Oppgraderte stasjoner og holdeplasser: Bedre skilting, belysning og tilpasninger for personer med nedsatt mobilitet.

Digital informasjon og kundeservice

- Sanntidsinformasjon: Oppdaterte rutetider og avviksmeldinger i Ruter-appen og på skjermer.
- Tydelig skilting og veiledning: Enklere navigering på stasjoner og i vogner.

Trygghet og sikkerhet

- Kameraovervåkning og vakthold: Økt trygghet om bord og på stasjoner.
- Beredskapssamarbeid: Samarbeid med Oslo kommune, Bymiljøetaten og nødetater for rask håndtering av hendelser.

Miljøvennlig og bærekraftig transport

- Utslippsfri drift: Trikker og T-baner er elektriske og bidrar til redusert luftforurensning.
- Sykkelveiennlig tilrettelegging: Integrasjon mellom kollektivtransport og sykkelparkering.

Sporveien har oppnådd sterke resultater i arbeidet med å skape gode reiseopplevelser for våre kunder. Vi har høy kundetilfredshet, mange fornøyde naboer og et stort antall vogner i drift, noe som sikrer god kapasitet. Vår høye punktlighet bidrar til en forutsigbar kollektivhverdag, som igjen styrker kundenes lojalitet. Samlet sett viser disse resultatene at tiltakene vi gjennomfører, direkte forbedrer opplevelsen for de reisende.

Beredskap

For beredskap har Sporveien satt seg flere mål for å sikre en trygg og effektiv drift. Vi skal sikre en robust og effektiv beredskap for håndtering av både fysiske og digitale hendelser. Videre skal vi forbedre samvirket mellom Sporveien, nødetater og kommunale aktører, og styrke og digitalisere krisehåndteringsverktøyene for å forbedre håndteringen av hendelser. Til slutt skal vi øke den interne kompetansen om beredskap og kontinuitetsplanlegging, slik at organisasjonen står best mulig rustet til å møte ulike utfordringer.

Gjennom 2024 gjennomførte vi en rekke tiltak for å følge opp disse målene og øve på håndteringen av hendelser. Vi gjennomførte ti beredskapsøvelser, inkludert tre samvirkeøvelser med nødetater. Beredskapsplanene er oppdatert og vedlikeholdt for å sikre samsvar med gjeldende forskriftskrav. Vi styrket samarbeidet med Oslo kommune og eksterne aktører, og gjorde digitale forbedringer i krisehåndteringsverktøyene. Kompetansenivået i organisasjonen er økt gjennom deltakelse på kurs og interne opplæringstiltak. Evaluering av reelle hendelser har gitt verdifulle læringspunkter og bidratt til å gjøre kollektivtilbudet enda tryggere.

Sikkerhet

Trikken og T-banen har som mål å redusere antall uønskede hendelser og skader blant passasjerer, ansatte og andre trafikanter. Vi jobber med et bredt spekter av mål og indikatorer for å overvåke sikkerhetsbildet i virksomheten. Vårt mål er at alle endringer og prosesser skal føre til lavere risiko for våre reisende. I tillegg fokuserer vi på å styrke sikkerhetskulturen både internt og blant våre passasjerer.

T-banen

T-banen styrer sikkerheten i tråd med gjeldende lovkrav. Summen av tiltak som risikovurderinger, endringsstyring, overvåking av indikatorer og prosessutvikling gjør at sikkerheten blir ivaretatt og kontinuerlig utbedret.

Trikken

Trikken kjører i blandet trafikk gjennom byen, og sikkerhet står sentralt når vogner skal frem i travle bygater. Vi jobber kontinuerlig og risikobasert for å levere høy sikkerhet, både i driften av trafikk og i forvaltningen av infrastruktur. Viktige tiltak er blant annet regelmessig vedlikehold av vogner og infrastruktur, samt opplæring av førere i sikker fremføring og risikohåndtering. I tillegg gjennomfører vi sikkerhetskampanjer for å øke bevisstheten blant passasjerer og publikum.

Universell utforming

Sporveiens visjon «Bærekraftig mobilitet for alle» rommer et uttalt mål om at alle skal ha tilgang og mulighet til å reise kollektivt, uavhengig av funksjonsnivå. Visjonen følger opp konsernstrategien om flere fornøyde reisende. Sporveiens målsetting er at tilgjengeligheten til de ulike kollektivtransportmidlene skal være lik for alle byens innbyggere.

T-banen

Sporveien har i samarbeid med Ruter kartlagt alle byens 101 T-banestasjoner for å avdekke behov for tilgjengelighets tiltak. Som et resultat av kartleggingen, er det definert tiltak innen fire kategorier som handler om universell utforming: belysning, informasjon, avstand mellom tog og plattform, og tilgjengelighet. Ved hjelp av kartleggingen er det registrert alt fra fysisk utforming av stasjonene, til sikkerhet, funksjonalitet og tilgjengelighet til plattformene. Flere T-banestasjoner er nylig oppgradert med tilgjengelighetstiltak på bakgrunn av kartlegging og datainnsamling.

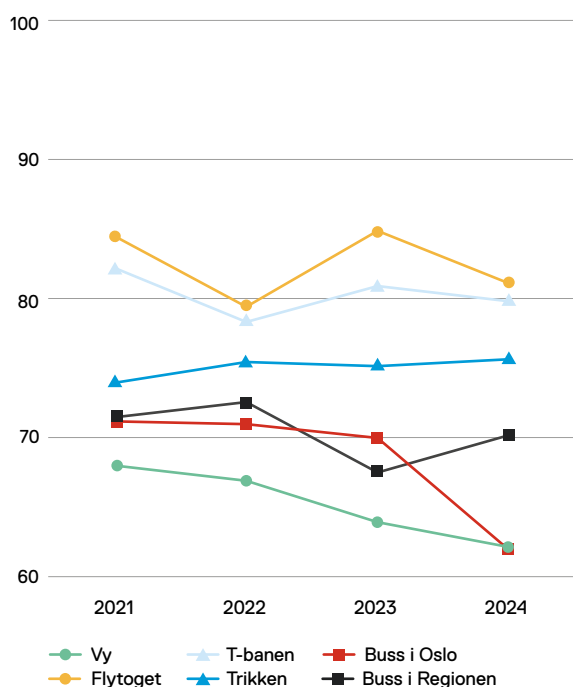
Trikken

De siste årene er det gjennomført en storstilt satsing på trikk i Oslo, for å utvikle neste generasjons trikketilbud. Trikkeprogrammet omfatter anskaffelsen av nye, moderne trikker og oppgradering av infrastruktur og trikkebaser. Målet for programmet er at Oslo skal ha et attraktivt, robust og kostnadseffektivt trikketilbud for alle – som i praksis betyr at alle skal ha tilgang til trikken, uavhengig av funksjonsnivå.

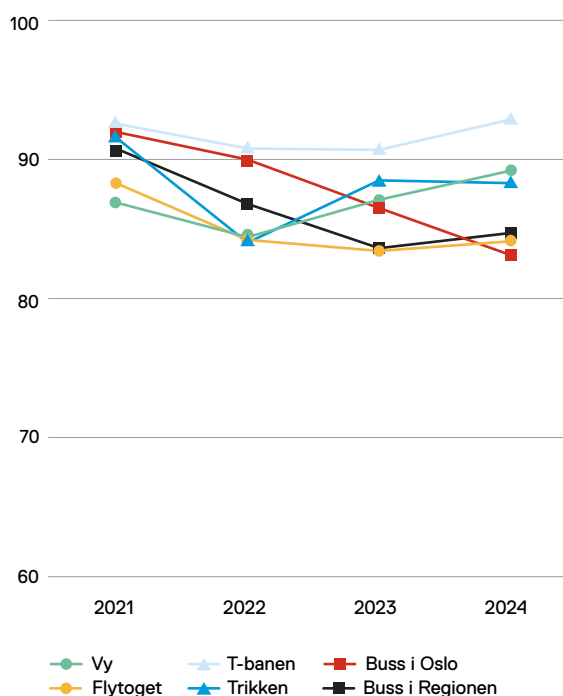
De nye trikkene til Oslo er i seg selv universelt utformet, i og med at de blant annet har lavgulv som gjør det enkelt å gå av og på, brede dører og god plass til barnevogn- og rullestolbrukere, for å nevne noe. Mange av byens trikkeholdeplasser er oppgradert som del av trikkeprogrammet, med plattformer i en høyde og bredde som forenkler av- og påstigning. I tillegg er plattformer forlenget og har fått ledelinjer og varsellinjer i plattformdekket som er til hjelp for blinde og svaksynte.

NKB-TILFREDSHET

Skala 0-100 poeng

**NKB-LOJALITET**

Skala 0-100 poeng



Godt over 90 prosent av alle byens 172 trikkeplattformer har i dag en utforming som gjør dem tilgjengelige for alle. I underkant av ti plattformer har en høyde, bredde og/eller lengde som ikke fullt ut er tilstrekkelig for å være tilgjengelig for alle. Sistnevnte er plattformer som ligger i områder der det er nødvendig med omregulering for å utføre det som skal til av nødvendige tilgjengelighetstiltak.

Mål

Attraktiv reise er én av tre prioriteringer i Sporveiens nye konsernstrategi som ble vedtatt i 2024. Det er foreløpig ikke satt konkrete måltall i strategien, men KPI-er er planlagt for følgende områder.

- Kundetilfredshet
- Regularitet
- Antall reiser
- Trafikksikkerhet

Måltallene vil bli utviklet samtidig med utrulling av strategien og presentert i kommende rapporter.

Resultater Kundetilfredshet og lojalitet

Målingen av kundetilfredshet og lojalitet i regi av Norsk Kundebarometer/Barcode Intelligence omfatter 159 virksomheter og ble gjennomført i perioden januar-mars 2024. Den bekreftet at Sporveien har lojale og fornøyde kunder og at kundene verdsetter høy regularitet og det gode rutetilbudet.

I lojalitetsmålingen for persontransport toppet T-banen listen i 2024, slik selskapet også gjorde i 2023. Trikken havnet på fjerdeplass i 2024, samme plass som i 2023. Videre plasserte de røde bybussene seg på en 11. plass, mot en sjuendeplass i 2023. De grønne regionbussene havnet på åttende plass, opp fra tiende i 2023. De røde bussene hadde en tilbakegang på 3,4 poeng, etter en vinter som ble sterkt preget av vær-, og føreforhold og implementering av elektriske busser på to nye anbudskontrakter.

I kundetilfredsmålingen skåret T-banen litt svakere i 2024 enn året før, men resultatet var likevel svært godt. 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 sin høyeste totalskår noensinne i målingen. Resultatet tyder på at kundene er svært fornøyd med introduksjonen av de nye trikkene.



Det er mange detaljer som skal på plass for å gi en trygg og god reise – enten det gjelder bemanning, vogner eller infrastruktur.

Sporveien T-banen vant Bærekraftprisen 2024, etterfulgt av Trikken. Dette var fjerde gang T-banen går helt til topps på Norsk Bærekraftbarometer. Forbrukerne opplever at Sporveien i stor grad bidrar og tar ansvar, at vi tar hensyn til miljøet i vår daglige drift, samt at vi leverer produkter og tjenester som på best mulig måte ivaretar miljøet. Samtidig peker forbrukerne på at Sporveien kan bli bedre til å vise åpenhet og ansvarlighet i driften.

Sikkerhet T-banen

I 2024 var det kun én ulykke som førte til alvorlig personskade. Samlet sett er T-banens sikkerhetsnivå vurdert som tilfredsstillende, en indikasjon på at T-banen har en god sikkerhetskultur.

Revisjon fra Statens jernbanetilsyn medførte ingen varsel om vedtak i 2024. Vi har tett dialog med tilsynet, og skal i innværende år jobbe videre med effektevaluering av tiltak.

Trikken

I 2024 var antall ulykker og alvorlige hendelser per million kjørte vognkilometer var 1,3. Det var ingen dødsfall knyttet til kjøring av trikk i 2024. Den 29. oktober sporet en trikk av i Storgata og kolliderte i en butikk. Det ble store materielle skader, men ingen alvorlige personskader. Politiet har konkludert med at årsaken til avsporingen var akutt sykdom hos trikkeføreren, og har henlagt saken.

S4 Forbrukere og sluttbrukere

Unibuss

Policyer

Unibuss er forpliktet til å tilby trygg, tilgjengelig og brukervennlig kollektivtransport. Våre busser og tjenester utvikles i henhold til krav fra oppdragsgivere, nasjonale forskrifter og internasjonale standarder, inkludert:

- Bus Nordic-standard (universell utforming og passasjerkomfort).
- ECE-R-107 (sikkerhetskrav for kollektivtransport).
- Krav fra Ruter, Vestfold Kollektivtrafikk og andre administrasjonsselskaper.

Prosesser

Unibuss mottar tilbakemeldinger fra passasjerer gjennom oppdragsgivers systemer, for eksempel fra Ruter. Førere og driftspersonell gir tilbakemeldinger om utfordringer med busser og passasjeropplevelse. Vi bruker kundedata og feilrapporter aktivt for å forbedre drift og service, og følger løpende opp passasjertilbakemeldinger knyttet til tekniske forhold, for eksempel universell utforming eller sete- og innvendig komfort.

Tiltak

Unibuss jobber systematisk for å sikre at alle busser og tjenester oppfyller krav til sikkerhet og tilgjengelighet. Alle busser skal oppfylle kravene i anbudene og gjennomgår inspeksjoner før levering. Det gjennomføres fabrikkbesøk og tekniske inspeksjoner under produksjon. Riktig kvalitet på bussene er en del av vårt helhetlige arbeid for å tilby trygg, tilgjengelig og brukervennlig kollektivtransport:

Tryggere reiseopplevelser:

- Passasjersikkerhet er en prioritet – alle busser tilfredsstiller de nyeste sikkerhetskravene, inkludert nødutganger, brannslukningssystemer og sikring av rullestolbrukere.
- Løpende opplæring av førere i sikker kjøring, passasjerhåndtering og krisesituasjoner.

Universell utforming og komfort:

- Alle nye bybusser er utstyrt med lavgulv, rullestolramper og tydelig merking for syns- og hørselshemmede.
- Unibuss følger opp passasjertilbakemeldinger om tilgjengelighet for å sikre at transporttilbudet fungerer for alle grupper.

Kvalitetssikring av leveranser:

- Inspeksjoner på fabrikk og ved mottak for å sikre at busser leveres i henhold til spesifikasjoner.
- System for feilrapportering under drift, slik at avvik kan korrigeres.

Mål

Minimalisere avvik mellom bestilling og leveranse.



Sporveien forholder seg til kommunens eierskapsmelding når det gjelder forretningsetikk.

G1 Forretningsskikk Sporveien

Vi er bevisste på vårt samfunnsansvar og har høye standarder for etikk og integritet. Forretningsatferd er integrert i Sporveis-konsernets strategi og verdier, samt i virksomhetsstyringen.

I Oslo kommunes eierskapsmelding stilles det tydelige forventninger fra eier, Oslo kommune, om hvordan Sporveien skal arbeide med forretningsetikk. Kommunen forventer at vi har en aktiv og bevisst holdning til etiske spørsmål, og at vi utarbeider et etisk regelverk som minst tilsvarer kommunens eget.

Styring og ledelse

Sporveiens etiske regelverk er retningsgivende for konsernet. Vi stiller etiske krav til leverandører for å sikre ansvarlighet i hele leverandørkjeden. Styret vedtar både etisk regelverk og etiske krav til leverandører på bakgrunn av innspill fra compliance-enheten.

Styret gjennomgår årlig selskapets risikostyring og internkontroll. Risk Management Forum (RMF) er et rådgivende og forberedende organ for konsernledelsen, revisjonsutvalget og styret 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 utarbeidelse av rapportering til konsernledelse og styret av konsernets samlede risikobilde. I den årlige risikorapporteringen til styret inngår blant annet Sporveiens arbeid mot misligheter og korrupsjon, og med HMS, miljø og samfunnsikkerhet. Dette bidrar til at våre systemer for risikostyring og internkontroll ivaretar hensynet til samfunnsansvar, omverdenen og ansatte i Sporveiens verdiskaping.

Compliance-enheten bistår de respektive enhetene i Sporveien med løpende risikovurderinger, fører tilsyn og har ansvaret for at konsernet drives i samsvar med gjeldende lover, regler og etiske standarder. Enheten håndterer i tillegg varsler om eventuelle kritikkverdige forhold. Konsernledelsen og styret holdes jevnlig oppdatert om arbeid og saker knyttet til etisk regelverk, samt gjennom en årlig compliance-rapport.

Policyer og tiltak

Etisk regelverk for Sporveiskonsernet

Formålet med det etiske regelverk er å sikre god etisk praksis og definere felles standarder for ansatte og innleide i Sporveiskonsernet. 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 blant annet varsling, interessekonflikter og habilitet, rus, mobbing og arbeidsmiljø, sosiale medier og bijobber.

Etisk regelverk gjelder for alle ansatte og personer med verv, samt konsulenter, prosjektledere og andre innleide ressurser. Sporveien har rutiner som sørger for at krav knyttet til forretningsadferd blir fulgt opp gjennom opplæring og veiledning av ansatte.

Alle ansatte og innleide i Sporveien må gjennomføre et digitalt kurs om etikk med dilemmatrening. 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.

[Etisk regelverk for Sporveiskonsernet](#) er tilgjengelig for alle på konsernets nettsider.



Sporveien stiller høye etiske krav til leverandører, et ledd i å sikre at T-banen i Oslo driftes forsvarlig.

Etiske krav til leverandører

Formålet med de etiske kravene er å sikre at Sporveiens leverandører og deres underleverandører har et bevisst og forpliktende forhold til Sporveiens etiske krav. Leverandøren er ansvarlig for egen og underleverandørers overholdelse av Sporveiens etiske krav. Kravene er en del av kontrakten med leverandøren, med egne bestemmelser som regulerer overtredelse.

Alle leverandører som er underlagt etiske krav til leverandører, må signere en egenerklæring ved inngåelse av avtale med konsernet. Egenerklæringen inneholder krav knyttet til blant annet forretningsatferd, korrupsjon, lønns- og arbeidsvilkår, arbeidstakerrettigheter, miljø og habilitet. Kravene til leverandører er vedtatt av styret og ble sist revidert i 2022 i forbindelse med implementering av åpenhetsloven.

[Etiske krav til leverandører](#) er tilgjengelig for alle på konsernets nettsider.

Varsling

Sporveien har en egen varslingsordning der ansatte og eksterne kan varsle om kritikkverdige forhold. Selskapets rutiner og prosedyrer for varsling er vedtatt av styret.

Alle varslingssaker blir behandlet av Sporveiens varslingsråd i henhold til gjeldende varslingsrutiner for konsernet. Varslingsrådet skal sørge for en forutsigbar, forsvarlig og trygg behandling av varslingssaker og fremmer anbefalinger til tiltak.

Varsling er ett av temaene i kurset om etikk som alle ansatte og innleide i Sporveien må gjennomføre ved ansettelse. Både ansatte og innleide har rett og plikt til å varsle om kritikkverdige forhold, enten internt til varslingsrådet, gjennom nærmeste overordnede, tillitsvalgt, verneombud eller via ekstern varslingsskanal. Varsling kan skje konfidensielt og/eller anonymt.

For å beskytte varslere mot gjengjeldelse, har Sporveien, i samsvar med arbeidsmiljølovens regler, vedtatt et forbud mot gjengjeldelse som fremgår av både etisk regelverk og i gjeldende varslingsrutiner for konsernet.

Det rapporteres på varslingssaker per tema og antall i den årlige compliance-rapporteringen til styret.

Registrerte varsler og kritikkverdige forhold

År	Registrerte varsler	Kritikkverdige forhold*
2024	6	4**
2023	14	9**
2022	23	19**

* En stjerne betyr at påstandene i det innkomne varselet er definert som kritikkverdige jf. arbeidsmiljøloven og Sporveiens definisjon av kritikkverdige forhold.

** To stjerner betyr at varsler som inneholder påstand om ett eller flere kritikkverdige forhold, og som er undersøkt videre i henhold til Sporveiens varslingsrutiner.

Arbeid mot korrupsjon og misligheter

Sporveien har nulltoleranse for korrupsjon og arbeider aktivt for å bekjempe korrupsjon i egen virksomhet og i kontakten med samarbeidspartnere og leverandører. Virksomhetens policy for antikorrupsjon er forankret i Sporveiens etiske regelverk og etiske krav til leverandører. I årlig risikorapportering til styret inngår blant annet Sporveiens arbeid mot misligheter og korrupsjon.

Etisk regelverk beskriver hvordan ansatte skal forholde seg til situasjoner med representasjon, gaver og reiser. Sporveiens ansatte skal vise stor grad av aktsomhet med tanke på å akseptere gaver eller høflighetsgester fra leverandører, samarbeidspartene og andre utenforstående de har forbindelse med i tjenesten. Forebygging av korrupsjon og andre økonomiske misligheter skjer blant annet gjennom opplæring og veiledning av ansatte og innleide. Alle ansatte og innleide i Sporveien må gjennomføre et digitalt kurs om etikk, der korrupsjon er et av temaene.

Sporveien har identifisert inhabilitet som en mulig kilde til misligheter som korrupsjon og andre økonomiske misligheter. Etisk regelverk stiller strenge krav til habiliteten til ansatte og innleide. Ved ansettelse eller innleie skal den ansatte fylle ut en relasjonserklæring om habilitet. Alle som er involvert i en anskaffelse må signere et habilitetsskjema for å bekrefte at de ikke har knytninger til anskaffelsen som kan gjøre dem inhabile.

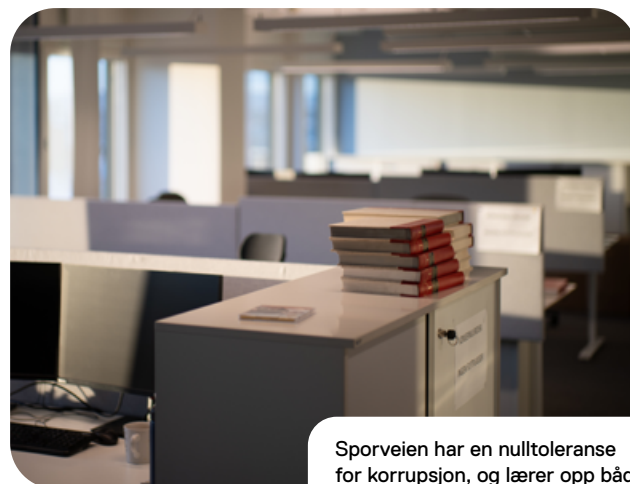
I Sporveiens etiske krav til leverandører fremgår det et tydelig forbud mot korrupsjon og andre økonomiske misligheter. I tillegg forventer vi at leverandøren arbeider aktivt mot alle former for korrupsjon, utpressing og hvitvasking. Sporveien krever at leverandørene har et etisk regelverk som gjelder for leverandørens ansatte. Regelverket skal inneholde et forbud mot å tilby, love eller gi utilbørlige fordeler til kunder,

leverandører og offentlig ansatte. Tilsvarende gjelder for mottak av slike fordeler. I tillegg må leverandøren sørge for undersøkelser av forhold der det er rimelig å anta at korrupsjon kan ha funnet sted.

Som et ledd i arbeidet mot korrupsjon, krever Sporveien at all betaling som leverandøren foretar i forbindelse med kontrakten, skal skje ved bruk av elektronisk betalingsmiddel. Tilsvarende skal lønn og annen godtgjørelse utbetales til den enkelte mottakers bankkonto. Leverandøren skal til enhver tid oppfylle sine forpliktelser til å betale skatter og avgifter.

Sporveien hadde ingen registrerte hendelser med korrupsjon eller bestikkelser i rapporteringsperioden.

Sporveiens standard betalingsvilkår er elektronisk betaling mot faktura i henhold til inngåtte avtaler med leverandører og øvrige samarbeidspartnere.



Sporveien har en nulltoleranse for korrupsjon, og lærer opp både ansatte og innleide for å sikre at dette overholdes.

G1 Forretningsskikk Unibuss

Policyer

Unibuss er forpliktet til ansvarlig forretningsskikk og arbeider for å sikre integritet, transparens og etisk drift i alle deler av virksomheten. Organisasjonens retningslinjer for etikk og leverandøransvar bygger på:

- OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv
- FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter
- Etiske retningslinjer fra Sporveien, som alle leverandører må følge

Alle leverandører skal signere og etterleve Unibuss' etiske krav, som omfatter:

- Nulltoleranse for korrupsjon og interessekonflikter
- Krav til arbeidsforhold, miljø og sosial bærekraft
- Forpliktelse til etterlevelse av relevante ISO-standarder

Ansatte i Unibuss må følge interne retningslinjer for etikk og compliance, inkludert håndtering av innkjøp og leverandørvalg.

Tiltak

Leverandøroppfølging

Alle strategiske leverandører skal levere dokumentasjon på sitt compliance-arbeid. Etiske krav må signeres og legges ved tilbud til Unibuss. Vi har særlig fokus på ISO-sertifiseringer som kvalitetsstempel.

Arbeid mot korrupsjon og misligheter

Unibuss har nulltoleranse for korrupsjon og har et varslingsystem tilgjengelig for ansatte og eksterne aktører for rapportering av uønsket forretningsatferd eller mistanke om korrupsjon. Vi gjennomfører risikovurderinger av leverandører og kontrakter for å avdekke potensielle interessekonflikter.

Ved anskaffelse må minst to personer signere avtaler, og disse kan ikke være del av forhandlingsgruppen. Vi sikrer opplæring og kompetansedeling for ansatte i innkjøp og kontraktsforvaltning for å sikre forståelse av kravene. Vi benytter digitale verktøy for overvåkning av leverandørkjeden for bedre risikostyring og compliance.

Reviderte kontraktskrav har forbedret Unibuss' posisjon som en ansvarlig aktør. Digitale overvåkningsverktøy har økt effektiviteten i leverandøroppfølgingen, inkludert compliance-status. Vi har ikke mottatt varsler om korrupsjon eller brudd på etiske retningslinjer knyttet til våre leverandører.

Unibuss har satt følgende mål for de neste to årene:

Innen 2025:

- Redusere mislighold av kontraktskrav gjennom forbedrede kontrollrutiner
- Sikre robuste kontrollmekanismer for å forhindre urettmessig berikelse
- Unibuss skal sikre at strategiske leverandører systematisk vurderes for compliance-risiko, med dokumentasjon innhentet i forbindelse med nye kontrakter og ved fornyelse av eksisterende avtaler

Innen 2026:

- Øke bevisstheten om etiske retningslinjer og korrupsjonsforebygging ved å integrere grunnleggende opplæring i eksisterende møter og prosesser for ansatte med ansvar for innkjøp og kontrakter.



Unibuss jobber bevisst mot
korrupsjon og misligheter både
blant ansatte og leverandører.

Ordliste

Generell ordliste

Bærekraft

En tilnærming som sikrer at økonomisk, sosial og miljømessig utvikling skjer på en måte som ivaretar fremtidige generasjoners behov.

Dobbelt vesentlighet

En analysemetode som vurderer både hvordan bærekraftsspørsmål påvirker selskapet (finansiell vesentlighet) og hvordan selskapet påvirker samfunnet og miljøet (påvirkningsvesentlighet).

Interessenter (Stakeholders)

Personer, grupper eller organisasjoner som påvirkes av eller kan påvirke selskapets virksomhet, inkludert kunder, ansatte, investorer, myndigheter og samfunnet for øvrig.

Bærekraftsrapporteringen

Systematisk rapportering om selskapets påvirkning på miljø, samfunn og styring (ESG-faktorer)

CSRD

(Corporate Sustainability Reporting Directive)

EU-direktivet som innfører bærekraftsrapporteringen

ESRS

(European Sustainability Reporting Standards)

Standardene med krav vi må følge når vi rapporterer

Scope 1

Direkte utslipp

Dette er utslipp som selskapet selv står for, f.eks. forbrenning av drivstoff i egne kjøretøy eller utslipp fra egne fabrikker og anlegg.

Scope 2

Indirekte utslipp fra innkjøpt energi

Dette er utslipp fra strøm, fjernvarme eller fjernkjøling som selskapet kjøper og bruker, men som blir produsert et annet sted.

Scope 3

Andre indirekte utslipp

Dette inkluderer alle andre utslipp knyttet til virksomheten, men som skjer utenfor selskapets direkte kontroll, f.eks. utslipp fra leverandørkjeder, transport, ansatte som pendler, og bruk av solgte produkter.

Oppstrøms

Aktiviteter, ressurser og prosesser som skjer før et produkt eller en tjeneste når virksomheten, f.eks. leverandørkjeden, råvareutvinning og transport av innsatsfaktorer.

Nedstrøms

Aktiviteter og konsekvenser knyttet til et produkts eller en tjenestes bruk og avhending etter at det har forlatt virksomheten, f.eks. distribusjon, kundebruk og avfalls-håndtering.

ESG – E: Miljø

Klimaavtrykk (Carbon Footprint)

Summen av drivhusgassutslipp en virksomhet direkte eller indirekte forårsaker.

Scope 1, 2 og 3

Kategorisering av utslipp (se motstående side)

Klimarisiko

Finansiell og operasjonell risiko knyttet til klimaendringer, inkludert fysisk risiko (ekstremvær) og overgangsrisiko (reguleringer, teknologiutvikling).

Sirkulær økonomi

En økonomisk modell derressurser brukes effektivt, avfall reduseres og produkter gjenbrukes eller resirkuleres.

Naturpåvirkning

Virksomhetens effekt på biologisk mangfold, økosystemer og naturressurser.

Taksonomien

Et klassifiseringssystem for bærekraftige økonomiske aktiviteter innenfor EU.

ESG – S: Sosialt

Menneskerettigheter

Prinsipper som sikrer grunnleggende friheter og rettigheter for enkeltpersoner, inkludert i arbeidssammenheng.

Arbeidsforhold

Rettferdige og trygge arbeidsvilkår for ansatte og leverandørkjeder, inkludert lønn, helse og sikkerhet

Mangfold og inkludering

Tiltak og praksiser for å fremme likestilling og motvirke diskriminering.

Forbrukerrettigheter

Rettigheter knyttet til produktsikkerhet, etisk markedsføring og kundebeskyttelse.

Leverandørkjeder

Ansvar for etiske, miljømessige og sosiale forhold i verdikjeden.

ESG – G: Styring

Bærekraftsstrategi

Overordnede mål og tiltak for å integrere bærekraft i virksomheten.

Etisk forretningspraksis

Transparente og ansvarlige forretningsmetoder, inkludert antikorrupsjon og åpenhet i skatt.

Due Diligence/Aktsomhetsvurderinger

Systematisk kartlegging og vurdering av risikoer knyttet til menneskerettigheter, arbeidsforhold, miljø og antikorrupsjon i virksomheten og leverandørkjeden. Påkrevd i henhold til Åpenhetsloven og en del av CSRD-rapportering.

Bærekraftsmål (SDG – Sustainable Development Goals)

FN's 17 mål for bærekraftig utvikling, som ofte brukes som rammeverk.

Åpenhetsloven

Norsk lov som pålegger virksomheter å rapportere om hvordan de håndterer menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold i leverandørkjeden.

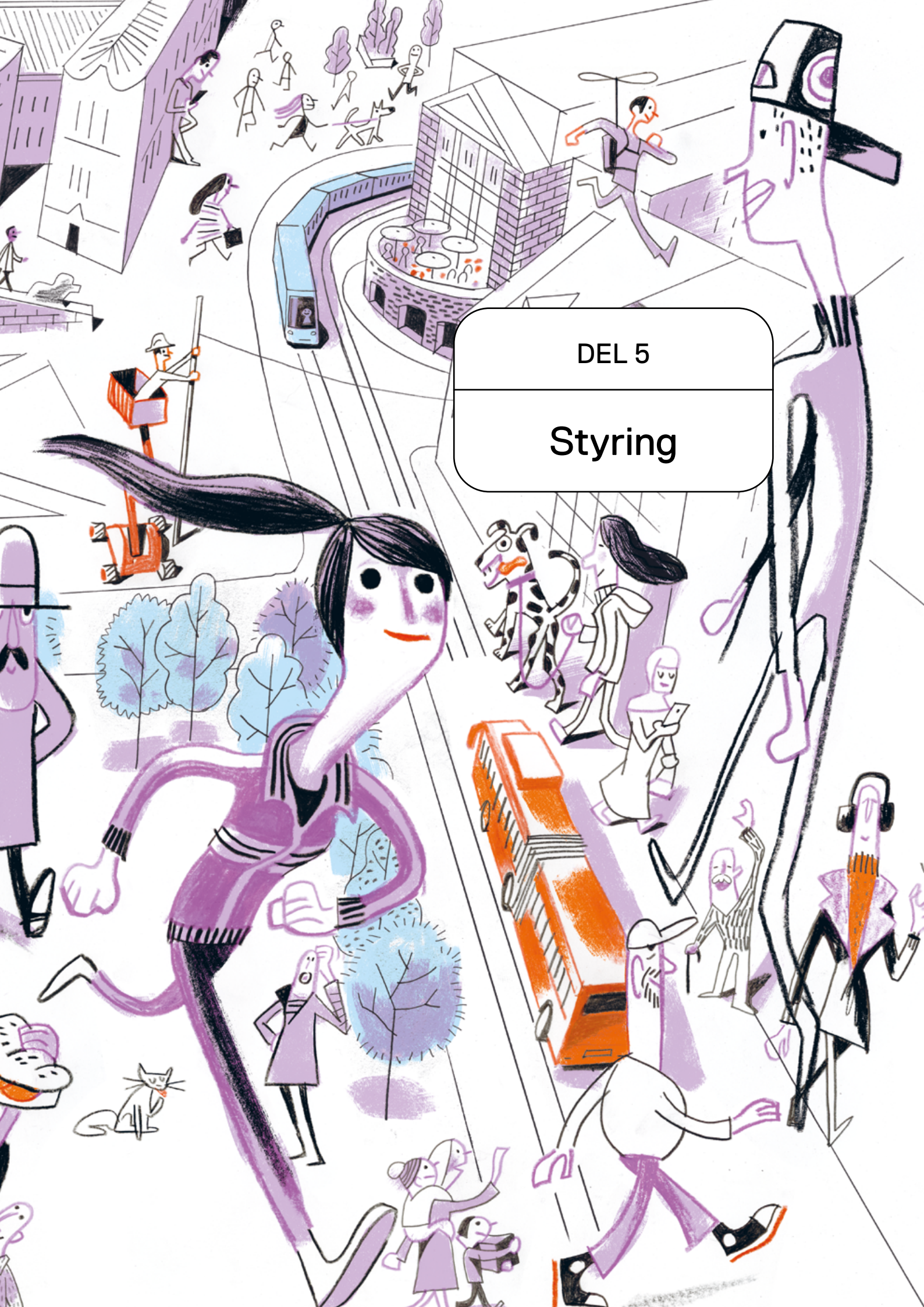
Leverandørkjedeansvar

Oppfølging av leverandører for å sikre etterlevelse av bærekraftsstandarder.

Risiko- og vesentlighetsvurdering

Identifisering av de viktigste bærekraftstemaene for selskapet, basert på dobbelt vesentlighet.





DEL 5

Styring

Sporveien binder byen sammen



– Sporveien er veldig viktig for Oslo by. Uten Sporveien ville byen stoppe opp. Jeg vet at det jobbes gjennom hele døgnet, enten det er å kjøre oss rundt i byen, reparere trikker og T-baner eller infrastruktur om natten. Tusen takk til alle flinke folk i Sporveien som står på for at byen skal kunne fungere.

*Eirik Lae Solberg,
byrådsleder*



– Sporveien er avgjørende for å videreutvikle Oslo til en grønnere og levende by. De nærmeste årene skal det gjennomføres de største oppgraderingene av T-banen siden 70-tallet. Sammen skal vi binde byen tettere sammen, få flere til å velge kollektivt og gi Oslos innbyggere mer frihet i hverdagen. Jeg gleder meg til fortsettelsen.

*Marit Veia,
byråd for miljø og samferdsel*

– Sporveiskonsernet står midt i en spennende og viktig fase med store muligheter foran seg! Nå handler det om å sikre gode rammebetingelser og ansvarlig styring, slik at organisasjonen kan ha fullt fokus på å levere fremtidens kollektivtilbud. Med ambisiøse miljøsatsinger og viktige programmer på trappene, jobber konsernstyret målrettet for å legge til rette for en grønnere og mer effektiv kollektivtrafikk.

*Åsne Havnelid,
styreleder*

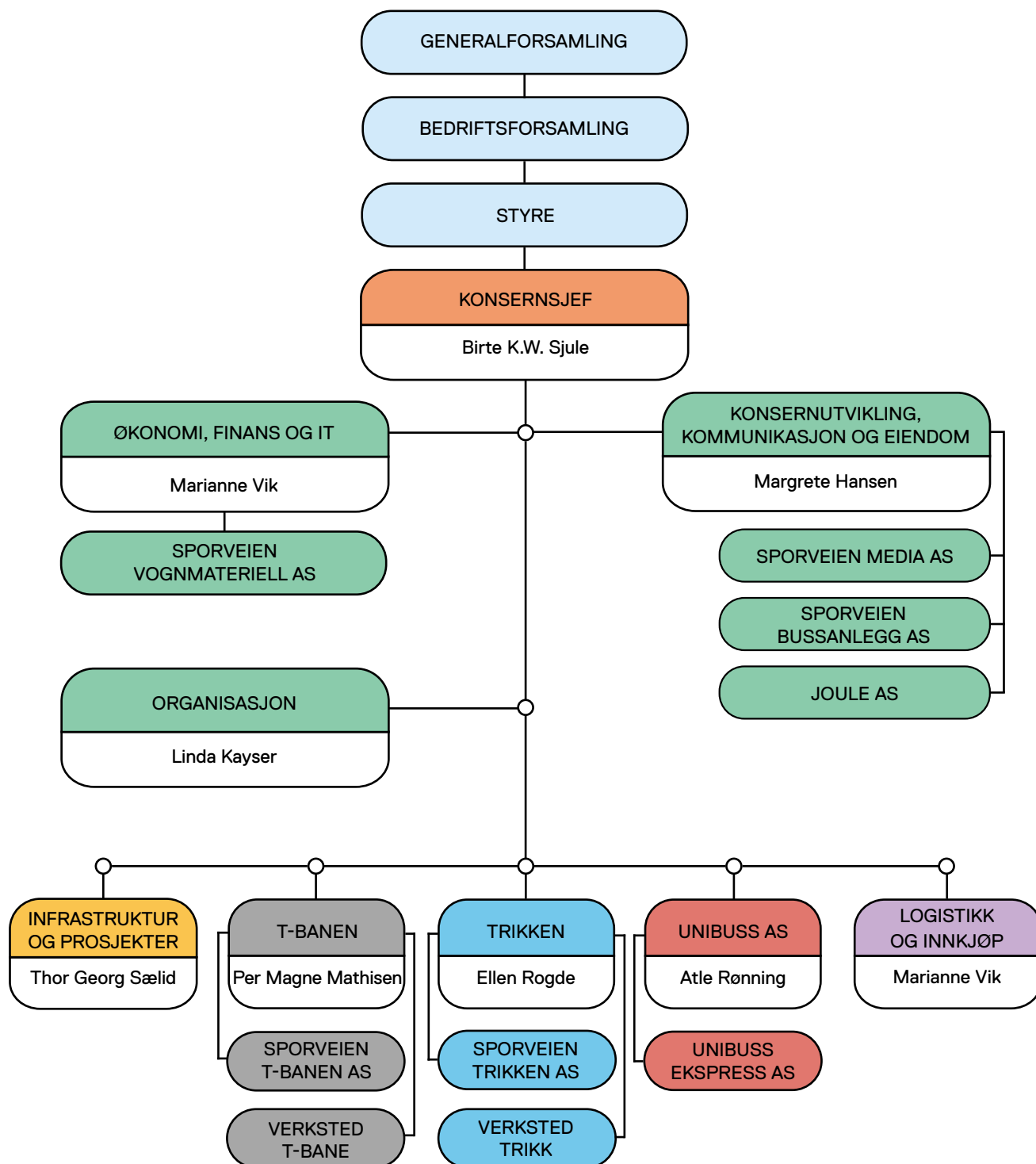


– Sporveien eksisterer for byen og de reisende. Bak hver av de 264 millionene reisene vi leverte i 2024, står et finstemt maskineri av 3 364 dedikerte medarbeidere. De sørger for at T-baner, trikker og busser går som de skal, at skinner glinser, og at stasjoner summer av liv. Uten deres innsats stopper byen. Som leder er min viktigste oppgave å sørge for at de har det de trenger for å trives, utvikle seg og levere på sitt beste – for byen, de reisende og fremtidens kollektivtilbud.

*Birte K.W. Sjule,
konsernsjef*

Organisasjonen

Per 31.12.2024



Eierstyring og selskapsledelse

1. REDEGJØRELSE FOR EIERSTYRING OG SELSKAPSLEDELSE

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

Det er tre hovedmål:

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

Våre styrende dokumenter innbefatter blant annet Styreinstruks, Konsernsjefsinstruks, Etisk regelverk og Konsernpolicy for risikostyring og internkontroll. Styrende dokumenter blir gjennomgått jevnlig. Styreinstruksen ble sist endret 15.05.2023. 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 compliance-rapport. Regelverket beskriver blant annet tydelig forbudet mot korrupsjon og hvordan ansatte skal forholde seg til situasjoner med representasjon, gaver og reiser. Andre bestemmelser i regelverket omhandler varsling, interessekonflikter og habilitet, rus, mobbing og arbeidsmiljø, sosiale medier og bijobber.

Samtlige ansatte og personer med verv, samt konsulenter, prosjektledere og andre innleide ressurser til konsernet Sporveien AS med datterselskaper er omfattet av det etiske regelverket. De må undertegne på at de har lest og forstått regelverket, og de gjennomgår obligatorisk e-læringskurs om etiske problemstillinger som kan oppstå i virksomheten. Alle nye ansatte og innleide skal ta kurset ved oppstart i Sporveien. Compliance-enheten holder 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 relasjons-erklæring, 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 15.05.2023. 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 2024.

Styret rettet spesielt fokus på følgende tema i 2024:

- Rammebetingelser og god dialog med byrådsavdelingen for miljø og samferdsel
- Forhandlinger med Ruter om ny avtale 2025-2028
- Oppfølging av de økonomiske resultatene og budsjett 2025
- Gjennomføring av de store programmene (trikk og T-bane)
- Ny konsernstrategi 2035
- Unibuss, gjennomføring av rekonstruksjon og forberedelse for vinter
- Organisasjon og HMS-arbeid

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 varslings 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 fire til årsregnskapet. Godtgjørelse til styret er ikke resultatavhengig, og styre-medlemmene deltar ikke i insentiv- eller opsjonsprogrammer.

12. GODTGJØRELSE TIL LEDENDE ANSATTE

Styret tilsetter konsernsjef og fastsetter tilsettsvilkårene 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 fire 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 2024 av:

Vibeke Strømme (leder), Anne Johanne Enger (nestleder), Karin Aslaksen, Sidsel Sandelien, Marie Loe Halvorsen, Mario Vahos, Robyn Grøndahl, Anette Brække, Therese Ustvedt (vara), Linda Amundsen (ansattrepresentant), Raymond Lorentzen (ansattrepresentant), Faizan Afzal (ansattrepresentant), Mukhtar Ahmad (ansattrepresentant).

Oversikt over de ulike styrene og deres medlemmer ved utgangen av 2024:

Sporveien AS

Åsne Havnelid (styreleder), Helga Nes (nestleder), Arne Giske, Stein Nilsen, Heidrun Reisæter, Ola Floberg og Sores Yuzer. Thor Gjermund Eriksen og Bjørn Kjærland Haugland gikk ut av styret i september 2024. Åsne Havnelid og Stein Nilsen trådte inn i styret fra samme tidspunkt.

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), Tømm 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, Marianne Vik, Ellen Rogde.



Fra venstre: Marianne Vik, Linda Kayser, Birte K.W. Sjule, Thor Georg Sælid, Margrete Hansen, Atle Rønning og Ellen Rogde. Per Magne Mathisen var ikke til stede da bildet ble tatt.

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 Luftambulanse, daglig leder Eden Springs Norge/ Eden Springs Nordic, økonomisjef Ringnes Int.

LINDA KAYSER (1966)

Konserndirektør organisasjon

Utdanning: Siviløkonomi (Universität Mannheim), Master of Management (BI)

Erfaring: HR direktør i ulike organisasjoner: Nets AS, Telenor ASA, Innovasjon Norge, Skanska Norge AS, Volvat Medisinske Senter AS.

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 disiplin leder offshoreprosjekter utland, drift av oljeplattform på norsk sokkel.

PER MAGNE MATHISEN (1958)

Konserndirektør/adm.dir. Sporveien T-banen

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.

ELLEN ROGDE (1968)

Konserndirektør/adm.dir. Sporveien Trikken

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.

ATLE RØNNING (1969)

Daglig leder Unibuss

Utdanning: Siviløkonom og Statsautorisert revisor (NHH)

Erfaring: CEO Connect Bus, Adm dir Norgesbuss, erfaring fra Rema 1000, Telenor og PwC.

Styret



STYRELEDER ÅSNE HAVNELID (1961)

Utdanning: Diplomøkonom fra Handelshøyskolen BI.

Bakgrunn/erfaring: Ledende roller i norsk samfunns- og næringsliv, blant annet Norges Toppidrettsgymnas, Olympia-toppen, SAS, VM på ski i Oslo, Røde Kors i Norge og Norsk Tipping. Er i dag styreleder for Ski-VM 2025 i Trondheim og Vinmonopolet, og nestleder i NRKs styre.



NESTLEDER HELGA NES (1956)

Utdanning: 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)

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

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



STYREMEDLEM ARNE GISKE (1957)

Utdanning: 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 STEIN NILSEN (1965)

Utdanning: Siviløkonom fra Handelshøyskolen i Bodø og Master in Law fra Universitetet i Oslo.

Bakgrunn/erfaring: Variert karriere innen samferdsel: Lederroller i SAS, NSB Persontog, Nobina Norge AS, Credo Partners, og leder for Widerøe.



STYREMEDLEM SORES YUZER (1991)

(ansattrepresentant)

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

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



STYREMEDLEM OLA FLOBERG (1962)

(ansattrepresentant)

Utdanning: Elektriker og Pottemakerutdanning, Risør.

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





DEL 6

Årsberetning og -regnskap

ÅRSBERETNING FOR SPORVEIEN AS 2024

I posisjon til å vokse

Sporveien AS (Sporveien) er Norges største kollektivtransportkonsern målt i antall reiser. I 2024 leverte Sporveien 264 millioner reiser i Oslo-området, og vi har opprettholdt et trygt og godt tilbud til de reisende gjennom året.

Konsernets resultat før skatt var 186,6 millioner kroner i 2024, basert på en omsetning på 5,742 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 en aktiv pådriver for mer miljøvennlig, elektrifisert kollektivtransport. Virksomheten er organisert i selskapene Unibuss AS (rutebuss) og datterselskapet Unibuss Ekspress AS (flybuss og ekspressbuss). I 2024 gjennomgikk Unibuss AS rekonstruksjon, Unibuss Tur AS er solgt, og Tønsberg Bussreiser AS er avviklet.

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 Akershus, mens datterselskapet Sporveien Media AS forvalter trafikkreklame på egne drifts-midler, 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 eiendoms-masse knyttet til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus.

Sporveien har som mål å skape attraktive byrom gjennom by-utvikling som kommer reisetilbudet i kollektivtrafikken til gode. Det er totalt 16 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 miljø.

Antall passasjerer er nå tilbake på nivå med før pandemien og vekstraten er økende. Med store satsninger fremover legges det til rette for økt kapasitet hos trikk og T-bane til glede for flere reisende.

Som Oslo kommunes største strømforbruker, først og fremst til kjørestrom til T-bane og trikk, men også til lading av den økende parken med elektriske busser, holder vi fokus på energi-besparende tiltak.

Samfunnsansvar og bærekraft

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

Vi jobber 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. Sporveien har som mål om å redusere egne klimagassutslipp, med 95 prosent innen 2030 sammenlignet med 2014. 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. Vi har for 2024 utarbeidet en egen bærekraftsrapport i henhold til standardene som skal innføres.

Klima og miljø

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

Sporveien har et forenklet klimagassregnskap, og har opprinnelsessertifikat på all strøm for kjøring av T-bane og trikk. At resterende strøm er uten opprinnelsesgaranti er den største kilden til utslipp av klimagasser fra driften. Infrastrukturenheten for trikk og T-bane samt Unibuss er sertifisert etter ISO14001.

I 2024 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 2024 mottok Metallco 13 trikker av type SL79 og 19 av type SL95. Tilnærmet 100 prosent av materialene gikk til ombruk, materialgjenvinning og energigjenvinning.

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:

- Fornøye 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 425 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 2024 hadde Sporveien realisert 298 millioner i Best 2025 og totalt 1 288 millioner i årlig effekt gjennom de tre strategiperiodene.

Sporveien er godt i gang med arbeidet med en ny strategiperiode der hovedmålene er attraktiv reise for passasjerer, engasjerte medarbeidere og å bidra til en bærekraftig by.

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 er satt opp i samsvar med regnskapslovens bestemmelser og god norsk regnskapsskikk. Styret mener at årsregnskapet og årsberetningen gir en rettvisende 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.

Unibuss AS kom gjennom 2023 inn i alvorlige økonomiske problemer knyttet til implementering av kontrakter med elbuss drift. I årsregnskapet for 2023 ble det avsatt 391,0 MNOK til tap knyttet til kontrakter i Unibuss AS. Fra tidligere år var det avsatt 17 MNOK. Utover i 2024 ble de økonomiske utfordringene forsterket og Unibuss begjærte 13. mai 2024 rekonstruksjon. Etter forhandlinger med kreditorene, anbefalte Unibuss' styre et forslag til refinansiering av selskapet. Sporveien AS (mor) besluttet å investere 125 MNOK i ny aksjekapital og overkurs, samt bidra med en driftskreditt på 200 MNOK. I tillegg ble morselskapets aksjer i Unibuss nedskrevet og et utestående lån på 300 MNOK ble konvertert til egenkapital. I 2024 er 296,0 MNOK av tapsavsetningen reversert da Unibuss AS har trådt ut av to kontrakter i Bærum.

ESA har mottatt en anonym klage om mulig ulovlig statsstøtte fra Sporveien og Ruter til Unibuss etter rekonstruksjonen av Unibuss. Det er staten ved Nærings- og fiskeridepartementet som er part i saken. Både Sporveien og Ruter har bestridt at det er gitt ulovlig statsstøtte.

Konsernets resultat

I 2024 oppnådde Sporveien et resultat før skatt på 186,6 MNOK (2023: -369,1 MNOK). Omsetningen totalt var 5 742 MNOK i 2024 (2023: 5 607 MNOK).

Alle driftsarter har levert god og stabil drift. Årets resultater er fortsatt preget av høye strømkostnader og prisøkninger på øvrige innsatsfaktorer som ikke i tilstrekkelig grad kompenseres gjennom indeksregulering av inntektene. Konsernet har økte avskrivningskostnader som følge av høye aktiverte kostnader i 2024. Det er også høye nedskrivninger av anleggsmidler i 2024 som er relatert til tapsføring av kontrakter i Unibuss. For øvrig påvirkes konsernets resultat av svakere resultat i både T-banen og Trikken. I 2024 endret Sporveien prinsipp i forhold til hvordan aktuarielle gevinster og tap i tilknytning til den lukkende ytelsespensjonsordningen resultatføres. Tidligere har hele avviket blitt bokført over resultatet i påfølgende år. I 2024 ble det innført korridor, hvor konsernet årlig resultatfører 1/8 av gevinst/tapet. Dette har medført at sammenligningstall for 2023 også er omarbeidet og resultateffekten av endringen for 2023 er ført direkte mot egenkapitalen. Resultatført aktuarielt tap er i 2024 69,7 MNOK. Opprinnelig var dette 247 MNOK i 2023, men omarbeidet til 58,4 MNOK for konsernet. Konsernet har hatt betraktelig høyere finanskostnader i 2024 sammenlignet med 2023. Økningen på 96 MNOK skyldes i stor grad høyere rentekostnader basert på det høyere rentenivået, samt nytt låneopptak i 2024, og høyere leasingkostnader i Unibuss AS. Konsernet har også høyere disagio i 2024.

Kontantstrøm og økonomisk stilling

Konsernets netto kontantstrøm per 31.12.2024 var 173,2 MNOK (2023: -605,0 MNOK). Årets investeringer utgjorde 3 221,9 MNOK (2023: 4 792,0 MNOK). Investeringene ble finansiert med 457,5 MNOK (2023: 1 228,2 MNOK) fra operasjonelle aktiviteter og 2 937,6 MNOK (2023: 2 958,8 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 prosjekter er ferdigstilt og aktivert. Totalt 74 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 31.12.2024 utgjør konsernets balanse 16 243 MNOK (2023: 15 499 MNOK)

Soliditet

Ved utgangen av 2024 var konsernets egenkapitalgrad 25,64 prosent (2023: 25,60 prosent). Balansen for 2023 er omarbeidet etter prinsippendring for bokføring av pensjon. Egenkapital-effekten av dette er reflektert på 2023-tall. I tillegg påvirker årets resultat, samt gjeldskonvertering, positivt på egenkapitalgraden i 2024. Den langsiktige gjelden har økt noe som følge av lånefinansierte investeringer i nye trikker.

Likviditet

Likviditetsreserven var 1 859,6 MNOK ved utgangen av 2024 (2023: 1 686,4 MNOK). Av dette var 400 millioner kroner ubenyttet kassakreditt.

Virksomhetene

Sporveien T-banen AS (T-banen)

T-banen fikk i 2024 et resultat før skatt på -78,9 MNOK (2023: -69,5 MNOK). Årsaken til svekkelsen i resultatet er kostnadsøkning hos infrastrukturenheten, økte IT-kostnader samt økning i antall ansatte og dermed økte lønnskostnader. Selskapet fraktet 116 millioner reisende, mot 111 millioner i 2023. T-banen leverte god og sikker driftskvalitet, til tross for noen krevende dager i starten av året og oppgraderinger på Grorudbanen. Økningen i antall passasjerer indikerer en positiv utvikling for T-banen i Oslo og reflekterer en økende bevissthet om behovet for bærekraftige reisealternativer. 17. mai ble det satt ny dagsrekord med 480 000 passasjerer.

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 et sett med sikkerhetsindikatorer for drift, kjøretøy og infrastruktur som måler sikkerhetsnivået i virksomheten. I 2024 var det kun én ulykke som førte til alvorlig

personskade. Samlet sett er T-banens sikkerhetsnivå vurdert som tilfredsstillende og er en indikasjon på at T-banen har en god sikkerhetskultur.

T-banen arbeider kontinuerlig med utvikling innen digital sikkerhet og sikring, og holder fokus på dette også i 2025.

T-banen rigger seg for å ta imot store prosjekter i årene framover: Fornebubanen, nytt signalsystem CBTC, nye T-banetrokker 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 forbedringsprogrammet Best 2025 vil T-banen jobbe med å øke kapasiteten på fellesstrekningen, frigjøre flere tog for trafikk og effektivisere energibruken.

Nøkeltall T-banen	2024	2023
Driftsinntekter (MNOK)	2 407,8	
Årsresultat (MNOK)	-61,6	
Antall reiser (mill.)	116	
Kundetilfredshet (%)	83,9	
Regularitet (%)	99,0	

T-baneprogrammet

Sporveien har opprettet T-baneprogrammet for å samordne de store prosjektene som skal utvide linjenettet, fornye og 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 erstatte det gamle og for å øke kapasiteten i det eksisterende T-banenettet. Sporveien inngikk avtale med Siemens Mobility i 2021 om leveransen av systemet, og prosjektet er nå inne i en testfase for første delstrekning, samtidig som design og utvikling pågår for fullt for de neste fasene. I desember 2024 ble installasjonen av CBTC-utstyr i to av T-banetrokkene ferdigstilt, og togene godkjente for tilbakeføring i drift. 2025 blir et år med utstrakt testing og den første, store milepælen i prosjektet; driftssettelse av første delstrekning med CBTC på de ytterste fem stasjonene på Lambertseterbanen.

- Nye T-banetrokker**
I 2022 fikk Sporveien oppdraget med å anskaffe nye T-banetrokker. Kontrakt med CAF ble inngått i 2024, og prosjektet er i mål med konseptdesignfasen og i gang med preliminær design av vognene. Denne fasen vil pågå gjennom 2025, før byggingen starter i 2026. De første vognsettene skal være på plass i 2029, og 20 vognsett er planlagt ferdigstilt innen mars 2030.

- Oppgradert Majorstuen T-banestasjon**
Majorstuen T-banestasjon skal oppgraderes innenfor dagens reguleringsplan, med rette spor og plattformer, flere adkomster og ny gangbru i vest. I tillegg skal prosjektet anlegge en ny butt med seksvognsplattform knyttet til Holmenkollbanens utgående spor. Stasjonen skal bidra til økt kapasitet med raskere på- og avstigning for passasjerer på alle linjer.

- Fornebubanen**
Fornebubanen utvider T-banens linjenett med en ny bane mellom Majorstuen i Oslo og Fornebu i Bærum. Banen blir 7,7 km lang, og vil ha seks nye, underjordiske stasjoner samt en base med verksted i tilknytning til Fornebu stasjon. Fornebubanen skal settes i drift i 2029.

Andre sentrale T-baneprosjekter:

- Nye Diakonhjemmet T-banestasjon**
Sporveien skal bygge ny stasjon ved Diakonhjemmet sykehus. Prosjektet er i forprosjektfasen, og er planlagt ferdigstilt i 2027.

Sporveien Trikken AS (Trikken)
Trikken fikk i 2024 et resultat før skatt på -24,4 MNOK (2023: -16,0 MNOK). Selskapet fraktet 52 millioner passasjerer, en økning med 4 millioner reisende fra 2023.

Ved utgangen av 2024 ble det aller meste av trikkens rute-tilbud kjørt av nye trikker. Hele 74 av 87 nye trikker er mottatt. For de reisende betyr dette bedre komfort, mer plass og økt tilgjengelighet gjennom universell utforming.

Trikken kjørte 98,8 prosent av alle planlagte avganger i 2024, en liten nedgang fra 99,2 prosent i 2023. Den viktigste årsaken var en krevende vinter i starten av året. Selskapet jobber systematisk med å forbedre stabiliteten i vognparken og opprettholde et godt tilbud for de reisende.

Trikken hadde 1,3 ulykker og alvorlige hendelser per million kjørte vognkilometer, en forbedring fra 1,5 i 2023. Det var ingen dødsfall knyttet til Trikkens drift i 2024.

Trikkeprogrammet ble vedtatt i bystyret i 2015 og har ført til 74 moderne trikker i drift ved utgangen av 2024, i tillegg til oppgraderte trikkebaser og forbedret infrastruktur. Samtidig har det lagt til rette for rehabilitering av vann- og avløpsnett samt nye sykkelveier. Målet er at Trikken innen 2030 skal kunne tilby kapasitet til å frakte 100 millioner reisende årlig, en dobling fra dagens nivå. Selskapet har høyt fokus på en god innfasing av trikkene gjennom opplæring og driftstilpasninger, og de siste nye trikkene vil være levert i løpet av 2025.

Sporveien Trikken deltar i EU-prosjektet R2DATO. Prosjektet skal utvikle teknologi for førerassistanse og kartlegge muligheter for autonom trikkedrift. Dette vil bidra til økt trafikk-sikkerhet og bedre reisekomfort.

Nøkeltall Trikken	2024	2023
Driftsinntekter (MNOK)	1 221,1	1 287,9
Årsresultat (MNOK)	-19,0	-12,5
Antall reiser (mill.)	52	48
Kundetilfredshet (indeks)	84,2	83,3
Regularitet (%)	98,8	99,2

Trikkeprogrammet

Innen utgangen av 2024 hadde Oslo mottatt 74 av 87 SL18-trikker. Disse har til sammen tilbakelagt 4,2 millioner kilometer i hovedstaden, hvorav omtrent tre fjerdedeler ble kjørt i løpet av 2024. Full leveranse av alle trikkene forventes å være gjennomført innen utgangen av 2025, og dette vil markere en sentral milepæl i Trikkeprogrammet.

Parallelt med anskaffelsen og innføringen av de nye trikkene har både trikkebasene på Grefsen og Holtet, samt flere trikkelinjer og holdeplasser, blitt oppgradert. Med den moderniserte infrastrukturen og universelt utformede trikker blir tilbudet stadig mer tilgjengelig for alle. Denne satsingen ble anerkjent i 2024, da de nye trikkene mottok innovasjonsprisen for inkluderende design og Doga-merket for design og arkitektur.

Unibuss

I 2024 fikk Unibuss et resultat før skatt på 20,5 MNOK (2023: -557,3 MNOK). Unibuss transporterte 97 millioner passasjerer og oppnådde en omsetning på 2 100,4 millioner kroner i 2024. Kundetilfredsheten ble målt til 82,9 prosent.

Ved utgangen av 2024 hadde Unibuss fem kontrakter for rutebussdrift, med en samlet regularitet på hele 99,96 prosent gjennom hele året.

I 2023 startet Unibuss implementeringen av flere nye kontrakter med overgangen til elbusser. Dette teknologi-skiftet har imidlertid vist seg å være betydelig mer komplekst og ressurskrevende enn antatt. Teknologien - som inkluderer elbussene, ladeinfrastrukturen og kombinasjonen av disse i et integrert system - har vært mindre moden for fullskala drift enn forventet.

Unibuss avsluttet i 2023 en svært krevende økonomisk og operasjonell situasjon. Dette skyldtes blant annet tidligere inngåtte kontraktsforpliktelser på Bærum-kontraktene, utfordringer knyttet til levert teknologi på busser og ladeinfrastruktur, samt selskapets evne til å opprettholde stabil vinterdrift med ny teknologi som ikke har fungert etter forutsetningene.

Som følge av de store tapene Unibuss pådro seg grunnet utfordringene med ladeinfrastruktur og vinterdrift av elbussene i Indre by og Oslo Øst, samt kontraktsforpliktelser knyttet til elektrifisering av bussporteføljen i Bærum i 2025, ble det 13. mai 2024 åpnet offentlig forhandling om rekonstruksjon i Unibuss AS. Som et resultat av en vellykket rekonstruksjon, mottok Unibuss ny egenkapital gjennom både kapitalinnskudd og konvertering av gjeld til egenkapital.

Som en del av rekonstruksjonsprosessen sa Unibuss opp tre av sine busskontrakter i mai. Dette omfattet to kontrakter i Bærum (Bærum vest og Bærum øst), samt Vestre Aker Vest-

Nøkeltall Unibuss	2024	2023
Driftsinntekter (MNOK)	2 100,4	2 088,2
Årsresultat (MNOK)	-3,1	-439,4
Antall reiser (mill.)	97	97
Kundetilfredshet (%)	82,9	83,2
Regularitet (%)	99,9	99,9

regionen og kontrakten for minibusskjøring i Follo. I september avsluttet Unibuss kontrakten for minibuss i Follo, og i oktober ble kontraktene for Bærum avsluttet.

Sporveien Vognmateriell AS (Vognmateriell)

Sporveien Vognmateriell fikk i 2024 et resultat før skatt på 217,3 MNOK (2023: 278,1 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 2024 var beholdningen i fondet 1 666,7 MNOK, medregnet årets resultat.

Selskapet har overtatt eierskapet til 74 SL18-trikker ved utgangen av 2024. I tillegg finansierer selskapet garanti-personell for Trikken ifbm. oppfølging av fremtidig garanti-ansvar. Sporveien Vognmateriell videreførte også finansieringen av en rekke prosjekter for å bevare verdiene i materiellet. To av de viktigste prosjektene er vedlikeholdsrettet digital datakommunikasjon og ny førerstol på T-banetrokkene. Vognmateriell skal finansiere vogn delen av CBTC-prosjektet og samarbeidet tett med T-banen og Trikken om tiltak for å effektivisere energibruken i vognparken.

Resultatet i selskapet synker i forhold til fjoråret da det i løpet av 2024 er tatt opp en rekke lån relatert til SL18 anskaffelsen som medfører høyere rentekostnader. Det generelle rentenivået har steget betraktelig i perioden 2022 – 2024. Økningen påvirker også to store lånetransjer i MX anskaffelsen som har hatt ti års rentefix i perioden.

Nøkeltall Vognmateriell	2024	2023
Driftsinntekter (MNOK)	784,0	790,0
Årsresultat (MNOK)	169,5	216,9
Eiendeler (MNOK)	8 661,7	6 397,8
Vognanskaffelsesfond (MNOK)	1 666,7	1 504,6

Infrastruktur og prosjekter

Infrastruktur enheten (IE) er en enhet i Sporveien. Enheten har ansvar for å vedlikeholde og videreutvikle infrastrukturen, samt gjennomføre flere av de store prosjektene som skal bidra til å utvide kollektivkapasiteten i Oslo-regionen. Ved utgangen av 2024 hadde enheten 425 medarbeidere fordelt på Tøyen, Etterstad, Holtet, Skullerud og Majorstuen.

I 2024 ble det sikret finansiering fra Oslopakke 3 for perioden 2025–2028. Det er avsatt 1 437 millioner kroner for 2025 og 1

450 millioner kroner årlig for de påfølgende årene til vedlikehold og oppgradering av infrastrukturen.

IE opprettholdt produksjonen i prosjekter og drift av infrastrukturen gjennom 2024. Enheten gjennomførte flere tiltak på både trikk og T-bane.

På trikkenettet ble flere strekninger oppgradert, inkludert Bogstadveien, Stortorvet og Solli plass, med utskifting av spor, vekselreparasjoner og asfaltering. Vedlikeholdet på nedre del av Ekebergbanen ble fullført, og trikken var tilbake i mai etter åtte måneders arbeid.

På T-banenettet startet arbeidene med oppgraderingen av Majorstuen stasjon i mai, som en del av forberedelsene til Fornebubanen. Grorudbanen ble oppgradert i løpet av en syv ukers helstenging mellom Økern og Vestli, med ti kilometer nye skinner og tilgjengelighetstiltak på flere stasjoner. Oppgraderingene på sentrumsstasjonene fortsatte, med tiltak på adkomstområder på Jernbanetorget og Stortinget.

For å styrke vedlikeholdet av infrastrukturen har Sporveien i 2024 inngått avtaler om kjøp av nye maskiner, inkludert en elektrisk anleggsbil, sveiserobot, traktor og to skinnerensere. Leveringene vil skje gradvis frem mot 2027–2028.

IE vil fortsette arbeidet med å vedlikeholde og utvikle infrastrukturen for å sikre et pålitelig og effektivt kollektivtilbud i Oslo-regionen. Blant de planlagte prosjektene for 2025 er oppstart av fornyelsen av Briskeby-linjen, Pilestredet og Lilleakerbanen, samt videre arbeid på Majorstuen stasjon, innføring av nytt signalanlegg (CBTC) og oppgradering på Holmenkollbanen.

Sporveien Bussanlegg AS (Bussanlegg)

Bussanlegg fikk i 2024 et resultat før skatt på 13,4 MNOK (2023: 21,5 MNOK). Bussanlegg har i 2024 gjennomført byggeprosjekter for nye bussanlegg i Drøbak og Ski. Begge prosjekter er gjennomført godt innenfor vedtatte kostnadsrammer og skal tas i bruk sommeren i år.

Arbeidet med å sikre anleggskapasitet for Ruter på Romerike og i Asker har resultert i kjøp av ny eiendom i Årnes. Det har også pågått prosesser med sikte på å anskaffe egnede tomter både i Lørenskog og Sætre.

I 2024 er det investert i nye bærekraftige løsninger for bussvask. Nye vaskemaskiner med sterkt redusert vannforbruk og tilhørende renseanlegg er installert på Alnabru, Enebakk

og Rosenholm. Alle anleggene er tilrettelagt for svanemerket vaskeprosess og sterkt redusert vannforbruk (90 prosent mindre vann). Løsningene gir også positive effekter i form av redusert påslipp av tungmetaller og olje til det offentlige avløpsnett.

Sporveien Media AS (Media)

Media fikk i 2024 et resultat før skatt på 0,16 MNOK (2023: 0,4 MNOK). Selskapet bidro med 152 MNOK til å styrke kollektivtilbudet. Selskapet forvalter trafikkreklame på T-bane, trikk og buss, stasjoner og bygninger, og har en samarbeidsavtale med JCDecaux Norge. Sporveien Media forvalter også kontrakten for reklamefinansierte lehus i Oslo der man samarbeider med Clear Channel Norway.

Sporveien Medias oppgave er å bidra økonomisk til kollektivtrafikken og skape positive opplevelser for de reisende. I 2024 ble det gjennomført en rekke oppgraderinger av hovedporteføljen, samt hyppige drifts- og vedlikeholdsoppdrag for å holde materiell og lehus i orden.

Joule AS

Joule fikk i 2023 et resultat før skatt på -19,5 MNOK (2023: -10,1). 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.

Risikostyring

Sporveien er blant annet eksponert for operasjonell, finansiell, compliance- og markedsrisiko. 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 jevnlig 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 en iboende risiko for ulykker og skader på mennesker og eiendom, men T-bane og trikk er fortsatt blant de sikreste transportsystemene i Norge. Sporveien jobber systematisk for å ivareta liv og helse for både reisende og ansatte.

For å sikre en oppdatert og robust beredskap, reviderer Sporveien jevnlig sine risikoanalyser og konsernets beredskapsystem i tråd med endringer i risikobildet og sikkerhetsmyndighetenes trusselvurderinger. I 2024 gjennomførte Sporveien totalt ti beredskapsøvelser, hvorav tre samvirkeøvelser med nødetater og sju interne beredskapsøvelser. Formålet med øvelsene var å styrke beredskapen, avdekke svakheter og sikre en helhetlig og koordinert innsats ved uønskede hendelser.

I 2024 var beredskapsarbeidet særlig rettet mot cyberrisiko, informasjonssikkerhet og håndtering av uforutsette drifts-avbrudd. Det ble gjennomført målrettede øvelser for å teste robustheten i drifts- og sikkerhetskritiske IT-systemer, samt identifisere forbedringsområder.

Gjennom samvirkeøvelser og erfaringsutveksling har Sporveien videreutviklet sin beredskapsevne, styrket samordningen av ressurser og forbedret evnen til å håndtere krisesituasjoner.

Finansiell risiko

Konsernet Sporveien har finansiell risiko innenfor flere områder, herunder renterisiko gjennom lån, valutarisiko, energiprisrisiko 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 81 prosent av konsernets langsiktige gjeld fastrente med enten fem eller ti års løpetid. Konsernet hadde sikret 46 prosent av strømforbruket mot system- eller områdepris i 2024.

Compliance-risiko

I våre styrende dokumenter fremgår det hvordan compliance-risiko skal håndteres. Sporveien har høye standarder for etikk og integritet, som er tydelig nedfelt i konsernets praksis. Vårt etiske regelverk definerer felles standarder og er retningsgivende for vår atferd både internt og i våre samarbeidsrelasjoner. Vi stiller også etiske krav til våre leverandører for å sikre ansvarlighet i hele leverandørkjeden.

Compliance-enheten vurderer systematisk compliance-risiko, og sikrer at virksomheten drives i samsvar med gjeldende lover, regler og etiske standarder, samt håndterer påstander om eventuelle kritikkverdige forhold.

Markedsrisiko

Sporveien AS er eksponert mot flere typer markedsrisikoer. Konsernet har inngått flerårige kjørekontrakter for trikk og T-bane med lav markedsrisiko. Den anbudsbaserte rutebusskjøringen utgjør majoriteten av Unibuss sine leveranser og har kontrakter på åtte til ti år pluss opsjoner på inntil fire 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 KI, 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.

Organisasjon

Konsernet hadde 3 364 ansatte og 3 100 årsverk ved utløpet av 2024. Medarbeiderne i konsernet var fordelt som følger:

Selskap	2024	2023
Sporveien T-banen AS	648	615
Sporveien Trikken AS	475	442
Sporveien AS	1 028	982
Unibuss AS	1 125	1 490
Unibuss Ekspress AS	88	93
Unibuss Tur AS	0	36

Sporveien tilbyr kompetanseutvikling for medarbeidere og ledere på alle nivåer.

I 2024 ble det avholdt 800 kurs for rundt 4 000 deltagere. I tillegg tok ansatte og innleide til sammen 5 350 e-læringskurs.

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

271 av 289 ansatte i deltidsstillinger var førere. Førerstillinger er svært populære deltidsjobber. Sporveien kartla gjennom medarbeiderundersøkelsen ufrivillig deltidsarbeid i 2024. Det er ikke grunnlag for å si at vi har ufrivillig deltidsarbeid og det er generelt gode muligheter for å få økt stillingsprosent for de som har redusert stilling.

Sporveien følger et prinsipp om at lederlønninger skal være konkurransedyktige og følge lederens ansvar og prestasjoner, uten at konsernet er lønnsledende. Lederlønn finnes i egen rapport og i notene til regnskapet.

HMS

Sykefraværet i konsernet var 9,8 prosent i 2024 (2023: 9,6). Legemeldt sykefravær utgjorde 7,9 prosent (2023: 7,7) av det totale sykefraværet, og 7,1 prosent (2023: 6,9) var å anse som langtidssykefravær.

Sykefraværet totalt har ligget høyere enn ønsket over flere år og har vist seg utfordrende å redusere. Det er større variasjoner

i ulike deler av organisasjonen. Nytt tverrfaglig initiativ ble initiert fra slutten av 2024 for en mer systematisk og helhetlig tilnærming til sykefraværforebygging og -oppfølging. Arbeidet vil pågå igjennom 2025.

H1-verdien er antall fraværsskader per million arbeidede timer og i Sporveien har den vært økende siste år. I Unibuss endte H-verdi på 15 mot 9,9 året før. I konsernet ellers er H1-verdien 8,7 mot 5,5 i 2023. Det jobbes med tiltak for granskinger og læring for å unngå gjentakende hendelser.

Ansvarlig leverandørkjede

Sporveien arbeider strategisk med å sikre grunnleggende menneskerettigheter og et seriøst og anstendig arbeidsliv i leverandørkjeden. Vi har etablert prosedyrer og rutiner for å forankre ansvarlighet i leverandørkjeden og stiller strenge etiske krav til leverandørene gjennom anskaffelsesprosessen og i kontraktene.

Sporveien er underlagt åpenhetsloven som skal fremme virksomheters respekt for grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold i leverandørkjeden. Som en del av Sporveiens arbeid med aktsomhetsvurderinger, gjør virksomheten kontinuerlig risikovurderinger av leverandører gjennom screening av nye og eksisterende leverandører. Fremover vil vi ha fokus på å forbedre leverandøroppfølgingen knyttet til de viktigste risikoområdene som er identifisert gjennom arbeidet med aktsomhetsvurderinger og i dobbelt vesentlighetsanalyse som ble gjennomført våren 2024. Redegjørelsen for hvordan Sporveien arbeider for å etterleve kravene i åpenhetsloven er offentlig tilgjengelig på konsernets nettsider.

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 2024 var kvinneandelen 17 prosent for konsernet som helhet. Sporveien fikk i 2023 kvinnelige konsernsjef, og andelen kvinner i konsernledelsen var 63 prosent i utgangen av 2024. Andelen kvinnelige ledere i de to øverste ledernivåene (uten Unibuss) var 50 prosent ved utgangen av 2024. Sporveien ønsker en kjønnsbalansert virksomhet og ledergruppe og har dette som fokus i rekrutteringsprosessene.

Oslomodellen

Sporveien har innarbeidet seriøsitetsbestemmelser i alle kontraktsmalene våre basert på Oslomodellen. Sporveien stiller tydelige krav til våre leverandører og deres underleverandører innenfor alle vare- og tjenesteområder. Videre må alle våre leverandører følge «Sporveiens etiske krav til leverandører», og respektere grunnleggende menneskerettigheter, sørge for anstendige arbeidsforhold og unngå å medvirke til noen form for brudd på menneskerettighetene. Sporveien har også utarbeidet egne prosedyrer i forbindelse med gjennomføring av anskaffelser for å avdekke om anskaffelsen innebærer risiko for brudd på grunnleggende menneskerettigheter og arbeidstakerrettigheter slik at det kan stilles egnede krav i anskaffelsen.

Fremtidsutsikter

Det nasjonale målet om nullvekst i biltrafikken og Oslo kommunes ambisiøse klimamål støtter fortsatt vekst i kollektivtrafikken og økte leveranser fra Sporveien. Samtidig vet vi at vi går inn i en periode hvor økonomien blir strammere, og det er forsterket oppmerksomhet rundt temaer som samfunnsikkerhet og beredskap. Teknologi har blitt en større del av kjernevirksomheten og er en tydelig driver for utvikling og forbedringsarbeid, og sammen med de store utviklingsløpene vet vi at dette vil kreve mye av organisasjonen vår de neste årene. Det betyr at vi må lykkes med å prioritere de riktige tingene.

Vi har et klart mål: redusere bilbruken og kutte klimautslippet. Men for å få det til, må vi alltid være kostnadsbevisste og fokusere på det som betyr mest.

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.

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,

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 felles-

tunellen gjennom Oslo sentrum til minimum 36 tog i timen per retning per time. 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.

Med de nye trikkene er det lagt til rette for betydelig flere reisende. De nye trikkene er større enn de gamle, og med økt frekvens er de viktige bidragsytere til Oslo kommunes strategier og programmer for bilfritt byliv, klima og bærekraft og kan frakte 100 millioner passasjerer årlig.

Selskapet Unibuss følger rekonstruksjonsplanen mot lønnsom elektrisk bussdrift med ny teknologi og vinterdriften fungerer bedre enn i fjor.

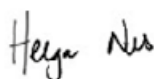
Årlige, gjennomsnittlige tilskudd til vedlikehold av infrastrukturen til trikken og T-banen på 1 437 MNOK i den fireårige tilleggsavtalen til Oslopakke 3 for 2025-2028 gir Sporveien bedre forutsigbarhet og muligheter for å prioritere og planlegge vedlikehold.

Styret retter en stor takk til alle medarbeidere i Sporveien for innsatsen gjennom 2024.

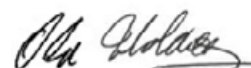
Oslo 25.03.2025



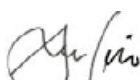
Åsne Havnelid
Styrets leder



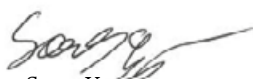
Helga Nes
Styrets nestleder



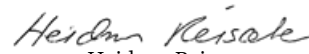
Ola Floberg
Styremedlem



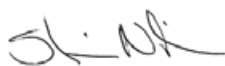
Arne Giske
Styremedlem



Sores Yuzer
Styremedlem



Heidrun Reisæter
Styremedlem



Stein Nilsen
Styremedlem



Birte K.W. Sjule
Konsernsjef

Innhold

Årsregnskap 2024

Resultatregnskap 2024	137
Balanse 2024	138
Kontantstrømoppstilling	140
Noter Regnskapsprinsipper	141
Note 1 Virksomhetsområder	141
Note 2 Mellomværende med foretak i samme konsern og nærstående	142
Note 3 Varer	143
Note 4 Lønnskostnad og andre godtgjørelser	144
Note 5 Pensjonskostnader og forpliktelser	144
Note 6 Varige driftsmidler	146
Note 7 Annen driftskostnad	148
Note 8 Investeringer i foretak i samme konsern	149
Note 9 Finansinntekter og kostnader	150
Note 10 Finansiell markedsrisiko	150
Note 11 Skattekostnad	151
Note 12 Selskapskapital og aksjonærinformasjon	153
Note 13 Bankinnskudd, kontanter o.l.	153
Note 14 Annen langsiktig gjeld	154
Note 15 Pantstillelser og garantier mv.	155
Note 16 Gjeld prosjekter (netto)	155
Note 17 Annen kortsiktig gjeld	156
Note 18 Tvister	156
Note 19 Hendelser etter balansedagen	156
Revisors beretning	157

Resultatregnskap

2024 (beløp i hele tusen)

	Noter	Konsern 2024	Konsern 2023	Morselskap 2024	Morselskap 2024
DRIFTSINNTEKTER OG DRIFTSKOSTNADER					
Driftsinntekter					
Annen driftsinntekt	1,2	5 741 779	5 606 560	2 018 739	1 864 259
Inntekt ved salg av eiendeler		0	0	0	0
Sum driftsinntekter		5 741 779	5 606 560	2 018 739	1 864 259
Driftskostnader					
Varekostnad	2,3	901 778	1 073 086	548 106	554 399
Lønnskostnad	4,5	2 806 551	2 802 217	709 449	711 751
Avskrivning på varige driftsmidler	6	789 676	690 227	216 619	207 116
Nedskrivning på varige driftsmidler	6	79 199	150	0	0
Annen driftskostnad	2,7	757 162	1 305 198	405 195	379 975
Sum driftskostnader		5 334 365	5 870 878	1 879 370	1 853 241
DRIFTSRESULTAT		407 413	-264 318	139 369	11 018
FINANSINNTEKTER OG FINANSKOSTNADER					
Finansinntekter					
Inntekt på investering i datterselskap		0	0	83 931	-146 071
Renteinntekt fra foretak i samme konsern		0	0	63 592	60 406
Annen renteinntekt	1,9	74 646	78 640	73 277	78 273
Annen finansinntekt	1,9	1 615	18 057	0	16 860
Sum finansinntekter		76 261	96 697	220 799	9 468
Finanskostnader					
Rentekostnad til foretak i samme konsern		0	0	145 821	128 053
Annen rentekostnad	1,9	188 314	145 349	63 499	50 217
Annen finanskostnad	1,9	108 761	56 137	14 661	9 275
Sum finanskostnader		297 075	201 486	223 981	187 545
NETTO FINANSPOSTER		-220 814	-104 789	-3 182	-178 077
ORDINÆRT RESULTAT FØR SKATTEKOSTNAD					
Skattekostnad på ordinært resultat	11	60 634	-80 017	11 970	-4 352
ORDINÆRT RESULTAT		125 966	-289 090	124 217	-162 707
ÅRSRESULTAT		125 966	-289 090	124 217	-162 707
OVERFØRINGER OG DISPONERINGER					
Overføringer annen egenkapital	12			124 217	-162 707
SUM OVERFØRINGER OG DISPONERINGER				124 217	-162 707

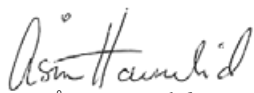
Balanse

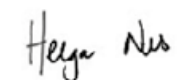
Per 31. desember 2024 (beløp i hele tusen)

EIENDELER	Noter	Konsern 2024	Konsern 2023	Morselskap 2024	Morselskap 2023
ANLEGGSMIDLER					
Immaterielle eiendeler					
Konsesjoner, patenter, lisenser o.l.	6	4 806	6 478	100	100
Goodwill	6	0	0	0	0
Sum immaterielle eiendeler		4 806	6 478	100	100
Varige driftsmidler					
Tomter, bygninger og annen fast eiendom	6	2 310 832	2 539 130	1 123 706	1 228 860
Kjørevei	6	314 688	352 149	314 688	352 149
Anlegg under utførelse	6	1 241 745	1 602 665	871 906	1 311 276
Maskiner, rullende materiell	6	7 415 003	6 215 119	420 203	290 792
Driftsløsøre	6	0	5 684	0	5 684
Sum varige driftsmidler		11 282 268	10 714 747	2 730 503	3 188 761
Finansielle anleggsmidler					
Investeringer i datterselskap	8	0	0	3 043 800	2 488 139
Lån til foretak i samme konsern	2	0	0	719 852	919 805
Investeringer i aksjer og andeler		90	90	90	90
Andre fordringer	2	726 586	755 183	726 576	755 173
Overfinansiert pensjonsforpliktelse	5	1 456 672	1 348 372	874 453	838 949
Sum finansielle anleggsmidler		2 183 348	2 103 645	5 364 771	5 002 156
SUM ANLEGGSMIDLER		13 470 422	12 824 870	8 095 374	8 191 017
OMLØPSMIDLER					
Varer	3	507 278	447 926	504 299	442 883
Fordringer					
Kundefordringer	2	632 364	650 498	381 507	163 593
Andre fordringer		173 901	289 463	276 403	273 923
Fordringer på konsernselskap	2	0	0	535 667	658 143
Sum fordringer		806 265	939 961	1 193 576	1 095 659
Bankinnskudd, kontanter o.l.	13	1 459 580	1 286 406	1 342 125	1 270 728
SUM OMLØPSMIDLER		2 773 123	2 674 293	3 040 001	2 809 270
SUM EIENDELER		16 243 545	15 499 163	11 135 375	11 000 287

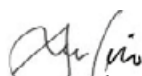
EGENKAPITAL OG GJELD	Noter	Konsern 2024	Konsern 2023	Morselskap 2024	Morselskap 2023
EGENKAPITAL					
Innskutt egenkapital					
Selskapskapital		304 535	304 535	304 535	304 535
Overkurs		490 315	490 315	490 315	490 315
Sum innskutt egenkapital	12	794 850	794 850	794 850	794 850
Opptjent egenkapital					
Fond for vurderingsforskjeller		1 276 097	722 713	1 276 901	721 241
Annen egenkapital		2 094 398	2 449 684	2 102 802	2 534 246
Sum opptjent egenkapital		3 370 495	3 172 397	3 379 703	3 255 487
SUM EGENKAPITAL	12	4 165 345	3 967 247	4 174 553	4 050 337
GJELD					
LANGSIKTIG GJELD					
Avsetning for forpliktelser					
Pensjonsforpliktelser	5	0	2 700	0	0
Utsatt skatt	11	667 345	600 380	80 479	95 266
Andre avsetninger for forpliktelser		77 871	343 221	0	0
Avsetning for periodisk vedlikehold	14	557 661	672 523	0	0
Sum avsetning for forpliktelser		1 302 876	1 618 824	80 479	95 266
Annen langsiktig gjeld					
Øvrig langsiktig gjeld	14,15	7 847 669	6 934 371	1 660 708	2 644 168
Sum annen langsiktig gjeld		7 847 669	6 934 371	1 660 708	2 644 168
SUM LANGSIKTIG GJELD		9 150 545	8 553 195	1 741 187	2 739 434
KORTSIKTIG GJELD					
Leverandørgjeld	2	692 030	816 478	556 232	556 185
Betalbar skatt	11	0	317	0	317
Skyldig offentlige avgifter		26 674	229 573	0	73 076
Kortsiktig gjeld til konsernselskap	2	0	0	3 324 327	2 621 322
Gjeld prosjekter (netto)	16	279 623	246 606	306 623	246 606
Annen kortsiktig gjeld	10,17	1 929 329	1 685 747	1 032 454	713 011
SUM KORTSIKTIG GJELD		2 927 656	2 978 721	5 219 636	4 210 517
SUM GJELD		12 078 201	11 531 916	6 960 822	6 949 951
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		16 243 545	15 499 163	11 135 375	11 000 287

Oslo 25.03.2025

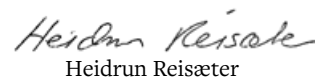

Åsne Havnelid
Styrets leder


Helga Nes
Styrets nestleder


Ola Floberg
Styremedlem


Arne Giske
Styremedlem


Sores Yuzer
Styremedlem


Heidrun Reisæter
Styremedlem


Stein Nilsen
Styremedlem


Birte K.W. Sjule
Konsernsjef

Kontantstrømoppstilling

(beløp i hele tusen)

	Konsern 2024	Konsern 2023	Morselskap 2024	Morselskap 2023
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter				
Resultat før skattekostnad	186 600	-369 107	136 187	-167 059
Periodens betalte skatt	-317	-14 407	-317	-14 107
Tap/gevinst ved salg av anleggsmidler	0	-5 625	0	0
Avskrivninger	656 359	649 043	86 951	179 486
Nedskrivning/reversering anleggsmidler	189 062	150	0	0
Forskjell mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger pensjonsordninger	-135 171	-111 655	-35 504	-74 890
Resultatandel fra datterselskaper	0	0	-83 931	146 071
Endring i varelager	-59 352	-101 806	-61 416	-100 718
Endring i kundefordringer	18 134	-92 670	-217 914	-64 865
Endring i vareleverandørgjeld	-124 448	27 313	-323	15 304
Endring i andre tidsavgrensingsposter	-273 404	1 246 953	319 564	530 842
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	457 463	1 228 189	143 297	450 065
Kontantstrøm fra investeringsaktiviteter				
Innbetalinger ved salg av varige driftsmidler	1 485 927	5 625	765 750	0
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-2 897 197	-3 107 802	-394 443	-489 332
Utbetalinger ved kjøp av immaterielle eiendeler	0	-10 563	0	0
Innbetalinger på lånefordring konsern (korts. /langs.)	0	0	244 997	185 842
Innbetalinger på andre lånefordringer (korts. /langs.)	28 597	28 598	28 597	28 598
Utbetaling ved kjøp av aksjer	-997	43	0	43
Utbetaling ved investering i datterselskap	0	0	-444 402	
Utbetalinger på fremmed fin. prosjekter (korts. /langs.)	-1 838 208	-1 707 909	-1 838 208	-1 707 929
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-3 221 878	-4 792 008	-1 637 709	-1 982 778
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter				
Netto endring kassekreditt	0	0	734 520	-734 994
Innbetalinger gjeld konsernselskaper	0	0	0	-4 140
Innbetalinger ved opptak av annen gjeld (korts./langsiktig)	2 298 500	1 530 977	0	0
Utbetalinger ved nedbetaling av annen gjeld (korts. /langs.)	-1 272 248	-280 078	-927 500	-55 959
Innbetalinger på fremmed fin. prosjekter (korts. /langs.)	1 838 208	1 707 909	1 838 208	1 707 929
Innbetalinger av konsernbidrag	0	0	249 260	386 022
Utbetalinger av konsernbidrag	0	0	-328 679	-359 044
Innbetaling ved konvertering av gjeld	73 129	0	0	0
Netto kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter	2 937 589	2 958 809	1 565 809	939 814
Netto kontantstrøm for perioden	173 174	-605 011	71 397	-592 900
Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens start	1 286 406	1 891 416	1 270 728	1 863 627
Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens slutt	1 459 580	1 286 406	1 342 125	1 270 728
Denne består av:				
Bankinnskudd mv.	1 459 580	1 286 406	1 342 125	1 270 728

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

NOTER

Regnskapsprinsipper

Regnskapsprinsipper

Årsegnskapet er satt opp i samsvar med regnskapslovens bestemmelser og god norsk regnskapsskikk. Øvrige regnskaps-

prinsipper er presentert som en del av den enkelte note.

Med mindre annet er spesifisert, så er alle tall oppgitt i noter i hele tusen.

NOTE 1 – VIRKSOMHETSOMRÅDER (Beløp i hele tusen)

	*Vedlikehold	T-bane	Trikk	Buss	Eliminering	Konsern
Resultat						
Annen driftsinntekt	3 210 949	2 407 825	1 221 145	2 100 355	-3 198 495	5 741 779
Sum inntekter	3 210 949	2 407 825	1 221 145	2 100 355	-3 198 495	5 741 779
Driftskostnader før avskrivning	2 216 950	2 490 884	1 250 120	1 699 677	-3 192 140	4 465 490
Driftsresultat før av-/nedskrivning	994 000	-83 060	-28 975	400 678	-6 354	1 276 289
Av-/nedskrivning	583 077	0	0	287 541	-1 741	868 878
Driftsresultat	410 922	-83 060	-28 975	113 137	-4 614	407 411
Balanse						
Anleggsmidler	15 083 310	232 322	128 403	1 690 596	-3 680 240	13 454 391
Omløpsmidler	2 838 831	271 566	170 104	428 602	-935 980	2 773 123
Gjeld	11 342 287	445 209	245 070	1 733 718	-1 685 503	12 080 781
Investeringstilganger	2 365 175	0	0	532 021		

* Stjerne betyr Omfatter vedlikehold av infrastruktur og vogner, samt utleie av eiendom. Samlede husleieinntekter for konsernet utgjør MNOK 345,5 (MNOK 255,5 i 2023), mens totale annonseinntekter er på MNOK 156,7 (MNOK 123,6 i 2023). Konsernets driftsinntekter stammer i hovedsak fra virksomhet i Oslo.

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

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

NOTE 2 – MELLOMVÆRENDE MED FORETAK I SAMME KONSERN OG NÆRSTÅENDE (Beløp i hele tusen)

	2024	2023
Salg av tjenester til selskap i samme konsern (mor)		
Joule AS	8 641	6 606
Sporveien Media AS	3 128	3 200
Sporveien T-banen AS	1 216 312	1 071 566
Sporveien Trikken AS	640 948	644 895
Sporveien Vognmateriell AS	9 449	11 189
Unibuss AS	5 258	5 117
Sporveien Bussanlegg AS	9 584	6 598
Sum	1 893 319	1 749 171
Kjøp av tjenester fra selskap i samme konsern (mor)		
Sporveien Trikken AS	453	871
Sporveien Vognmateriell AS	0	0
Enebakkveien 310 AS	3 051	2 883
Unibuss AS	0	69
Sum	3 504	3 823
Balanseposter Langsiktige fordringer		
Joule AS	49 079	0
Unibuss AS	0	244 937
Sporveien Bussanlegg AS	670 773	674 868
Sum	719 852	919 805
Kortsiktige fordringer		
Kundefordringer	37 056	35 300
Mottatt konsernbidrag	246 389	249 259
Andre fordringer	252 222	373 584
Sum	535 667	658 143
Kortsiktig gjeld		
Leverandørgjeld	392	763
Avgitt konsernbidrag	300 476	328 679
Konsernkontoordning	3 022 560	2 288 040
Annen kortsiktig gjeld	899	3 840
Sum	3 324 327	2 621 322

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 Akershus fylkeskommune (40 prosent), og har ansvaret for utviklingen av kollektivtrafikken i Oslo og Akershus, med unntak av den som utføres av Vygruppen AS. Ruter AS kjøper transporttjenester fra Unibuss AS, Sporveien T-banen AS og Sporveien Trikken AS. Kontraktene for T-bane og trikk er ikke anbudsutsatt. Avtalene gjelder for fireårsperioden 2021-2024.

Unibuss AS inngår anbudskontrakter med Ruter AS om levering av rutebusstjenester. I hovedsak er dette bruttokontrakter hvor kjøper har ansvar for billettinntekter. For disse kontraktene bærer Unibuss AS en risiko for at endringer i rute- og driftsopplegg ikke fanges opp av godtgjørelsesmodellen i kontraktene, og for at indeksene som regulerer godtgjørelsen i kontraktene avviker fra kostnadsutviklingen i bransjen. I et marked med lave marginer kan begge forhold resultere i ulønnsomme kontrakter. Unibuss AS estimerer forventet resultatutvikling i den enkelte kontrakt, og foretar avsetninger

der nåverdijusterte inntekter er lavere enn uunngåelige kostnader som påløper i kontraktsperioden.

Det vesentligste av konsernets inntekter er i henhold til kontrakter som inngås med Ruter AS. Ruter AS mottar offentlige tilskudd og har inntekter fra billettsalg. Konsernet Sporveien 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)

	Konsern 2024	Konsern 2023	Morselskap 2024	Morselskap 2023
Salg av tjenester til nærstående parter				
Ruter AS	6 732 674	6 556 988	1 771 568	1 726 890
Kjøp av tjenester fra nærstående parter				
Ruter AS	358 650	78 343	22 348	18 767

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:

	Konsern 2024	Konsern 2023	Morselskap 2024	Morselskap 2023
Ruter AS				
Kundefordringer	204 991	454 959	58 429	72 061
Annen kortsiktig fordring	28 597	28 597	28 597	28 597
Leverandørgjeld	9 446	14 024	2 442	6 035
Andre langsiktige fordringer	726 576	755 113	726 576	755 113

NOTE 3 – VARER (Beløp i hele tusen)

	Konsern 2024	Konsern 2023	Morselskap 2024	Morselskap 2023
Produksjonsmateriell og reservedeler	590 010	522 664	587 031	517 621
Ukuransavsetning materiellbeholdning	-82 732	-74 738	-82 732	-74 738
Sum varelager	507 278	447 926	504 299	442 883

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

Det foretas nedskrivning for påregnelig ukurans. I verkstedenheten i morselskapet er ukurans på T-banemateriell vurdert basert på omløpshastigheten

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

NOTE 4 – LØNSSKOSTNAD OG ANDRE GODTGJØRELSE (Beløp i hele tusen)

	Konsern 2024	Konsern 2023	Morselskap 2024	Morselskap 2023
Spesifikasjon av lønnskostnader				
Lønn	2 167 908	2 044 433	499 894	414 775
Arbeidsgiveravgift	397 645	398 195	134 313	134 299
Pensjonskostnader ekskl. arbeidsgiveravgift	182 903	343 386	47 125	136 671
Andre lønnsrelaterte ytelser	58 095	16 203	28 117	26 006
Sum	2 806 551	2 802 217	709 449	711 751
Antall ansatte i konsernet ved årets slutt	3 426	3 658	1 028	982
Antall årsverk i konsernet	3 165	3 409	1 019	976

	Lønn	Annen godtgjørelse	Pensjons- kostnader
Godtgjørelser konsern			
Adm. dir Sporveien AS	2 929	136	126
Adm. dir./daglig leder Unibuss AS	2 270	0	77
Adm. dir. Sporveien T-banen AS	2 442	8	400
Adm. dir. Sporveien Trikken AS	2 259	1	126
Konsernstyret	1 657		
Bedriftsforsamlingen	234		
Styrehonorarer datterselskaper			
Unibuss AS	494		

Av datterselskapene er det kun Unibuss AS som har eksterne styremedlemmer som honoreres.
For lederlønsrapportering henvises det til egen attestert rapport for lederlønninger.

NOTE 5 – PENSJONSKOSTNADER OG FORPLIKTELSE

Konsernets pensjonsordninger omfatter både en lukket offentlig tjenstepensjon og en aktiv innskuddspensjon. Den offentlige tjenstepensjonen er todelt og er ytelsesordning på 70 prosent som ble lukket i 2003 for konsernet Unibuss, i 2015 for Sporveien AS, Sporveien T-banen AS og Sporveien Trikken AS og i 2019 for Sporveien Vognmateriell AS. For ansatte som ikke valgte overgang til innskuddspensjon er det en påslagsmodell for ansatte født etter 1962. Denne forvaltes av Oslo Pensjonsforsikring AS. Ansettelse etter dette opptjener pensjon etter innskuddsbasert ordning. Ved beregning av årets pensjonskostnad for de ytelsesbaserte ordningene, benyttes en lineær opptjeningsprofil basert på forutsetninger om diskonteringsrente, fremtidig regulering av lønn, pensjoner og ytelser fra folketrygden, fremtidig avkastning på pensjonsmidler, samt aktuarmessige forutsetninger om dødelighet, frivillig avgang, osv.

Innføring av korridor med virkningen fra 01.01.2024 og utarbeidelse av sammenligningstall for 2023 gir en engangseffekt på 127,6 MNOK på estimatavviket for morselskapet, slik at dette ved utgangen av 2023 viser

285 MNOK. Estimataviket er ved utgangen av 2024 143 MNOK, en reduksjon på 145 MNOK. For konsernet er engangseffekten i 2023 240 MNOK og korrigeret estimatavik for konsernet er 560 MNOK i 2023. Estimataviket for konsernet ved utgangen av 2024 er 292 MNOK, en endring på 241 MNOK.

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

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

Ytelsesordningen

Den offentlige tjenstepensjonen 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 31.12.2024 omfatter forpliktelsen 5 580 ansatte, tidligere ansatte og pensjonister i konsernet, hvorav 3 439 i morselskapet.

Aktuarberegningene er utført per 31.12.2024. 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 40prosent 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 31.12.2024. Denne arbeidsgiveravgiften er inkludert i bruttoforpliktelsen per 31.12.2024. Verdijustert avkastning på pensjonsmidlene for 2024 ble ca. sju prosent.

Diskonteringsrenten er beregnet med bakgrunn i påslagsmetoden som også er benyttet tidligere år. Det er tatt utgangspunkt i 25 års renteswap (3,73 prosent), og for kredittrisiko på 76 punkter. Aktuarielt gevinst i 2024 er på 196 MNOK fordelt på alle selskapene. Det actuarielle gevinstene kan tilskrives avvikende rente, lønns- og G-vekst enn de langsiktige forutsetningene samt god avkastning.

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 2024 er det 3 467 ansatte som har innskuddsordning i konsernet, hvorav 776 i morselskapet. Privat AFP har en sparing på 2,7 prosent inntil 7,1G i 2024.

PENSJONSKOSTNADER OG FORPLIKTELSE (Beløp i hele tusen)

	Konsern 2024	Konsern 2023	Morselskap 2024	Morselskap 2023
Årets opptjente pensjonsrettigheter	71 672	73 304	33 244	33 610
Rentekostnad på opptjente pensjonsrettigheter	175 455	165 366	96 968	92 774
Avkastning på pensjonsmidler	-314 351	-300 735	-180 216	-174 101
Årets resultatføring av estimatavvik	69 723	31 583	35 648	18 222
Administrasjonskostnader	14 337	14 747	7 944	8 248
Pensjonskostnad AFP og lederordninger	0	300	0	0
Netto pensjonskostnad, ytelsesplaner	16 836	-15 435	-6 412	-21 247
Privat AFP	25 684	21 461	13 549	11 114
Kostnadsført pensjonstilskudd tilskuddsplaner	157 118	161 816	46 620	38 576
Årets pensjonskostnad	199 638	167 842	53 757	28 443
Opptjente pensjonsrettigheter inkl. arbeidsgiveravgift	4 963 828	5 100 312	2 760 107	2 849 632
Pensjonsmidler	-6 131 061	-5 890 919	-3 491 947	-3 403 402
Ikke resultatført virkning av estimatavvik	-292 139	-560 465	-142 613	-285 179
Netto pensjonsforpliktelse	-1 459 372	-1 351 072	-874 453	-838 949
Herav overfinansiering	-1 459 372	-1 351 072	-874 453	-838 949
Pensjonsforpliktelse vedr. AFP-ordning	2 700	2 700	0	0
Sum pensjonsforpliktelser	-1 456 672	-1 348 372	-874 453	-838 949
Økonomiske forutsetninger				
Diskonteringsrente			4,49 %	3,83 %
Forventet avkastning på fondsmidler			6,00 %	5,40 %
Forventet lønnsregulering			3,75 %	3,25 %
Forventet pensjonsøkning			3,00 %	2,73 %
Forventet G-regulering			3,75 %	3,25 %
Amortiseringsfaktor			8	8

NOTE 6 – VARIGE DRIFTSMIDLER (Beløp i hele tusen)

Konsern	Kjørevei inkl. tomteverdi	Maskiner, rullende materiell	Tomter, bygninger og annen fast eiendom	Anlegg under utførelse	Reparasjons-deler sporvogn	Sum
Anskaffelseskost pr. 01.01.24	1 679 185	11 247 457	4 009 844	1 602 665	61 213	18 600 364
+ Tilgang	0	2 535 169	50 323	311 705	0	2 897 197
- Avgang	-13 396	-677 703	-60 990	-672 625	-61 213	-1 485 927
Anskaffelseskost pr. 31.12.24	1 665 789	13 104 923	3 999 177	1 241 745	0	20 011 634
Oppskrivning pr. 01.01.24	68 749	0	37 759	0	0	106 508
+ Avskrivning på oppskrivning	0	0	-8 387	0	0	-8 387
Oppskrivning pr. 31.12.24	68 749	0	29 372	0	0	98 121
Akk. av-/nedskrivning pr. 01.01.24	1 395 783	5 032 338	1 508 473	0	55 530	7 992 124
+ Ordinære avskrivninger	34 643	497 880	237 853	0	0	770 376
- Avskrivning på oppskrivning	0	0	-6 677	0	0	-6 677
- Tilbakeført avskrivning	-10 578	-12 893	-38 399	0	-55 530	-117 400
+ Nedskrivninger	0	172 594	16 468	0	0	189 062
Akk. av-/nedskrivning pr. 31.12.24	1 419 848	5 689 919	1 717 718	0	0	8 827 485
Balanseført verdi pr. 01.01.24	352 151	6 215 119	2 539 130	1 602 665	5 683	10 714 747
Balanseført verdi pr. 31.12.24	314 690	7 415 004	2 310 831	1 241 745	0	11 282 268
Morselskap	Kjørevei inkl. tomteverdi	Maskiner, rullende materiell	Tomter, bygninger og annen fast eiendom	Anlegg under utførelse	Reparasjons-deler sporvogn	Sum
Anskaffelseskost pr. 01.01.24	1 679 186	998 022	2 211 731	1 311 277	61 211	6 261 427
+ Tilgang	0	202 350	1 064	191 029	0	394 443
- Avgang	-13 396	-12 676	-48 069	-630 398	-61 211	-765 750
Anskaffelseskost pr. 31.12.24	1 665 790	1 187 696	2 164 726	871 908	0	5 890 120
Oppskrivning pr. 01.01.24	68 749	0	37 759	0	0	106 508
+ Avskrivning på oppskrivning	0	0	-6 677	0	0	-6 677
Oppskrivning pr. 31.12.24	68 749	0	31 082	0	0	99 831
Akk. av-/nedskrivning pr. 01.01.24	1 395 786	707 230	1 020 630	0	55 527	3 179 173
+ Ordinære avskrivninger	34 643	72 895	96 549	0	0	204 087
- Avskrivning på oppskrivning	0	0	-6 677	0	0	-6 677
- Tilbakeført avskrivning	-10 578	-12 632	-38 399	0	-55 527	-117 136
+ Nedskrivninger	0	0	0	0	0	0
Akk. av-/nedskrivning pr. 31.12.24	1 419 851	767 493	1 072 103	0	0	3 259 447
Balanseført verdi pr. 01.01.24	352 149	290 792	1 228 860	1 311 277	5 684	3 188 761
Balanseført verdi pr. 31.12.24	314 688	420 203	1 123 705	871 908	0	2 730 503
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.

FORTS. NOTE 6 – VARIGE DRIFTSMIDLER (Beløp i hele tusen)

	Konsern 2024	Konsern 2023	Morselskap 2024	Morselskap 2023
Ordinær avskrivning i note	770 376	672 705	204 087	196 030
Restverdi ved avgang	20 972	19 867	12 532	11 105
Reverserte avsetninger fra fjoråret	0	3 949	0	-19
Avskrivning immaterielle eiendeler	-1 672	-6 294	0	0
Avskrivning i resultat	789 676	690 227	216 619	207 116

Immaterielle eiendeler – Konsern	Lisenser	Varemerker	Andre immatr./Goodwill	Sum
Anskaffelseskost pr. 01.01.23	4 080	100	27 776	31 956
+ Tilgang	0	0	0	0
Anskaffelseskost pr. 31.12.24	4 080	100	27 776	31 956
Akk. av-/nedskrivning pr. 01.01.24	4 080	0	21 398	25 478
+ Ordinære avskrivninger	0	0	1 672	1 672
Akk. av-/nedskrivning pr. 31.12.24	4 080	0	23 070	27 150
Balanseført verdi pr. 01.01.24	0	100	6 378	6 478
Balanseført verdi pr. 31.12.24	0	100	4 706	4 806
Økonomisk levetid	4 år		3 år	
Avskrivningsplan	Lineær		Lineær	

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

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

Leieavtaler (leasing) klassifiseres som operasjonelle eller finansielle i samsvar med avtalens reelle innhold. Dersom det vesentlige av økonomisk risiko og kontroll knyttet til underliggende objekt er overført til leietaker i konsernet Sporveien, klassifiseres avtalen som finansiell og tilhørende

eiendeler og forpliktelser balanseføres. For avtaler klassifisert som operasjonelle leieavtaler, er leien behandlet som en driftskostnad.

Immaterielle eiendeler**Lisenser**

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

Vognmateriell trikker

Vognmateriell trikker er f.o.m. 2017 reklassifisert fra varelager til varige driftsmidler. Begrunnelsen for reklassifiseringen er at vognmateriellet er vurdert iht. samme restlevetid som sporvognene. Restlevetiden for vognene er fastsatt i Trikkeprogrammet sin fremdriftsplan der alle nåværende trikker blir skiftet ut med nye trikker i løpet av 2024, og 1. halvår 2025.

Finansiell leie av busser

Unibuss AS inngikk leiekontrakter av 259 el-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 1 242,3 per 31.12.2024 (MNOK 1 461,1 pr 31.12.2023). Avtalene utløper i 2033.

Operasjonell leie av busser

Unibuss gikk inn i 2024 med 165 busser som var finansiert gjennom operasjonell lease. Bussene har gjenkjøpsavtale med garantert gjenskjøpspris av leverandør. Hensikten er at konsernet skal tilbakelevere bussene til leverandør etter endt leieperiode. Kostnadsført leie i 2024 utgjør TNOK 52 684 (TNOK 89 112 i 2023).

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 2024 MNOK 66,5 for T-bane og MNOK 181,0 for trikk.

Driftsselskapene leier vogner av Sporveien Vognmateriell AS.

For 2024 var leiebeløpet MNOK 601,4 for T-bane og MNOK

178,9 for trikk. Driftsselskapene leier lokaler av Sporveien AS.

Leiebeløpet var i 2024 på MNOK 9,9 for T-bane og MNOK 5,9

for trikk. Leieavtalene løper for ett år av gangen dersom ikke en

av partene har endret den innen 1,3 året før. Driftsselskapene

inngår i rammeavtale for konsernet som gjelder leasing av

biler. Løpende leasingavtaler 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 2024 var TNOK 860,0 og TNOK 917,8

for Sporveien Trikken AS.

NOTE 7 – ANNEN DRIFTSKOSTNAD (Beløp i hele tusen)

	Konsern 2024	Konsern 2023	Morselskap 2024	Morselskap 2023
Konserninterne kjøp	0	0	3 504	3 823
Kjøp av eksterne tjenester	234 084	183 425	140 182	129 480
Leiekostnader eiendom inkl. vakthold	237 810	94 302	29 562	31 739
Leasing - operasjonell leie av busser	69 990	90 630	0	0
Bygningsstrøm	49 816	59 097	16 002	22 147
Kjørestrøm	183 433	148 811	0	0
Kompensasjon energi	-60 246	-120 427	-5 057	-8 651
Vedlikehold bygninger	19 171	23 628	10 866	6 168
Forsikringspremie	32 273	25 170	13 508	9 864
Tap på fordringer/avsetning tap kontrakter*	-374 398	6 759	3 274	1478
Andre driftskostnader*	365 229	793 803	193 354	183 927
Sum andre driftskostnader	757 162	1 305 198	405 195	379 975
Lovpålagt revisjon	2 224	1 833	600	653
Andre tjenester	1 206	1 123	210	474
Attestasjonsoppgaver	181	0	0	0
Sum	3 611	2 956	810	1 127

* En stjerne betyr 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. I 2023 ble det avsatt totalt 391 MNOK til tap på kontraktene. I 2024 er det oppløst tapsavsetninger på Bærumskontraktene på 296 MNOK. Det er avsatt ytterligere 30 MNOK i tap på andre kontrakter på en annen kontrakt på andre driftskostnader. Det er gjort en prinsippendring etter 2023 der 121 MNOK som tidligere var klassifisert som tapsavsetning er endret til nedskrivning av busser.

Kostnader resultatføres i samme periode som tilhørende inntekt. Utgifter til egen forskning og utvikling kostnadsføres løpende. Det vesentligste av kostnadene er relatert til lønns-kostnader og innleie av ekstern arbeidskraft, samt avsetning for tapskontrakter.

Konsernets strømkostnader var i 2023 svært høye, 207,9

MNOK. Det ble inngått en avtale med Ruter om kompensasjon

for ekstraordinære høye strømkostnader for periode 2022 til

2024, totalt 60,2 MNOK i 2024 (120,4 MNOK i 2023). Strøm-

kostnaden etter kompensasjon ble 111,5 MNOK (2023: 87,4

MNOK), som er på nivå med et normalår.

NOTE 8 – INVESTERINGER I FORETAK I SAMME KONSERN (Beløp i hele tusen)

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

Investering i datterselskaper	Anskaffelses-kost per 31.12.2023	Inngående balanse 2023	Resultat 2023	Konsernbidrag 2023	Andre endringer 2023	Utgående balanse per 31.12.2023
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 Vognmateriell AS	1 223 093	1 778 186	216 897	29 557	0	2 024 640
Sum investering i datterselskaper	1 766 898	2 540 386	-146 071	93 782	43	2 488 139

Investering i datterselskaper	Anskaffelses-kost per 31.12.2024	Inngående balanse 2024	Resultat 2024	Konsernbidrag 2024	Andre endringer 2024	Utgående balanse per 31.12.2024
Sporveien T-banen AS	89 451	58 678	-61 582	10 376	0	7 472
Sporveien Trikken AS	67 232	53 437	-19 036	-345	0	34 056
Unibuss AS	151 261	0	-3 100	0	424 402	421 302
Sporveien Media AS	120	8 802	122	0	0	8 924
Sporveien Bussanlegg AS	162 900	274 977	10 606	0	0	285 583
Enebakkveien 310 AS	72 798	75 412	2 646	-2 734	0	75 324
Joule AS	43	-7 807	-15 182	27 409	20 000	24 421
Sporveien Vognmateriell AS	1 223 093	2 024 640	169 456	-7 377	0	2 186 718
Sum investering i datterselskaper	1 766 898	2 488 139	83 931	27 329	444 402	3 043 800

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 6.8.2018. Dette selskapet eier tomteverdier på Skullerud.

Konsolideringsprinsipper

Konsernregnskapet omfatter morselskapet Sporveien AS og alle selskaper der morselskapet direkte eller indirekte har bestemmende innflytelse. Bestemmende innflytelse oppnås normalt når konsernet eier mer enn 50 prosent av aksjene i selskapet, og konsernet er i stand til å utøve faktisk kontroll over selskapet. Konsernregnskapet er utarbeidet som om konsernet var en økonomisk enhet. Transaksjoner og mellomværende mellom selskapene i konsernet er eliminert. Konsernregnskapet utarbeides etter ensartede prinsipper ved at datterselskaper følger de samme regnskapsprinsipper som morselskapet. Konserndannelsen skjer både ved stiftelse av nye selskaper og kjøp av eksisterende selskaper.

Datterselskap

Kjøpte datterselskaper regnskapsføres i konsernregnskapet basert på morselskapets anskaffelseskost. Anskaffelseskost tilordnes identifiserbare eiendeler og gjeld i datterselskapet som oppføres i konsernregnskapet til virkelig verdi på oppkjøpstidspunktet. Eventuell merverdi ut over hva som kan henføres til identifiserbare eiendeler og gjeld, balanseføres som goodwill. Goodwill behandles som en residual og balanseføres med den andelen som er observert i oppkjøpstransaksjonen. Merverdier i konsernregnskapet avskrives over de oppkjøpte eiendelenes forventede levetid. Datterselskaper vurderes etter egenkapitalmetoden i selskapsregnskapet. Morselskapets andel av resultatet er basert på de investerte selskapenes resultat etter skatt med fradrag for interne gevinster og eventuelle avskrivninger på merverdi som skyldes at kostpris på aksjene var høyere enn den ervervede andelen av bokført egenkapital. I resultatregnskapet er resultatandelene vist under finansposter, mens eiendelene i balansen er vist under finansielle anleggsmidler. Utbytte, konsernbidrag og andre utdelinger fra datterselskaper er inntektsført samme år som det er avsatt i givers regnskap.

NOTE 9 – FINANSINNTEKTER 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), valutakurser 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 langsikt gjeld på MNOK 7 848. Av dette er MNOK 6 348 gjeld til Oslo kommune med fastrente med fem eller ti års bindingstid. Av MNOK 6 348 (gjeld til Oslo kommune) er MNOK 727 uten renterisiko i 2024 da rentekostnaden faktureres til Ruter. Gjeld på MNOK 934 knyttet til finansiering av trikkebaser er eksponert mot normal renterisiko ved rulling. Sporveien Vognmateriell AS har gjeld til Oslo kommune på MNOK 4 687 og er eksponert mot normal renterisiko ved rulling av fastrenten. Sporveien Vognmateriell AS er også eksponert mot Akershus fylkeskommune med MNOK 120 med NIBOR risiko. Utover dette har Unibuss AS langsiktig gjeld på MNOK 1 380 som er eksponert mot NIBOR risiko. Gjelden i Unibuss AS er knyttet til leasingkontrakter.

Konsernet har en kontantbeholdning per 31.12.2024 på MNOK 1 460. Kontantbeholdningen er plassert som bankinnskudd. Rentebetingelsene er NIBOR + marginpåslag. Finansinntektene vil være eksponert mot renterisiko i forbindelse med endringer i NIBOR.

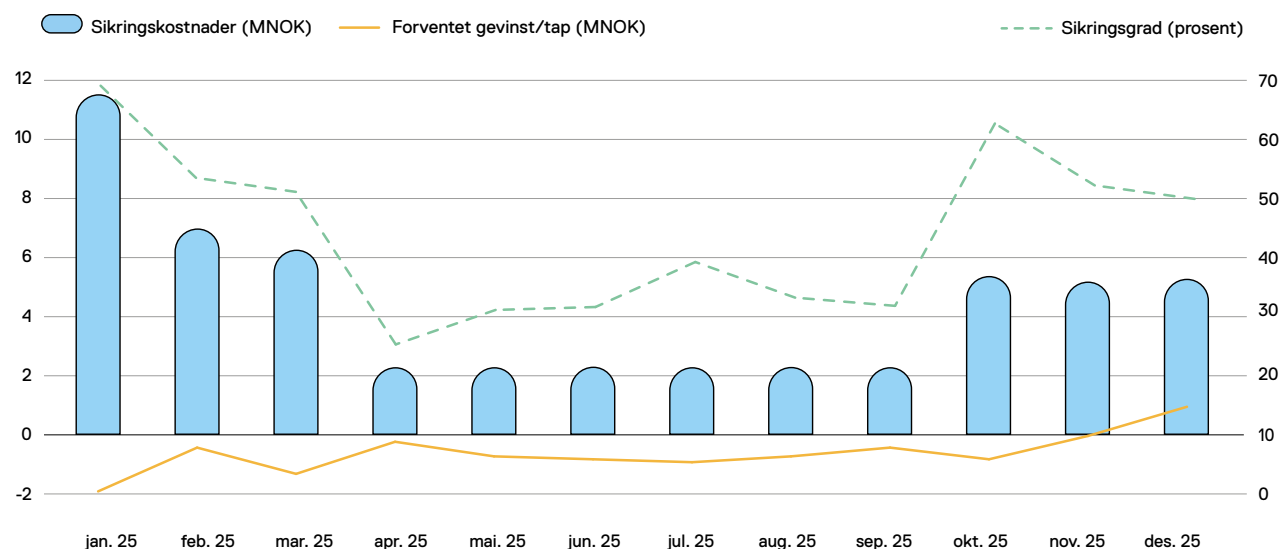
Valutarisiko

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

På selskapets driftsside er valutaeksponeringen moderat, men de store prosjektene som anskaffelsen av nye trikker, nytt signal- og sikringssystem til T-banen og kjøp av busser vil ha utbetalinger hovedsakelig i utenlandsk valuta. Valutarisikoen og eventuell sikring i slike store anskaffelser behandles i hvert prosjekt isolert. Trikkeanskaffelsen har utarbeidet en sikringsstrategi for valutarisikoen prosjektet er eksponert mot. Total sikringsgrad for anskaffelsen er rundt 95 prosent ved utgang av 2024.

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

SIKRINGSKOSTNADER (MNOK)

for ca. 46 prosent av forbruket i 2024. Sporveien har mottatt kompensasjon fra Ruter for ekstraordinære kostnader i 2024. For 2025 er det en gjennomsnittlig sikringsgrad på 46 prosent per 31.12.2024. Konsernet har kjøpt fastprisavtaler for nærmere MNOK 53,4 for 2025. Markedsverdien av sikringene for 2025 er per 31.12.24 MNOK -8,3.

Likviditetsrisiko

Konsernets likviditet er organisert i en konsernkontoordning. Kassakredittordningen på MNOK 400 ble ikke benyttet i løpet av 2024. Sporveien har i løpet av 2024 hatt en relativt stabilt høy likviditetsreserve, og likviditetsrisikoen vurderes som lav.

NOTE 11 - SKATTEKOSTNAD (Beløp i hele tusen)

	Konsern 2024	Konsern 2023	Morselskap 2024	Morselskap 2023
Midlertidige forskjeller som inngår i grunnlaget for utsatt skatt/skattefordel				
Anleggsmidler	3 013 441	2 865 967	-368 684	-333 685
Varelager	-84 432	-76 438	-3 218	-74 738
Fordringer	-4 547	-4 953	-82 732	-2 579
Finansielle instrumenter	0	0	0	0
Gevinst og tapskonto	3 017	7 357	5 219	6 523
Pensjonsmidler	1 456 673	1 345 674	874 453	838 949
Avskåret rentefradrag til fremføring	-59 225	-1 443		0
Andre skatteøkende midlertidige forskjeller	-635 702	-1 098 924		0
Netto midlertidige forskjeller	3 689 225	3 037 240	425 038	434 470
Underskudd og godtgjørelse til fremføring	-777 756	-430 148	-59 225	-1 443
Grunnlag for utsatt skatt/skattefordel i balansen	2 911 469	2 607 092	365 813	433 027
Utsatt skattefordel/utsatt skatt	640 523	573 560	80 479	95 266
Utsatt skattefordel/utsatt skatt ved oppkjøp	26 821	26 821	0	0
Utsatt skatt/skattefordel i regnskapet	667 344	600 381	80 479	95 266
Grunnlag for skattekostnad, endring i utsatt skatt og betalbar skatt				
Resultat før skattekostnad	186 600	-369 109	136 187	-167 059
Permanente forskjeller	16 472	-19 159	-81 777	147 276
Grunnlag for årets skattekostnad	203 072	-388 268	54 410	-19 783
Endring i forskjeller som inngår i grunnlag for utsatt skatt/skattefordel	-709 767	10 707	9 432	-25 967
Endring som følge av endring på IB	24 555	0	0	0
Endring i underskudd og godtgjørelse til fremføring	347 608	377 561	0	-19 537
Avskåret rentefradrag som ikke beskattes i år	57 782	1 443	57 782	1 443
Grunnlag for betalbar skatt i resultatregnskapet	-76 750	1 443	121 624	-63 844
Mottatt konsernbidrag direkte balanseført	0	0	95 021	200 814
Avgitt konsernbidrag direkte balanseført	0	0	-216 646	-135 527
Fradrag fremførbare renter	0	0		0
Skattepliktig inntekt (grunnlag for betalbar skatt i balansen)	-76 750	1 443	0	1 443
Fordeling av skattekostnaden				
Betalbar skatt (22 % av grunnlag for betalbar skatt i resultatregnskapet)	0	317	26 757	317
For mye, for lite avsatt i fjor	0	0	0	0
Sum betalbar skatt	0	317	26 757	317
Betalbar skatt i resultatet	0	317	26 757	317
Korrigerende tidligere års feil	251	0	0	0
Endring i utsatt skatt/skattefordel	66 963	-85 736	-14 787	9 693
Andre endringer	-6 580	5 402		-14 363
Skattekostnad (22 % av grunnlag for årets skattekostnad)	60 634	-80 017	11 970	-4 352

	Konsern 2024	Konsern 2023	Morselskap 2024	Morselskap 2023
Avstemming av årets skattekostnad				
Regnskapsmessig resultat før skattekostnad	186 600	-369 109	136 187	-167 059
Beregnet skatt 22 %	41 052	-81 204	29 961	-36 753
Skattekostnad i resultatregnskapet	60 634	-80 017	11 970	-4 352
Differanse	-19 582	-1 187	17 991	-32 401
Differansen består av følgende:				
22 % av permanente forskjeller	3 624	-4 215	-17 991	32 401
22 % av fremførbare renter	0	0	0	0
Andre forskjeller	15 958	-5 402	0	0
Sum forklart differanse	19 582	-1 187	-17 991	32 401
Betalbar skatt i balansen				
Betalbar skatt i skattekostnaden	0	317	26 757	317
Skattevirkning av konsernbidrag	0	0	-26 757	0
Tidligere års feil	0	0	0	0
Sum betalbar skatt i balansen	0	317	0	317

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

Konsernet driver skattepliktig virksomhet, og skattekostnaden beregnes således etter reglene i skatteloven. Skattekostnaden i resultatregnskapet omfatter både periodens betalbare skatt og endring i utsatt skatt. Utsatt skatt er beregnet med 22 prosent på grunnlag av de midlertidige forskjeller som eksisterer mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier, samt ligningsmessig underskudd til fremføring ved utgangen av regnskapsåret. Skatteøkende og skattereduserende midlertidige forskjeller som reverserer eller kan reversere i samme periode er utlignet.

Netto utsatt skattefordel balanseføres i den grad det er sannsynlig at denne kan bli nyttiggjort. Det er gjort særskilt vurdering av utsatt skattefordel knytte til Unibuss AS, 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

Konsernets egenkapital	Aksjekapital	Overkurs	Fond for vurderingsforskjeller	Vogn-anskaffelsesfond	Annen egenkapital	Sum
Konsernets egenkapital per 31.12.23	304 535	490 315	722 713	1 506 404	756 103	3 780 070
Omarbeidelse av fjorårets tall prinsippendring pensjon	0	0	0	0	187 177	187 177
Omarbeidet IB 01.01.2024	304 535	490 315	722 713	1 506 404	943 280	3 967 247
Overføring til/fra fond	0	0	553 384	162 078	-715 462	0
Andre transaksjoner*	0	0	0	0	72 132	72 132
Disponert fra årets resultat	0	0	0	0	125 966	125 966
Konsernets egenkapital per 31.12.24	304 535	490 315	1 276 097	1 668 482	425 916	4 165 345

Morselskapets egenkapital	Aksjekapital	Overkurs	Fond for vurderingsforskjeller	Vogn-anskaffelsesfond	Annen egenkapital	Sum
Morselskapets egenkapital per 31.12.23	304 535	490 315	721 241	0	2 434 752	3 950 843
Omarbeidelse av fjorårets tall prinsippendring pensjon	0	0	0	0	99 493	99 493
Omarbeidet IB per 01.01.2024	304 535	490 315	721 241	0	2 534 245	4 050 336
Overføring til/fra fond	0	0	555 661	0	-555 661	0
Disponert fra årets resultat	0	0	0	0	124 217	124 217
Morselskapets egenkapital per 31.12.24	304 535	490 315	1 276 902	0	2 102 801	4 174 553

*Stjerne betyr andre transaksjoner viser egenkapitaleffekten av prinsippendringen knyttet til pensjon. 78 prosent av endringen er ført mot egenkapital.

I tillegg er det en egenkapitaleffekt av rekonstruksjon i Unibuss AS.

Konsernets frie egenkapital er per 31.12.24 MNOK 2 497

Vognanskaffelsesfondet viser midler avsatt til vognanskaffelser etter selskapets 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 bunde bankinnskudd i konsernet. Dette gjelder en depositumskonto i Sporveien Bussanlegg AS på MNOK 10,0, en depositumskonto i Joule AS på 0,3 MNOK og to kontoer i

Unibuss AS på tilsammen 104,4 MNOK. Rammen for kassekreditt i konsernet er på MNOK 400. Konsernet hadde innestående likvider på MNOK 1 459 per 31.12.2024

NOTE 14 – ANNEN LANGSIKTIG GJELD (Beløp i hele tusen)

	Konsern 2024	Konsern 2023	Morselskap 2024	Morselskap 2023
Gjeld til Oslo kommune	6 347 662	5 319 827	1 660 708	2 644 168
Annen langsiktig gjeld	120 000	128 000	0	0
Gjeld til kredittinstitusjoner	1 380 007	1 486 544	0	0
Sum	7 847 669	6 934 371	1 660 708	2 644 168

Langsiktig gjeld i konsernet er økt med MNOK 913 i 2024. For morselskapet er det en reduksjon på MNOK 983. Endring i langsiktig gjeld i konsernet skyldes opptak av ny gjeld på MNOK 2 298,0 ifm kjøp av nye trikker, nedbetaling av gjeld på MNOK 1 249,0 samt omklassifisering fra langsiktig til kortsiktig gjeld.

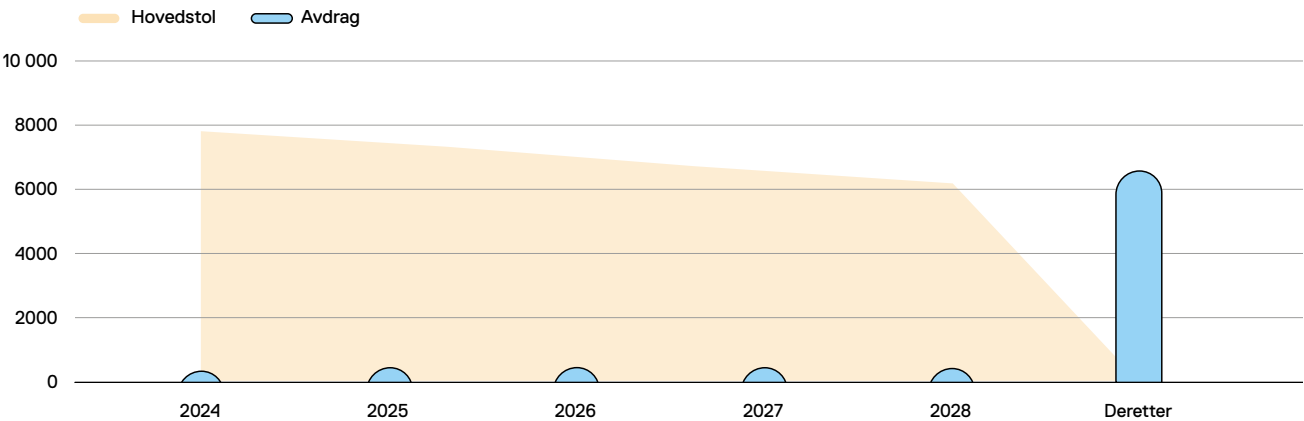
Konsernet har også en langsiktig avsetning for vedlikehold som er et vedlikeholdsfond for trikk og T-bane. Eldre trikketyper, SL79 og SL95 skal etter planen være utfaset i løpet av 1.halvår

2025. Midler avsatt til periodisk vedlikehold på trikker som fases ut 31 MNOK (248 MNOK i 2023) skal benyttes til faktisk vedlikehold frem til vognene skrotes, samt utrangering av reservedeler og restlager. Det er per 31.12.2024 overført 188 MNOK fra vedlikeholdsfond på gamle trikker til en oppstartsavsetning for oppgradering, endring og fornyelse på SL18. Eventuelt ytterlige ubrukte midler fra vedlikeholdsfondet for gamle trikker overføres også til dette formålet når utfasingen av SL79 og SL95 er ferdig.

Avdragsprofil	Konsern	Morselskap
2026	422 877	55 959
2027	430 775	55 959
2028	439 108	55 959
Deretter	6 554 909	1 492 833
Sum langsiktig gjeld	7 847 669	1 660 710
Kortsiktig gjeld	422 877	55 959

Konsernet hadde en snittrente på 3,2 prosent.
Morselskapet hadde en snittrente på 3,20 prosent.

LÅNEPROFIL FOR KONSERNET (MNOK)



NOTE 15 – PANTSTILLELSE OG GARANTIER MV. (Beløp i hele tusen)

	Konsern 2024	Konsern 2023	Morselskap 2024	Morselskap 2023
Gjeld som er sikret ved pant o.l.	0	9 757	0	0

Sporveien AS har ingen gjeld som har sikkerhet i pant eller kommunale garantier. Unibuss AS hadde per 31.12.2023 en langsiktig gjeld på MNOK 9,8 som var sikret ved pant samt leasing gjeld på MNOK 1 380,1. Den langsiktige gjelden er gjort opp i 2024. Konsernet har ulike driftsgarantier relatert til blant annet kontrakter og husleie. Alle er knyttet til Unibuss AS, på til sammen MNOK 221,4.

Skattetrekksgarantier overfor Oslo Kemnerkontor på tilsammen MNOK 134,0 fra Nordea er gjeldende for understående selskaper. Samtlige av skattetrekksgarantiene utløper ved oppsigelse.

NOTE 16 – GJELD PROSJEKTER (NETTO) (Beløp i hele tusen)

Oversikt fremmedfinansierte prosjekter	2024	2023	Kostnadsramme	Tatt i bruk dato
57345 CBTC Signalanlegg	1 598	1 191	2 017	31.12.2028
57354 Østensjøbanen Etterstad-Hellerud	982	978	1 017	04.09.2023
87324 Oppgradert Majorstuen stasjon	289	89	388	31.12.2026
57715 Oppgradering Grorudbanen	243	0	258	31.12.2024
57498 Ekebergbanen nedre	162	68	166	31.05.2025
57716 Akutte tiltak T-bane 2024	159	0	156	31.12.2024
57468 Holdeplasstiltak	132	126	132	31.05.2023
57378 Arbeidsmaskiner (gule maskiner)	80	63	104	31.01.2028
67319 Tilgjengelighetsprosjekt T-bane	103	58	103	31.12.2024
57704 Stasjoner, innen- og utendørs	74	4	84	30.06.2026
Sum av andre prosjekter	725	558	1 043	
Krav til egenandeler i prosjektportefølje	-2	0		
Sum pådrag fremmedfinansierte prosjekter	4 547			
Fakturert	-4 856			
Prosjektlager	29			
Netto balanseført	-280			

Det 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 Akershus 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 investeringsprosjektenes fremdrift.

Konsernet Sporveien fører investeringstilskudd etter netto-metoden. 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 fratrekk i eiendelenes anskaffelseskost som føres opp med nettobeløpet i balansen (nettoføring). Tilskuddene kommer indirekte til fratrekk i avskrivningene gjennom redusert anskaffelseskost for eiendelen.

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

NOTE 17 – ANNEN KORTSIKTIG GJELD

Kortsiktig gjeld omfatter poster som forfaller til betaling innen ett år etter rapporteringsperioden, samt poster som knytter seg til den ordinære driftssyklusen. Øvrige poster er klassifisert

som langsiktig gjeld. Første års avdrag langsiktig gjeld er klassifisert som kortsiktig gjeld.

NOTE 18 – TVISTER

Det er ingen vesentlige tvister som må opplyses om.

NOTE 19 – HENDELSER ETTER BALANSEDAGEN

Det er ingen hendelser etter balansedagen som ikke er hensyntatt i årsregnskapet.



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 2024, resultatregnskap, kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.
- konsernregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2024, resultatregnskap, kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening

- oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav,
- gir selskapsregnskapet et rettviseende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2024 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 2024 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med International Standards on Auditing (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet nedenfor under *Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet*. Vi er uavhengige av selskapet og konsernet i samsvar med kravene i relevante lover og forskrifter i Norge og International Code of Ethics for Professional Accountants (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-reglene), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Innhentet revisjonsbevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Øvrig informasjon

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlige for informasjonen i årsberetningen. Vår konklusjon om årsregnskapet ovenfor dekker ikke informasjonen i årsberetningen.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese årsberetningen. Formålet er å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom årsberetningen og årsregnskapet og den kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen av årsregnskapet, eller hvorvidt informasjon i årsberetningen ellers fremstår som vesentlig feil. Vi har plikt til å rapportere dersom årsberetningen fremstår som vesentlig feil. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

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.



Uavhengig revisors beretning
Spurveien AS

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 avvirket.

Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Vårt mål er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en revisjonsberetning som inneholder vår konklusjon. Betryggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon er å anse som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke de økonomiske beslutningene som brukerne foretar på grunnlag av årsregnskapet.

Som del av en revisjon i samsvar med ISA-ene, utøver vi profesjonelt skjønn og utviser profesjonell skepsis gjennom hele revisjonen. I tillegg:

- identifiserer og vurderer vi risikoen for vesentlig feilinformasjon i 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 regnskapsestimaterne og tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen er rimelige.
- konkluderer vi på om ledelsens bruk av fortsatt drift-forutsetningen er hensiktsmessig, og, basert på innhentede revisjonsbevis, hvorvidt det foreligger vesentlig usikkerhet knyttet til hendelser eller forhold som kan skape tvil av betydning om selskapets og konsernets evne til fortsatt drift. Dersom vi konkluderer med at det eksisterer vesentlig usikkerhet, kreves det at vi i revisjonsberetningen henleder oppmerksomheten på tilleggsopplysningene i årsregnskapet, eller, dersom slike tilleggsopplysninger ikke er tilstrekkelige, at vi modifierer vår konklusjon. Våre konklusjoner er basert på revisjonsbevis innhentet frem til datoen for revisjonsberetningen. Etterfølgende hendelser eller forhold kan imidlertid medføre at selskapet og konsernet ikke kan fortsette driften.



Uavhengig revisors beretning
Sporveien AS

- evaluerer vi den samlede presentasjonen, strukturen og innholdet i årsregnskapet, inkludert tilleggsopplysningene, og hvorvidt årsregnskapet gir uttrykk for de underliggende transaksjonene og hendelsene på en måte som gir et rettviseende bilde.
- innhenter vi tilstrekkelig og hensiktsmessig revisjonsbevis vedrørende den finansielle informasjonen til enhetene eller forretningsområdene i konsernet for å kunne gi uttrykk for en mening om konsernregnskapet. Vi er ansvarlige for å lede, følge opp og gjennomføre konsernrevisjonen. Vi har eneansvar for vår konklusjon om konsernregnskapet.

Vi kommuniserer med styret blant annet om det planlagte innholdet i og tidspunkt for revisjonsarbeidet og eventuelle vesentlige funn i revisjonen, herunder vesentlige svakheter i intern kontroll som vi avdekker gjennom revisjonen.

Oslo, 25. mars 2025
Deloitte AS

Eivind Skaug
statsautorisert revisor
(elektronisk signert)

Uavhengig revisors beretning Sporveien AS

Name

Skaug, Eivind

Date

2025-03-28

Identification

 Skaug, Eivind



KOLOFON

ANSVARLIG REDAKTØR
Hege Grubben/Sporveien

REDAKSJON:
Sølvi Gaalaas (red), Anette Espeli, Helle Ervik Fossheim,
Silje Nilsen, Christian Loennechen og Jan Rustad.

Stor takk til alle bidragsytere både i og utenfor Sporveien.

KONSEPT OG DESIGN:
Dinamo

ILLUSTRASJON:
Rune Markhus

FOTO:
Christian Loennechen/Sporveien (4, 9, 19, 22,
33, 35, 37, 45, 53, 56, 57, 58, 65, 66, 69, 73, 75,
76, 80, 85, 87, 102, 104, 106, 107, 109)
Tonje Bergmo/Sporveien (8)
Ronny Boysen/Dinamo (9)
Rune Bendiksen (11, 115, 120, 122, 123)
Pir 2 arkitekter (24, 46)
Jan Rustad/Sporveien (25)
Syvert Dalan/Sporveien (39)
Jørgen Brynhildsrud (47)
JCDecaux (48)
Håkon Rydningen/Rammelaus (49)
Arne Aasheim/Sporveien (95)
Copyrights: www.solarisbus.com (97)
Sturlason/Pressebilder byrådet (114)

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

