



19 LJABRU

Årsrapport 2016

Fremtidens byreise starter nå



Ekebergbanen fyller 100 år i 2017 og er en viktig del av Oslos trikkehistorie. I jubileumsåret oppgraderes banen til å ta i mot nye trikker, og dermed også bli en del av fremtidens byreise i årene som kommer. Sporveiens enhet for Infrastruktur og prosjekter har ansvaret for oppgraderingen. Fra venstre: prosjektleder Arild Bratlie, kontrollingeniør Eirik Frøysa, byggeleder Kamilla Malt Marøy, kontrollingeniør Arne Åsheim og kontrollingeniør Svein Nilsen. Tegningen over er hentet fra Sporveiens jubileumshefte «Sporveien i Oslo 1875-2015 – 140 år på skinner», av Kristian Krohg-Sørensen.

INNHOLD

Del 1 Om Sporveien

Sporveissjefen	4
Høydepunkter 2016	6
Nøkkeltall	8
Organisasjonen	9
Samfunnsoppdrag	10
Løsning på fremtidens behov	12

Del 2 Strategi

Engasjerte stemmer – Eirik Newth	16
Viktige utviklingstrekk	18
Best 2020	21
■ Samfunnsansvar	22
■ Konkurranseskraft	23
■ Vekst	24
■ Gjennomføringsevne	25

Del 3 Virksomheten

Engasjerte stemmer – Raymond Johansen	28
Virksomheten – T-banen	30
Virksomheten – Trikken	32
Virksomheten – Unibuss	34
Infrastruktur og prosjekter	36
Nytt signal- og sikringsanlegg	38
Trikkeprogrammet	40
Virksomheten – Bussanlegg	42
Virksomheten – Sporveien Media	43

Del 4 Samfunnsansvar

Engasjerte stemmer – Heidi Sørensen	46
På lag med byen	48

Del 5 Styring

Engasjerte stemmer – Saida Tufa og Jessica Langeland fra Sentralt Ungdomsråd	62
Eierstruktur i kollektivtrafikken	64
Eierstyring og selskapsledelse	65
Konsernledelsen	68
Styret	70

Del 6 Årsberetning og -regnskap

Engasjerte stemmer – 8 byer i Europa	74
Årsberetning for Sporveien Oslo AS 2016	78
Resultatregnskap 2016	87
Balanse 2016	88
Kontantstrømpstilling	90
Regnskapsprinsipper	91
Revisors beretning	109

SPORVEIEN SKAL VÆRE LØSNINGEN

Her i Sporveien ser vi alltid etter løsninger. Gode og viktige svar på hvordan vi kan gjøre Oslo-regionen til et enda bedre sted å leve for de vel 1,3 millioner menneskene som kommer til å bo i området i 2030. Vår visjon er å være løsningen på morgendagens kollektivtrafikk. Vi ser etter smarte måter å drive persontransport – til det beste for alle som allerede bruker oss i dag og alle de vi ønsker å flytte over fra den daglige bilturen og inn i buss, T-banetrokker og trikker. For en ting er helt sikkert; fremtiden er full av behov. Store og små behov som krever stadig nye og smarte løsninger. Vi i Sporveien ønsker å ta en aktiv posisjon i denne samfunnsutviklingen, både der det allerede finnes gode svar og der vi må tenke helt nytt for å finne de beste løsningene.

For noen år siden bestemte vi oss for at Sporveien skulle bli et av de mest effektive offentlige selskapene i Norge. Vi definerte samfunnsoppdraget vårt «Mer kollektivtrafikk for pengene», vi sa at virksomheten skulle forbedres med nær en halv milliard kroner og vi bestemte oss for å endre pensjonsordning fra ytelsesbasert til innskuddsbasert ordning. Samtidig besluttet vi at vi skulle kjøre mer og hyppigere med trikk, buss og T-bane enn noen gang før, og alle utbyggingsprosjektene skulle leveres på tid og budsjett. Vi kalte det «Sporveismetoden», og vi gjorde det vi sa vi skulle gjøre. I dag ser stadig flere offentlige virksomheter mot Sporveien når de skal effektivisere. Pensjonsordningen vår er endret, antall reiser levert årlig har steget med 19 prosent de siste fem årene til 250 millioner reiser i 2016, og kostnaden per skinnegående reise er redusert med 14 prosent til 10,14 kroner i snitt.

Hvorfor har vi gjort alt dette? Arbeidsdagen er travlere enn noen gang, ansvaret og forpliktelsene som hviler på hver enkelt av våre 3629 ansatte blir stadig større, forventningene til våre leveranser øker, og vi setter oss stadig nye og ambisiøse mål. Jo, det er dette som er løsningen. Hverken vår eier Oslo kommune, Norge eller norske skattebetalere har råd til å ta en regning som bare blir større og større. Vår effektivisering, produktionsvekst og forutsigbarhet i kostnadsbruk, skal bidra til at regningen blir håndterbar også for

våre barn og barnebarn. Vår løsning er å gi noe tilbake. Vårt samfunnsoppdrag er «Mer kollektivtrafikk for pengene».

Vi tror Sporveiens løsning er svaret på sentrale og viktige spørsmål mange kommunale og statlige etater og virksomheter sliter med i hverdagen. Hvordan skal pengene strekke til, og hvor skal pengene komme fra når vi skal finansiere fremtidige velferdsbehov? Fremtidens byer og samfunn skal bygges og utvikles, og folk skal tas vare på i generasjoner fremover. Er det nok til alle gode formål? Det er sterkt press på velferdsstaten, pensjonsforpliktelsene i Folketrygden stiger og stiger, og AS Norge må stadig ta nye investeringer

i samfunnskritisk infrastruktur – ikke bare innenfor tradisjonelle områder som vei og skinner, men også gjennom digitalisering, fremtidige mobilitetsbehov og klima og miljø. Samtidig faller de gullkantede inntektene fra olje og gass i Nordsjøen, andelen skattebetalere som deltar i spleiselaget er under press, og befolkningen blir stadig eldre og dyrere i drift.

Her må vi alle ta felles ansvar for felles fremtid. Vi i Sporveien er allerede godt i gang, og vi skal fortsette vår

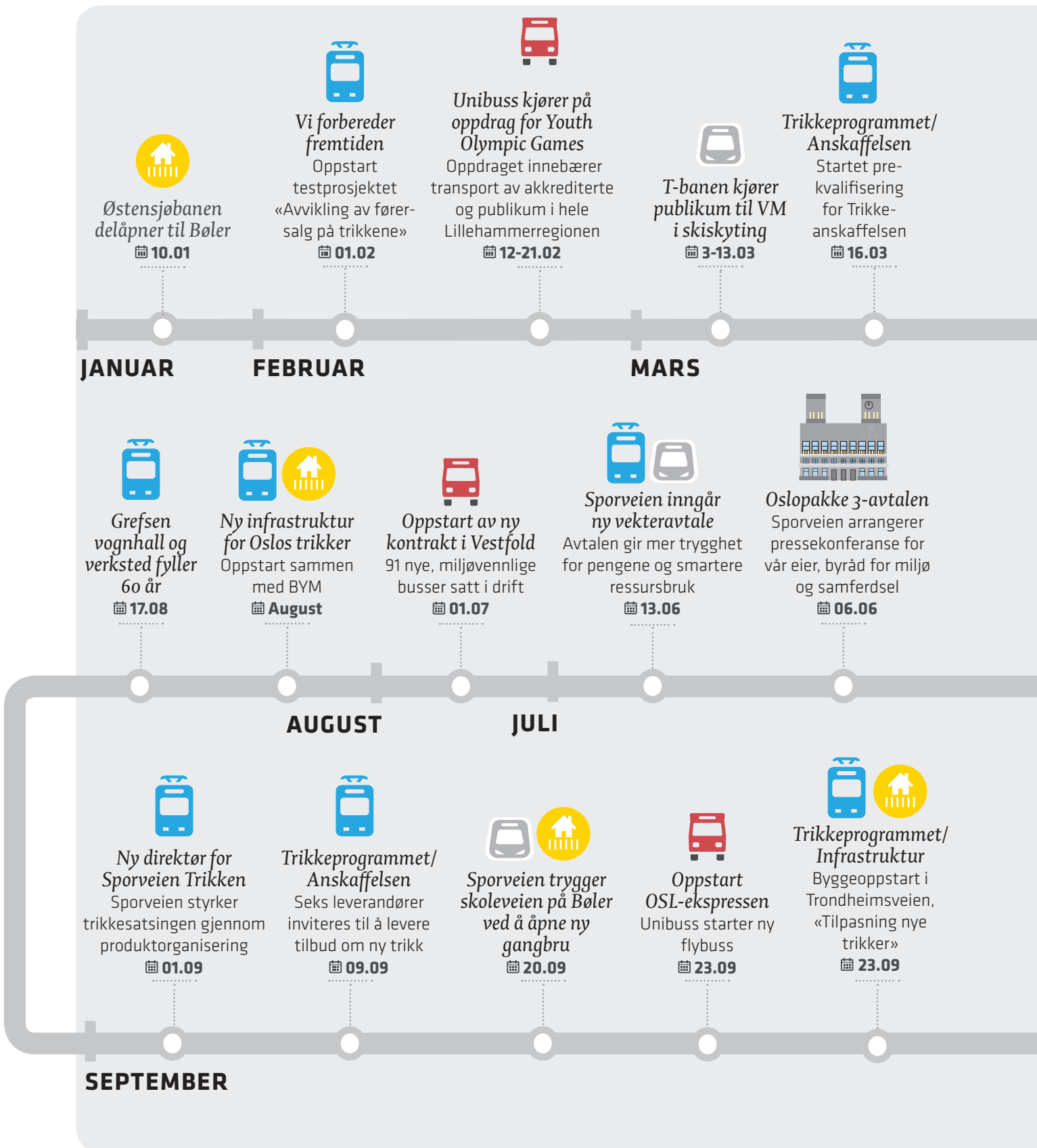
jobb med å lete etter de aller beste løsningene, både når det gjelder dagens leveranseområder og nye områder og roller vår eier Oslo kommune ønsker at vi tar ansvar for i årene som kommer. Hele offentlig sektor må bli dyktigere til å drive effektivt. Veien til lykke er ikke stadig større budsjetter for den samme jobben. Vi må gjøre mer for de samme pengene. Ledere må gå systematisk inn i virksomheten de har ansvar for, finne sine løsninger som åpner nye mulighetsrom og bygge engasjement og gjennomføringsevne for disse i egen organisasjon, og det må skje i nært samarbeid med de ansatte. Vi kaller vår løsning Sporveismetoden – og for Oslo-regionen og vår eier Oslo kommune er det den som gir «Mer kollektivtrafikk for pengene». ■

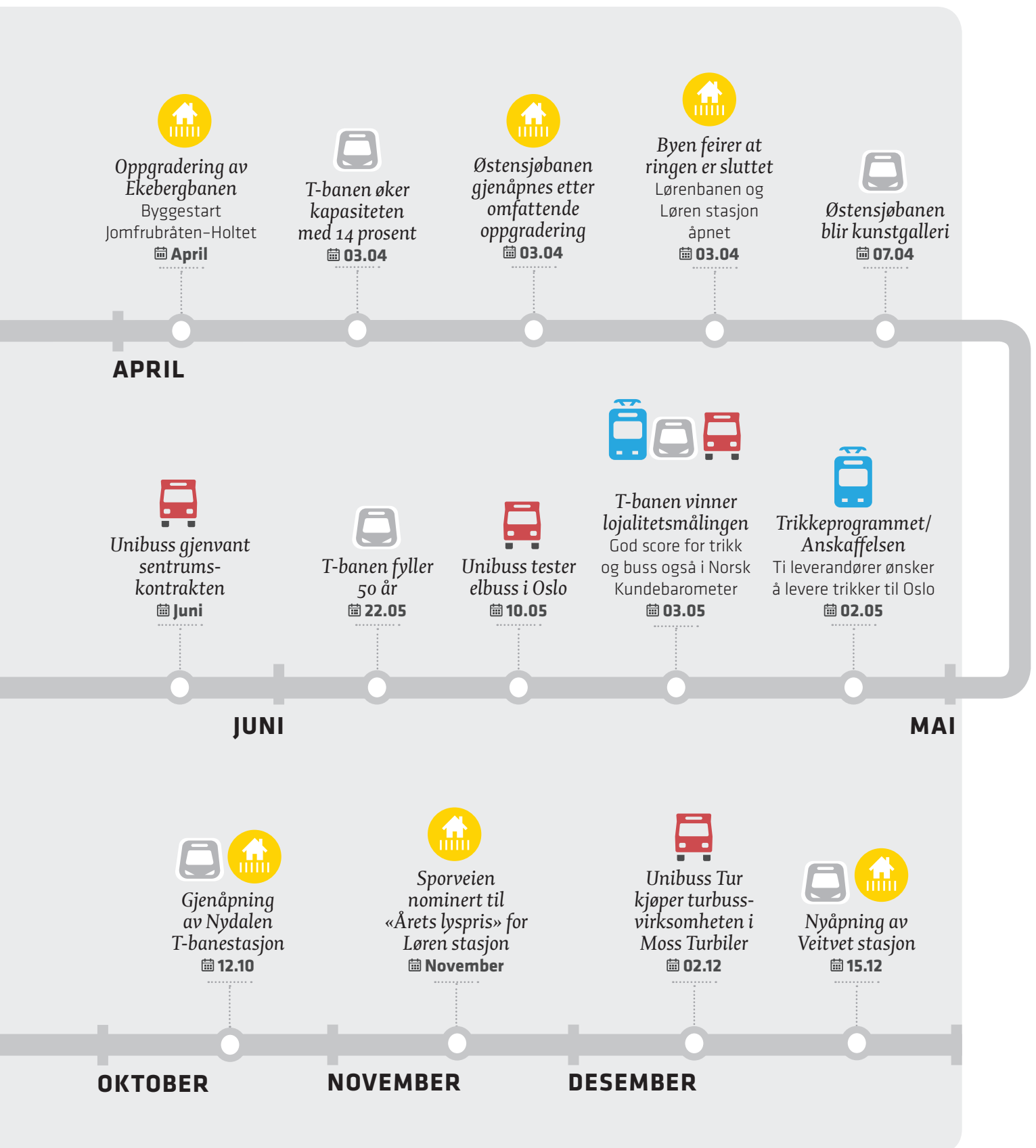

Cato Hellesjø
Sporveissjef

Spørveissjef Cato Hellesjø er stolt av Løren, stasjon nr 101. Stasjonen er en del av Lørenbanen, som ble åpnet 3. april 2016. Banen bidrar til å øke T-banenettets kapasitet, til glede for byens innbyggere.



HØYDEPUNKTER 2016





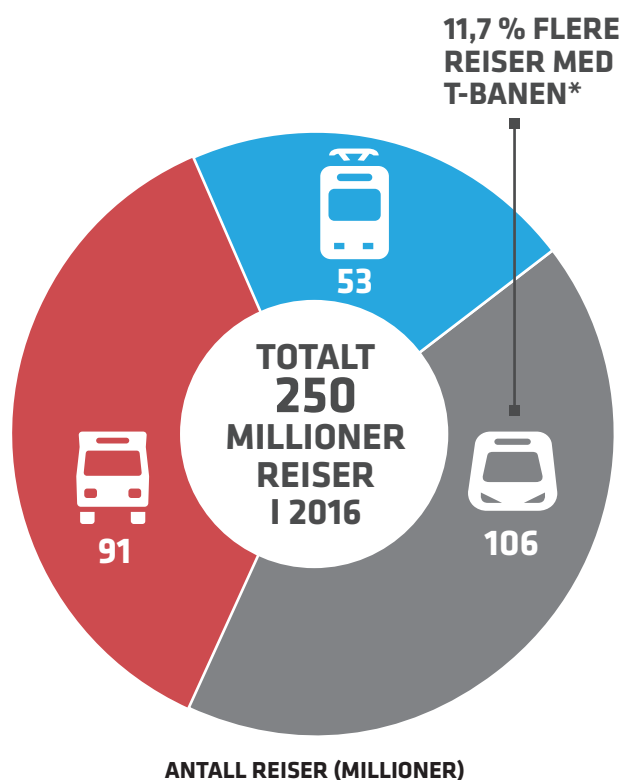
NØKKELTALL

250

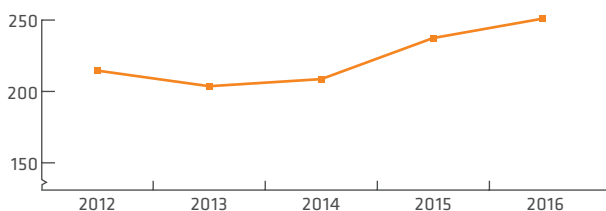
MILLIONER REISER

7%

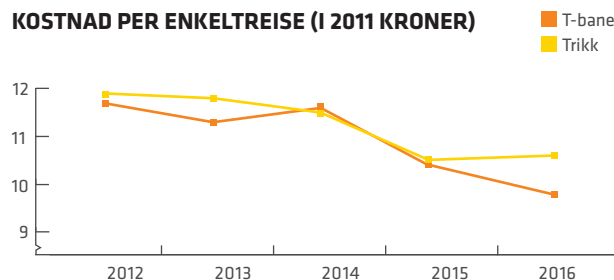
FLERE REISER TOTALT



ANTALL REISER (MILLIONER) – SPORVEIEN TOTALT



KOSTNAD PER ENKELTREISE (I 2011 KRONER)

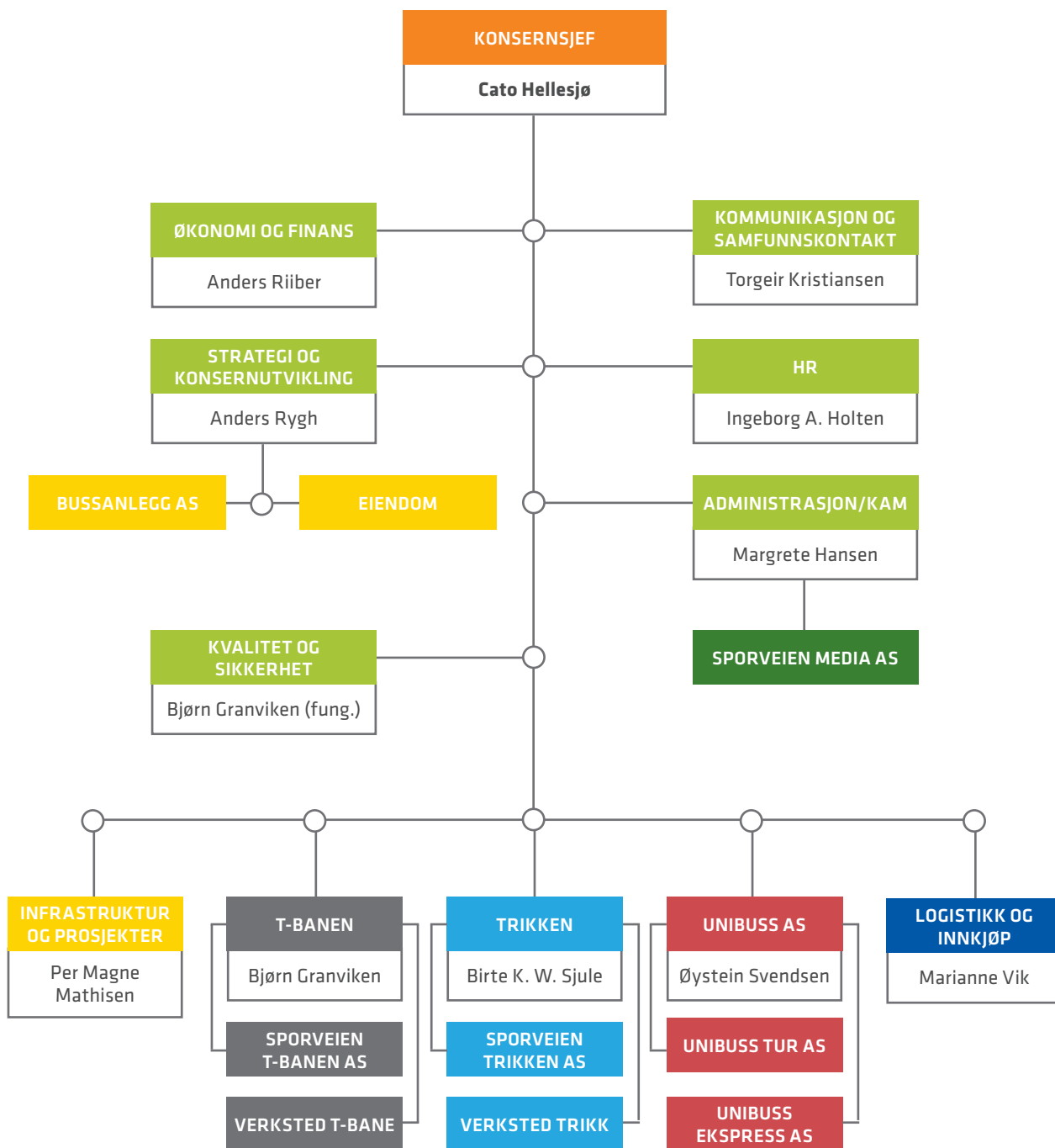


NØKKELTALL KONSERN	2016	2015	2014	2013	2012
Driftsinntekter (mill. NOK)	4 560	4 375	4 212	3 480	3 393
Driftskostnader (mill. NOK)	4 362	4 205	3 913	3 257	3 295
Driftsresultat (mill. NOK)	198	170	298	223	98
Driftsmargin (%)	4,3	3,9	7,1	6,4	2,9
Resultat før skatt (mill. NOK)	179	136	206	160	28
Årsresultat (mill. NOK)	145	113	154	131	19
Antall ansatte	3 629	3 540	3 518	3 232	3 877
Enkeltreiser totalt (mill.)	250	233	204	199	210
Kjørte km på skinner (mill.)	13,1	11,9	11,4	11,1	11,1
Kjørte km med buss (mill.)	40,8	39,9	36,5	16,1	19,0
Kostnader per kjørt km på skinner (NOK)	137,96	131,01	139,54	139,93	141,17
Kostnader per reise på skinner (NOK)	10,14	10,45	11,54	11,49	11,77

*Reisetall for 2015 ble i etterkant av Årsrapport 2015 justert til 95 millioner, mot tidligere rapportert 94 millioner. Vekstprosent er basert på oppjustert reisetall for 2015.

ORGANISASJONEN

PER 1. APRIL 2017*



*I denne rapporten presenteres organisasjonen som den foreligger i 2017, mens i styrets beretning beskrives organisasjon per 31.12.2016.

SAMFUNNSOPPDRAG

MER KOLLEKTIV-TRAFIKK FOR PENGENE

Sporveiens samfunnsoppdrag er å skape mer kollektivtrafikk for pengene. Det betyr å frakte flest mulig fornøyde passasjerer dit de vil – raskt, trygt og til minst mulig kostnad for samfunnet og miljøet. Det er et oppdrag vi tar på stort alvor.

Sporveien utgjør en stor del av kollektivtrafikken på skinner og hjul i Oslo og Akershus. Målt i antall reiser er vi det største kollektivselskapet i Norge. Vi kjører all trikk og T-bane i Oslo og Akershus, og har en stor andel av den anbudsbaserte busstrafikken i Oslo, Akershus, Vestfold og Oppland.

Sporveien eier, forvalter og utvikler i tillegg infrastrukturen knyttet til trikk og T-bane, det vil si skinner, stasjoner, tunneller, bygninger og signalanlegg. Vi leverer kollektivtrafikk på kjørekontrakter og i tett samarbeid med Ruter, og vi har ansvar for vedlikehold av trikker og T-banetrokker som eies av Oslo Vognselskap. Gjennom Sporveien Media forvalter og utvikler vi trafikkreklame, og gjennom Bussanlegg sikrer vi nødvendig kapasitet for parkering og vedlikehold av busser i kollektivtrafikken. Sporveien ivaretar en stor eiendomsmasse, primært knyttet til driften av kollektivtrafikken.

Det er Oslo kommune som eier Sporveien. Det innebærer at vi forvalter og utvikler store verdier på vegne av kommunen, for fellesskapet – og for fremtiden. Kollektivnettverket i Oslo har vært i kontinuerlig utvikling i nærmere 150 år og er i dag avgjørende for at Oslo by skal fungere. Med byen i vekst, en kommuneøkonomi under press, og begrenset med plass til å utvide kollektivtransporten, er det Sporveiens oppgave å få mest mulig ut av det eksisterende systemet og bidra til at byen gjør riktige prioriteringer for fremtiden. ■

OSLO KOMMUNE EIER SPORVEIEN

FAKTA:

- TRIKKEN:**
 - 6 linjer
 - 72 trikker
 - 2 baser
- T-BANEN:**
 - 5 linjer
 - 115 togsett
 - 2 baser
- UNIBUSS:**
 - Rute- og turbuss
 - Ekspress- og flyplassbuss
- INFRASTRUKTUR OG PROSJEKTER**
 - Skinner og stasjoner, bygg og tunneller, eiendom, og signal- og sikringssystemer

BEDRE LUFT OG MINDRE KLIMAUTSLIPP

SPORVEIEN:
3 629 ansatte
4 560 mill. kr i omsetning
250 mill. reisende

OSLO VOGNSELSKAP
LEIER UT VOGNER OG KJØPER VEDLIKEHOLD FRA SPORVEIEN

RUTER BESTILLER KOLLEKTIVTRAFIKK FRA SPORVEIEN

ATTRAKTIV ARBEIDSPASS MED MANGFOLD OG HØY KOMPETANSE

DRIFT, VEDLIKEHOLD OG UTVIKLING AV INFRASTRUKTUR

VEDLIKEHOLD OG OPPGRADERING AV TRIKKER OG T-BANEVOGNER

RESULTATER:

TRIKKEN:
53 mill. reiser
4,4 mill. vognkm.
96 % kundetilfredshet

T-BANEN:
106 mill. reiser
8,7 mill. togkm.
98 % kundetilfredshet

UNIBUSS:
91 mill. reiser
40,8 mill. busskm.
96 % kundetilfredshet

INFRASTRUKTUR OG PROSJEKTER
Oppgradering og modernisering.
Bevaring av verdier.

RASKE OG TRYGGE REISER I BYEN

KUNST- OG KULTUROPPLEVELSER OMBORD OG LANGS LINJENETTET

TILRETTELEGGING FOR FOSSILFRI KOLLEKTIVTRAFIKK









UTVIKLING AV GODE BYROM OG KNOTEPUNKT

LØSNING PÅ FREMTIDENS BEHOV

Sporveien er i 2016 landets største leverandør av kollektivtrafikk, og har som strategisk målsetning å være den beste nordiske løsningen på effektiv og miljøvennlig kollektivtrafikk i år 2020. Gjennom å være en del av løsningen, skal selskapet tilby et voksende marked flere avganger med god kvalitet og høy sikkerhet til en konkurransedyktig pris.

SPORVEIEN T-BANEN AS

Sporveien T-banen AS leverer all T-banetraffikk i Oslo og Akershus. Selskapet har en egen driftstillatelse fra Statens jernbanetilsyn og kjører på avtale med administrasjonsselskapet Ruter AS. I 2016 feiret T-banen 50 år, samtidig som selskapet for første gang i historien passerte 100 millioner reisende.









	REISENDE	LINJER	REGULARITET	TOGKM	ANSATTE	TOGSETT	TOGTIMER	DRIFTSINNTEKTER I TUSEN KR
								
2016	106 mill.	5*	99,3	8 663 972	629	115	348 137	1 678 396
2015	95 mill.**	6	99,6	7 565 751	567	115	318 553	1 651 229
2014	88 mill.	6	99,7	7 383 501	514	115	317 086	1 624 586
2013	85 mill.	6	99,5	7 017 300	528	112	302 696	1 100 882
2012	82 mill.	6	99,8	6 901 958	611	97	284 550	1 043 878

* Reduksjon i antall linjer skyldes endring i rutetilbudet i forbindelse med åpningen av Lørenbanen.

** Tall oppjustert fra 94 mill etter 2015-rapportering.









SPORVEIEN TRIKKEN AS

Sporveien Trikken AS har ansvar for all trikkedrift i Oslo. Selskapet har en egen driftstillatelse fra Statens jernbanetilsyn og kjører på avtale med administrasjonsselskapet Ruter AS. I 2016 kom man for alvor i gang med arbeidet med å oppgradere trikkebyen Oslo, samtidig som man for første gang testet drift uten billettsalg hos fører.

	REISENDE	LINJER	REGULARITET	VOGDKM	ANSATTE	TRIKKER	VOGTIMER	DRIFTSINNTEKTER I TUSEN KR
								
2016	53 mill.	6	99,5	4 414 570	368	72	314 736	866 215
2015	55 mill.	6	99,3	4 287 723	367	72	308 468	808 455
2014	51 mill.	6	99,2	4 057 517	337	72	295 083	782 742
2013	49 mill.	6	99,3	4 037 500	356	72	287 694	646 469
2012	48 mill.	6	98,8	4 148 136	412	72	304 563	602 207

UNIBUSS

Unibuss består av Unibuss AS (rutebuss) og datterselskapene Tønsberg Bussreiser AS, Unibuss Tur AS og Unibuss Ekspress AS. Unibuss driver virksomhet innen rutebusstrafikk, turbilkjøring, ekspressruter og flybuss. I 2016 startet Unibuss drift på et gjenvunnet anbud i Vestfold, selskapet vant et anbud med oppstart i 2017, samt at man startet en ny flybusslinje.

	REISENDE	LINJER	REGULARITET	BUSSKM	ANSATTE	BUSSER	BUSSTIMER	DRIFTSINNTEKTER I TUSEN KR
								
2016	91 mill.	204	99,94	40 816 800	1 794	744	1 807 003	1 650 933
2015	84 mill.	204	99,9	39 864 384	1 814	758	1 807 003	1 559 933
2014	65 mill.	58	99,9	36 481 000	1 924	696	1 585 420	1 467 808
2013	65 mill.	58	99,9	16 058 000	1 590	671	823 650	1 404 403
2012	80 mill.	58	99,9	18 967 705	1 604	685	1 009 468	1 494 279



BUSSANLEGG AS

Bussanlegg AS eier og leier ut syv bussanlegg til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus, med en samlet kapasitet på 570 busser. Dette er mer enn 40 prosent av regionens totale kapasitet. Selskapets generalforsamling vedtok i mai 2016 ny formålsparagraf for Bussanlegg, som sikrer at ressurser og overskudd som genereres gjennom virksomheten skal anvendes til selskapets formål. Dette vil ha betydning for selskapets ambisjoner og evne til å gjennomføre etablering av nye bussanlegg. Bussanlegg skal fremover være totalleverandør til Ruter av operatøruavhengige bussanlegg og tilhørende infrastruktur.



SPORVEIEN MEDIA AS

Sporveien Media AS forvalter all trafikkreklame på Sporveiens driftsmidler, stasjoner og bygninger, samt holdplasser på Lilleakerbanen og Ekebergbanen. Sporveien Media AS har siden 1. januar 2013 hatt avtale med Clear Channel Norway AS (CCN) om salg av trafikkreklamerettighetene i Oslo og Akershus. Avtalen varer frem til 31. desember 2020. I tillegg til å gi et positivt økonomisk bidrag til kollektivtrafikken, skal trafikkreklamevirksomheten bidra til en positiv opplevelse for de reisende.



INFRASTRUKTUR OG PROSJEKTER

Infrastruktur og prosjekter er en del av morselskapet og har ansvar for utbygging og vedlikehold av infrastruktur og eiendommer. Enheten hadde per 31. desember 2016 323 ansatte,

fordelt på lokasjonene Tøyen, Etterstad og Holtet. I løpet av 2016 ferdigstilte enheten utbyggingsprosjektene Østensjøbanen og Lørenbanen. Sporveien ivaretar en stor eiendomsmasse, primært knyttet til driften av kollektivtrafikken. I tillegg eier, forvalter og utvikler virksomheten infrastrukturen som er knyttet til trikk og T-bane. Det vil si at Sporveien har ansvaret for stasjoner, skinnegang, tunneller og bygninger.



VERKSTED/PRODUKSJON

Konsernets verksteder for trikk og T-bane og deres 389 ansatte er en del av morselskapet. Driftsmessig er imidlertid denne delen av virksomheten organisert som en del av produktorganisasjonene til henholdsvis trikk og T-bane. Verkstedene har ansvar for vedlikehold av trikker og T-banevogner. Sporveiens verksted og produksjon har lokasjoner på Grefsen, Holtet, Ryen og Avløs. Hovedfokus for 2016 har vært å øke vogn- og togtilgjengelighet, slik at man kan øke leveransen til markedet.



KONSERNSENTERET

Sporveiens konsernsenter besto per 31. desember 2016 av 126 ansatte. Disse er fordelt på hovedområdene økonomi og finans, HR og HMS, kommunikasjon og marked, markeds tjenester, dokumentasjoner, strategi, IT, samfunnskontakt, logistikk og innkjøp, og juridisk og compliance. Konsernets hovedkontor holder til i moderne lokaler på Tøyen. I løpet av året har man hatt spesielt fokus på tilrettelegging innen strategisk innkjøp og utvikling innen IT-sikkerhet og digitalisering.



DEL 2

STRATEGI

«KOLLEKTIVTRANSPORTEN ER NOE AV KJERNEN I ET VELFUNKERENDE SAMFUNN. FOR Å MØTE DE UTFORDRINGENE SOM VIL PREGE OSLO FREMMER, VIL EN AV SPORVEIENS HOVEDOPPGAVER VÆRE Å BLI ENDA FLINKERE TIL Å TRANSPORTERE FOLK PÅ EN MER EFFEKTIV MÅTE.»

- EIRIK NEWTH,
FORFATTER OG BLOGGER



ENGASJERTE STEMME

Mannen fra fremtiden

Han ble hektet på romfart som femåring. Nå er Eirik Newth (52) mer nysgjerrig på Sporveien.

Forfatter og blogger Eirik Newth sitter på T-banen på vei mot Frognerseteren. Det er en blank og skyfri formiddag over Oslo, og teknologientusiasten er blitt lovet å sitte på i førerhuset. Han gleder seg stort.

– Jeg er nysgjerrig på det meste. Det er mitt ledende prinsipp. Jeg blir veldig begeistret over å utforske nye ting, og å kunne skru på alle mulige slags knapper. Det er en barnslig glede.

Newth mener Sporveien har en svært viktig rolle å fylle i byutviklingen av Oslo.

– Kollektivtrafikken er noe av kjernen i et velfungerende samfunn. For å møte de utfordringene som vil prege Oslo fremover, så vil en av Sporveiens hovedoppgaver være å bli enda flinkere til å transportere folk på en mer effektiv måte, sier han.

Apollo-generasjonen

Eirik Newth ble født i 1964, da det amerikanske Apollo-programmet var i sin spede begynnelse. Han var fem år da Neil Armstrong tok sitt første steg på månen.

– Jeg er en del av Apollo-generasjonen, og var svært interessert i romfart i min barndom. Jeg ble interessert i fremtiden allerede da, og etter mine studier i teoretisk astrofysikk på Blindern, ville jeg gjerne snakke om fremtiden på en mer profesjonell måte, ikke bare synse, slik mange gjør, sier Newth.

Newth bor i en liten leilighet på Tøyen i Oslo, sammen med to roboter, en sønn, kone, og to katter som er oppkalt etter Ada Lovelace og Linus Torvalds. Han bor i en såkalt smartleilighet, hvor han styrer alt av musikk, tv, og lys via sin egen stemme. «God morgen, trenger jeg en jakke i dag?» kan han spørre, og

Navn: Eirik Newth
Alder: 52
Stilling: Forfatter, blogger, foredragsholder

Eirik Newth har markert seg som en toneangivende fremtidstenker. Han har skrevet 24 bøker, som tilsammen er oversatt og utgitt på 19 ulike språk. I tillegg har han en populærvitenskapelig blogg om alt fra teknologi til romfart, astronomi og katter. Han oppgir selv å være skamløst nerdete, og elsker å utforske nye duppetitter.

værmeldingen kommer på rams via en robot. Det eneste han ikke har fått sving på er en automatisk kattermate-maskin.

– Jeg gir ikke opp. Den skal jeg få til å fungere, humrer han.

Billettør på blåtrikken

Eirik Newth vokste opp på Rykkinn i Bærum, sammen med sine forfatterforeldre Mette og Philip Newth. Et av hans tidligere minner er av faren som jobbet som billettør på blåtrikken i Oslo.

– Min far kom til Norge i 1961. Han fulgte etter en ung, pen blondine, som hadde vært på ferie i England, og hun ble senere min mor. Han fikk jobb hos Sporveien, som billettør på den gamle blåtrikken. Sporveien har alltid vært en viktig arbeidsplass for innvandrere. På

vinteren var det fryktelig kaldt, og det var mye rutinearbeid. Nå er denne typen arbeid erstattet med en app på mobilen. Det er vinn-vinn for alle parter, sier Newth.

– Hvordan vil Oslo se ut i 2040?

– I over 200 år har folk flyttet inn til byene. Befolkningsveksten i Oslo vil fortsette. Ifølge SSB bor det nå 660.000 innbyggere her. I løpet av de neste 20 årene vil Oslo oppleve en massiv vekst i befolkningen, og kanskje ha så mange som 900.000 innbyggere. Dette er bra for byen, men utfordringen ligger i å løse transporten, sier Newth.

– Oslo er allerede full av biler, og vil ikke tåle en trafikkøkning på 20 prosent. Jeg tror ikke vi vil se noe til flyvende biler, eller noe annet mystisk. Det handler om å bygge ut og tilpasse det kollektivtilbudet vi allerede har i dag, sier Newth.

Han mener det vil skje store teknologiske endringer som radikalt vil forbedre effektiviteten på både buss-, trikk- og T-bane. Det vil komme systemer som gjør håndteringen av



Ingen flyvende biler: Eirik Newth er overbevist om at skinnegående transport, som T-banen, vil være avgjørende i fremtidens kollektivtilbud i Oslo.

passasjerer langt mer sømløs. Appene vil trolig forsvinne og bli erstattet av sensorer, eller små chiper i kroppen, som automatisk fanger opp når du går ombord og sørger for betaling.

– Det kan godt tenkes at vi vil få selvkjørende busser og T-baner, som gjør at offentlige transportmidler kan gå i rute hele døgnet. Men den største endringene vil skje innenfor det området vi kaller «ambient intelligence» eller bakgrunnsintelligens, sier Newth.

– Så du tror ikke T-banen eller trikken vil bli erstattet av noe nytt?

– Jeg tror offentlige transportmidler, særlig skinnegående transport, har funnet sin form. Jeg besøkte Tokyo i fjor, og T-banesystemet der fungerer forrykende effektivt. Det bor 30 millioner mennesker i Tokyo, og millioner av mennesker tar T-banen hver dag. Menneskene der bor smått og trangt, men det fungerer, og det er ingen grunn til at det ikke skal fungere i Oslo.

Høy grad av overvåkning

– Hvordan vil vi mennesker påvirkes av fremtidens teknologi?

– Det er ingen tvil om at teknologien etterhvert vil bli mer integrert i kroppen, og folk kan bli litt redde for det. Men mye av dette handler om medisinske fremskritt. Alt vi foretar oss vil bli mer automatisert. Vi kommer til å ha en høy grad av overvåkning i samfunnet, mye mer enn det vi er vant til. Det blir viktig å ha systemer som beskytter oss mot overvåkning og hacking, sier Newth.

– Og likevel er du optimistisk for fremtiden?

– Jeg tror ikke på science fiction og verdens undergang. Det store bildet er langt mer positivt. Vi har gjort masse fremskritt. Det er langt færre fattige i verden, og de aller fleste i Oslo lever et mye bedre liv i dag enn for 100 år siden. Jeg tror denne trenden vil fortsette, sier Newth.

– Men?

– Vi må helt klart bli et mer miljøvennlig samfunn. Bil er ikke løsningen. Nesten all vekst innen transport må skje kollektivt – i tillegg til et mye mer sofistikert system for sykkeltransport; for eksempler el-sykler som suges ned i et hull i bakken i nærheten av T-banen og som blir hurtigladet. Sporveien og Ruter har en del av hovedansvaret for å løse dette, hvis ikke kommer ikke Oslo til å fungere.

T-banen svinger inn i skogen bak Holmenkollåsen, og stopper ved endestasjonen på Frognerstøvet. Turistene myldrer ut av T-banevognene, og forsvinner som små maur innover i marka.

– T-banestasjonen er som et museum for ulike teknologiske liv, sier Newth.

Han tar plass i førerhuset, oppglødd over alle knappene som lyser på dashbordet foran ham.

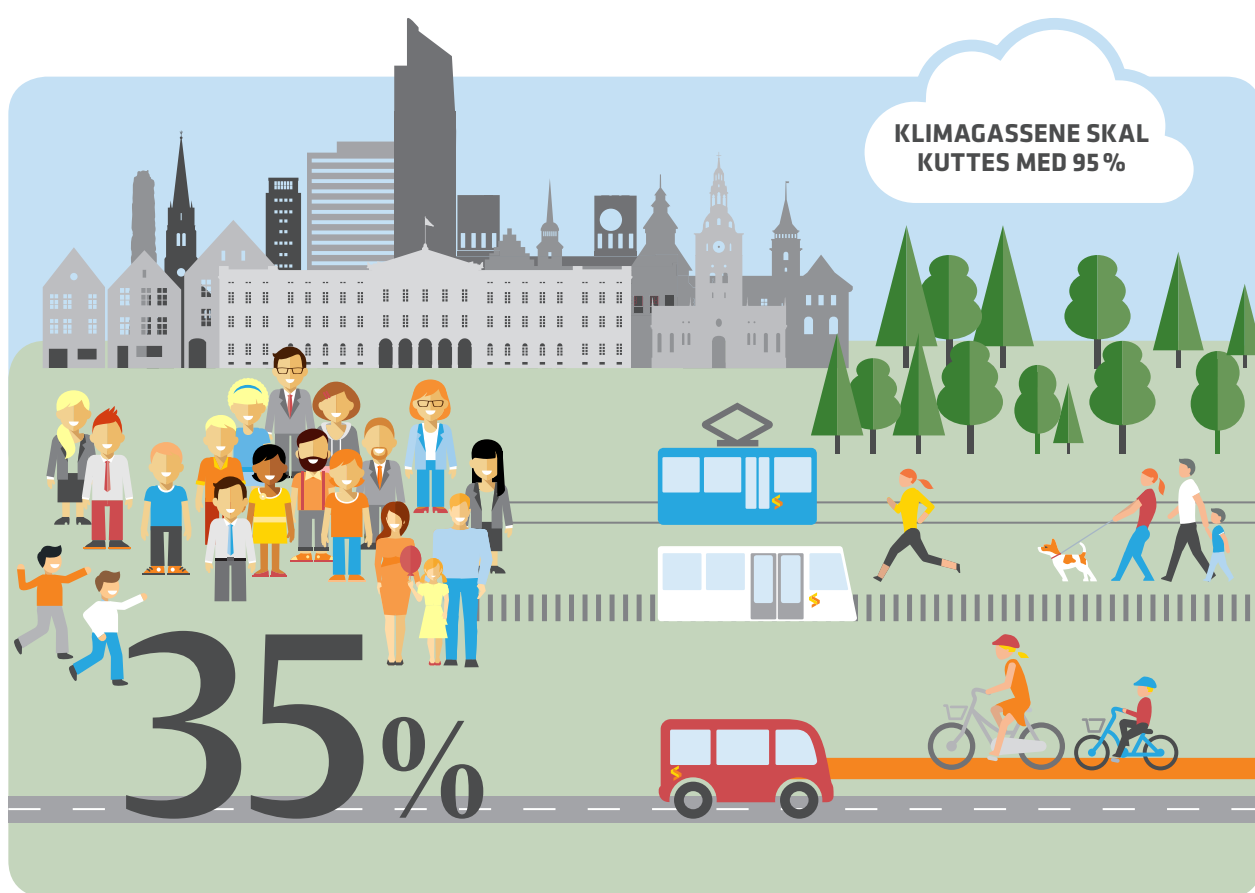
– Fy fanker'n. Dette er kult. Det er omtrent som å dra til Leos lekeland! ■

«Jeg tror ikke på science fiction og verdens undergang. Det store bildet er langt mer positivt.»

VIKTIGE UTVIKLINGSTREKK

LØSNINGEN ER KOLLEKTIV

God mobilitet er avgjørende for Oslo-regionens fremtidige konkurransekraft og attraktivitet. For å møte fremtidens behov for grønn og effektiv mobilitet i Europas raskest voksende hovedstadsområde, satser regionen mer enn 50 milliarder kroner i perioden 2017-2036 på videreutvikling av kollektivløsninger.

BEFOLKNINGEN ØKER
– I OG RUNDT OSLO

Befolkningen i Oslo-regionen vokser raskt – og vil fortsette å vokse de neste tiårene. I Oslo og Akershus bodde det ca. 1,3 millioner mennesker ved utgangen av 2016 (SSB). Oslo kommune venter selv **en vekst i innbyggertallet på 35 prosent frem mot 2040**. Det er ytterligere 250 000 innbyggere som skal kunne forflytte seg raskt mellom hjem, skole, jobb og fritidsaktiviteter. Effektive kollektivløsninger er avgjørende for innbyggernes mobilitet i en moderne by.

KLIMA OG MILJØ
SKAL PRIORITERES

Bystyret har en klar ambisjon om at Oslo skal bli Europas miljøhovedstad. **Klimagassutslippene skal halveres innen 2020 og kuttes med 95 prosent mot 2030**. Samtidig skal det bli mer liv i byen, renere luft, flere sykkelveier og enda bedre kollektivtrafikk. Skal vi lykkes med å nå ambisjonen, må føttene, sykkelen eller kollektivtilbudet bli det mest attraktive valget ved alle reiser i Oslo. Kollektivtrafikken må bli et fossilfritt alternativ og forbereder allerede overgangen til elektriske busser.



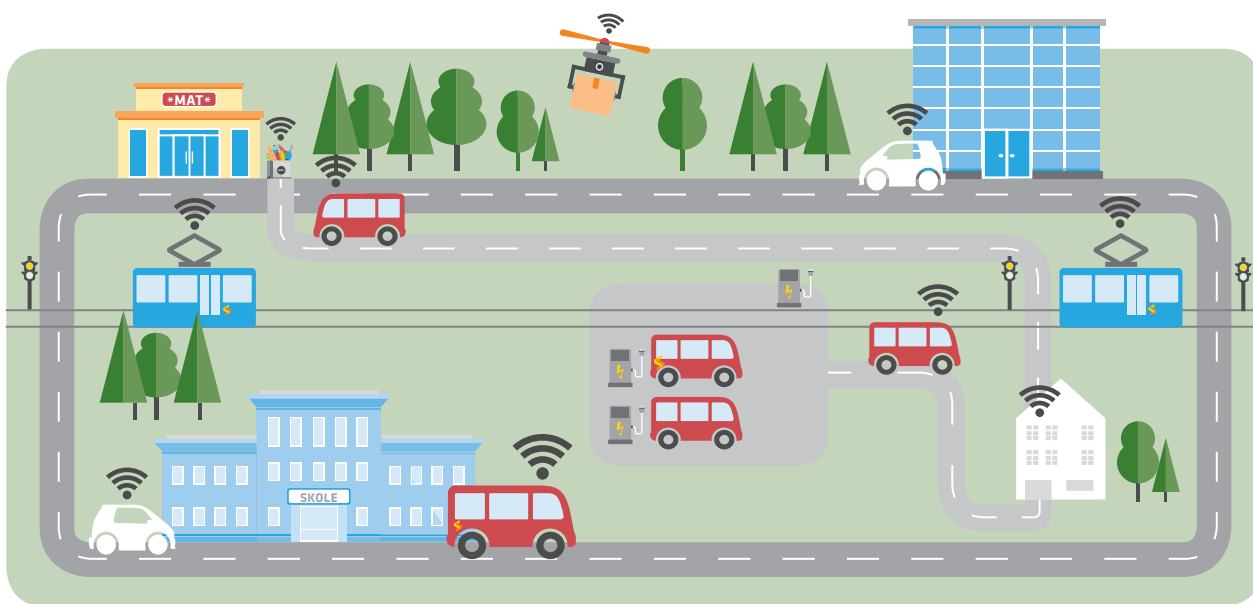
DET ER KAMP OM OFFENTLIGE MIDLER

De store kollektivprosjektene står i kø i Oslo-regionen. Ruter skisserer **et investeringsbehov på rundt 60 milliarder kroner til infrastruktur frem mot 2030/2040**. Investeringer i gang- og sykkelveier, kollektivfelt, bussveier og en rekke buss-terminaler kommer i tillegg. Bymiljøavtalene gjør at staten vil ta deler av kostnadene, men finansieringen av prosjektene er likevel en stor utfordring i en tid det forventes større knapphet på offentlige midler. Det kan bli hardere kamp om midlene, og det kan bli endringer i finansieringen av kollektivtilbudet og nye prosjekter.



POLITIKERNE SATSER KOLLEKTIVT

Det er bred politisk oppslutning om å styrke kollektivtrafikken i Oslo. Deler av Oslopakke 3-avtalen er stadig gjenstand for diskusjon og ønske om omkamper, men avtalen legger like fullt til rette for en storstilt satsing på kollektivtransport og sykkel de neste 20 årene. Med bruk av bompenger, bevilgninger fra staten og midler fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, skal Oslopakke 3 blant annet sikre finansiering av Fornebubanen og ny sentrumstunell, to prosjekter av stor betydning for videre vekst i kollektivtrafikken.



DET DIGITALE SKIFTET NÅR TRANSPORTSEKTOREN

Selvkjørende biler og busser ble dagligtale og testet flere steder i Norge i 2016. Mye gjenstår før de blir å finne i rute på norske veier, men fremtidsbildet av autonome minibusser som henter passasjerene der de ønsker det er ikke et luftslott. Nye styringssystemer, intelligente vogner og bruk av sensortechnologi åpner samtidig for mer effektiv trafikkavvikling og vedlikehold i kollektivtrafikken. Potensialet knyttet til nye teknologier er stort i alle ledd av kollektivtrafikken i Oslo.

MOBILITET ER IKKE LENGER FREMTIDSVISJON

Skal bilkøene bort må innbyggerne oppleve en sømløs mobilitetsløsning som kombinerer høy kapasitet i kollektivnettet og sterke knutepunkter med andre transportformer: bysykler, bildeling og selvkjørende busser. Kombinér dette med kunder som allerede er blitt digitale, og du får løsninger som kan plukke opp reisende på dørstokken og bringe dem raskt til målet. Det er visjonært, men nærmer seg realitet: Provinsen Dijon i Frankrike har gitt én og samme leverandør oppdraget med å drifte buss, trikk, korttids- og langtidsleie av sykler, og parkeringsplasser – i én mobilitetsløsning.



T-banens verksted på Avlås er en lys og moderne base bygd for fremtiden - med fokus på miljøvennlig drift. Basen ble åpnet i 2015.

BEST 2020

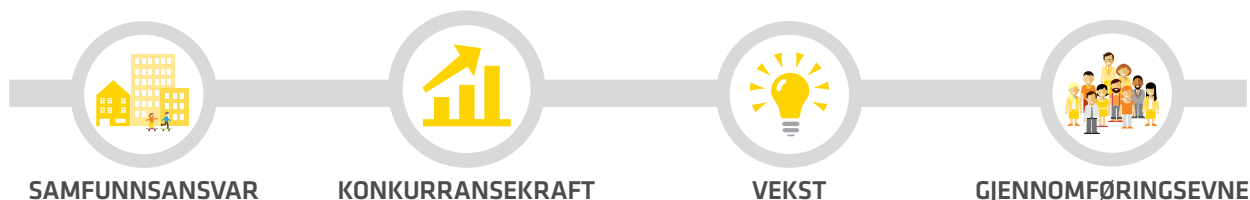
SPORVEIEN SKAL BLI BEST I NORDEN

Sporveiens strategi er veikartet vi følger for å nå vårt overordnede mål om å bli beste nordiske løsning på effektiv og miljøvennlig persontransport.

Best 2020 er navnet på Sporveiens strategi for perioden 2016-2020. Den avløser Best 2015, som bidro til å effektivisere driften med 455 millioner kroner årlig – eller 20 prosent målt i kostnader per kollektivreise. Parallelt med effektiviseringene fraktet Sporveien i 2015 mer enn 230 millioner reisende og opplevde at kundetilfredsheten nådde helt opp i 99 prosent.

Best 2020 bygger på samme samfunnsoppdrag og visjon som Best 2015, men i tillegg til fortsatte effektiviseringer

for å styrke konkurransekraften, vektlegger Sporveien vekst og utvikling i langt større grad. Vi tar mål av oss å bli best i Norden og realisere gevinster på totalt 375 MNOK årlig fra økt produktivitet, kostnadsreduksjoner og økte inntekter. Samtidig gjennomføres store prosjekter for å utvikle fremtidens trikke- og T-baneoperasjon med økt kapasitet for å møte forventet vekst i kollektivtrafikken. De fire strategiske fokusområdene under skal hjelpe oss å nå målet.



SAMFUNNSANSVAR

KONKURRANSEKRAFT

VEKST

GJENNOMFØRINGSEVNE

SPORVEIENS VEIKART

SAMFUNNS- OPPDAG	Mer kollektivtrafikk for pengene
VISJON	Sammen gjør vi kollektivtrafikken til et naturlig førstevalg
STRATEGI	Innen utgangen av 2020 skal Sporveien være: «Beste nordiske løsning på effektiv og miljøvennlig persontransport»
VERDIER	Pålitelig – Engasjert – Samhandlende

BEST 2020: SAMFUNNSANSVAR

Effektiv kollektivtrafikk og god mobilitet er avgjørende for å gjøre Oslo til en miljøhovedstad. Sporveien skal fortsette å skape gode løsninger innen miljø og samferdsel, slik at trafikkveksten i hovedstaden skjer på grønnest mulig vis.

💡 OVERORDNET MÅL:
SPORVEIEN SKAL VÆRE EN FREMTIDSRETTET LØSNING INNENFOR MILJØ OG SAMFERDSEL.

Sporveiens ambisjon for strategiperioden Best 2020 er å være en fremtidsrettet løsning innenfor miljø og samferdsel. Vi ønsker å være en aktiv bidragsyter i det løftet som må til for å sikre rask, sikker og miljøvennlig transport for Oslos voksende befolkning. Etter å ha driftet kollektivtrafikken i Oslo i over 140 år, besitter vi betydelig kompetanse om hvordan den kan drives og utvikles mest effektivt. Denne kompetansen skal vi utnytte og dele aktivt for å bidra til å utvikle kollektivtilbudet i takt med byens behov og kundenes ønsker, og basert på prioriteringer som gir mest og best mulig kollektivtrafikk for pengene.

For å være en attraktiv leverandør av kollektivtrafikk arbeider vi også systematisk for å gi dagens innbyggere gode reiseopplevelser og redusere fotavtrykket av vår egen virksomhet. Kollektivtrafikken berører en stor andel av befolkningen i Stor-Oslo hver dag, mest på godt, men for enkelte også vondt.

Kollektivtransporten har klare miljøfortrinn over bil, men også Sporveien slipper ut klimagasser og annen forurensing som vi må kutte. I 2017 vil Unibuss teste elektriske busser både i Oslo og Lillehammer for å understøtte ambisiøse mål om et fremtidig fossilfritt Oslo. De store kollektivprosjektene i Oslo er viktige for å øke mobiliteten, men de påvirker både bybildet og lokalmiljøer med byggeaktivitet og støy.

Innsatsområdene fremover

I 2016 startet Sporveien en prosess for å videreutvikle arbeidet knyttet til vårt samfunnsansvar. Formålet var å kartlegge hvilke forhold som er viktigst å jobbe med, for samfunnet og for oss. Prosessen har involvert både eksterne aktører og interne ressurser, og konklusjonen ble forankret i konsernledelsen i 2017. Gjennom prosessen har vi definert seks innsatsområder (se figur) som vil danne rammen for mer målrettet og systematisk arbeid med vårt samfunnsansvar fremover. I 2017 vil vi arbeide videre med å definere ambisjoner og konkrete mål knyttet til hvert område.

👁️ **Les mer om samfunnsansvar og innsatsområdene på s. 48-59**



BEST 2020: KONKURRANSEKRAFT

Passasjerveksten forventes å øke jevnt og sterkt de kommende årene. Det stiller krav til Sporveiens evne til å levere økt frekvens til konkurransedyktig pris og kvalitet.



OVERORDNET MÅL: SPORVEIEN SKAL VÆRE EN LEDENDE LEVERANDØR AV KONKURRANSEDYKTIG PERSONTRANSPORT.

Sporveiens ambisjon er å ta posisjonen som den ledende leverandøren av konkurransedyktig persontransport i Norden, drevet frem av effektivitet og anvendelse av ny teknologi. Denne ambisjonen bygger videre på de gode resultatene fra forrige strategiperiode, da vi lyktes med å redusere enhetskostnadene per kjørte kilometer trikk og T-bane med 12 prosent.

Frem mot 2020 har vi satt som mål å øke produksjonen av trikk og T-bane med 35 prosent målt i vogn- og togkilometer. Samtidig skal vi fortsette å redusere kostnadene til hver kilometer vi kjører. Målet er basert på enda bedre utnyttelse av infrastruktur, materiell og førere, og at vi kjører flere avganger og timer hver dag. Det vil kreve at vi kan optimalisere ruteplanene og kjørekontraktene basert på så vel kundenes behov som ressursene vi rår over.

I 2016 produserte T-banen 14 prosent flere togkilometer enn i 2015. Dette var mulig gjennom effektivt vedlikehold som ga stabilt høy tilgjengelighet på vogner til produksjon, samt effektive rutemodeller som har utvidet kapasitetsgrensen i infrastrukturen. I den ledende globale benchmarkingen av metrosystemer, Nova CoMet¹, ble T-banesystemet til Sporveien rangert blant de mest kostnadseffektive metrosystemene i verden, målt i produksjonskostnad per togkilometer. Benchmarkingen bekrefter at produksjonen i Sporveien er konkurransedyktig.

Den integrerte verdikjeden i den skinnegående kollektivtrafikken er en viktig nøkkel for å lykkes med effektiviseringene vi ønsker. Med kontroll over infrastruktur, vogner, operatører og trafikk kan vi styre verdikjeden som ett helhetlig

system og få mest mulig ut av hver av innsatsfaktorene. Systemkostnadene til den skinnegående kollektivtrafikken er store, men det koster relativt sett lite ekstra å øke produksjonen.

Unibuss bekreftet i 2016 sin sterke posisjon med å vinne det svært viktige tilbudet om Oslo indre by.

Viktig bevaring av verdier

En annen viktig nøkkel til å fortsette effektiviseringene, er å bevare verdien av infrastrukturen og vognmateriellet. Sporveien er inne i en periode med svært høyt aktivitetsnivå og mange store og mellomstore utbyggingsprosjekter for å redusere vedlikeholdsetterslep og modernisere infrastrukturen. Ved å videreutvikle modeller for levetidskostnader og forsterke arbeidet med tilstandsbasert vedlikehold, vil Sporveien sikre rett prioritering av store, fremtidige investeringer i infrastrukturen.

I 2016 ble det gjort betydelige oppgraderinger av infrastrukturen, hvilket har økt kapasiteten og redusert vedlikeholdsetterslepet. Lørenbanen, Østensjøbanen og Nydalen stasjon representerer viktige tiltak for T-banen i 2016. Infrastrukturen for trikk står foran en total fornyelse tilpasset anskaffelsen av nye trikker. Fornyelsen, som allerede er godt i gang, er konsentrert om ni store prosjekter omtalt som «Samlet Plan 2016».

Les mer om produksjon og effektivitet i virksomhetsområdene:

T-bane s. 30

Trikk s. 32

Buss s. 34

¹Nova CoMet benchmarking, ledet av Railway and Transport Strategy Centre, Imperial College of London.

BEST 2020: VEKST

Sporveien vil vokse i takt med kollektivtrafikken og mulighetene som åpner seg med nye mobilitetsløsninger. Vekstambisjonene gjelder først og fremst innen kollektivtjenester, men eiendom og publikumsstrømmene gir også inntektsmuligheter som kommer kollektivtrafikken til gode.

💡 OVERORDNET MÅL: SPORVEIEN SKAL STYRKE SIN MARKEDSPOSISJON GJENNOM LØNNSOM, KOMMERSIELL UTVIKLING.

Sporveiens ambisjon mot 2020 er å styrke sin markedsposisjon gjennom lønnsom, kommersiell utvikling. Den viktigste kilden til vekst er kollektivtrafikken, der behovet er voksende og investeringsviljen stor. Unibuss har i 2016 befestet sin sterke posisjon på Østlandet og vil se nærmere på attraktive vekstmuligheter i andre regioner i 2017 og 2018. Samtidig eier og forvalter Sporveien en betydelig eiendomsmasse, og godt over 100 millioner passasjerer er innom våre T-banestasjoner hvert år. I eiendommene og publikumsstrømmene ligger det muligheter for å utvide inntektsgrunnlaget, slik at verdiskapningen kommer kollektivtrafikken til gode.

Sporveien er en profesjonell utbygger med betydelig erfaring fra vedlikehold, oppgradering og utbygging av infrastruktur i kollektivsystemet. Det gjør oss til en foretrukket byggherre for mange av de store infrastrukturprosjektene som nå står på trappene. Vi vil prioritere de prosjektene der Sporveien skal være fremtidig operatør. På kortere sikt krever gjennomføringen av CBTC-prosjektet (nytt signal- og sikringsystem) og Trikkeprogrammet store ressurser. Disse prosjektene er svært viktige for å håndtere forventet passasjervekst i regionen.

Utvikling av kollektivknutepunkt

Oslo kommune har en klar strategi for byutvikling basert på banebasert fortetting: Utbygging av boliger og næring nær kollektivknutepunkter bidrar til færre og kortere arbeidsreiser, noe som er avgjørende for en grønnere hovedstad. Sporveien forvalter og eier en rekke eiendommer knyttet til hovedstadens transportsystem og vil bidra i utviklingen av gode kollektivknutepunkter. Innenfor eiendomsutvikling har vi definert tre utviklingsområder:

- Eiendomsutvikling til bolig og næringsbygg
- Kommersiell utvikling av publikumstrømmer
- Bussanlegg

Eiendommene omfatter bebygde områder ved stasjoner, verksteder og bussanlegg, men også ubebygde arealer langs traseer og rundt stasjoner og baser. Eiendommene er viktige for å sikre plass til kapasitetsutvidelser, og mange av dem er naturlige knutepunkt med store publikumsstrømmer. Noe av dette potensialet utnyttet i dag i form av reklameflater og avtaler om drift av kiosker. I 2016 inngikk Sporveien en ny avtale om oppgradering av kommersielle arealer knyttet til stasjonene med Narvesen. Seks stasjoner ble rustet opp med topp moderne Narvesen-lokaler i 2016, og et tjuetalls nye stasjoner skal rustes opp i 2017. Attraktive lokaler og bedre tilbud til de reisende har allerede gitt omsetningsvekst på stasjonene som er oppgradert. I 2016 inngikk også Sporveien Media en ny og attraktiv avtale med Clear Channel om reklamerettigheter på stasjoner og rullende materiell, som gir en betydelig inntektsvekst.

Uforløste muligheter

Ut over kiosker og reklameflater ligger det fortsatt uforløste muligheter i knutepunktene og publikumsstrømmer. På sikt vil eiendommene være viktige brikker for å bygge opp en moderne mobilitetsløsning som benytter knutepunktene til å binde sammen den skinnegående trafikken med andre miljøvennlige transportalternativer. Sporveien vil forfølge mulighetene som ligger i utvikling av forretningslokaler, innfartsparkering, boliger og nye tjenestetilbud ved knutepunktene. Majorstuen og Brynseng er eksempler på knutepunkteiendommer med stort potensial for verdiutvikling i tråd med planlagt byutvikling i Oslo kommune.

Bussanleggene er allerede under utvidelse. Dette arbeidet startet i 2015 og omfatter så vel kapasitetsutvidelser som ny infrastruktur for biogass og elektrisk bussdrift. Arbeidene ved bussanleggene er viktige bidrag til å realisere prosjektet Fossilfriz2020 om å kjøre all kollektivtrafikk i Oslo og Akershus på fornybar energi i 2020.

👁️ [Les mer om de store prosjektene Sporveien jobber med på s. 37](#)

👁️ [Les mer om bussanleggene på s. 42](#)

BEST 2020: GJENNOMFØRINGSEVNE

Kollektivtrafikken er på full fart over i den digitale tidsalderen. Det stiller krav til omstillingsvilje og utvikling av ny kompetanse og nye systemer hos Sporveien.

OVERORDNET MÅL:
SPORVEIEN SKAL VÆRE EN NYSKAPENDE,
PROFESJONELL OG HANDLEKRAFTIG ORGANISASJON.

Sporveiens ambisjon er å utvikle en nyskapende, profesjonell og handlekraftig organisasjon. Det gjenspeiler utfordringene organisasjonen står overfor når den skal utnytte potensialet i modernisering, ny teknologi, vekst og videreutvikling av kollektivtrafikken.

Omstilling og kompetansebehov

Det nye signal- og sikringsanlegget (CBTC) og Trikkeprogrammet er gode eksempler på omstillingene Sporveien står overfor: Når signal- og sikringsanlegget står klart, åpner det for halvautomatisk kjøring av T-banen og en ny hverdag for operatør og fører. Trafikkavviklingen vil i stor grad bli datastyrt, og det krever helt ny kompetanse hos operatørene. Togene overtar samtidig basisoppgaver som kjøring og døråpning fra T-baneførerne, som likevel vil være viktige for beredskapen ved avvik og uforutsette hendelser. Trikkeprogrammet vil på sin side kreve omfattende opplæring av førere og fagarbeidere ved verkstedene, når de skal ta i bruk nye trikker og verkstedanlegg.

En høy andel av Sporveiens ansatte har mulighet til å gå av med pensjon frem mot 2020. Det betyr utfordringer med å videreføre kritisk kompetanse internt. Samtidig kan det åpne for raskere omstilling av organisasjonen og tilførsel av ny og nødvendig kompetanse. Sporveien jobber målrettet med å dekke fremtidens kompetansebehov, både for å løse driftskritiske oppgaver og utvikle eventuelle nye forretningsområder. Mye arbeid ble derfor lagt ned i å fornye og gjennomføre rekrutteringsprosesser i 2016. Sporveien videreførte i tillegg Employer Branding-prosjektet for å styrke posisjonen som arbeidsgiver og nå ut til nye grupper jobbsøkere.

Digital utvikling

Utviklingen av ny teknologi er en av de viktigste driverne av fornyelse i transportsektoren. For Sporveien innebærer bruk av data som genereres fra vogner og infrastruktur, store muligheter for å effektivisere og optimalisere drift og vedlike-

hold. Det gir igjen muligheter for å videreutvikle transport-systemet og øke kapasiteten, som vi gjorde i strategiperioden Best 2015.

I 2016 prioriterte Sporveien å videreutvikle selskapets digitale plattform for innhenting av data og innsikt. Denne plattformen er blitt en viktig kilde til forbedringsarbeid. Bruk av sensorteknologi for å øke forutsigbarheten i vedlikehold utforskes videre, og digitalisering av arbeidsflyt og arbeidsordre er i full gang. Digitalisering og innovasjon vil være et satsingsområde for Sporveien fra 2017.

- 👁 Les mer om de ansatte og kompetanseutvikling på s. 56-57
- 👁 Les mer om signal- og sikringsanlegget (CBTC) og Trikkeprogrammet på s. 38-41
- 👁 Les mer om informasjonssikkerhet på s. 58



1 OSLO



DEL 3

VIRKSOMHETEN

«INNBYGGERVEKSTEN I OSLO VIL FORTSETTE, OG DEN SKAL HÅNDTERES MED KOLLEKTIVTRAFIKK, SAMMEN MED ØKT TILRETTELEGGING FOR GÅENDE OG SYKLISTER. SPORVEIEN VIL VÆRE HELT AVGJØRENDE FOR AT DETTE SKAL LYKKES.»

– RAYMOND JOHANSEN,
BYRÅDSLEDER



ENGASJERTE STEMMER

Kvalitet og hårete mål

Byrådsleder Raymond Johansen mener nøkkelen for fremtiden er å søke mot miljøer som er innovative og teknologiske, men samtidig forholde seg til det som er viktig for folk i hverdagen. Sentrum av Oslo uten biler og et enda bedre kollektivtilbud vil gjøre byen bedre for alle.

– Dette er veldig uvanlig for meg. Det er på feil side av bordet. Oslo på en sånn dag er fantastisk og det er gjestene som pleier å få gleden av utsikten, byrådsleder Raymond Johansen forklarer hvorfor han motvillig flytter seg til den «gale» siden av bordet etter anmodning fra filmfotografen om bedre lysforhold. Samtidig peker byrådslederen over Rådhusplassen mot festningen, Aker Brygge og fjorden som blinker i vårsola og lar det tydelig skinne gjennom at han er både stolt og fornøyd med byen.

Store endringer

Endringer vil prege byen, men det beste med Oslo vil byrådslederen ta vare på og forsterke. Raymond Johansen peker på at Oslo er en unik by, og at det er utfordringene rundt veksten og utvikling vi må ha fokus på.

– De kvalitetene som vi ønsker skal prege byen i framtida er de samme som preger byen i dag, det er en by som har et spennende sentrum som stadig blir større. Fra Operaen og Bjørvika i øst, mot Aker Brygge og videre mot vest. Vi skal ta vare på sjøsiden av byen, vi skal ta vare på marka, både det grønne og det blå. Samtidig skal vi tilrettelegge for vekst. Oslo er et av hovedstedene i Europa som vokser hurtigst, og har vokst med over 10 000 innbyggere i året. Innbyggerveksten i Oslo vil fortsette, og den skal håndteres med kollektivtrafikk, sammen med økt tilrettelegging for gående og syklist. Sporveien vil være helt avgjørende for at dette skal lykkes. Å bygge tett i nærheten av kollektivknutepunkter vil være en annen forutsetning for at vi skal nå målene i Paris-avtalen. Oslo skal bli en miljøvennlig by med et lite klimaavtrykk og samtidig skal vi redusere luftforurensninga ved å tilrettelegge for noe annet enn privatbiler.

Hårete mål

Raymond Johansen mener at målene om å redusere klimagassutslippene med 50 prosent innen 2020 er hårete og kanskje i overkant ambisiøse. Han peker på at uten å få startet

Navn: Raymond Johansen

Alder: 56 år

Stilling: Byrådsleder i Oslo

Raymond Johansen er en ekte Oslo-gutt, han er født og oppvokst på Tveita og bor nå på Lindeberg. Han er utdannet rørlegger, men har en bred bakgrunn med erfaring fra internasjonalt hjelpearbeid i Norad og Flyktninghjelpen, en rekke politiske verv og ikke minst to perioder som statssekretær i Utenriksdepartementet.

rensing av CO₂ på Klemetsrudanlegget, som er det største punktutslippet av CO₂ i byen, vil det bli vanskelig. Han ser likevel mange lyspunkter, og det er områder hvor han mener Oslo har kommet langt.

– Den skinnegående kollektivtrafikken vil være viktig. Fornebubanen skal bygges. Norges mest lønnsomme samferdselsprosjekt er å bygge en ny T-banetunell, og tilrettelegge for det. Vi må fange opp den voldsomme veksten. Jeg tror ikke alle helt forstår hva vi snakker om her. 106 millioner passasjerer reiser med T-banen hvert år. NSB har 72 millioner på landsbasis. Det sier noe om dimensjonene på kollektivtrafikken her i hovedstaden. Kort sagt er målet at vi skal

ha en grønnere og mer skapende by med plass til alle. Det er visjonen vår.

Pisk og gulrot

Byrådslederen mener at Sporveien allerede bidrar på en god måte til å nå målene om reduserte utslipp og at nøkkelen er et tilbud som er tilpasset menneskene som bor i Oslo.

– Å nå målet for 2020 er kanskje ikke realistisk, det er avhengig av Klemetsrud, men de andre bitene skal vi greie. Hovedsakelig gjennom å forbedre kollektivtilbudet, og Sporveien vil være helt avgjørende for å få det til. Når vi bygger en by er det en krevende balanse mellom pisk og gulrot, og vi håper at gulrøttene blir store når vi i løpet av 2019 skal etablere et bilfritt byliv. Det handler om å gi folk et reelt alternativ når de står opp om morran og skal på jobben, det må være godt tilrettelagt for å bruke kollektivtransport. Det som har betydning er tilgjengelighet og nærhet til der du bor, og frekvens med hyppige avganger. Pris og komfort er nok med i beregningen, men jeg tror at de to tingene har mindre betydning for folk enn frekvens og tilgjengelighet.

Gode alternativer som gjør de andre valgmulighetene mindre attraktive er en god strategi, og noe som Sporveien kanskje er underveis til å lykkes med?



– **Sporveien har enorm betydning for byen**, og trikken er et kjennetegn for Oslo. For meg som drabantbygutt så har T-banen vært en del av livet mitt i førtifem år, og vært avgjørende følgesvenn på vei til og fra jobb. Det er haugevis av opplevelser, det er et av de stedene hvor folk møter hverandre, forklarer Raymond Johansen entusiastisk.

– Ja, det handler om å få folk til å velge de kollektive alternativene, og da må de kollektive alternativene være lett tilgjengelig. Ta de store bedriftene i Barcode. Det finnes jo omtrent ikke en parkeringsplass der, og de parkeringsplassene som er der står stort sett tomme. Forklaringen er enkel – kollektivtilbudet er så bra og så attraktivt at det er det naturlige valget for å komme seg på jobb. All den kreativiteten og kunnskapen som Sporveien har opparbeidet seg gjennom mange år har vært en forutsetning for at vi allerede har lyktes med å få så mange til å velge kollektivtrafikk. Vi har hatt en økning som gjør at vi for første gang har tall som viser at over 50 prosent av oss velger kollektivt.

Utfordringer som kan løses

Finnes det en reell vilje til å investere det som skal til for å bygge ut og forbedre kollektivtilbudet i Oslo?

– Det har vært og er en enorm politisk vilje til å investere i kollektivtrafikk. Driftstilskuddet til kollektivtrafikken økes med 79,5 millioner til vel 1,8 milliarder i 2017. Hvis vi ikke får passasjervekst betyr det at vi ikke lykkes, det vil bety at vi ikke klarer å ta befolkningsveksten gjennom kollektiv, gang og sykkel. Det er en forutsetning at vi klarer å bygge ut kollektivnettet.

Løsningen for Sporveien er å levere et kvalitetsprodukt som folk synes er verdt pengene, og samtidig sørge for at investeringer rundt infrastruktur støtter opp om gode løsninger. Det må kanskje være en bred forståelse for at dette faktisk koster penger?

– Det må være det. Det er ikke gratis å drive Sporveien, folk skal jobbe der og det skal investeres. Det er toppkvalitet i alle ledd, og nå ser vi på store investeringer på trikkesiden. Bare tenk hva som skjer i byen de nærmeste åra. Det er store

byutviklingsområder, og områder i vekst. Mye av dette skal løses med kollektiv, gange og sykkel. Uansett vil dette kreve enorme investeringer framover, og massiv planlegging og klokskap, ikke minst fra et innovativt selskap som Sporveien, som er en nøkkel i arbeidet med å bygge denne byen så miljøvennlig og framtidsretta som mulig. Endringen kommer til å være krevende, men vi skal gå langsomt fram. Vi skal lære, evaluere og ta et steg av gangen.

T-banen bygger bro mellom øst og vest

Raymond Johansen er en ekte Oslo-gutt, og har et stort hjerte for byen sin. Sporveien er viktig for både byen og byrådslederen.

– Jeg var så heldig forrige gang jeg var byråd at jeg fikk ta et kurs på Ryen for å lære å kjøre T-bane, og fikk som førstemann kjøre da rutenettet mellom øst og vest ble bundet sammen. Det var skikkelig kult. Det viktigste er likevel at det grepet har hatt utrolig mye å si for utviklinga av byen. T-banen har knytta byen sammen på en helt unik måte. Folk har et daglig forhold til Sporveien, om det er trikken, T-banen eller bussen. Mitt forhold er til T-banen – det er min greie.

– Hva jeg tror om Sporveien i framtida? Jeg har vært på generalforsamlinga til Sporveien i fire år, og har lært Sporveien å kjenne som en haug av gærne entusiaster. Jeg har vært på utenlandsreiser med folk fra Sporveien og de kan ikke gå forbi en trikk eller T-bane uten å se en eller annen interessant detalj på skinnene. Det er en veldig entusiastisk organisasjon, og med et engasjement og en profesjonalitet som driver organisasjonen framover. Jeg opplever også viljen til hele tiden å forbedre seg og stoltheten over å være en del av Sporveien. Det har mange organisasjoner, også i Oslo kommune, mye å lære av. ■



T-BANEN

ØKT KAPASITET FOR FREMTIDEN

2016 var første år med flere enn 100 millioner reisende på T-banen i Oslo og Akershus. Åpningen av Lørenbanen, effektivt vedlikehold og gode rutemodeller bidro til at T-banen produserte flere togkilometer enn noen gang tidligere.

Sporveiens datterselskap Sporveien T-banen AS (T-banen) drifter og leverer all T-banetraffikk i Oslo og Akershus. Selskapet har en egen driftstillatelse fra Statens jernbanetilsyn og kjører på avtale med administrasjonsselskapet Ruter AS. T-banen drifter fem linjer i Oslo, hvorav to strekker seg inn i Bærum i Akershus. Ved utgangen av 2016 hadde T-banen 629 ansatte.

T-banen fraktet 106 millioner reisende i 2016, en økning på 11,7 prosent fra 2015. Kundetilfredsheten¹ var svært høy: 98 prosent i 2016. Selskapet jobber aktivt for å holde kvaliteten på et høyt nivå. I 2016 var regulariteten, målt som antall kjørte avganger, på over 99 prosent.

Som et ledd i å sikre inntekter til kollektivtrafikken utfører Sporveien billettkontroll på T-banen på oppdrag fra Ruter. Det ble i løpet av 2016 gjennomført 2 249 676 kontroller av reisende, hvilket var over to prosent flere enn målsatt.

Året oppsummert

T-banen økte produksjonen i 2016 og leverte ca. 14 prosent flere togkilometer enn i 2015. Produksjonsveksten ble skapt gjennom åpningen av Lørenbanen, mer effektivt vedlikehold som sikret høy tilgjengelighet på vogner, samt nye rutemodeller som utvider kapasitetsgrensen i infrastrukturen. Denne produksjonsveksten ble i en periode krevende for driften, spesielt i forbindelse med åpningen av Lørenbanen, hvilket resulterte i et midlertidig fall i punktligheten. T-banen jobbet systematisk med å rette opp dette, og punktligheten var tilbake på normalt og høyt nivå i juli 2016.

T-banens verksteder leverte effektivt og godt vedlikehold gjennom 2016. Dette har også vært viktig for produksjonsveksten Sporveien har oppnådd de seneste årene. Av de totalt 115 MX-vognene T-banen rår over, var i gjennomsnitt 106 tilgjengelige for kjøring ved inngangen til 2017. De resterende vognene var enten på verksted for ombygging eller planlagt ettersyn, eller stilt i reserve. Ombyggingen besto i montering av passasjertellesystem, USB-ladepunkter og automatisk utvendig annonsering.

T-banen opplevde én alvorlig personskade i 2016. Sikkerhetsmålet for T-banen er en indeks basert på antall ulykker og uønskede hendelser som kunne ha fått alvorlige konsekvenser. Det er Statens jernbanetilsyn som definerer slike uønskede hendelser. T-banen hadde én ulykke og 16 alvorlige hendelser i 2016, og nådde ikke sitt mål for sikkerhetsindeksen. Resultatet var 2,0 hendelser per millioner togkilometer, mot et mål på 1,8 eller lavere. T-banen gjorde egne granskinger av flere hendelser gjennom 2016 for å hindre at tilsvarende skal skje igjen. Noen av hendelsene granskes i tillegg av Statens havarikommisjon. Gjennom 2016 arbeidet også T-banen med å implementere kravene fra sikringsforskriften for T-banen (forskrift om sikring av jernbane). Revisjoner gjennomført av Statens jernbanetilsyn understreker viktigheten av å fortsette sikkerhetsarbeidet for å få sikringen opp på ønsket nivå.

Frem til september 2016 hadde Sporveien T-banen og Sporveien Trikken felles ledergruppe. I forbindelse med økt produksatsing for å nå ambisjonene i strategien Best 2020, ble det etablert separate ledergrupper for de to produktene. Bjørn Granviken fortsatte som adm. dir. for T-banen og T-banens verksteder. Trikken og T-banen fortsetter å være en del av Sporveiens integrerte konsernmodell, og vil kunne jobbe enda mer målrettet for å svare de store forventningene som ligger til utviklingen av skinnegående transportmidler fremover.

Videre utvikling

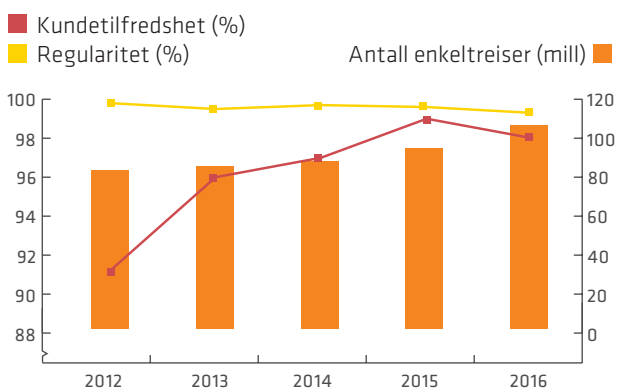
T-banen tar sikte på å fortsette produksjonsveksten. I 2017 vil det bli gjort ruteendringer som utvider driftsdøgnet og gir økt produksjon. I ukedagene vil driftsdøgnet bli utvidet med en halv time i begge ender, det vil si 30 minutter tidligere oppstart om morgenen og siste avgang 30 minutter senere om kvelden/natten enn i 2016. I tillegg vil T-banen starte kjøring tidligere om morgenen i helgene. Ruteendringene medfører at driftspausene blir kortere, noe som stiller enda høyere krav til effektiviteten i vedlikeholdet av vogner og infrastruktur, og økt behov for bemanning. De store systemkostnadene i T-banen gjør likevel at det koster relativt lite ekstra å øke produksjonen. Ruteendringer er slik sett et viktig grep for å levere mer kollektivtraffikk for pengene. ■

¹En score på 98 prosent betyr at 98 prosent av kundene har svart at de enten er «Fornøyde» eller «Svært fornøyde» (dvs. 4 eller 5 på en skala fra 1 til 5) med reisen sin. Det som blir målt er: Punktlighet (avgangstid i forhold til tidtabell), plassen om bord, førers kjøretil, informasjon om avgangstider, temperatur om bord, innvendig renhold og renhold på stasjoner/holdeplasser.

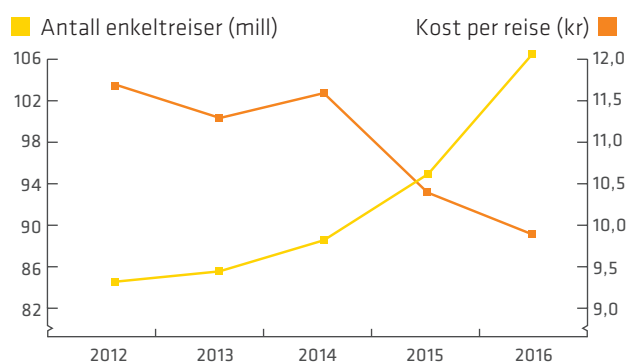


Bemanningsleder Irshad M. Safdar er stolt av å være en del av en T-baneorganisasjon som stadig leverer mer. I perioden 2016-2017 skal leveransen til kundene økes med totalt 18 prosent.

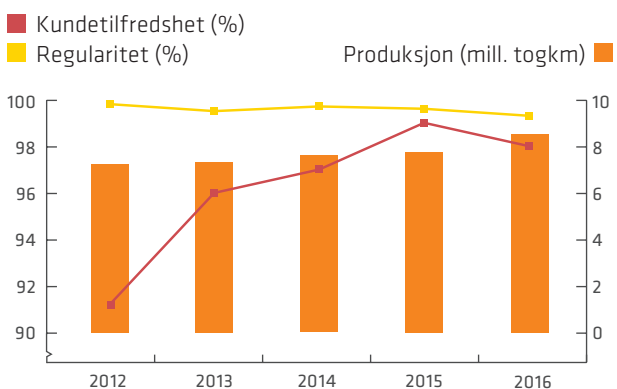
KUNDETILFREDSHET OG ENKELTREISER



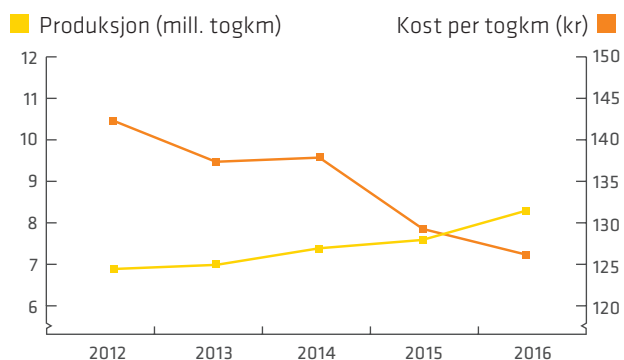
REISER OG KOSTNADER



REGULARITET OG PRODUKSJON



TOGKILOMETER OG KOSTNADER





TRIKKEN

UNDERVEIS MOT FREMTIDENS BYREISE

I over 140 år har sporvognsdrift vært en del av bybildet i hovedstaden – og i årene som kommer skal trikkene fortsatt være en viktig del av Oslo. I 2016 nådde Sporveien flere viktige milepæler mot visjonen om fremtidens byreise. Samtidig fokuserte Sporveien Trikken på å opprettholde høy kvalitet i dagens tilbud.

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

Trikken fraktet 53 millioner reisende i 2016, en tilbakegang på 2,7 prosent fra 2015. Kundetilfredsheten var på 96 prosent. Antall kjørte avganger (regularitet) var i 2016 på 99,5 prosent, og selskapet jobber aktivt for å holde kvaliteten på et høyt nivå. I 2016 utførte Sporveien 1 119 266 billettkontroller av reisende, hvilket var nær to prosent flere enn målsatt.

Året oppsummert

Trikken opprettholdt i 2016 et rutetilbud på tilsvarende nivå som i 2015. Samtidig med driftsomlegginger i sentrum, i Trondheimsveien og langs Ekebergbanen, oppnådde Trikken en produksjonsvekst på tre prosent i form av flere kjørte vognkilometer. Antallet reisende sank noe fra 2015 til 2016, men Trikken holder et høyt nivå på antall reisende sammenlignet med for noen år tilbake: Selskapet har hatt en økning på over 45 prosent i antall reisende de siste ti årene, uten tilskudd av nytt vognmateriell. En mulig årsak til tilbakegangen i 2016 kan være at vognene begynner å nærme seg sin kapasitetsgrense, og at kundene i forbindelse med driftsomlegginger søker andre mobilitetsløsninger for kortere strekninger. Trikken har hatt fullt fokus på å opprettholde et tilbud av høy kvalitet til tross for driftsomleggingene. I løpet av 2016 ble det særlig satt fokus på å holde vogntilgjengeligheten på et stabilt høyt nivå. Verkstedene leverte effektivt og godt vedlikehold gjennom året.

Frem til september 2016 hadde Sporveien T-banen og Sporveien Trikken felles ledergruppe. I forbindelse med økt produksatsing for å nå ambisjonene i strategien Best 2020, ble det etablert separate ledergrupper for de to produktene. Tidligere strategidirektør i konsernet, Birte Sjule, ble fra 1. september ansatt som administrerende direktør for Trikken og trikkens verksteder. Begge driftsarter fortsetter være en

del av Sporveiens integrerte konsernmodell. Trikken vil ved denne endringen kunne jobbe enda mer målrettet for å svare de store forventningene til utviklingen av driftstarten fremover.

Høy sikkerhet er grunnleggende og viktig for Trikken. Selskapet har en nullvisjon knyttet til skader og ulykker. Det jobbes systematisk med å forbedre forholdene i de områdene i byen der risikoen for hendelser mellom trikk og fotgjengere er størst, f.eks. i Storgata og på Jernbanetorget. I tillegg hadde Trikken fokus på avsporinger i vognhallområdet på Grefsen i 2016.

Det var i løpet av 2016 fem jernbaneulykker og åtte alvorlige jernbanehendelser knyttet til Sporveiens trikkedrift. Selskapet hadde en vesentlig nedgang i ulykker og alvorlige hendelser fra 2015. I 2016 ble resultatet 2,8 alvorlige hendelser per millioner vognkilometer, mot målsatt 4,8.

Selskapet jobber systematisk for å redusere antall kollisjoner. For 2016 ble resultatet på dette området 0,54 kollisjoner per 10 000 vognkilometer, hvilket er det beste noensinne. Resultatet tilsvarer en halvering av antall kollisjoner siden 2007, til tross for at annen trafikk har økt i sentrumsgatene.

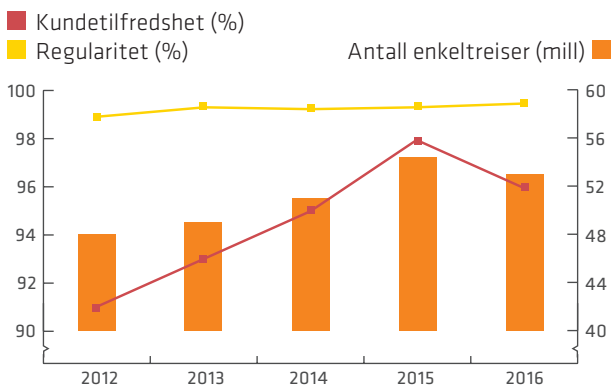
Videre utvikling

Trikken har ambisjoner om å levere enda mer kollektivtrafikk for pengene i årene fremover. Selskapet vil øke produksjonen i tett samhandling med infrastruktur og verksted, uten å utvide vognparken eller bygge nye banestrekninger. Dette skal gjøres gjennom å etablere vogntilgjengeligheten på et stabilt høyt nivå, øke gjennomsnittlig systemhastighet, samt sikre høy tilgjengelighet på infrastrukturen. Produksjonsøkningen vil være et betydelig bidrag til at konsernet de neste fem årene kan fortsette forbedringsarbeidet fra forrige strategiperiode og nå målsetningen om å forbedre virksomhetens resultat med 375 millioner kroner årlig i perioden 2016-2020. ■

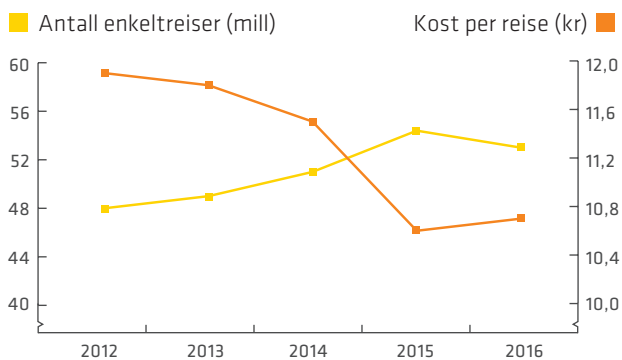


Trikkfører Sebastian Døring gleder seg over byens ambisiøse trikkesatsing. Allerede i 2017 skal Trikken levere sju prosent mer rutegående trafikk til de reisende – og om få år blir alle trikkene i Oslo byttet ut.

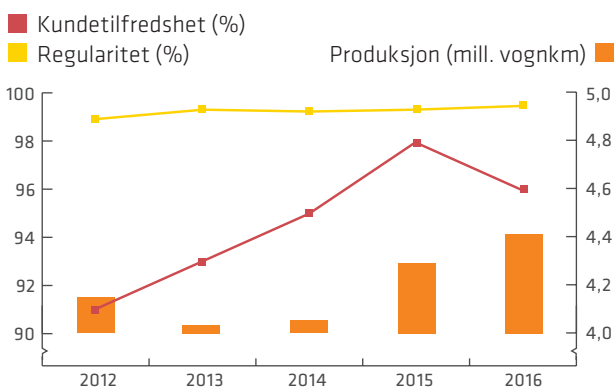
KUNDETILFREDSHET OG ENKELTREISER



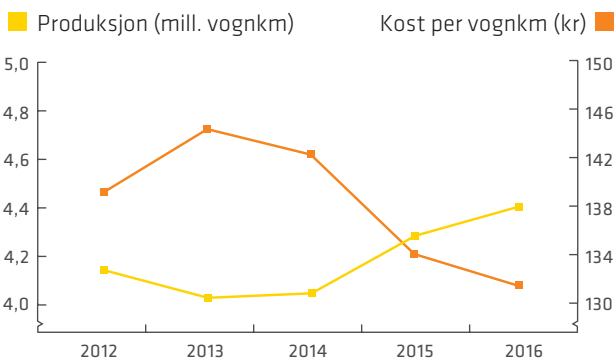
REISER OG KOSTNADER



REGULARITET OG PRODUKSJON



VOGNILOMETER OG KOSTNADER





UNIBUSS

MÅLRETTET VEKST MOT FOSSILFRI 2020

Unibuss tok i 2016 viktige steg mot målet om å gjøre busstilbudet i hovedstadsområdet fossilfritt innen 2020. Selskapet startet drift av en ny rutekontrakt, vant anbud som sikrer videre drift innen eksisterende områder, og tok del i konsolideringen i turbilbransjen. Dette skjedde i et tøft konkurransemarked.

Unibuss er Sporveiens datterselskap innen bussnæringen. Selskapet har lange og stolte tradisjoner i busstrafikken. I 2017 er det 90 år siden driften av bybuss i Oslo ble startet, som en del av Sporveiskonsernet. I dag driver Unibuss rutebusstrafikk, turbilkjøring, ekspressruter og flybusstransport gjennom selskapet Unibuss AS (rutebuss) med datterselskapene Unibuss Tur AS og Unibuss Ekspress AS. I Oslo og Akershus kjører selskapet på oppdrag for Ruter AS, i Vestfold for Vestfold Kollektivtrafikk og i Lillehammer for Opplands-trafikk. Unibuss hadde ved utgangen av 2016 1794 ansatte, og er det største datterselskapet i Sporveien Oslo AS målt i antall ansatte.

I 2016 fraktet Unibuss 91 millioner reisende, og selskapet omsatte for 1651 millioner kroner. Kundetilfredsheten i hovedstadsområdet har de siste årene ligget stabilt høyt, og var i 2016 på 96 prosent, mot 97 prosent i 2015.

Året oppsummert

I juli 2016 startet Unibuss kjøring av ny kontrakt i Vestfold, etter at selskapet gjenvant dette anbudet i 2015. 91 nye, miljøvennlige busser er nå satt inn i trafikk på denne kontrakten. Hele 70 prosent av alle kjørte kilometer skal kjøres med kortreist biogass, produsert i Vestfold, som drivstoff. Unibuss har etablert fyllestasjon for biogass på sin bussgarasje i Tønsberg. Biogassen fraktes dit i rør fra den lokale fabrikken.

I tillegg vant Unibuss i juni 2016 anbudskonkurransen om busskjøring i Oslo indre by. Dette er den største anbudspakken i Oslo og en kontrakt Unibuss kjører i dag, med linjestrekninger som konsernet har kjørt siden 1927. Linjene i kontrakten er blant de tyngste leddbusslinjene i Norge og Europa. Miljø var et av vurderingskriteriene i denne anbudspakken, og linjene skal driftes med nye, mer miljøvennlige busser. Andelen miljøvennlige busser vil dermed bli ytterligere styrket ved oppstart av denne kontrakten. Den nye kontrakten startet 2. april 2017 og har tre års varighet, med inntil to års opsjon. Kontrakten er innrettet slik at den legger til rette for raskere innfasing av elbusser i Oslo by.

Unibuss Ekspress startet 23. september opp OSL-ekspressen, et nytt flybusstilbud fra Østkanten i Oslo til Oslo lufthavn Gardermoen. Ryggeekspressen ble avvirket 29. oktober i forbindelse med nedleggelsen av Rygge flyplass.

Aktivitetsnivået i Unibuss Tur var svært høyt i 2016, og selskapet oppnådde en vekst på 12 prosent i antall oppdrag sammenlignet med 2015. Året innledet med transportoppdrag Ungdoms-OL på Lillehammer. I løpet av 10 dager ble hele 1100 deltagere, samt publikum i Lillehammerregionen fraktet av Unibuss Tur. I slutten av desember inngikk Unibuss Tur avtale med Moss Turbiler om overtakelse av alle kundeavtaler, sjåfører og driftssjef i turbussvirksomheten, samt lokalene og de fleste av bussene til Moss Turbiler, fra 1. januar 2017.

Videre utvikling

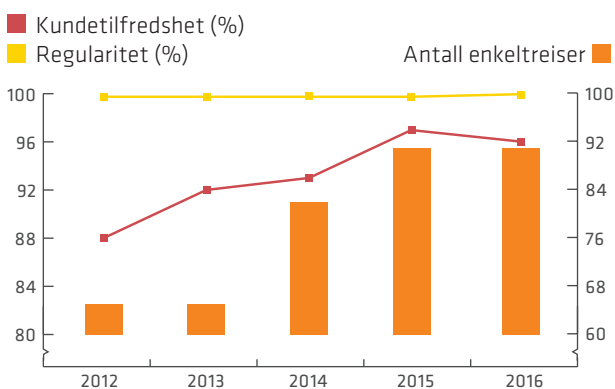
Miljø er blitt en viktig konkurransefaktor i bussmarkedet. En stor andel av bussflåten til Unibuss benytter biodrivstoff. Dette gjør Unibuss til et av de mest miljøvennlige busselskapene i landet, og har ført til stor oppmerksomhet fra både nasjonale og internasjonale medier. I 2016 hadde selskapet i alt 100 biogassbusser og 100 biodieselbusser, og i tillegg fem hydrogenbusser og en rekke hybridbusser. Unibuss er med dette godt i rute til å innfri sin del av målet om at kollektivtrafikken i Oslo og Akershus kun skal kjøre på fornybar energi i 2020.

Unibuss er også bransjeledende innen sikkerhet. Ved årskiftet reviderte Unibuss sin policy for trafikksikkerhet, som slår fast nullvisjonen om alvorlig skadde og drepte i trafikken. Unibuss har samtidig iverksatt rutiner som sikrer at alle ulykker som fikk, eller kunne ha fått, et alvorlig utfall blir gransket internt. Dette vil kunne være med å redusere risikoen for at tilsvarende hendelser skjer igjen, og gir selskapet nyttig læring. Videre har alle nye busser innkjøpt i 2016 alkoholås, og tilsvarende utstyr er blitt ettermontert i alle ekspress- og turbusser. Per i dag stilles det ikke krav om alkoholås i busser, verken lovmessig eller i anbudskontrakter. ■

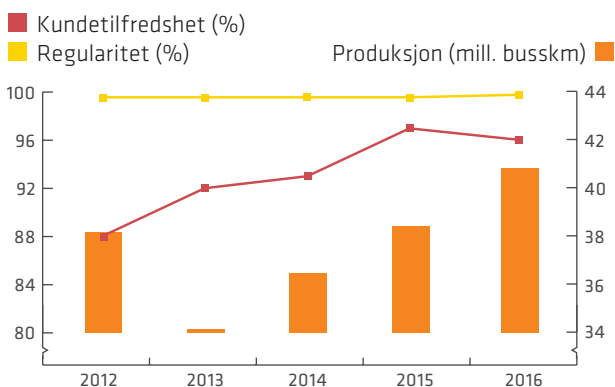
Bussjåfør Jane Karlsen synes det er spennende å være en del av Unibuss, som leder an i det grønne skiftet med busser som går på biogass, biodiesel og hydrogen. I tillegg har selskapet en rekke hybridbusser og er om ikke lenge klare for elbuss-testing.



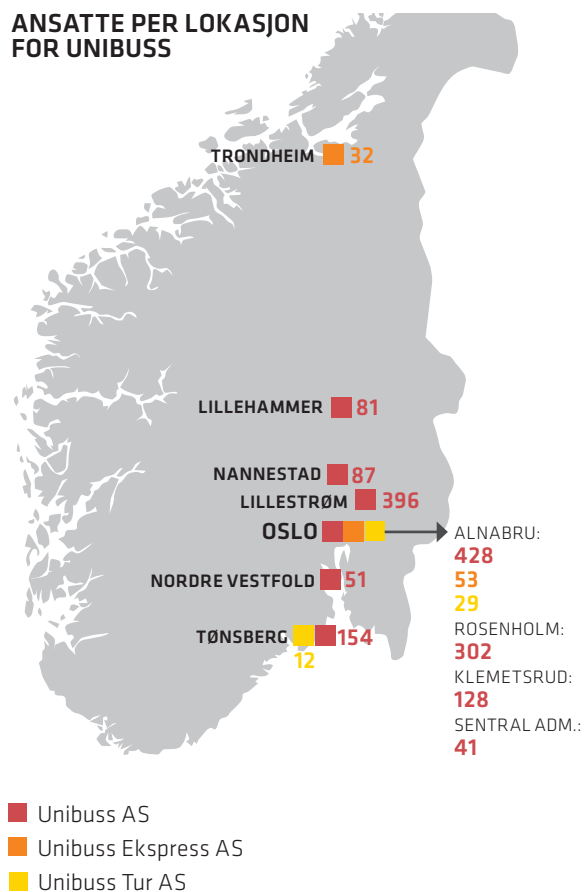
KUNDETILFREDSHET OG ENKELTREISER



REGULARITET OG PRODUKSJON



ANSATTE PER LOKASJON FOR UNIBUSS





INFRASTRUKTUR OG PROSJEKTER

VI BYGGER FREMTIDENS KOLLEKTIVTRAFIKK

Moderniseringen av kollektivtrafikken fortsatte i 2016. Infrastruktur og prosjekter forbereder seg på store oppgaver fremover – både med å realisere viktige prosjekter og vedlikeholde et linjenett som skal levere stadig flere reiser.*

Gjennom enheten Infrastruktur og prosjekter driver Sporveien en betydelig bygge- og anleggsvirksomhet knyttet til infrastrukturen for T-bane og trikk i Oslo og Akershus. Enheten både bygger ny infrastruktur og vedlikeholder eksisterende skinner, strømforsyning, signalsystemer, tunneller, holdeplasser og stasjoner. I tillegg forvalter Sporveien eiendommer knyttet til driften av trikk og T-bane, slik som stasjoner, verksteder og tekniske bygg. Sporveien besitter også areal som kan benyttes til utvikling av nærings- og boligeiendommer. Den største andelen av dette ligger på Majorstuen. Her er vi, sammen med Ruter, i gang med å utarbeide en reguleringsplan for området.

Infrastruktur og prosjekter har avdelinger på Etterstad, Holtet og Tøyen. Ved utgangen av 2016 hadde enheten 323 ansatte.

Året oppsummert

Bygge- og anleggsaktiviteten er høy, og flere store prosjekter ble ferdigstilt i 2016. Lørenbanen og ny Løren stasjon ble åpnet i april, samtidig med gjenåpningen av ytre del av Østensjøbanen. Disse ferdigstilte prosjektene åpnet for en stor omlegging av T-banens linjenett: Grorudbanens tog fra Vestli ble fordelt på to forskjellige linjer rundt ringen, og Østensjøbanens linje fikk flere avganger til sentrum. Lørenbanen ga dermed økt kapasitet i hele T-banesystemet. For flere detaljer om disse og andre prosjekter, se neste side.

Ved siden av de store prosjektene avsluttet enheten ca. 25 mellomstore og mindre prosjekter i 2016. Av disse ble 85 prosent levert på tid og 89 prosent innenfor kostnadsrammen.

Økt kjøring i trikke- og T-banenettene og utvidelser av driftsdøgnet øker ikke bare slitasjen på infrastrukturen, men reduserer også tiden man har til å utføre vedlikehold og utbedringer. Det medfører at det kontinuerlig arbeides med å utvikle nye og mer effektive måter å drive vedlikehold på. Som et av flere tiltak startet enheten i 2016 et stort prosjekt for å digitalisere arbeidsordprosessen. Nye, digitale og mobile verktøy skal forbedre informasjonsflyten og samarbeidet i prosessen, gi bedre vedlikeholdshistorikk, redusere feil og øke sikkerheten under arbeidet.

Sporveien eier i alt 27 kiosk- og butikkarealer på T-banestasjonene. Hensikten er å legge til rette for salg av billetter og kioskvarer til de reisende. I 2016 ble det inngått en ny leieavtale. Leiekontrakten ble utlyst i markedet og Reitan-gruppen leverte det beste tilbudet med sitt Narvesen-konsept. I henhold til avtalen vil samtlige arealer bli oppgradert med nytt Narvesen-konsept innen utgangen av 2017. Samtidig gjennomfører Sporveien nødvendige bygningsmessige opprustingstiltak.

Videre utvikling

I 2016 tok enheten fatt på flere oppgraderingsprosjekter som skal legge til rette for nye trikker i Oslo. Arbeidene følger «Samlet plan for oppgradering av trikkeinfrastruktur», som i all hovedsak handler om å innhente det generelle vedlikeholdsetterslepet og oppgradere trikkenettet til moderne standard. Innfasingen av nye trikker krever i tillegg endringer i infrastrukturen enkelte steder. Planen omfatter i overkant av 30 større og mindre delprosjekter som skal stå ferdig i løpet av 2020, i tide til testingen og innfasingen av de nye trikkene starter. Les mer om Trikkeprogrammet på s. 40.

Infrastruktur og prosjekter fortsatte også forberedelsen til utbyggingen av nytt signal- og sikringsanlegg for T-banen, det såkalte CBTC-prosjektet (se egen omtale s. 38). Sporveien har etablert en egen prosjektorganisasjon for å planlegge og gjennomføre prosjektet, og i 2016 ble det blant annet rekruttert kritisk kompetanse innen innføring av CBTC. Videre gjorde enheten organisatoriske endringer for å dekke de fremtidige operasjonelle behovene det nye anlegget medfører.

Fornebubanen ble etablert som en egen etat i Oslo kommune fra 1. januar 2017. Den nye etaten er i støpeskjeen, men ble fra oppstarten etablert med innleide ressurser fra Sporveien. Disse tar med seg viktige erfaringer fra prosjekter gjennomført av Sporveien de senere år. Selv om Sporveien ikke er byggherre for Fornebubanen, vil konseptet ha en krevende rolle i prosjektet. Fornebubanen blir en grenbane i det samlede T-banenettet i Oslo og Akershus, og Sporveien skal legge til rette for integrasjon med eksisterende anlegg. ■

STORE PROSJEKTER 2016

Lørenbanen

Lørenbanen med Løren stasjon åpnet for ordinær passasjertrafikk 3. april 2016. Det er bygget 1,6 kilometer ny, dobbeltsporet bane i tunell mellom Økern og Sinsen, og anleggsarbeidene har strukket seg over tre år. Byen har fått en ny kobling på T-baneringen – en direkte forbindelse fra Grorudbanen til utviklingsområdene i Nydalen og videre mot Majorstuen og sentrum. Løren stasjon ligger midt i et nytt boligområde med ca 3000 boliger. Atkomst til plattformen skjer med heiser og rulletrapper, siden stasjonen ligger 27 meter under overflaten. Stasjonen har fått kunstnerisk utsmykning med verker av Camille Norment over inngangspartiet og Sverre Wyller i toghallen.

Østensjøbanen

Østensjøbanen var stengt for oppgradering fra april 2015, og ble gjenåpnet strekningsvis i 2016. Første åpning av strekningen mellom Hellerud og Bøler kom 10. januar, mens strekningen videre fra Bøler til Mortensrud åpnet 3. april 2016. Passasjertrafikken ble avviklet med buss i anleggsperioden. Det er gjort en omfattende utskifting av hele banelegemet med 5,8 kilometer dobbeltspor fra Hellerud til Skullerud. To tunneller er utbedret med vann- og frostsikring, drenering og rømningsveibredder. Syv stasjoner har fått nye plattformer med standard møblering og belysning, og fem av stasjonene er utsmykket med gatekunst. På Bøler er det bygget ny atkomst med bro over sporene.

Nydalen stasjon

Ombyggingen av Nydalen stasjon startet i 2015 og ble ferdigstilt høsten 2016, med en markering 12. oktober. Stasjonen ligger i et byutviklingsområde med sterk vekst, og kapasiteten i atkomstene mellom plattform og overflaten ble etter hvert for liten. I vestre inngang ved Akerselva er det bygget ny vestibyle med ny trapp og heis, og i østre inngang er antall rulletrapper økt fra to til tre. Disse tiltakene har forbedret kapasiteten både for den daglige trafikken og for evakuering ved hendelser. Ved ombyggingen ble kunstinstallasjonen «Tunnel of light» tatt ned, og vestibylen i øst har fått et nytt takmaleri signert kunstneren Ole Jørgen Ness.

Veitvet stasjon

Veitvet stasjon på Grorudbanen ble oppgradert med ny belysning og møblering høsten 2016, og ferdigstillelsen ble markert 15. desember. I prosjektet er det også bygget en terrengtrapp mellom stasjonsinngangen og Veitvet senter, som gjør arealene utenfor stasjonen mer innbydende. Stasjonen inngår i Sporveiens verneplan for bygninger. Utsmykningen fra 1991 med malte figurer på fasadene er tatt vare på og restaurert.

Ekebergbanen

Ekebergbanen er under oppgradering og fornyes strekningsvis over flere år etter en helhetsplan fra 2010. Hele banelegemet skiftes ut og gis ny drenering og oppbygging, og kontaktledningsanlegget og annen bane-elektro fornyes. Mye av arbeidene skjer med enkeltsporet drift for trikken gjennom anleggsområdene. Parsellen på 1,2 kilometer fra Ekebergparken til Jomfrubråten ble ferdigstilt høsten 2016.

Samlet plan for trikk

I forbindelse med trikkeprogrammet og anskaffelse av nye trikker er det laget en samlet plan for tiltak på trikkens infrastruktur. Tiltakene fordeler seg på flere temaer, men har til felles at de gir ombygging av sporene mange steder. I flere av dagens traseer må sporets fundament skiftes ut til en mer solid løsning. Tilpasning til nye trikker innebærer justering av sporene for bakkeklaring, breddeprofil og holdeplasslengde, samt fornyelse av skinnegang og KL-anlegg. Bedre fremkommelighet oppnås ved signalprioritering i kryss, parkeringsrestriksjoner og ombygging av traseer. Alle tiltak er lagt inn i en gjennomføringsplan for perioden 2016-2021.

Nye bomanlegg

Trikkens forstadsbanestrekninger, Ekebergbanen og Lilleakerbanen, har bomanlegg som sikring på planovergangene med biler og fotgjengere. I 2016 ble det startet opp et prosjekt for å fornye 15 bomanlegg. I løpet av året ble anskaffelsen av nye bomanlegg med testing av et pilotanlegg i Harbitzalleen gjennomført.

*Enheten het frem til omorganisering i april 2017 Infrastruktur og eiendom.

NYTT SIGNAL- OG SIKRINGSANLEGG

Arbeidet med nytt signal- og sikringsanlegg til T-banen pågikk for fullt gjennom 2016. Det nye anlegget skal gjøre det mulig med hyppigere avganger, øke punktligheten og styrke sikkerheten.

Det nye signal- og sikringsanlegget for T-banen er et stort og viktig prosjekt for Sporveien og kollektivtrafikken i Oslo. Det nye anlegget blir basert på CBTC-teknologi (se figur) og erstatter dagens utdaterte anlegg der halvparten av enhetene er mer enn 50 år gamle. Med CBTC kan T-banen kjøres halvautomatisk, der signalanlegget styrer togfremføring. Anlegget kan optimalisere hastighet og avstand uten å redusere sikkerheten.

Innføringen av CBTC er avgjørende for fremtidige endringer, utvidelser og en eventuell automatisering av T-banen. Ettersom Fornebubanen vil bli bygget med CBTC-teknologi, må hele infrastrukturen til T-banen være forberedt med samme teknologi for å sikre effektiv og sikker trafikkavvikling. Prosjektet som nå er i gang, omfatter installasjon av CBTC-utstyr i tog, langs sporet og i driftssentralen, samt fjerning av det gamle signalanlegget.

Fremdrift i 2016

I 2016 sluttførte Sporveien forprosjektet om det nye anlegget. Styringsdokumentet fra forprosjektet ble kvalitetssikret av eksterne eksperter på oppdrag fra Oslo kommune ved Byrådsavdeling for miljø og samferdsel. Rapporten fra kvalitetssikringen var klar i oktober og konkluderte med at styringsdokumentet gir et tilstrekkelig grunnlag for å kunne anbefale kostnadsramme og usikkerhetsavsetning for prosjektet.

Parallelt etablerte Sporveien en prosjektorganisasjon med rundt 30 personer som skal jobbe videre med innføringen av CBTC. Prosjektet gikk over i en ny fase ved årsskiftet, og i 2017–2018 vil arbeidet konsentreres om å forberede prekvalifisering av leverandører og gjennomføre tilbudsprosessen. Prosjektet er i rute og jobber målrettet for å innfri ambisjonen om full overgang til CBTC. ■

CBTC:

Communications-based train control, et signalanlegg basert på telekommunikasjon som sporer togenes eksakte posisjon og legger til rette for smidigere trafikkavvikling, høyere trafikkhastighet og bedre sikkerhet.

Organisering

Oppdragsgiver: Oslo kommune, Byrådsavdeling for miljø- og samferdsel

Styringsgruppe: Sporveien, Ruter, Oslo Vognselskap og Sverre Kjenne (Bane NOR)

Prosjektledelse: Sporveien

Finansiering

Prosjektet er estimert å kunne realiseres med 50 prosent sannsynlighet innenfor en ramme (P50) på 3,9 milliarder kroner, som finansieres av Oslopakke 3 avtalen.

Gevinster

- Nødvendig modernisering av infrastrukturen
- Økt kapasitet, opp til 40 tog i timen (fra dagens 28/32 tog i timen) gjennom sentrumstunellen
- Høyere hastighet og bedre punktlighet
- Styrket sikkerhet for reisende og førere

Fremdrift

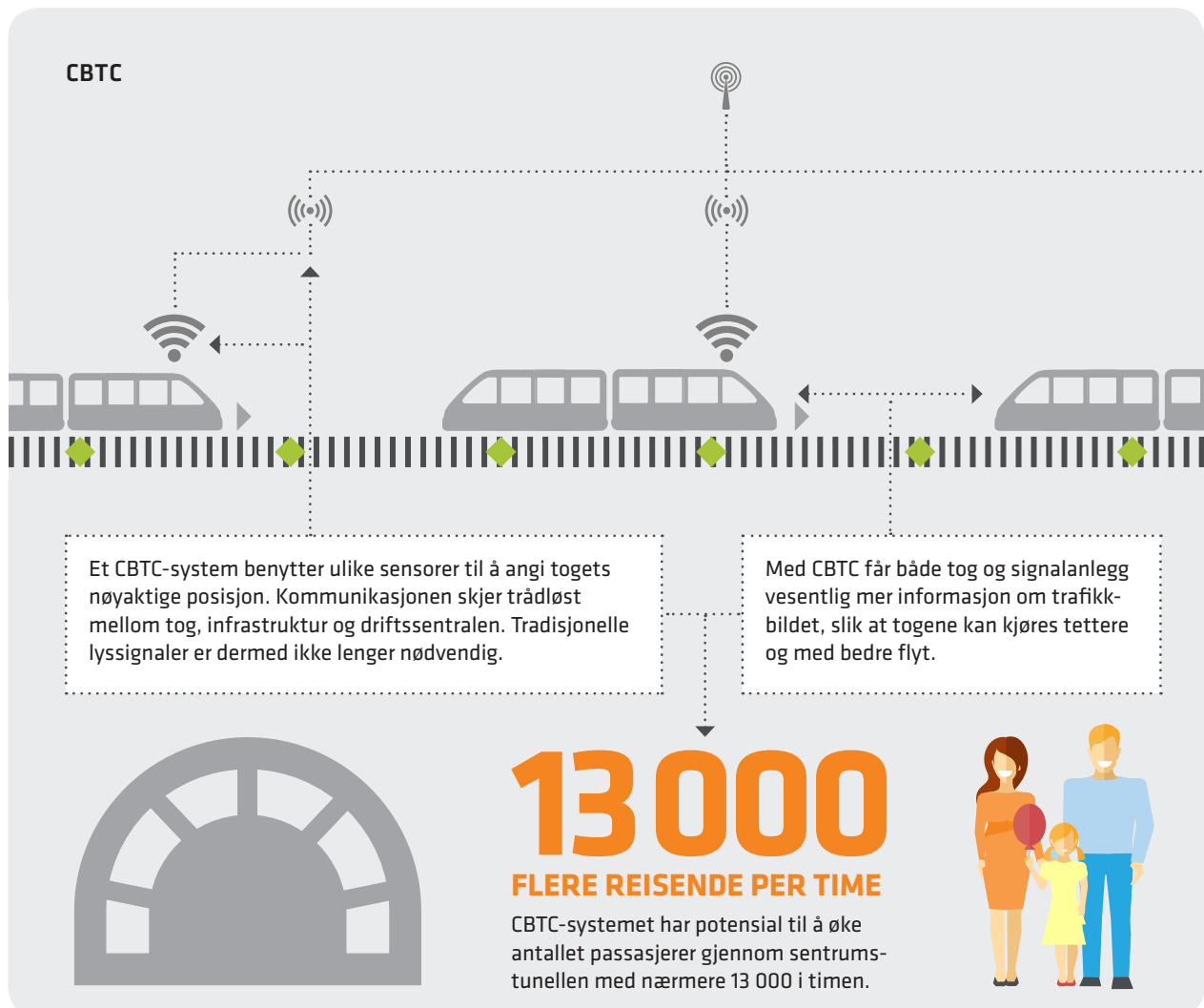
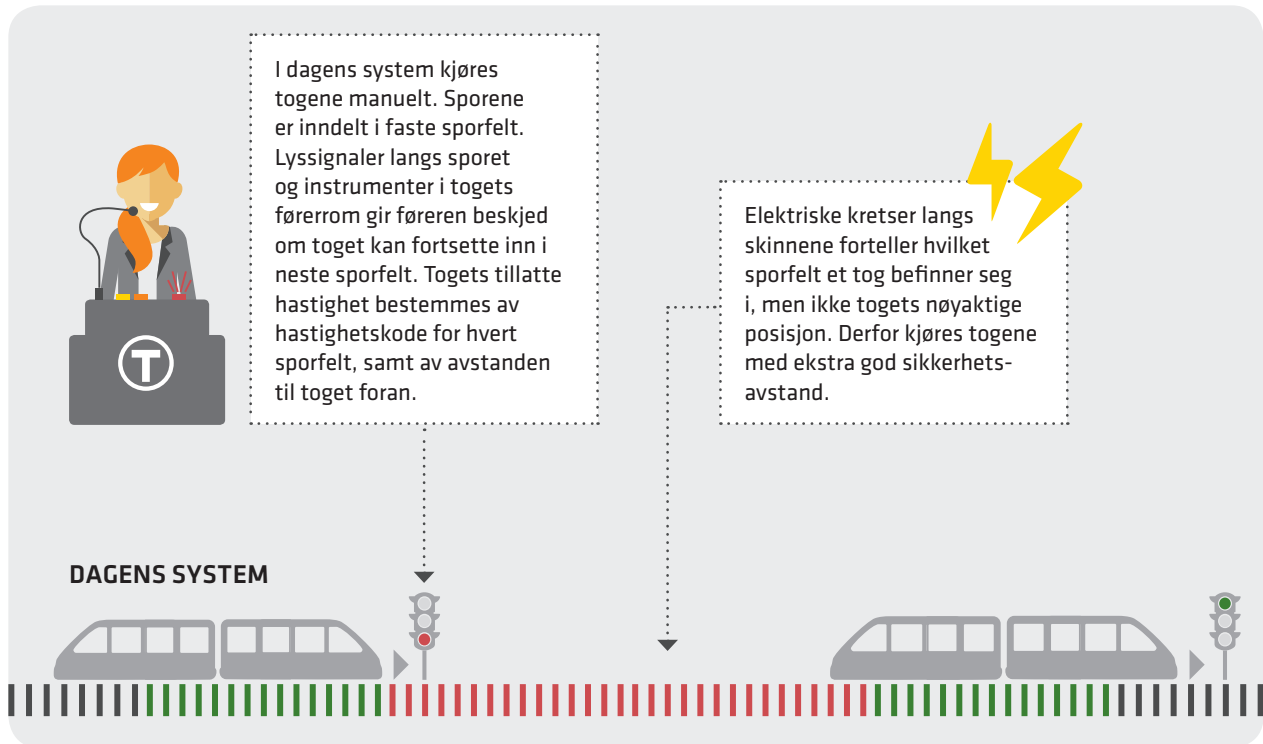
2013–2014: Konseptvalgutredning og kvalitetssikring

2015–2016: Forprosjekt og kvalitetssikring

2017–2018: Tilbud og kontraktsinngåelse

2019–2020: Design av løsning

2021–2024: Implementering



TRIKKEPROGRAMMET

Nye milepæler ble nådd i Trikkeprogrammet i 2016. Når programmet er gjennomført i 2024, skal Oslo ha et mer attraktivt, robust og kostnadseffektivt trikketilbud.

Trikkeprogrammet vil løfte trikkens rolle i kollektivtrafikken og legge grunnlaget for fremtidens reiser i byen. Det omfatter delprosjekter for vognanskaffelse, infrastrukturoppgradering og baseutvikling. Programmet ledes av Sporveien, som samarbeider tett med Ruter, Oslo Vognselskap og Bymiljøetaten. I tillegg er Vann- og avløpsetaten en viktig medspiller i mange av infrastrukturprosjektene som omfatter endringer i vann- og avløpssystemene i byen.

Fremdrift i 2016

I 2016 fullførte Trikkeprogrammet prekvalifiseringen av trikkeleverandører. Seks leverandører vil konkurrere om leveransen av 87 nye og moderne trikker. Det skal anskaffes en moderne standardtrikk som er tilpasset forholdene i Oslo. Det er planlagt at valg av leverandør skal skje innen første halvår 2018. Fremdriftsplanen legger opp til test av en o-serie i Oslo før serieleveranse og utfasing av de gamle trikkene starter. Testen skal validere at de nye trikkene fungerer som de skal – sommer som vinter – før serieproduksjonen starter.

Arbeidet med å ruste opp og fornye infrastrukturen tar sikte på å innhente vedlikeholdsetterslepet og oppgradere trikkene til moderne standard. Tiltakene innebærer nødvendige tilpasninger til de nye trikkene, og vil gjøre trikketilbudet mer robust og effektivt enn det er i dag. Samlet omfatter infrastrukturen av Trikkeprogrammet i overkant av tredivestørre og mindre delprosjekter. Oppgraderingen av fundament, spor og annen infrastruktur for trikken, blir i enkelte større prosjekter koordinert med andre tiltak for å utvikle gatenettet og kommunal infrastruktur. Bymiljøetaten er prosjekteier for disse delprosjektene, og det pågår nå arbeid med å forberede reguleringsplaner og finansieringsbeslutninger. Prosjektet i Prinsens gate, som allerede er gjennomført, er et godt eksempel på dette. Der er det skapt et flott byrom med trikkeløp i to retninger og nye vann- og avløpsledninger under bakken.

Oppgraderingen av trikkebasene er nødvendig av tre årsaker: Flere og lengre trikker krever mer plass til parkering enn tidligere. Verkstedene må også tilpasses for å gi plass til de nye trikkene. Og sist, men ikke minst, må basene legges om for å gjøre drift og vedlikehold mer effektivt. I 2016 har Sporveien arbeidet videre med å konkretisere fremtidens basestruktur, som vil innebære en videreutvikling av dagens baser på Grefsen og Holtet. ■

Trikkeprogrammet:

Omfattende prosjekt for å utvikle neste generasjons trikketilbud i Oslo gjennom å anskaffe nye trikker og oppgradere infrastruktur og trikkebaser.

Organisering

Oppdragsgiver: Oslo kommune

Samarbeidspartnere: Ruter, Oslo Vognselskap, Bymiljøetaten og Sporveien

Programledelse: Sporveien

Finansiering

- **Trikkeanskaffelse:** Kostnadsramme på 4 145 MNOK vedtatt av bystyret
- **Infrastruktur:** Anslått til 3 200 MNOK. Bystyret fastsetter kostnadsramme for de største enkeltprosjektene
- **Baser:** Anslått til 1 000 MNOK. Kostnadsrammen fastsettes i forprosjektet.

Trikkeanskaffelsen finansieres av Oslo kommune og belastes drift gjennom vognleie. Finansiering av infrastruktur og baser skjer med midler fra Oslopakke 3.

Gevinster

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

Fremdrift trikkeanskaffelse

2015: Investeringsbeslutning

2016: Prekvalifisering av leverandører

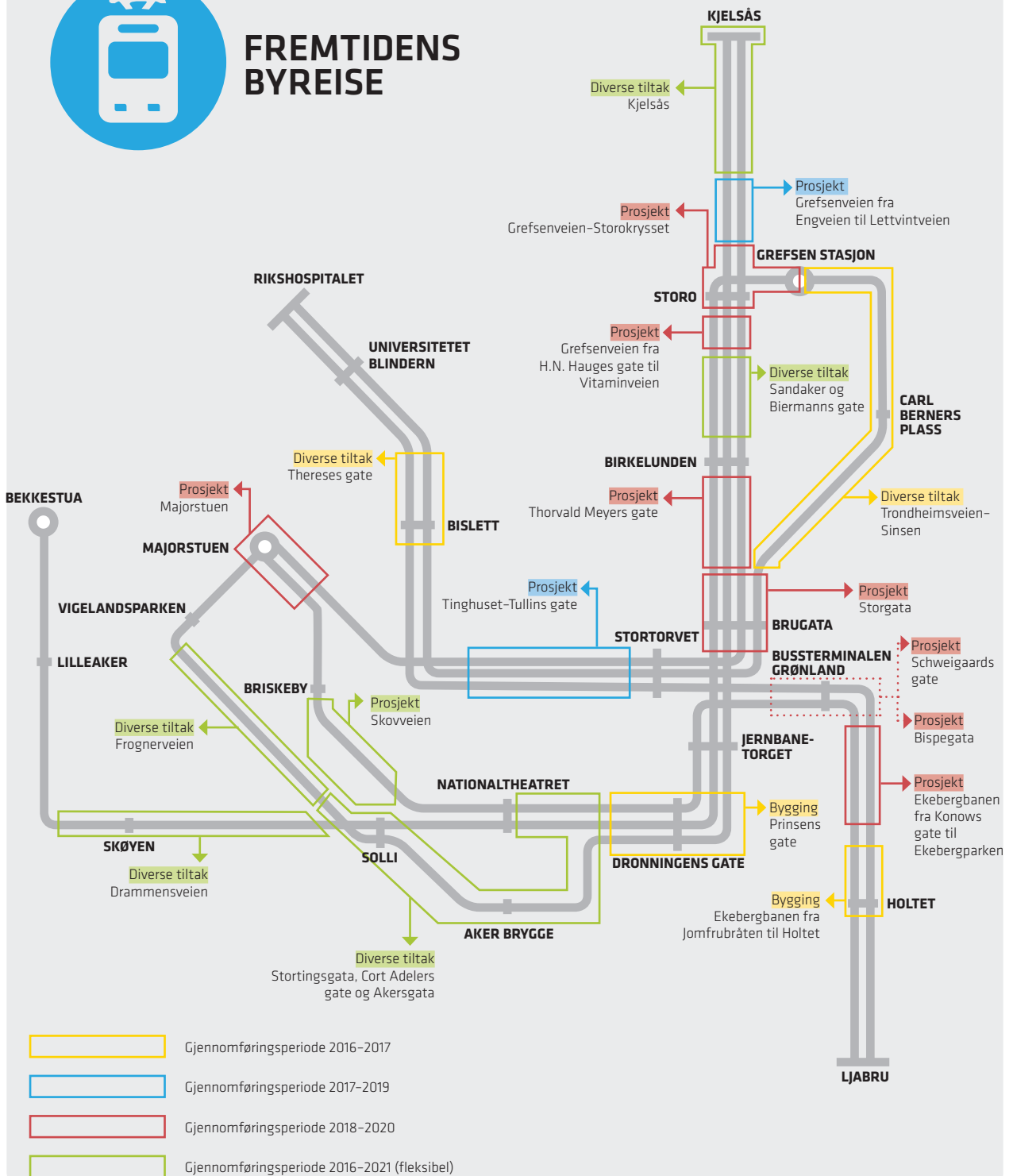
2017–2018: Tilbud og kontraktsinngåelse

2020–2021: Testing av trikker

2021–2024: Leveranse og driftsetting av nye trikker



FREMTIDENS BYREISE





BUSSANLEGG

LØSNINGEN I EN PRESSET AREALSITUASJON

Den forutsatte veksten i kollektivtrafikken frem mot 2030 innebærer at kapasiteten for parkering og vedlikehold av busser må økes med 600-800 busser fra dagens kapasitet. Det er en utfordring i en region med stadig mer presset arealsituasjon.

Bussanlegg AS eier og leier ut sju bussanlegg til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus, med en samlet kapasitet på 570 busser. Dette er over 40 prosent av regionens totale kapasitet. Selskapet har et strategisk ansvar for å sikre tilstrekkelig ny anleggskapasitet, og et operativt ansvar for å styrke oppfølgingen av anleggene i dialog med Ruter og bussoperatørene.

Ruters behovsanalyse for bussanlegg frem mot 2030 viser at det må etableres to nye bussanlegg i Oslo i perioden. Det er en utfordring å finne riktig lokaliserte arealer i den tette byen. Bussanlegg har i et skisseprosjekt på Stubberud vist hvordan et moderne bussanlegg kan samlokaliseres med andre funksjoner i en bymessig foretting. Stubberud er en av mulighetene som er til vurdering når Ruter, Plan- og bygningssetaten, Eiendoms- og byfornyelsesetaten og Bussanlegg sammen kartlegger alternative lokasjoner for ny anleggskapasitet i Oslo.

I 2016 inngikk Bussanlegg leieavtale med Ruter om langsiktig bruk av det nye bussanlegget i Brubakkveien (Grorud). Kapasiteten på anlegget bidrar til å redusere underdekningen i Oslos anleggskapasitet.

Selskapet arbeidet i 2016 strategisk med å sikre anleggskapasitet for buss i Akershus. Markedet er kartlagt og helt konkret ble det forhandlet om kjøp av det eksisterende bussanlegget på Lillestrøm og etablering av et nytt anlegg på Gardermoen. I juni 2016 vedtok imidlertid Akershus fylkesting (AFK) at fylkeskommunen selv skal være eier av nye bussanlegg som

skal brukes av Ruter i Akershus. Bussanlegg AS har i etterkant bidratt til å overføre informasjon om pågående prosesser til Ruter og AFK slik at prosjektene kan realiseres.

Selskapet vil i årene som kommer ha fokus på god forvaltning og utvikling av sine eksisterende sju anlegg. Det vil handle om kapasitetsutvidelser, om tilrettelegging for fossilfri bussteknologi og generell modernisering og tilpasninger av anleggene for fremtiden. Tilretteleggingen av Alnabru-anlegget for leddbussparkering er ett eksempel på dette. Etablering av biogassdrevet lakkanlegg på Rosenholm er ett annet. Begge prosjektene ble gjennomført etter planlagt tid og kostnad i 2016.

Bussanlegg har ansvaret for å tilby hvilerom og toaletter til Ruter på eksisterende rutenett. Dette er en oppgave som er utvidet med renholdstjenester. I 2016 ble det etablert nytt hvilerom for bussførere på Østerås.

Selskapets generalforsamling vedtok i mai 2016 ny formålsparagraf for Bussanlegg som sikrer at ressurser og overskudd som genereres gjennom virksomheten skal anvendes til selskapets formål. Dette vil ha betydning for selskapets ambisjoner og evne til å gjennomføre etablering av nye bussanlegg.

Bussanlegg la med 2016 bak seg et godt økonomisk år med et resultat etter skatt på kr 24,1 mill. ■



SPORVEIEN MEDIA

MER PENGER TIL KOLLEKTIVTRAFIKKEN

Den forventede befolkningsveksten i Oslo-regionen kommer til å stille høye krav til kapasitetsøkning i kollektivtrafikken. Mange prosjekter skal gjennomføres og økt drift skal finansieres. Det er kamp om midlene, men Sporveien Media bidrar til å gjøre den totale potten litt større.

Sporveien Media AS' forretningside er å gi et økonomisk bidrag til kollektivtrafikken, og samtidig gi en positiv opplevelse for de reisende. Ved forvaltning av trafikkreklame på Sporveiens driftsmidler, stasjoner og bygninger, samt holdeplasser på Lilleakerbanen og Ekebergbanen, bidrar selskapet gjennom samarbeidsavtalen med Clear Channel Norway (CCN) til dette.

Sporveien Media AS bidro i 2016 med totalt 105 millioner kroner til kollektivtrafikken.

Mer penger gir mer kollektivtrafikk

Verdiskaping i et dynamisk reklamemarked med mange aktører krever nytenking og innovasjon. Mange kjemper om de reisendes oppmerksomhet og annonsørens budsjetter. Selskapet jobber aktivt for å være pådriver og tilrettelegger for innovasjon og forretningsutvikling i dagens trafikkreklamemarked. Dette innebærer videreutvikling av løsninger og kapasitet på både eksisterende og nye reklameflater. Media jobber i tett dialog med samarbeidspartner CCN. Tilrettelegging for videreutvikling av samarbeidet har derfor vært sentralt i 2016, herunder oppgradering av eksisterende og etablering av nye digitale flater og tilhørende infrastruktur.

Positiv reiseopplevelse

Selskapet jobber for å gi de reisende en positiv opplevelse gjennom å holde høy standard på reklameprodukter, design og vedlikehold. Det holdes fokus på å holde stasjonsområder

rene og vedlikeholdt. Reklame som oppleves som underholdning for de reisende bidrar til å redusere følelsen av ventetid, samt til å styrke kollektivtrafikkens omdømme.

Selskapets kompetanse

Sporveien Media er av Bymiljøetaten blitt bedt om å ha prosjektledelsen for etatens konkurranseutsetting av lehus med videre. Sporveien Media har, i samarbeid med Bymiljøetaten og Ruter, jobbet frem et konkurransegrunnlag for reklamefinansierte lehus. Denne prosessen vil legge til rette for etablering av et tilbud til Oslos befolkning som ikke nødvendigvis er begrenset av omsetningen på lehusets reklameflater. Konkurransen ble publisert før jul 2016, og forventet kontraktsinngåelse er i løpet av sommeren 2017. ■

SPORVEIEN MEDIA AS BIDRO MED

**105
MILL.** 

TIL KOLLEKTIVTRAFIKKEN I 2016.



DEL 4

SAMFUNNSANSVAR

«SPORVEIEN SPILLER EN NØKKELROLLE
I Å LEGGE TIL RETTE FOR DET GRØNNE SKIFTET,
OG DET INNEBÆRER SAMTIDIG EN OPPGRADERING
AV BYEN. DET VIL GJØRE STOR FORSKJELL I HVER-
DAGEN TIL MANGE SOM BOR I OSLO, MEN DET
ER LITT AV ET LØFT.»

- HEIDI SØRENSEN,
DIREKTØR KLIMAETATEN



ENGASJERTE STEMME

Ingen enkel jobb

– Ta endringene på alvor, forstå at nå skjer det faktisk, bidra, vær offensiv og vær i forkant av utviklinga. Da kommer Sporveien til å være ryggraden i det vi trenger for å oppgradere Oslo til å bli en god og klimavennlig by, sier direktør Heidi Sørensen i den nyetablerte Klimaetaten i Oslo.

Klimaetaten i Oslo kommune ble opprettet i juni 2016 for å sørge for at Oslo når målene som er satt i klimabudsjettet om 50 prosent utslippskutt innen 2020, og 95 prosent innen 2030. Kontoret til direktør Heidi Sørensen er fortsatt uten bilder og i vinduskarmene er det ingen grønne planter, noe som kanskje hadde vært naturlig på et sted hvor miljø står i fokus. Forklaringen er, ifølge direktør Sørensen, ganske enkel. Det er rett og slett ikke tid til å tenke på kontormiljøet når miljø og klimautfordringene i Oslo står på agendaen.

Men hvilke endringer vil bety mest i årene som kommer?

– Det er store endringer i vente for Oslo, men det at vi må ta klimaproblemene på alvor gir oss samtidig en historisk mulighet til å oppgradere byen. Det vil gi oss en sunnere by med lavere utslipp. Vi vil se endringer i måten vi frakter ting på, i måten vi transporterer oss på og vi kommer til å se en rikere by hvor gatene skal være til for unger og folk – ikke biler.

Heidi Sørensen mener også at det helt klart er ting som skiller Oslo fra byer vi kan sammenligne oss med.

– Oslo har helt klart noen geografiske særegenheter. Vi ligger innerst i en fjord og har et klima som er lunt og bra til å være i Norge, men også utfordringer fordi lufta ofte står stille. Skal vi få en sunnere by er vi nødt til å ta luftforurensninga på alvor, og det er en viktig motivasjon for å få ned utslippene. En annen ting som er spesielt er at noen tøffe politikere på sekretariatet tok noen modige beslutninger om å bygge T-bane. Det gir oss et fantastisk utgangspunkt. Alle som har vært i København i løpet av de siste ti årene og sett hvordan det er å bygge en ny metro fra scratch skjønner hvor smarte de beslutningene var.

Grunnplanleggingen på sekretariatet var forut for sin tid, og det å nå klimamålene handler om å være like modige. Det handler om at vi må gjøre noen store endringer, og de fleste av oss liker ikke endringer. Likevel ser vi ofte tilbake og tenker at det var smart. Gågate på Karl Johan og Aker Brygge er eksempler på tiltak det var store protester mot, men som alle er fornøyd med i dag.

Navn: Heidi Sørensen

Alder: 47 år

Stilling: Direktør for Klimaetaten i Oslo kommune

Miljøvern og klimaspørsmål har preget karrieren til den tidligere lederen i Natur og Ungdom og Norges Naturvernforbund. Heidi Sørensen har også vært stortingsrepresentant og statssekretær i Miljøverndepartementet.

En visjon som krever innsats

Målene om reduksjon av klimagasser i Oslo er ambisiøse. Hvis byen ikke bare skal klare å nå målene, men også leve opp til Oslo 2030-visjonen «smart, trygg og grønn» mener Sørensen at det krever innsats fra flere parter.

– Vi klarer ikke å nå visjonen uten et offensivt Sporveien. Vi står foran store utfordringer og byggingen av en ny sentrumstunell for T-banen er avgjørende. Uten den er det veldig vanskelig å se for seg at vi når de store målene med nesten nullutslipp innen 2030. Sporveien spiller en nøkkelrolle

i å legge til rette for det grønne skiftet, og det innebærer samtidig en oppgradering av byen. Det vil gjøre stor forskjell i hverdagen til mange som bor i Oslo, men det er litt av et løft.

Det er mange som mener at målene ikke bare er tøffe, men også at det ikke er realistisk å nå dem. Direktøren for Klimaetaten er av en helt annen oppfatning.

– Det er klart det er mulig. Jeg sa ikke ja til denne jobben fordi det er enkelt, jeg sa ja fordi det er vanskelig. Det er så bra at vi tør å sette oss nødvendige mål og gjøre alt for å nå dem. Målene betyr en oppgradering av Oslo, og at klimatiltak ikke er noe som skjer i fremtiden. Det skjer her og nå. Vi har ingen tid å miste, og derfor er jeg glad for at det er et bredt politisk flertall i Oslo bystyre bak klimastrategien. Det er en tverrpolitisk vilje bak dette som gjør det mulig.

Et felles ansvar

Klimabudsjettet har klare målsettinger om passasjervekst, redusert biltrafikk og forbedret kollektivtilbud. Er det passasjerene som får regningen?

– Det er felleskapet som skal ta regninga, men det er jo slik at alle må være med og dra lasset. Denne oppgraderinga av Oslo kommer til å bety at flere reiser kollektivt, og vi må noen krevende valg i forhold til hva som må gjøres for at det skal skje. Der må jeg igjen si at Ruter og Sporveien har fattet kloke beslutninger i forhold til hva som faktisk gir resultater. Det er også vår jobb som fagetat å prioritere de tiltakene som vi ser gir resultater.



I fjor passerte vi en milepæl for kollektivtrafikken. Nå er det for første gang flere som reiser kollektivt enn som reiser med bil. Det er virkelig en milepæl, Heidi Sørensen er fornøyd med utviklinga, og legger til at nå har hun til og med vent seg til å bli frasykla av pensjonister på elsykkel. Alt tyder på at byen er i endring.

Hvordan skal vi få flere til å velge kollektivt?

– Når en bor sentralt, og har vært så avhengig av kollektivtrafikk som jeg har vært så ser du fort hva hyppighet betyr. Overgangen fra avganger hvert kvarter til kortere intervaller gjorde at vi sluttet å tenke på om trikken var i rute. Det er et viktig enkelttiltak at hyppigheten i avganger blir så stor at vi ikke en gang tenker på å se på rutetabellen. Vi som bor i sentrum er så bortskjemte at vi mener at to-tre minutter er passe lenge å vente. Forskjellen er at det blir en helt naturlig del av hverdagen, og å slippe planlegging gjør det lettere for folk. Dette er nok et eksempel på at det er lettere å parkere bilen. Det er et tiltak som har virka. Folk må ønske å parkere bilene, og de må oppleve at kollektivsystemet ønsker dem velkommen. Kapasitet og hyppighet er nok det aller viktigste.

Finansbyråden sier at vi skal telle CO₂ på samme måte som vi teller penger, hvordan er det mulig?

– Jeg er veldig glad for at vi har en finansbyråd som sier at vi skal telle CO₂ på samme måte som vi teller penger. Hvis vi ikke holder styr på utslippene er det umulig å nå målene, og hvis det går an å telle penger så går det an å telle molekyler. At kommunen har gått foran og laget et ordentlig klimabudsjett er kjempebra. Det har blitt et av de viktigste styringsverktøyene for Oslo, og når politiske beslutninger skal fattes er det helt avgjørende at vi har kontroll på CO₂-utslippene våre.

Utviklingen tvinger oss til å lære

Hva skulle du ønske at du visste om de teknologiske mulighetene som kommer til å revolusjonere kollektivtrafikken i fremtiden?

– Det meste! Nei, men jeg tror at vi kommer til å se mer sømløse overganger når vi reiser over lengre avstander. Kanskje vi har mindre enheter? Enda hyppigere? Vi kommer også til å ha noen store massetransporter siden vi bor så sentralt. Heldigvis tror jeg at vi alle kommer til å bli overrasket, og det er noe av det som gjør det spennende å jobbe med miljø og klimaspørsmål. Jeg er helt sikker på at det kommer overraskelser som vil hjelpe oss å nå målene vi har satt oss. Det ser jeg fram til. Når vi jobber med disse spørsmålene så lærer vi noe nytt hele tida. Den teknologiske utviklinga går så raskt, og vi må pushe på for å ta i bruk nye løsninger. Det er muligheter vi må sette pris på.

Heidi Sørensen har en dialekt som røper at hun kommer fra en annen kant av landet. Hun har lang bakgrunn fra miljøvern, noe som sannsynligvis gjør henne positiv til kollektivtrafikk av åpenbare grunner, men hun har også et personlig forhold til Sporveien.

– Jeg har bodd på Grünerløkka i 26 år og da får du selvfølgelig et personlig forhold til Sporveien. Mest til trikken, men også til T-banen. Jeg var avhengig av T-banen når jeg studerte, både på Blindern og BI. Så takk og lov for at vi har kollektivtrafikken og Sporveien. Vi som bor her er heldige, vi har ikke bare en bane i byen, men vi har også en bane som går ut i marka. Jeg har ikke tall på alle de gangene jeg har tatt med unger, kjæreste eller slektninger for å gå på ski fra Sognsvann, og det er veldig spesielt med Oslo. ■

PÅ LAG MED BYEN

Mer kollektivtrafikk for pengene. Det er samfunnsoppdraget vårt. Når vi tar samfunnsansvar, handler det om hvordan vi løser oppdraget – til beste for alle reisende, innbyggere, ansatte og miljøet, og etter høye etiske standarder.

Oslo skal bli en miljøhovedstad, grønn og levende. Det er et fremtidsbilde Sporveien vil bidra til å realisere. Vi jakter løsninger som gir enda bedre utnyttelse av dagens kollektivsystem – og som legger til rette for smidigere og mer effektiv mobilitet for innbyggerne i årene som kommer. Målet om Oslo som miljøhovedstad krever optimal utvikling av kollektivsystemet, sterke kollektivknutepunkter og smart anvendelse av ny teknologi.

Sporveiens samfunnsoppdrag er å skape mer kollektivtrafikk for pengene. Vi er opptatt av å drive en effektiv virksomhet og skape et best mulig kollektivtilbud. For å være en attraktiv leverandør av kollektivtransport er vi samtidig opptatt av å gi alle reisende gode opplevelser når de benytter våre transportmidler, og å redusere uønskede effekter av virksomheten vår.

Derfor har vi definert seks målområder knyttet til vårt samfunnsansvar:



SMART TUR

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



REN TUR

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



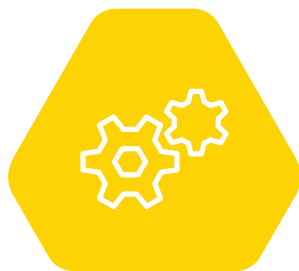
GOD TUR

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



GOD NABO

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



DRIFTIGE FOLK

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



SKIKKELIGE FOLK

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

Våre prioriteringer

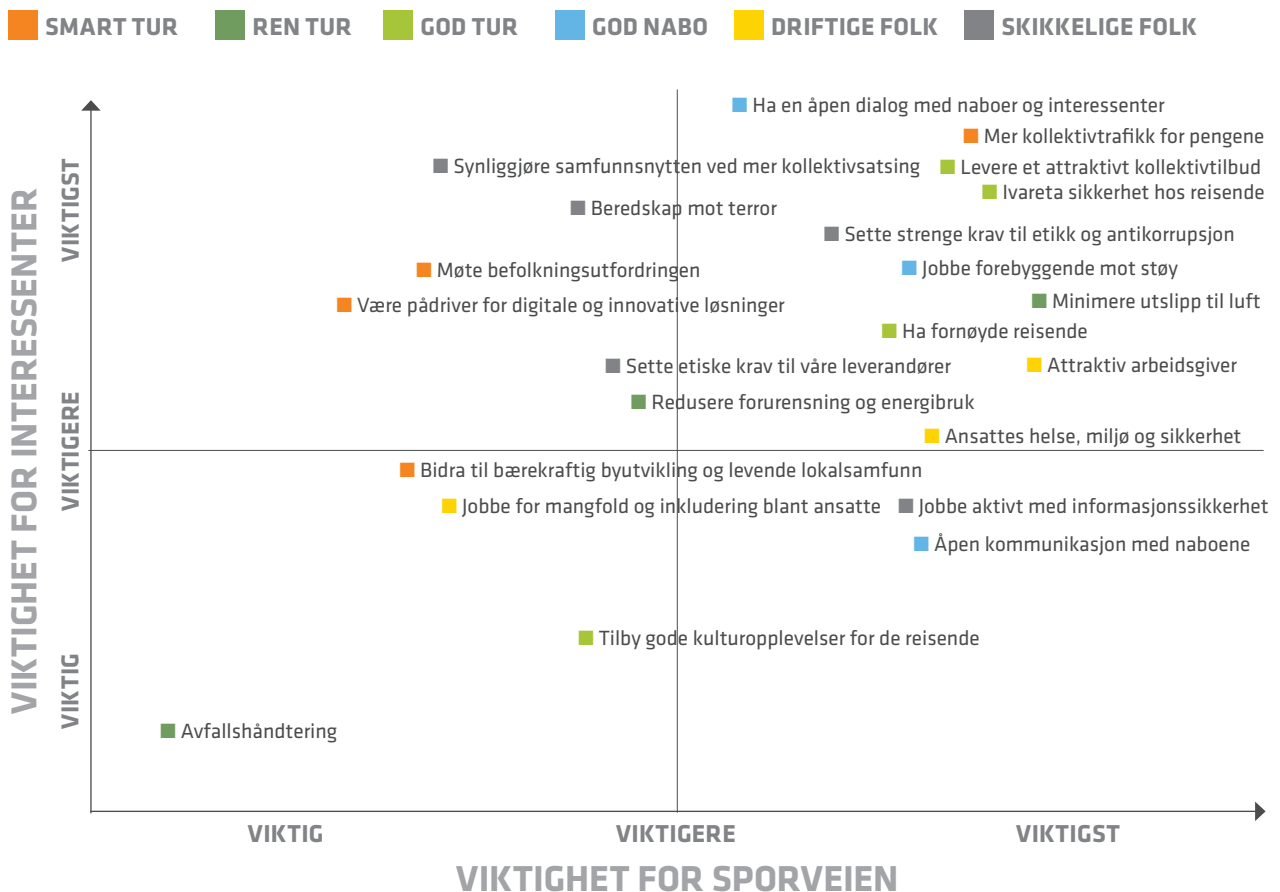
De seks målområdene på foregående side er resultatet av en prosess vi startet i 2016 for å videreutvikle Sporveiens arbeid med og rapportering på samfunnsansvar. Som et ledd i prosessen gjennomførte vi en vesentlighetsanalyse for å definere de viktigste utfordringene og mulighetene knyttet til vår samfunnsrolle. Vesentlighetsanalysen omfattet en kartlegging av alle relevante tema og trender knyttet til miljø, samfunn og etikk. Det ble deretter gjennomført en intern undersøkelse og dybdeintervjuer med representanter for eiere, fagforeninger og sentrale etater i kommunen for å kartlegge hvilke forventninger de har til Sporveiens virksomhet. Resultatene ble lagt frem og drøftet i konsernledelsen.

Matrisen under summerer opp vesentlighetsanalysen.

Veien videre

Vesentlighetsanalysen er brukt som grunnlag for å definere de seks målområdene som vil danne rammen om Sporveiens arbeid med samfunnsansvar fremover. I 2017 vil vi arbeide videre med å definere konkrete mål og måleindikatorer, slik at alle som er interessert enklere kan følge og evaluere vårt arbeid med samfunnsansvar i fremtidige rapporter.

Selv om det gjenstår å sette klare mål og frister, har vi valgt å rapportere på de seks målområdene allerede for 2016. Sporveien har lenge hatt rapporteringsrutiner på plass og rapportert eksternt på felt som klima, helse og sikkerhet, medarbeiderutvikling og kundetilfredshet. Denne rapporteringen viderefører vi i årets rapport. I tillegg presenterer vi status på felt vi ikke har rapportert på tidligere. ■



MÅLOMRÅDE: SMART TUR

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

Oslo trenger enda bedre kollektivløsninger; løsninger som gir innbyggerne høy mobilitet, som holder tritt med befolkningsveksten, og som bidrar til å skape levende og attraktive byrom. Sporveien samarbeider tett med Oslo kommune og aktørene i kollektivfamilien for å finne de beste mobilitetsløsningene og sette dem ut i livet.

Smartere by og mobilitet

Smart og grønn er to av nøkkelordene i visjonen for Oslos utvikling mot 2030. Begge berører i høyeste grad Sporveien. Sømløse mobilitetsløsninger, som utnytter sensortechnologi, tingenes internett, kunstig intelligens og sanntidsanalyse, er på fødselsstadiet og kan for alvor ta kollektivtilbudet over i den digitale tidsalderen. Kommunens strategi om å videreutvikle og drive fortetting nær kollektivpunkter legger også til rette for moderne mobilitetsløsninger, der T-bane og trikk kan kombineres med andre miljøvennlige transportformer.

Oslo følger samme utvikling som mange ledende kollektivbyer i Europa, der robuste, skinnegående systemer utgjør grunnstammen i kollektivnettet, forflytter store mengder passasjerer og danner utgangspunktet for smarte mobilitetsløsninger. I 2016 tilførte Lørenbanen ny kapasitet i T-banenetet, og arbeidet med det neste store løftet, Føneubanen, er i gang. Samtidig planlegges det nye trikkelinjer til Tonsenhagen, Hauketo, Bygdøy allé og langs Ring 2.

Levende byrom

Sporveien er også opptatt av å bidra til å skape levende og grønne byrom langs dagens linjer. Prinsens gate er et godt eksempel på hva som vil komme langs flere viktige trikketraaser. Arbeidene har ikke bare forbedret kollektivtilbudet, men har revitalisert en byggate. Storgata, Oslos kanskje viktigste kollektivtrasé, står nå for tur. Der samarbeider Sporveien med Plan- og bygningsetaten og Vann- og avløpsetaten om en omfattende opprusting som skal skje i perioden 2017-2020. Hele gaten blir dedikert kollektivtransport, holdeplasser flyttes, fortauene utvides, og Storgata skal gjenoppstå med grønne gatetun og -torg. ■

MÅLOMRÅDE: REN TUR

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

Sporveien bidrar til å bedre luftkvaliteten og redusere klimagassutslippene i Oslo gjennom å tilby miljøvennlig kollektivtrafikk. Miljøfokus er en naturlig del av vårt samfunnsoppdrag, og det er et viktig mål å unngå skader på mennesker og miljø. Unibuss og enheten Infrastruktur og prosjekter er begge sertifisert i henhold til miljøledelsesstandarden ISO 14001.

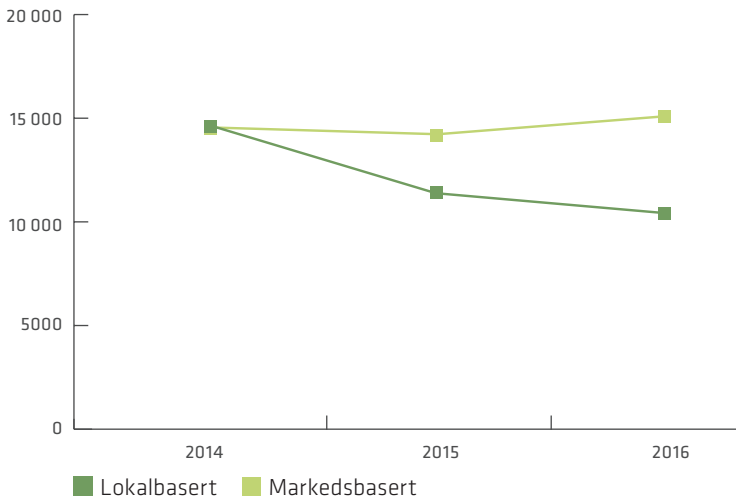
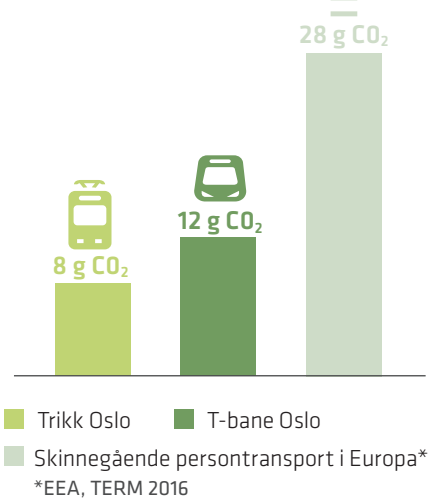
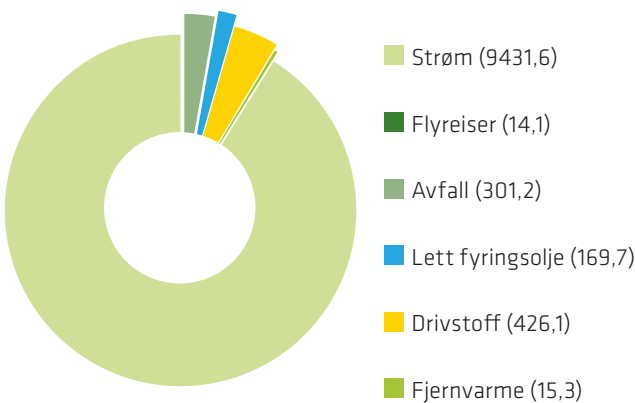
Klimaavtrykket redusert

I 2016 tilsvarte Sporveiens klimagassutslipp 10 358 tonn CO₂. Det var en reduksjon på ni prosent fra 2015, mest som en effekt av at klimagassutslippene fra produksjon av strøm i Norden er gått ned. Sporveiens klimaregnskap er basert på lokasjonsbasert metode, som er samme metode som Oslo kommune benytter i sitt klimaregnskap. Det betyr at klimagassutslippene fra bruk av strøm beregnes basert på de faktiske utslippene fra strømproduksjon innenfor et gitt område. Utslippsfaktoren vi benytter (nordisk mik) er redusert med 38 prosent fra 2014 til 2016.

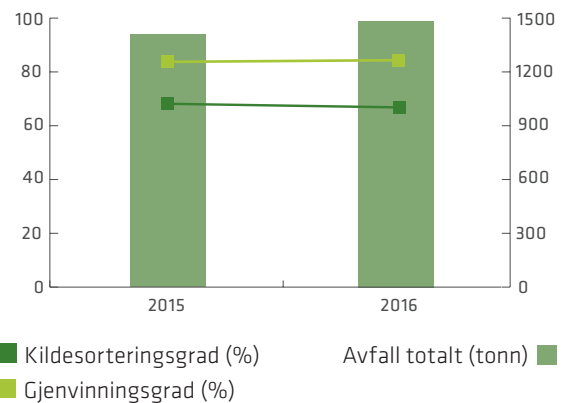
Motstykket til lokasjonsbasert metode, er markedsbasert metode. Med markedsbasert metode tar beregningen av klimagassutslippene hensyn til om virksomheten har kjøpt opprinnelsesgarantier for å dokumentere at elektrisiteten kommer fra fornybare kilder. Sporveien har kjøpt opprinnelsesgarantier for strømmen som brukes til kjøring, men den markedsbaserte metoden bruker samtidig en langt høyere utslippsfaktor for elektrisiteten som ikke er dekket av slike garantier. Derfor får Sporveien klimagassutslipp tilsvarende 15 165 tonn CO₂ med markedsbasert metode, en økning på 7 prosent fra 2015.

Størst utslipp fra strømbruk

Forbruket av strøm sto for 91 prosent av de lokasjonsbaserte klimagassutslippene fra virksomheten i 2016. Mer enn 70 prosent av strømforbruket var knyttet til kjøring av T-bane og trikk. Sporveien har som nevnt kjøpt opprinnelsesgarantier for kjørestrømmen, men ser bort fra garantiene i klimaregnskapet for å benytte samme beregningsprinsipper som vår eier, Oslo kommune.

KLIMAGASSUTSLIPP TOTALT, 2014-2016Tonn CO₂**KLIMAAVTRYKK, 2016**CO₂-ekvivalenter per personkm**KLIMAGASSUTSLIPP FORDELT PÅ KILDER, 2016**Tonn CO₂, uten Unibuss**AVFALL, SORTERING OG GJENVINNING**

(Sporveiens miljøregnskap startet i 2015)



Samlet forbrukte Sporveien 168 GWh elektrisitet i 2016. Økningen på ti prosent fra 2015 må ses i sammenheng med produksjonsøkningen i 2016. Økt kjøring krever mer kjørestrøm og mer strøm til verksteder og drift og vedlikehold av infrastruktur. Produksjonsøkningen påvirker også andre utslippskilder, som avfall og forbruk av drivstoff. Etter strøm var avfall og forbruk av drivstoff til kjøretøy og maskiner de viktigste kildene til klimagassutslipp. Der det er mulig erstatter konsernet konvensjonelle kjøretøy med elbiler for å redusere utslippene.

Utslipp per kilometer

Fordelt på passasjertallet og antallet kilometer kjørt i 2016, var klimabelastningen per personkilometer 12 g CO₂ for T-banen

og 8 g CO₂ for trikken. Det inkluderer både strøm og andre utslipp knyttet til kjøring og drift av T-banen og trikken. Sporveien jobber med å få ned klimagassutslippene per reise, både gjennom energieffektivisering i kjøring og bygg, og ved å redusere tap i nettet som leverer strøm til vognene.

Avfall

Avfallsmengdene økte med 5 prosent til 1 487 tonn i 2016, mot 1 415 tonn i 2015. Økningen i avfallsmengder var mindre enn produksjonsøkningen i samme periode. Sporveien endte med en gjenvinningsgrad på 84,1 prosent, som var under målet på 85 prosent. Gjenvinningsgraden økte likevel fra 2015, da den var 83,9 prosent. ■

Sporveien har utarbeidet og publisert klimaregnskap siden 2014. Regnskapet er basert på den internasjonale standarden «A Corporate Accounting and Reporting Standard», som er utviklet av det internasjonale «Greenhouse Gas Protocol-initiativet».

MÅLOMRÅDE: GOD TUR

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

Fornøyde reisende

Kundetilfredsheten er svært høy blant reisende med Sporveien. De siste fem årene har trikk, T-bane og bussvirksomheten (kun målt i Oslo) har hatt en positiv utvikling i kundetilfredshetsmålinger utført av oppdragsgiver, og lå mellom 96 og 98 prosent for alle tre transportalternativene ved utgangen av 2016. Resultatene fra Norsk Kundebarometer (NKB) viste en tilsvarende god utvikling.

De positive tilbakemeldingene fra reisende henger nært sammen med utviklingen av kollektivtilbudet. Økt produksjon og frekvens på avganger, høy regularitet og punktlighet har gitt et bedre tilbud som de reisende vet å sette pris

på. Derfor vil frekvens, regularitet og punktlighet fortsatt stå sentralt i arbeidet med å holde de reisende like fornøyde i årene fremover. T-banen vil i tillegg prioritere renhold på stasjoner og i vogner, som også er viktig for å gi gode reiseopplevelser.

Kunst og kultur

Sporveien ønsker også å berike reisene med gode kunst- og kulturopplevelser. Arbeidet med «Sporveiskunst» har røtter tilbake til utviklingen av T-banenettet på 1960- og 70-tallet. Vi legger vekt på den kunstneriske utsmykkingen av nye stasjoner og linjer, og når vi rehabiliterer de eksisterende. I 2016 åpnet vi Løren stasjon med store verk i sporområdet og inngangspartiet. Langs Østensjøbanen, som gjenåpnet i 2016, har fremtredende gatekunstnere dekorert mange av stasjonene. Vi samarbeider også med et mangfold av kunst- og kulturmiljøer om utstillinger og kulturarrangementer i publikumsområdene. Les mer om disse på s. 54-55.

NKB-TILFREDSHET

Skala 0-100 poeng

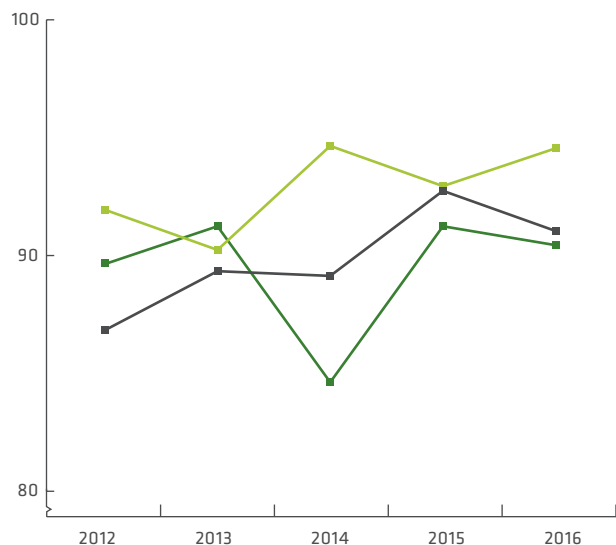


■ T-banen ■ Trikken ■ Unibuss**

*Gjelder alle røde bybusser – uavhengig av selskap

NKB-LOJALITET

Skala 0-100 poeng



■ T-banen ■ Trikken ■ Unibuss**

*Gjelder alle røde bybusser – uavhengig av selskap

Visjonen er null skader og ulykker

Trafikksikkerhet har høy prioritet i Sporveien. Både trikk og T-bane er blant de sikreste transportsystemene i Norge. Vi har en nullvisjon for skader og ulykker, og konsentrerer det forebyggende arbeidet om de stedene der risikoen er størst. Derfor jobber vi systematisk med å forbedre de områdene i byen der det er flest uønskede hendelser med trikk og fotgjengere, for eksempel Storgata og andre traseer og holdeplasser i sentrum. For T-banen vil innføringen av nytt signal- og sikringssystem (se s. 38) ha stor betydning for trafikkflyt og sikkerheten under kjøring og på stasjonene. Sikkerhetsarbeidet i de store prosjektene er i seg selv ressurskrevende, men en viktig suksessfaktor.

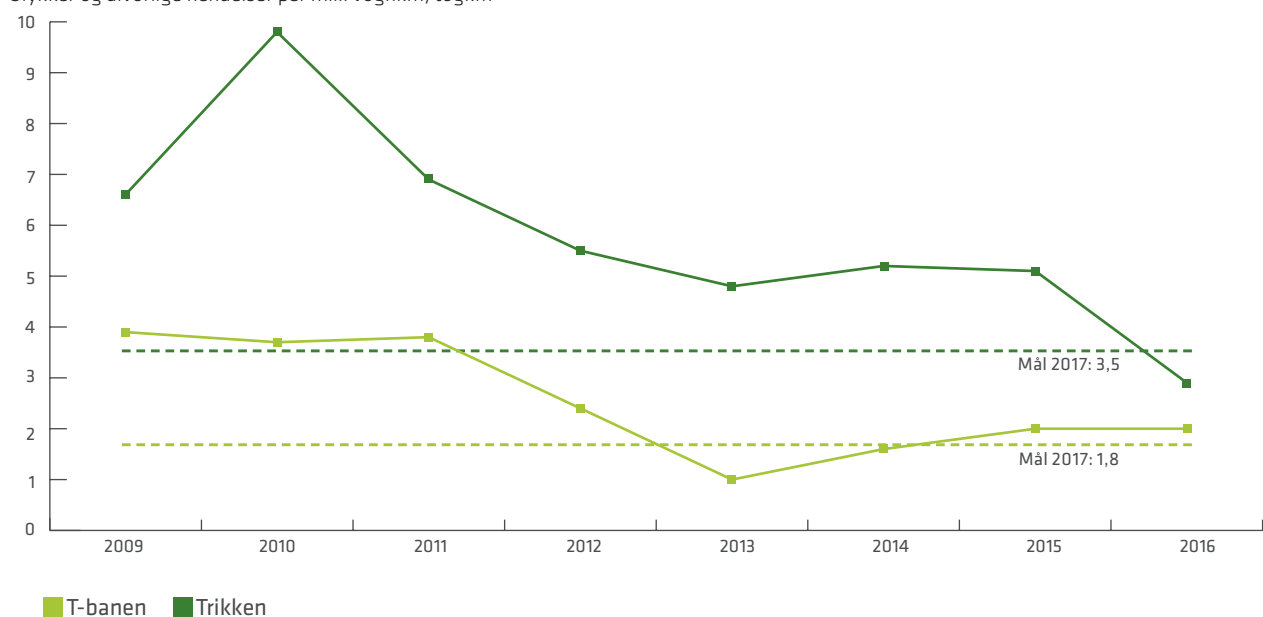
I 2016 opplevde trikken ett dødsfall etter påkjørsel og fem alvorlige personskader, mens T-banen hadde én alvorlig personskade. Alle hendelser følges opp for å forbedre trafikk-sikkerheten.

Trikken og T-banen rapporterer også jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser (nestenulykker) etter en definisjon fra Statens jernbanetilsyn. I denne målingen viste trikken en klar forbedring av sikkerheten fra 2015 med et resultat på 2,8 alvorlige hendelser per millioner vognkilometer. I Sporveiens egne målinger var antallet kollisjoner med trikken det laveste noensinne. T-banen registrerte imidlertid 2,0 alvorlige hendelser per millioner togkilometer, og lå med det over målet om 1,8. Revisjoner gjennomført av Statens jernbanetilsyn i 2016, viser også at T-banen må forsterke arbeidet for å få sikringen opp på forskriftsmessig nivå.

Unibuss følger samme nullvisjon og er ledende innen sikkerhet i sin bransje. Selskapet har særlig jobbet med å innføre alkolåser i bussparken. Alle nye busser som ble kjøpt inn 2016 har alkolås, og alle ekspress- og turbussene har fått ettermontert tilsvarende utstyr. Det er ikke krav om alkolås i busser per i dag, verken i lovverket eller anbudskontrakter. Unibuss rapporterer av konkurransemessige hensyn ikke statistikk knyttet til trafikksikkerhet eksternt. ■

SIKKERHETSINDEKS FOR TRIKK OG T-BANE

Ulykker og alvorlige hendelser per mill. vognkm/togkm



KULTURKALENDER



Foto Julie Lunde Lilleaker/Difter Media

Mars:

Tina Lindvall, «Overført materie», Norsk Billedhoggerforening på Carl Berner.

April:

Stort gatekunstprosjekt med norske og internasjonale kunstnere på fem stasjoner på Østsjøbanen.

Åpning av Løren T-banestasjon med avdukning av to nye verk, Sverre Wyller og Camille Norment.



Foto Oslo Bymuseum

Januar:

Fotoutstilling i Kunstpassasjen med Anne-Stine Johnsbråten.

Oslo Kammerorkester har konserter på Stortinget og Jernbanetorget T-banestasjon.

Peter Mohall: Frenzy Frenziness, Norsk Billedhoggerforening, Carl Berner Kunstrom.

Februar:

Utstillingen «Mennesker og Muligheter», Kulturrådet i Kunstpassasjen.

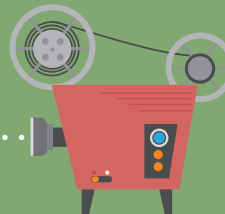


Foto Sporveien



Foto Sporveien

Mai:

T-banen 50 år, stor fotoutstilling i Kunstpassasjen.



Foto Arete Espeli / Sporveien

Juni:

Vernissage i vognhallen på Majorstuen med gatekunst og DJ.

Gatekunst workshop for barn på Miniøya med Peacetu og Eric Christiansen.



Foto Sporveien

August:

Øyatrikken med Hedvig Mollestad trio.



Foto Christina Leth/Hansen

September:

Utstilling sammen med Det internasjonale barnekunstmuseet.

Sporveien samarbeider med Granittrack.

**Oktober:**

Utstillingen «Seeable/Sayable» sammen med Kunsternes Hus i Kunstpassasjen.

«Fablabis» og «Jorn og Munch», Munchmuseet, utstilling på kunstveggen på Tøyen T-banestasjon.

Operatrikk, Oslo Operafestival.



Foto Hedvig Winge

November:

Hedvig Winge «TOMORROW», Norsk Billedhoggerforening, Carl Berner Kunstrom.

Desember:

Vinterutstilling med det internasjonale barnekunstmuseet i Kunstpassasjen.



Foto Det internasjonale barnekunstmuseet

MÅLOMRÅDE: GOD NABO

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

Oslo kommune har mål om et grønt skifte, som innebærer at Sporveien skal bygge mer, kjøre mer og utvikle bedre kollektivløsninger. Vi har et stort og sentralt rutenett, og kjører trikk og T-bane der folk ferdes og bor.

Åpen linje er viktig

Sporveien jobber aktivt med å skape gode relasjoner og god dialog med naboer, næringsdrivende og andre interessenter. Det innebærer gjerne å lytte til og involvere naboer og andre målgrupper i vår drift og utbyggingsprosjekter. Viktigheten av å informere åpent og ærlig underveis i prosjektene, ved driftsavvik eller andre spesielle situasjoner, er åpenbar. Blant tiltakene vi gjennomfører i dag, er:

- Nabomøter for berørte og interessenter
- Nabokontakter som kan svare godt på spørsmål
- Møter med bydeler og politikere
- Dialog med naboer i egne kanaler og sosiale medier
- Egne prosjektsider på sporveien.com
- Informasjon til presse og media

Veksten utfordrer

I 2016 så vi hvordan kollektivsatsingen stiller krav til enda mer og bedre informasjon og dialog med naboer av virksomheten vår. Vi har utviklet en klar strategi for å styrke dette arbeidet og økt aktiviteten i sosiale medier. Med en vekst på 3000 følgere på Facebook bare i 2016, ser vi at mye av dialogen flytter seg til denne kanalen. Det er kundens tidsalder, kommunikasjonen flyter raskt, og det forventes umiddelbare og gode svar hele døgnet.

I 2017 vil vi rette oppmerksomheten spesielt mot støy, og lage en ny strategi og tiltaksplaner for dette området. Vi jobber aktivt med å forebygge støy og redusere støyproduksjonen per vognpassering. Samtidig er det viktig for oss å formidle at innbyggerne må forvente mer støy i byen enn mange andre steder, enten det er fra skinnegående trafikk eller fra busser og biler på veiene. Satsingene for å utvide og forbedre kollektivtilbudet føles ikke alltid som bedre for naboene langs linjene, derfor jobber vi aktivt med å være en god nabo, gjennom å lytte, trygge, informere og involvere så godt vi kan. ■

MÅLOMRÅDE: DRIFTIGE FOLK

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

Sporveien er en stor arbeidsgiver. Ved utgangen av 2016 hadde vi 3629 ansatte, en økning på 91 ansatte fra 2015. Nær halvparten av medarbeiderne er ansatt i Unibuss.

Mangfold og likestilling

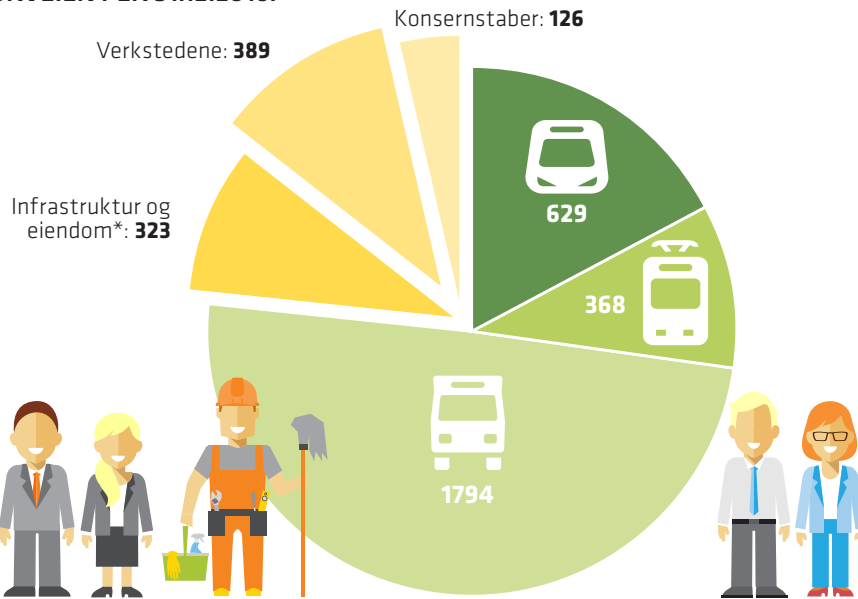
Medarbeiderne i Sporveien utgjør et rikt fellesskap som i stor grad reflekterer befolkningen i Oslo. Rundt 25 prosent av de ansatte representerer etniske minoritetsgrupper med opprinnelse fra om lag 50 forskjellige land. Kjønnsmessig er det imidlertid en overvekt av menn. Kvinneandelen i Sporveien som helhet er 14 prosent, men i konsernledelsen og på mellomledernivå er mer enn 43 prosent kvinner. Nær hver tredje ansatt i T-banen er kvinne, mens i Unibuss er andelen kvinner så lav som seks prosent.

For Sporveien er det en selvfølge at alle ansatte skal ha like rettigheter. Det gjelder så vel ansettelse, lønns- og arbeidsvilkår, forfremmelse og utviklingsmuligheter, som beskyttelse mot trakassering. Vi er også opptatt av å gjøre individuelle tilpasninger når livssituasjonen eller funksjonsevne gjør det nødvendig. Småbarnsforeldre har muligheter for permisjon og redusert arbeidstid, samt tilpasset arbeid og arbeidstid. For arbeidstakere eller arbeidssøkere med nedsatt funksjonsevne gjør vi individuelle tilpasninger av arbeidsplass og arbeidsoppgaver.

Talentprogram

Sporveien er avhengig av å være en attraktiv arbeidsplass som tiltrekker talenter og utvikler medarbeiderne sine. Talentprogrammet i Sporveien er et viktig initiativ for å mobilisere og utvikle de beste ressursene vi har. I 2016 var det 24 deltakere i programmet, med representanter fra hver av enhetene i Sporveien.

Gjennom Talentprogrammet lærer deltakerne Sporveien å kjenne på tvers. De får grundig innføring i Sporveiens mål og strategi, og trening i å arbeide i prosjekter og tverrfaglig samarbeid. Programmet går over et helt år, og talentene arbeider med fire konkrete case på bestilling fra toppledelsen i konsernet.

ANSATTE I SPORVEIEN PER 31.12.2016:**Leder- og teamutvikling**

I 2016 gjennomførte Sporveien et «Ny som leder»-program for å gi nye ledere økt innsikt og trygghet i lederrollen og en felles forståelse for hva som er forventet av dem. I tillegg gir dette programmet nye ledere en arena for samhandling og relasjonsbygging, som de drar nytte av i sin arbeidshverdag.

Gjennom hele 2016 arbeidet også Sporveien tett med driftsorganisasjonen i de ulike delene av konsernet med tilpassede prosesser for leder- og teamutvikling. Dette er et viktig arbeid i den kontinuerlige utviklingen av bedriftskulturen og for at alle avdelingene i konsernet skal trekke i samme retning, i tråd med Sporveiens overordnede strategi.

Helsefremmende virksomhet

Sporveien er opptatt av å være en helsefremmende virksomhet og gjøre medarbeidernes helse og sikkerhet til et konkurransefortrinn. Som IA-bedrift jobber vi forebyggende for å redusere sykefraværet, tilrettelegge for individuelle behov og utøve god seniorpolitikk, slik at helse eller alder ikke skal være hinder for en lang karriere i konsernet.

I 2016 var sykefraværet i Sporveien 7,6 prosent, en klar og gledelig nedgang fra 7,9 prosent i 2015. Forbedringen var størst i T-banen, som senket sitt fravær med 1,6 prosent, mens verkstedene og Unibuss opplevde mindre økninger i sykefraværet. Tallene er basert på Sporveiens egen sykefraværsrapportering. Sammenlignbare tall fra NAV for foregående år er ikke tilgjengelig.

Flere tiltak er iverksatt for å få fraværet ytterligere ned. De viktigste årsakene til sykefravær er muskel- og skjelettplager og psykiske belastninger. Det jobbes derfor målrettet med forebygging innenfor disse områdene, blant annet med jevnlig besøk i verkstedene med fokus på ergonomi, tilrettelegging for natt- og skiftarbeid og pausegym. HMS-avdelingen og bedriftshelsetjenestene samarbeider tett med eksterne partnere for å få medarbeidere raskere tilbake i arbeid etter skade

eller sykdom. Gjennom helsedager for ansatte setter vi fokus på sunn livsstil, og tilbyr også organisert deltagelse i Holmenkollstafett og Oslo Maraton. I tillegg arrangerte konsernet i 2016 for åttende gang Sporveien Games, en arrangement med fysisk aktivitet og moro for alle medarbeidere og deres familier på Bislett stadion.

Sikkerhet

I 2016 ble det rapportert 123 personskader blant ansatte i Sporveien (ikke inkludert Unibuss), hvorav 26 var personskader som førte til fravær. De dominerende årsakene til skader er passasjerer som utøver vold mot medarbeidere, psykisk skade etter alvorlige trafikklulykker, strøskader og fall- og klemskader.

Det ble registrert 422 HMS-avvik i 2016, mot 176 i 2015. Økningen skyldes tydeligere fokus på rapportering av hendelser, som gjør Sporveien bedre enda bedre rustet til å jobbe målrettet med å forebygge skader og ulykker. En åpen og tillitsbasert rapporteringskultur bidrar til at vi kan levere enda flere reiser uten at det går ut over sikkerheten for våre ansatte.

Aktivt AKAN-arbeid

Sporveien er opptatt av å forebygge problemer knyttet til rus, alkohol eller spilleavhengighet blant medarbeiderne. AKAN-utvalget er viktig i dette forebyggingsarbeidet og i januar 2016 startet Sporveien med å revitaliserte AKAN arbeidet.

Utvalget er utvidet med flere krefter knyttet nærmere linjen og de ulike lokasjonene. Alle i utvalget er blitt kurset for å etablere en felles plattform for AKAN-arbeidet og hvordan Sporveien kan bistå medarbeidere som trenger hjelp. Utvalget har samtidig tydeliggjort reglene som gjelder for rus, alkohol og spilleavhengighet gjennom en ny policy og nye retningslinjer. Disse er gjort kjent for medarbeiderne gjennom interninformasjon, kampanjer og kurs. I 2016 jobbet Sporveien også aktivt med å lære opp ledere, tillitsvalgte og verneombud i AKAN-arbeidet. ■

*Enheten byttet navn til Infrastruktur og prosjekter i april 2017.

MÅLOMRÅDE: SKIKKELIGE FOLK



AMBISJON:

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

Etikk og arbeid med antikorrupsjon

Sporveien har klare, felles retningslinjer for medarbeidernes opptreden mot hverandre og samarbeidspartnere, og nulltoleranse mot korrupsjon. Sporveiens etiske regelverk – konsernets grunnlov – gjelder for alle ansatte og personer med verv, samt konsulenter, prosjektledere og andre innleide ressurser. Hensikten med regelverket er å sikre god etisk praksis i konsernet og sette felles rammer for hvordan medarbeiderne skal oppføre seg mot hverandre og samarbeidspartnere.

Regelverket beskriver tydelig konsernets nulltoleranse for korrupsjon og gir klare retningslinjer for hva ansatte kan akseptere av gaver, representasjon og reiser.

Sporveiens etiske regelverket ble sist revidert 9. februar 2017. Det er styret i Sporveien som vedtar endringer, basert på innspill fra konsernets Compliance-enhet. Sporveien har også utarbeidet etiske krav til leverandører.

Alle nye ansatte mottar og må undertegne Sporveiens etiske regelverk. Sporveiens Compliance-enhet følger opp med opplæring og trening av ledergrupper og prosjektgrupper. Konsernet har også fått utviklet et verdspill som skal spilles i alle avdelinger. Spillet består av kort med ulike etiske dilemmaer som deltakerne skal løse i fellesskap gjennom diskusjon. Eksterne gjennomganger viser at det etiske regelverket er godt kjent blant ansatte i Sporveien.

Varslingsmekanismer

Både ansatte og innleide har rett og plikt til å varsle om kritikkverdige forhold, enten gjennom nærmeste overordnede eller direkte til Compliance-enheten. Det kan også skje konfidensielt eller anonymt. Sporveien har etablert et eget varslingsråd som tar imot og arbeider med varslinger fra ansatte eller nærstående til konsernet.

Beredskap

Godt beredskapsarbeid er en av grunnsteinene i Sporveiens virksomhet og en forutsetning for å drive et trygt transportsystem. Sporveien samarbeider tett med Beredskapsetaten i Oslo kommune og andre kommunale og statlige etater for å opprettholde god beredskap tilpasset risikoen for større ulykker eller anslag. Konsernet har en felles beredskapsplan og gjennomførte seks øvelser for å trene på iverksetting av planen i 2016. I tillegg bisto Sporveien Beredskapsetaten i en kartlegging av tilfluktsrom knyttet til infrastrukturen for T-banen. Fra 2017 er Sporveien invitert til å delta i Beredskapsetatens arbeid med Trygg i Oslo (TRiO) som koordinerer forebyggende og operative tiltak for å gjøre hovedstaden tryggere og triveligere.

Informasjonssikkerhet

Virksomheten i Sporveien blir i økende grad digitalisert. Det gjør oss mer effektive og i stand til å yte bedre tjenester. God informasjonssikkerhet er imidlertid en forutsetning for vellykket digitalisering. I tillegg til å sikre oss mot sårbarhet og verne om opplysninger, er det kritisk at informasjon er korrekt og tilgjengelig for de ulike virksomhetsprosessene. Arbeid med gode tekniske sikkerhetsløsninger var i fokus i 2016 og flere tiltak er planlagt. God informasjonssikkerhet betinger også bevissthet og gode holdninger blant ansatte, og det satses spesielt på dette i 2017.

Ansvarlige innkjøp

Sporveien er underlagt regelverket for offentlige anskaffelser og har et ansvar for å bruke fellesskapets midler på en god og forsvarlig måte. Godt innkjøpsarbeid innebærer for oss å gjennomføre anskaffelser som ivaretar likebehandling, og er forutsigbare og etterprøvbare for leverandørmarkedet. Retningslinjer og tildelingskriterier skal være objektive og avspeile og vektlegge viktige målsetninger for Sporveien innenfor områder som f. eks. miljø, HMS og etikk, i tillegg til å være økonomisk fordelaktige. Alle leverandører pålegges å følge våre etiske krav til leverandører. Disse dekker blant annet områder som menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter, miljø og forretningsetikk. ■

Johnny Martinsen, som er fagarbeider i infrastrukturavdelingen på Holtet, bearbeider en 20 meter lang trikkeskinne for å gi den eksakt riktig form, før den skal legges på plass i trikkenettet. Skinnen veier 60 kg. per meter.





DEL 5 STYRING

«VI HADDE EN SAK FRA FINANSBYRÅDEN SOM
HANDLET OM HVORDAN UNGDOM VILLE AT
BYEN SKULLE VÆRE I 2030, OG DET SOM GIKK
IGJEN I DEBATTEN VAR BEDRE KOLLEKTIV, BEDRE
KOLLEKTIV OG BEDRE KOLLEKTIV.»

- SAIDA TUFA, NESTLEDER I
SENTRALT UNGDOMSRÅD



ENGASJERTE STEMME

En løsningsorientert generasjon

Fremtiden er interessant for den generasjonen som ikke lenger har noe valg, men som må ha fokus på miljøvennlige løsninger. Føler de at de blir hørt og sett? Vi spurte Saida Tufa og Jessica Langeland om hvordan Sporveien kan hjelpe Oslo å bli en bedre by.

Sentralt Ungdomsråd (SUR) er et medvirkningsorgan for ungdom, og samtidig en høringsinstans for politikere i Oslo. SUR jobber med saker som opptar barn og unge i Oslo, og hvert år avholdes det Ungdommens Bystyremøte hvor de samles om ti saker. Fem av disse sakene blir prioritert og er det viktigste SUR jobber med gjennom året. Saida Tufa og Jessica Langeland er to av de samfunnsengasjerte unge som sitter i SUR.

– Jeg er veldig stolt over at vi har fått gjennomslag for stort sett all den politikken vi ønsker å få gjennomslag for, og som vil legge forholdene bedre til rette for dagens barn og unge, også i fremtiden, sa ordfører Marianne Borgen til Osloportalen da hun var på vei inn i ordførerkontoret for to år siden. Saida Tufa, som er nestleder i SUR, mener bestemt arbeidet de gjør blir tatt på alvor i det politiske systemet, og at muligheten til å påvirke dagsordenen er reell.

– Ja, absolutt. Ta for eksempel vedtaket om et bilfritt sentrum. Det er en sak som ble fremmet på Ungdommens Bystyremøte og som SUR jobbet for å få gjennom. Den saken ble vedtatt i bystyret, og det viser at vi når frem med sakene våre og at vi har påvirkningskraft.

Jessica Langeland bekrefter inntrykket av at ungdommen blir både sett og hørt.

– Jeg har ikke sittet så lenge som Saida, men jeg føler at vi får gjennom saker. Oslo skal ha et bilfritt sentrum innen 2019, og det er ganske kult at det er en stor og viktig sak som vi har vært med på å få gjennomslag for.

Navn: Saida Tufa
Alder: 17 år
Stilling: Nestleder i Sentralt Ungdomsråd og elev ved studie-spesialisering, språk samfunnsfag og økonomi på Nydalen VGS

Navn: Jessica Langeland
Alder: 18 år
Stilling: Medlem av Sentralt Ungdomsråd og elev ved reiselivslinja på Nydalen VGS

Saida og Jessica er engasjerte medlemmer av Sentralt Ungdomsråd (SUR). Saida representerer bydel Stovner, og ble valgt inn som nestleder av Ungdommens Bystyremøte. Jessica sitter for bydel Alna og ble valgt inn i SUR av det lokale ungdomsrådet, og valgt av Ungdommens Bystyremøte til å sitte i Arbeidsutvalget.

Oslo for alle

Fremtiden er preget av store endringer, og Saida Tufa har meninger om hvorfor Sporveien er viktig for at Oslo skal fortsette å være en god by for alle som bor og lever her.

– Jeg tror at vi må satse mye på kollektivtrafikk. Vi hadde en sak fra finansbyråden som handlet om hvordan ungdom ville at byen skulle være i 2030, og det som gikk igjen i debatten var bedre kollektiv, bedre kollektiv og bedre kollektiv. Vi ville ha flere avganger og flere T-baner og busser som er i trafikk. Nå har jo T-banen begynt å gå en halv time senere på kvelden, og det er akkurat slike ting vi ønsker. Vi i SUR mener at vi trenger bedre kapasitet, og ny T-banetunell i sentrum er en sak som har vært oppe også i Ungdommens bystyre. Hyppigere avganger og flere T-baner vil gjøre det enklere for folk.

Jessica mener at Sporveien ikke må glemme at kollektivtrafikk ikke bare er til for de som bor i Oslo.

– Jeg går på reiselivslinja, og tenker at infrastruktur er viktig for hovedstaden i

et land. Ikke bare for oss, men også for turistene og alle som kommer til byen. At det er lite problemer og at det er lett å komme seg dit du vil. Fort og enkelt er vel det jeg tenker er viktigst.

Hvordan skal vi få folk til å velge kollektivt?

– Jeg tror løsningen er at det må bli enda enklere å velge det som er klimavennlig. Da må vi tilrettelegge for kollektivtrafikk og at tilbudet blir like bra over hele byen, ikke bare for de som bor i sentrum. I tillegg til avganger hele døgnet.



Både Saida (t.v.) og Jessica synes at noe av det som er spesielt bra med å ta kollektivtrafikk er at det er så avslappende. De synes det er skikkelig deilig å gå inn i en kjølig buss på varme dager, og varm buss på kalde dager.

– Det er kanskje vanskelig for noen, jeg begynte å tenke på familier med barn. Det er jo ganske lett å velge bil hvis du skal ha med deg en masse greier? Kanskje byen skulle vært annerledes, at skolene lå nærmere?

Jessica skyter inn en tanke om barnefamilier, og Saida mener at dette også handler om infrastruktur.

– Jo, det er riktig. Infrastruktur er viktig, kanskje T-banettet kunne vært annerledes. Kanskje vi må vurdere hele systemet slik det er i dag og se om vi kan tilrettelegge bedre for at folk skal velge kollektivt? Det må bli mer attraktivt å ta buss, bane og trikk fremfor å kjøre bil, mener Saida.

På tide å tenke nytt

Klimabudsjettet forutsetter passasjervekst og forbedret kollektivtilbud, hvem skal ta regninga? Passasjerene eller politikerne? Saida er ikke i tvil om adressen.

– Det er definitivt politikerne som må ta regninga for en større satsing på kollektivtransport. Fordi jeg tror det er veldig vanskelig å øke prisene og samtidig få folk til å velge kollektivt. Det blir ikke så veldig attraktivt hvis prisene øker.

Jessica mener at de unge er enige om at det er dyrt, men at det er en pris vi må betale.

– Det var også en sak oppe i Ungdommens Bystyremøte om å redusere prisene, men det ble lagt dødt med en gang. Vi var ganske enige om at prisene er litt høye, men det er greit fordi pengene vi betaler blir brukt til å gjøre kollektivtrafikken bedre.

Jessica tror at det er smart å tenke nytt og at Sporveien kan bruke tendensene som finnes ute blant folk.

– Det er viktig å tenke nytt fordi det er så mange som bryr seg om miljøet, og det åpner kanskje for andre årsaker til at vi

velger det vi gjør. Nå kjører bussene på biogass, det er bra, det liker vi og da tar vi bussen. Det å gjøre ting mer miljøvennlig kan være motiverende. Det funker for meg. Elbiler finnes jo fordi folk heller vil ha dem, og det er fordi de bryr seg om miljøet.

Neste generasjon vil både tenke og handle annerledes enn den forrige, og Saida ser at det er noen helt åpenbare forskjeller.

– Jeg tror at vi generelt er mer bevisste på miljø og at vi ser konsekvensene av forurensning og klimaproblemer mye tydeligere enn før. Vi ser at verden er i en mye dårligere situasjon enn tidligere, og derfor tar vi unge andre valg enn generasjonen før oss. Det er ikke for sent, vi må bare jobbe med miljøtiltak. Vi kan alle gjøre noe for et bedre klima, ikke bare på nasjonalt plan. Et valg vi alle kan gjøre er å ta kollektivtrafikk.

Hva er det vi foreløpig ikke vet, men som kommer til å gjøre kollektivtrafikk helt annerledes i fremtiden?

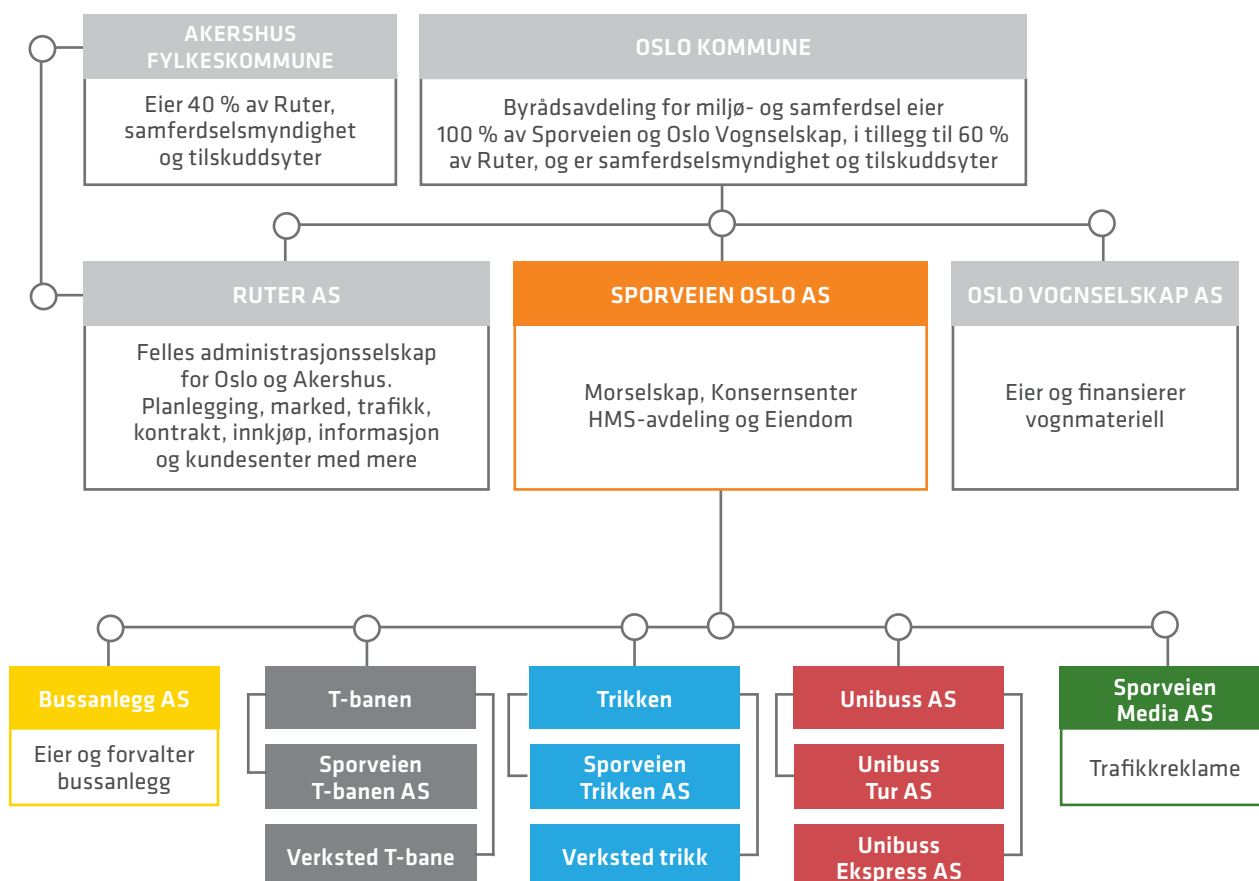
– Kanskje det er ting som kommer til å være smart. Mobil-ladere på T-banen? Vi er jo så sykt avhengige av mobilen, hva med WIFI? Jessica lurer på om det finnes flere måter som Sporveien kan bruke for å lokke folk inn på kollektive alternativer.

– Det har de i Finland, og da synes folk med en gang at det er mer attraktivt å ta kollektivtrafikk, Saida mener at noen allerede har tenkt på det.

– Seriøst? Kult, sier Jessica og synes idéen til Finland virker interessant.

– Kanskje vi får en bilfri by? Det er ikke helt realistisk, men vi vet jo ikke hva som skjer i fremtiden. Kanskje det blir slik at vi slipper å bytte mellom buss og trikk, men at alt går helt dit vi skal, avslutter Saida og håper at fremtiden også kan gi oss uventede og positive overraskelser. ■

EIERSTRUKTUR KOLLEKTIVTRAFIKKEN I OSLO OG AKERSHUS



EIERSTYRING OG SELSKAPSLEDELSE

Sporveien følger hovedprinsippene i Norsk anbefaling om eierstyring og selskapsledelse (NUES) av 30. oktober 2014.

1. REDEGJØRELSE FOR EIERSTYRING OG SELSKAPSLEDELSE

Sporveien følger hovedprinsippene i Norsk anbefaling om eierstyring og selskapsledelse (NUES) av 30. oktober 2014, med noen tilpasninger som følge av at Sporveien er et kommunalt eid selskap. I tillegg legger vi Oslo kommunes prinsipper for god eierstyring til grunn for virksomheten. Vi har utarbeidet et styringssystem som samler alle styringsdokumenter, og som legger til rette for en effektiv, systematisk og enhetlig styring av konsernet med tilstrekkelig formalisering, dokumentasjon og etterrettelighet.

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

Styringssystemet har tre hovedmål:

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

Våre styrende dokumenter innbefatter blant annet Styreinstruks, Konsernsjefsinstruks, Etisk regelverk og Styringsdokument, risikostyring og internkontroll. Flere av dokumentene ble revidert i løpet av 2016 og fremlagt for styret og/eller konsernledelsen. Styrende dokumenter blir gjennomgått årlig. Styreinstruksen ble sist endret 14. desember 2015 og gjenspeiler aksjelovens krav, i tillegg til å inkludere hovedprinsipper fra NUES om risikostyring og internkontroll, samt etikk og samfunnsansvar. Det etiske regelverket er gjort kjent for alle ansatte, og er tilgjengelig på selskapets intranett og ble revidert 9. februar 2017.

2. VIRKSOMHET

Sporveien er et kollektivtransportkonsern med aktivitet i

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

3. SELSKAPSKAPITAL OG UTBYTTE

Selskapets aksjekapital er i Sporveien Oslo AS' vedtekter § 4 fastsatt til NOK 276.850 000 fordelt på 2.768.500 aksjer hver pålydende NOK 100. Oslo kommune eier alle aksjene. Ansvarlig byråd, eller den han/hun bemyndiger, ivaretar aksjonærenes rettigheter på generalforsamlingen.

4. LIKEBEHANDLING AV AKSJEIEERE OG TRANSAKSJONER MED NÆRSTÅENDE

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

5. FRI OMSETTELIGHET

Det er ikke vedtektsfestet noen form for omsetningsbegrensninger.

6. GENERALFORSAMLING

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

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

7. VALGKOMITÉ

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

8. BEDRIFTSFORSAMLING OG STYRE, SAMMENSETNING OG UAVHENGIGHET

Sporveiens bedriftsforsamling velges av generalforsamlingen. Bedriftsforsamlingen skal bestå av tolv medlemmer. Åtte medlemmer og en 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 formann og en varaformann blant sine medlemmer. Bedriftsforsamlingen møtes minst to ganger i året.

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

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

Informasjon om ledelse og styre er lagt ut på www.sporveien.com. Generalforsamlingsfullmakten i heleide datterselskap tillegges 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 14. desember 2015. Styret arbeider etter en årlig arbeidsplan med vekt på hovedoppgaver som mål, strategi, organisering og kontroll av virksomheten. Styret evaluerer årlig sin virksomhet. Styret har fastsatt egen instruks for konsernsjef, og har etablert under-komitéer for arbeidet med oppnevning av revisjonskomité og kompensasjonskomité. Det har siden forrige generalforsamling vært avholdt 5 styremøter. Det har i løpet av 2016 vært avholdt 7 styremøter.

10. RISIKOSTYRING OG INTERN KONTROLL

Sporveien er eksponert for risiko på en rekke områder og gjennom hele verdikjeden. Risikohåndteringen er viktig for verdiskapingen, og er derfor en integrert del av alle forretningsaktiviteter. Oppfølging gjøres innenfor den respektive enhet ved hjelp av prosedyrer for overvåking av risiko og tiltak for risikoavlastning. Som en del av dette er det utarbeidet retningslinjer, rutiner, håndbøker og fullmaktsmatriser for å styre og kontrollere selskapets økonomi, regnskap og finansiering. Vi gjennomfører årlig risikoanalyser for konsernets aktiviteter, og evaluerer og iverksetter tiltak for å styre risikobildet. Styret gjennomgår årlig selskapets risikostyring og internkontroll.

11. GODTGJØRELSE TIL STYRET

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

12. GODTGJØRELSE TIL LEDENDE ANSATTE

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

13. INFORMASJON OG KOMMUNIKASJON

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

14. SELSKAPSOVERTAGELSE

Ikke relevant for Sporveien Oslo AS.

15. REVISOR

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

Bedriftsforsamlingen i Sporveien Oslo AS besto ved utgangen av 2016 av følgende:

Pål Martin Sand (leder), Andreas Mjærum Behring (nestleder), Leif Ingholm, Odd Bakken, Mai-Lill Ibsen, Rina Brunsell Harsvik, Gro Seim, Christian Haneborg, Therese Ustvedt, Linda Amundsen, Terje Løkkevik, Per Arne Nicolaysen og Leif-Arne Myhre.

Kai Gj. Henriksen og Ulrika von Sydow ble fra 20. september 2016 erstattet av Pål Martin Sand og Andreas Mjærum Behring.

Styret i Sporveien Oslo AS besto ved utgangen av 2016 av følgende:

Terje Thon (styreleder) (7), Margrethe Buskerud Christoffersen (2), Einar Skaarseth Enger (7), Gyrid Skalleberg Ingerø (7), Terje Richard Venold (7), Sven Rune Aasen (6) og Ola Floberg (7).

Siri Birgit Teigum (4) ble fra 1. november 2016 erstattet av Margrethe Buskerud Christoffersen.

Tall i parentes er antall styremøter deltatt.

Styret i Sporveien T-banen AS besto ved utgangen av 2016 av følgende:

Cato Hellesjø (styreleder), Anders Riiber, Per Magne

Mathisen, Ingeborg Holten, Birte K. W. Sjule, Kjell Thore Leirflaten, Arild Johansen og Bjørn Nytrø.

Styret i Sporveien Trikken AS besto ved utgangen av 2016 av følgende:

Cato Hellesjø (styreleder), Anders Riiber, Per Magne Mathisen, Ingeborg Holten, Birte K. W. Sjule, Tore Andreas Reinlie Elton, Per Arne Nicolaysen, Ola Floberg og Svein Røste.

Styret i Unibuss AS besto ved utgangen av 2016 av følgende:

Cato Hellesjø (styreleder), Johan Leif Øverland, Thomas Havnegjerde, Marianne Vik, Birte K. W. Sjule, Annstein Garnes og Leif-Arne Myhre.

Styret i Sporveien Media AS besto ved utgangen av 2016 av følgende:

Cato Hellesjø (styreleder), Tore Kåss, Terje Kalheim, Bjørn Granviken og Birte K. W. Sjule.

Styret i Bussanlegg AS besto ved utgangen av 2016 av følgende:

Per Magne Mathisen (styreleder), Anders Riiber og Steinar Skjerdningstad.



6

8

2

5

1

11

10

3

4

7

9

NØD
STOPP

NØD
STOPP

KONSERNLEDELSEN I SPORVEIEN

① Cato Hellesjø (1956)

Konsernsjef/Sporveissjef

Utdanning: Siviløkonom (BI).

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

② Margrete Hansen (1978)

Konserndirektør Administrasjon/KAM

Utdanning: Siviløkonom (NHH).

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

③ Torgeir Kristiansen (1969)

Konserndirektør Kommunikasjon og samfunnskontakt

Utdanning: Høyere utdanning innen journalistikk, statsvitenskap og nordisk språk.

Erfaring: Informasjonsdirektør i EVRY, kommunikasjons-sjef i EDB Business Partner og redaktør, journalist og kommentator i NRKs nyhetsdivisjon, samt en rekke andre norske mediebedrifter.

④ Anders Riiber (1972)

Konserndirektør Økonomi og finans/CFO

Utdanning: BSc Management (Warwick Uni), MIEM (Bocconi Uni).

Erfaring: Økonomidirektør i Bring Frigo AS, stabssjef i Avinor Flysikring, konsulent i Avenir/Ementor, M&A rådgiver i Translink Srl.

⑤ Ingeborg Aass Holten (1961)

Konserndirektør HR

Utdanning: Embetseksamen i pedagogikk fra UiO med spesialisering i organisasjonsutvikling, endringsprosesser og kompetansestyring.

Erfaring: HR-direktør i ErgoGroup AS, konserndirektør OU i Hafslund ASA, associate partner i Accenture AS, opplæringsjef i Volvo Personbiler Norge og Securitas AS.

⑥ Anders Rygh (1968)

Konserndirektør Strategi og konsernutvikling

Utdanning: Sivilingeniør teknisk kybernetikk (NTNU), MBA strategi og finans (BI), Befalsskole Sjøforsvaret.

Erfaring: 18 år som rådgiver innenfor strategi, restrukturering og omstilling – Vice President/Partner og leder for strategipraksisen i internasjonalt konsulentfirma (Capgemini Consulting).

⑦ Marianne Vik (1962)

Konserndirektør Logistikk og innkjøp

Utdanning: Siviløkonom (NHH).

Erfaring: Controller Orkla, øk.sjef og controller Ringnes, dagl. leder Eden Norge/Eden Nordic, øk.dir. Stiftelsen Norsk Luftambulansse.

⑧ Bjørn Granviken (1965)

Konserndirektør/adm. dir. Sporveien T-banen AS

Utdanning: Forsvarets Flyskole, Luftkrigsskolen, Stabs-skole 1, Master of Management (BI).

Erfaring: Militær og sivil flyger, testpilot, prosjektleder, flygersjef.

⑨ Birte K.W. Sjøle (1978)

Konserndirektør/adm. dir. Sporveien Trikken AS

Utdanning: Sivilingeniør industriell økonomi og teknologiledelse (NTNU).

Erfaring: Konserndirektør strategi Sporveien, konsulent Rokade (nå KPMG), prosjektplanlegger Aibel.

⑩ Øystein Svendsen (1964)

Konserndirektør Sporveien/adm. dir. Unibuss AS

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

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

⑪ Per Magne Mathisen (1958)

Konserndirektør Infrastruktur og prosjekter

Utdanning: Sivilingeniør (NTNU), bedriftsøkonom (BI).

Erfaring: Driftsdirektør NSB-persontrafikk, teknisk direktør NSB, teknisk direktør i SAS i Norge, produksjonsdirektør, senere VD SAS Tech, infrastrukturdirektør Jernbaneverket, leder for T-banen.

STYRET



Styreleder Terje Thon (1946)

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

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



Styrets nestleder Einar Skaarseth Enger (1950)

Utdannelse: Sivilagronom (Norges landbrukshøgskole Ås).

Bakgrunn/erfaring: Styreleder i Gjensidigestiftelsen og styremedlem i Samvirkesenteret. Tidligere leder i bl. a. Tine Norske Meierier og NSB, og medlem av 22. juli kommisjonen og bred styreerfaring.



Styremedlem Terje Richard Venold (1950)

Utdannelse: Siviløkonom (Handelshøyskolen BI).

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



Styremedlem Gyrid Skalleberg Ingerø (1967)

Utdannelse: NHH, statsautorisert revisor.

Bakgrunn/erfaring: Senior Vice President, Head of Finance in Telenor Digital Businesses, styremedlem i Storebrand ASA, styremedlem i Opplysningen 1881 AS. Tidligere bl.a. CFO i Telenor Norge AS, CFO i Opplysningen 1881 AS, CFO/IR ansvarlig i Komplet AS, CFO hos Reiten & Co. ASA, lang erfaring fra KMPC og Nordea.



Styremedlem Ola Floberg (1962) (ansattrepresentant)

Utdannelse: Elektriker og Pottemakerutdanning, Risør.

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



Styremedlem Margrethe Buskerud Christoffersen (1971)

Utdannelse: Jurist (UiO).

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



Styremedlem Sven Rune Aasen (1953)
(ansattrepresentant)

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

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



DEL 6

ÅRSBERETNING OG -REGNSKAP

«VÅR ROLLE ER Å SØRGE FOR AT LONDON ER
I BEVEGELSE, AT BYEN VIRKER OG VOKSER,
SLIK AT LIVET HER BLIR BEST MULIG.»

– SADIQ KHAN, BORGERMESTER
I LONDON*



*Sporveien har bedt Sadiq Khan og sju andre viktige premissgivere i Europa om å beskrive hvordan de strukturerer og styrer kollektivtrafikken i sine respektive byer.

ENGASJERTE STEMMER

Åtte byer i Europa

Disse utvalgte byene satser tungt på et velfungerende kollektivtilbud til sine innbyggere og besøkende – i likhet med Oslo. Flere av disse er kommet langt i den digitale utviklingen, og tilbyr blant annet gratis internett til reisende, mens andre tester ut førerløse busser og T-baner og smarte betalingssystemer.

Hovedutfordringen til disse åtte byene er likevel ganske identisk; innbyggertallet vokser raskt, og behovet for en effektiv og god kollektivløsning er stor.

Stockholm

Kollektivtrafikk: T-bane, buss, trikk, lokaltog og ferge

Antall passasjerer: ca. 800 000 daglig

Antall innbyggere: 2,3 mill. i Stockholm-regionen, 900 000 innbyggere i byen

Ansvarlig selskap: Storstockholms Lokaltrafikk (SL) eies av Landstinget i Stockholm, og har ansvaret for kollektivtrafikken i regionen. Finansieres ved 50 prosent skatteinntekter og 50 prosent billettinntekter. I alt syv ulike selskaper er involvert i drift- og vedlikehold av kollektivtilbudet. Båt- og fergetrafikken er satt ut til et offentlig eid selskap, Waxholmsbolaget.

Ordfører Karin Wanngård: «Dagens kollektivsystem har ikke kapasitet nok til å håndtere alle innbyggerne i Stockholm. Stockholm er en av de raskest voksende byene i Europa. Vi har et ambisiøst bærekraftsmål om å bli en fossilfri by innen 2040. God offentlig kommunikasjon er nøkkelen for å nå denne målsetningen, men dessverre så klarer ikke systemet vårt å møte behovet. Ansvaret for den offentlige transporten i Stockholm ligger under det som heter Landstinget, og ikke Stockholm by, men vi håper å få tilført økte ressurser fra Landstinget. Vi trenger å bygge nye T-banelinjer for å kunne øke kapasiteten».

København

Kollektivtrafikk: T-bane, buss, lokaltog og sykler

Antall passasjerer: 690 000 daglig

Antall innbyggere: 1,3 mill. i København-regionen, 602 000 innbyggere i byen

Ansvarlig selskap: Movia, offentlig selskap for buss og lokaltog. Finansiert 50/50 av skattemidler og billettinntekter. Metro-selskapet står bak T-banen i København, et selskap eid av København kommune og den danske stat.

Ordfører Frank Jensen: «Vi investerer for øyeblikket tungt innen offentlig transport. Blant annet skal vi åpne tre nye T-banelinjer. Vi har også etablert et knutepunkt for tog, buss og T-bane, kalt DOT (Din Offentlige Transport), som skal gjøre det lettere for passasjerer å planlegge sin reise. Befolkningen i København øker med 10 000 nye innbyggere i året, så en av våre største utfordringer i dag er å

sørge for et mest mulig effektivt kollektivtilbud. Jeg ønsker meg en by med ren luft. Vi bør fjerne forurensende dieselbusser og i stedet introdusere elektriske busser som hverken forurenses eller lager støy. Akkurat nå tester vi to hurtigladbare busser i København».

Amsterdam

Kollektivtrafikk: Buss, trikk, T-bane, ferge og sykler

Antall passasjerer: 781 000 daglig

Antall innbyggere: 2,4 mill. i Amsterdam-regionen, 833 000 innbyggere i byen

Ansvarlig selskap: Vervoerregio Amsterdam, offentlig eid selskap som koordinerer og styrer kollektivtilbudet i Amsterdam. GVB har hovedansvar for driften av de ulike transportmidlene. To andre private busselskaper opererer på kontrakt utenfor Amsterdam og i enkelte bydeler. GVB investerer 600 millioner euro i perioden 2014-2025 for å skape et mer effektivt offentlig kommunikasjonsnett i Amsterdam.

Direktør for offentlig transport i Vervoerregio, Nico van Paridon:

«Vi er forberedt på store endringer i den offentlige transporten i løpet av de neste fem-ti årene. En voksende befolkning, økende turisme, og en økonomi i endring, vil gi økt press på vårt offentlige transporttilbud. Vi er nødt til å tilpasse oss slik at vi har kapasitet til å møte etterspørselen. Markedet er i stor endring, og vi ser at det beveger seg mot alle former for mobilitet, som førerløse biler, sykler og bildeling».

Barcelona

Kollektivtrafikk: Buss, trikk, T-bane, ferge og lokaltog

Antall passasjerer: 2,6 millioner daglig

Antall innbyggere: 5,35 millioner i Barcelona-provinsen, 1,7 millioner innbyggere i byen

Ansvarlig selskap: Autoritat del Transport Metropolità (ATM), offentlig eid selskap, har ansvar for å planlegge og koordinere driften i storbyområdet Barcelona. Nærmere 50 ulike private og offentlige aktører har kontrakter med ATM, hvorav TMB er det største selskapet i Catalonia med ansvar for buss og T-bane.

Generaldirektør i ATM, Pere Torres: «Med 955 millioner årlige turer og et godt integrert billettsystem, har vi et offentlig transportsystem som makter å håndtere dagens behov i Barcelona. Heldigvis har administrasjonen i Catalonia sett behovet for å styrke investeringene ytterligere de siste årene. Vi har et mål om å kutte antall biler i regionen med 30 prosent for å bedre luftkvaliteten og skape en mer human by, og dette innebærer en betydelig styrking av den offentlige transporten, både i form av tilbud og kvalitet. Vår hovedutfordring blir å gi vellykket respons til den økende urbane mobiliteten.

Berlin:

Kollektivtrafikk: Buss, trikk, T-bane, lokaltog (S-Bahn)

Antall passasjerer: 2,8 millioner daglig

Antall innbyggere: 6 millioner i stor-Berlin, 3,5 millioner innbyggere i byen

Ansvarlig selskap: Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB), offentlig selskap som koordinerer kollektivtrafikken i Berlin-regionen. 43 ulike selskaper opererer innen Berlin, mens BVG er den største aktøren (datterselskap av VBB).

Ordfører Michael Müller: «I fjor ble det fraktet mer enn én milliard passasjerer med T-bane, trikk, busser og ferger i Berlin. Jeg er tilfreds med at vårt kollektivtilbud er bærekraftig og pålitelig slik at reisende kan ta seg rundt i Berlin 365 dager i året – gjennom hele døgnet. Jeg er også fornøyd med at stadig flere innbyggere og turister bruker våre tjenester, fremfor deres egen bil. I løpet av de siste fem årene har Berlin vokst med om lag 200 000 personer – noe som tilsvarer Bergen i størrelse. Jeg er glad for at Berlin er så populær, men vår største utfordring er å tilpasse kommunikasjonsstilbudet til et økende antall innbyggere og turister. Nye boligområder skal utvikles, og vi må kunne tilby en nødvendig infrastruktur, nemlig et godt kollektivtilbud, for å fortsette å være en attraktiv by.»

Helsinki

Kollektivtrafikk: Buss, trikk, T-bane, lokaltog og sykler

Antall passasjerer: 982 000 daglig

Antall innbyggere: 1,41 millioner i hovedstads-regionen, 630 000 innbyggere i byen

Ansvarlig selskap: Helsinki Region Transport (HSL), eid av syv ulike kommuner som har ansvar for all offentlige kommunikasjon, etablert i 2010.

Administrerende direktør i HSL, Suvi Rihtniemi: «Takket være HSL er nå all offentlig kommunikasjon håndtert av én aktør. Dette er et stort skritt fremover, i motsetning til den gang det var en rekke ulike aktører som planla og anskaffet transportløsninger i regionen. I praksis så gjorde det gamle systemet at det var vanskelig å koordinere ruter og rutetider. Nå er vi i stand til å planlegge all kollektivtrafikk i et langsiktig perspektiv. Vårt mål er å gjøre reisen

så effektiv og sømløs som mulig. Det innebærer at all informasjon til passasjerer må skje i sanntid. Vi satser også tungt på å effektivisere og bygge ut trikkelinjene i byen.»

London

Kollektivtrafikk: T-bane, buss, trikk, lokaltog, ferge og sykler

Antall passasjerer: 31 millioner daglig

Innbyggere: 13,8 millioner i hovedstadsregionen, 8,6 millioner innbyggere i byen

Ansvarlig selskap: Transport for London (TFL). Offentlig selskap, som drifter og styrer kollektivtilbudet i London. Buss og jernbane er åpnet for fri konkurranse.

Borgermester Sadiq Khan: «I 2030 er det ventet at vi vil passere ti millioner innbyggere. Vår største utfordring er å møte det konstante behovet for transport på en bærekraftig måte. Vi skal gjøre dette ved å investere i vårt transportsystem, ved å utnytte teknologi og innovasjon, og ved å gjøre tjenestene våre tilgjengelige for alle.

Vår rolle er å sørge for at London er i bevegelse, at byen virker og vokser, slik at livet her blir best mulig. Som en integrert myndighet med ansvar for det meste av byens offentlige transportsystem, er vi derfor i stand til å samordne og integrere ulike tjenester som reisekortet Oyster, «contactless payment» og sanntids reiseinformasjon.»

Paris

Kollektivtrafikk: Buss, trikk, T-bane og lokaltog

Antall passasjerer: 42 millioner daglig

Innbyggere: 12,2 millioner i hovedstads-regionen, 2,2 millioner innbyggere i byen

Ansvarlig selskap: Syndicat des

Transports d'Ile-de-France (STIF) – et syndikat bestående av representanter for Paris kommune, ulike departementer og fylker. Har ansvar for organisering, modernisering og finansiering av drift. De tre største aktørene innen kollektivtrafikken i Paris er RATP (metro), SNCF (tog) og Optile (buss). Nærmere 90 ulike transport-selskaper opererer på kontrakter i Paris.

Borgermester Anne Hidalgo: «Vi er ikke alene om å styre kollektivtilbudet i Paris. Vi samarbeider med flere partnere, særlig STIF, som utvikler og organiserer den offentlige transporten med lokale interessenter for å forbedre livet til alle reisende. Samferdsel- og transportpolitikken er under stadig utvikling, og utfordringen er å forutse det økende behovet, og samtidig bevege oss mot en karbonfri mobilitet. Borgermesteren støtter blant annet et prosjekt kalt «The Greater Paris Express-project» som vil være et stort løft innen offentlig transport. Målet er å skape et godt alternativ til bilbruk, slik at vi på sikt kan forbedre innbyggernes livskvalitet og bygge en bærekraftig by». ■

(Kabinettet til borgermesterens kontor svarer på vegne av Anne Hidalgo.)

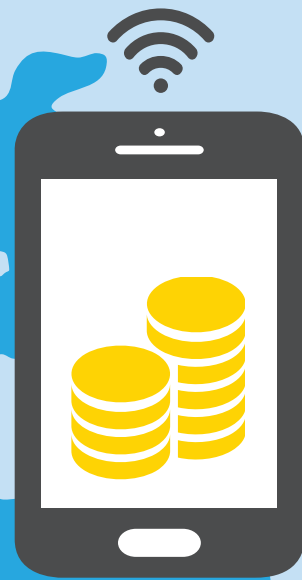
«Vi er forberedt på store endringer i den offentlige transporten i løpet av de neste fem-ti årene. En voksende befolkning, økende turisme, og en økonomi i endring, vil gi økt press på vårt offentlige transporttilbud.»

Nico van Paridon, Amsterdam

ENGASJERTE STEMMER

«Vårt mål er å gjøre reisen så effektiv og sømløs som mulig.»

Suvi Rihtniemi, Helsinki



London
lanserte «contactless payment» i september 2014, som gjorde at reisen kan betales med et vanlig bankkort som scannes på stasjoner og ombord i busser. Nå inkluderer betalingsmetoden også mobil og smartklokker. Store mengder med data som samles fra passasjerer blir delt åpent med utviklere, og hittil er materialet brukt av 8 200 IT-utviklere som har produsert omlag 500 ulike apper.

LONDON

Paris
var tidlig ute med å teste ut helelektriske og selvkjørende busser.

PARIS

Barcelona
er kåret til Europas smarteste by, og satser blant annet stort på å utvikle digitale busstopp, med sanntidsinformasjon, ladestasjoner til mobiler og gratis internett for reisende.

BARCELONA



HELSINKI

I mai 2016 ble det utplassert 500 sykler på 50 steder i **Helsinki**, i nærheten av T-baner og trikkeholdeplasser. Sykkelprogrammet her skal ekspanderes i løpet av 2017 til å inkludere 1500 sykler på 150 steder. Sykkelen inngår i reiseplanleggeren til HSL.

STOCKHOLM



KØBENHAVN

T-banevognene har egne navn, oppkalt etter kjente personer i **Stockholm**, og T-banen er blitt kalt «verdens lengste kunstgalleri», hvor i alt 100 stasjoner er dekorert med skulpturer, mosaikk og malerier.

T-banen i **København** ble i 2007 kåret til verdens beste T-bane. T-banen opererer med sanntidsinformasjon og er førerløs. I 2019 åpner en ny linje kalt «City Circle line» med 17 nye stasjoner.



BERLIN

Berlin regnes for å være en svært effektiv by å ta seg rundt i for reisende. Her opereres det med 24-timers service på både T-banen og busser.



AMSTERDAM

Amsterdam har en årlig passasjervekst på seks prosent. Det er 500 trikkeholdeplasser med totalt 80,5 km. trikke-spør, men bare 41 km. T-banespor.

ÅRSBERETNING FOR SPORVEIEN OSLO AS 2016

Sporveien Oslo AS er Norges største kollektivselskap målt i antall reiser. Selskapet har en lang og stolt historie, og har gjennom mer enn 140 år satt sitt preg på så vel bybildet som utviklingen av Oslo by. I 2016 kunne Sporveien feire at det var 50 år siden den første turen med T-banen gikk fra sentrum til Lambertseter.

Sporveien Oslo AS (Sporveien) leverer effektiv kollektivtrafikk med høy kundetilfredshet basert på en integrert verdikjede der selskapet styrer infrastruktur, verksted, vogner, operatører og trafikk i ett helhetlig system for å få mest mulig ut av hver av innsatsfaktorene. Sporveien er 100 prosent eid av Oslo kommune og leverer skinnegående kollektivtrafikk på bestilling fra administrasjonsselskapet Ruter, som er eid av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Vognmateriellet i den skinnegående kollektivtrafikken er eid av Oslo Vognselskap, som leier ut vognene og kjøper vedlikehold av Sporveien. I bussmarkedet konkurrerer Sporveiens selskap Unibuss AS om anbud i fri konkurranse med andre aktører.

Sporveien har hovedkontor på Tøyen i Oslo. I 2016 hadde konsernet driftsinntekter på 4 560 MNOK og 3629 ansatte ved årets slutt. Tilsvarende tall for 2015 var 4 375 MNOK og 3540 ansatte. 250 millioner reiser ble utført med Sporveien i 2016.

VIRKSOMHETEN

Sporveiens datterselskaper Sporveien Trikken AS og Sporveien T-banen AS kjører all skinnegående kollektivtrafikk med trikk og T-bane i Oslo og Akershus. Vedlikehold av trikker utføres av konsernets verksteder på Grefsen og Holtet, mens vedlikehold av T-banevogner skjer på Ryen og Avløs.

Sporveiens datterselskap Unibuss AS kjører en stor andel av den anbudsbaserte busstrafikken i Oslo, Akershus, Vestfold og Oppland.

Sporveien eier, forvalter og utfører vedlikehold og oppgraderinger på all infrastruktur til trikk og T-bane, inkludert stasjoner, tunneller og bygninger. Arbeidet utføres av virksomhetsområdet Infrastruktur og Eiendom, og sikrer stabil og sikker drift av trikk og T-bane i Oslo og Akershus. Virksomheten har også ansvar for store utbyggingsprosjekter og forvalter en betydelig eiendomsmasse knyttet til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. Infrastruktur og Eiendom har baser på Etterstad og Holtet.

Konsernets datterselskap Bussanlegg AS eier og leier ut bussanlegg til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus.

Datterselskapet Sporveien Media AS forvalter all trafikkreklame på egne driftsmidler, stasjoner og bygninger, samt holdeplasser på Lilleakerbanen og Ekebergbanen.

MARKED OG STRATEGI

Et godt og velfungerende Sporveien er avgjørende for at Oslo-regionen skal fungere. Oslo er den raskest voksende hovedstaden i Europa, og Sporveien er godt rustet til å ta ansvar for de fremtidige utfordringene dette gir for kollektivtrafikken.

Det ventes fortsatt høy befolkningsvekst i Stor-Oslo frem mot 2030. Oslo kommune anslår at folkemengden i Oslo og Akershus vil være i underkant av 1,5 millioner innbyggere i 2030. Det er et politisk mål at den ventede trafikkveksten skal skje i form av kollektivtrafikk, gange og sykkel, og at bilbruken skal reduseres. Oslo kommune har i tillegg satt ambisiøse mål for reduksjon av klimautslipp og bedring av luftkvaliteten i byen. Et godt kollektivtilbud er avgjørende for å nå målene. Sporveien er en viktig del av løsningen på disse samfunnsutfordringene, og legger vekt på å drive godt og effektivt gjennom en robust og fremtidsrettet strategi.

Konsernets foregående strategiperiode, Best 2015, ble avsluttet ved utgangen av 2015 og leverte effektiviseringsforbedringer på totalt 455,5 millioner kroner årlig. 2016 markerte oppstarten av strategiperioden 2016-2020 og Sporveiens nye strategi Best 2020. Med den har Sporveien satt som strategisk målsetting å bli beste nordiske løsning på effektiv og miljøvennlig kollektivtransport. Det innebærer at Sporveien til enhver tid skal være konkurransedyktig og utvikle konsernet på en innovativ og fremtidsrettet måte.

Best 2020 viderefører arbeidet med forbedringer og effektiviseringer fra forrige strategiperiode. Ambisjonsnivået i Best 2020 er å effektivisere driften med 375 MNOK innen utgangen av 2020. Sporveien ligger ved utgangen av 2016 godt i rute for å nå sine ambisjoner i Best 2020. Samtidig hever Sporveien ambisjonsnivået ytterligere innenfor de strategiske satsingsområdene samfunnsansvar, konkurransekraft, vekst og gjennomføringsevne. Arbeidet med å realisere ambisjonene er i gang, og i 2016 oppnådde Sporveien blant annet en 14 prosent

økning i antallet kjørte togkilometer med T-banen. Betydelige oppgraderinger av infrastrukturen har også økt kapasiteten i T-banenettet og redusert vedlikeholdsetterslepet.

Sporveiens viktigste konkurransefortrinn er selskapets integrerte forretningsmodell. Den gjør det mulig å optimalisere hele verdikjeden med operativ drift, vedlikehold, utbygging og eiendom. Selskapet er godt posisjonert for å være med på den videre utviklingen av miljøvennlig kollektivtrafikk i det sentrale Østlandsområdet. Sporveien skal være en del av løsningen ved å tilby et voksende marked flere ganger med god kvalitet og høy sikkerhet, til en konkurransedyktig pris.

Datterselskaper og virksomhet i Sporveien-konsernet Sporveien T-banen AS

Sporveien T-banen AS leverer all T-banetraffikk i Oslo og Akershus. Selskapet har en egen driftstillatelse fra Statens jernbanetilsyn og kjører på avtale med administrasjonsselskapet Ruter AS.

2016 ble året T-banen passerte 100 millioner reisende for første gang. T-banen produserte 106 millioner reiser, en økning på 11,7 prosent fra 2015. Kundetilfredsheten har de senere årene vært svært god og endte på 98,0 prosent i 2016. Andelen kjørte avganger (regularitet) var i 2016 på 99,3 prosent. Selskapet jobber aktivt for å holde kvaliteten på et høyt nivå. T-banen drifter fem linjer i Oslo, hvorav to strekker seg inn i Bærum i Akershus. I forbindelse med ruteomlegging og åpning av Lørenbanen 3. april ble T-banens produksjon økt med 14 prosent på årsbasis. Denne produksjonsveksten, sammen med mange feil på infrastrukturen, gjorde at perioden fra mars til juni ble krevende for driften. Punktligheten sank fra 80-85 prosent i januar-februar til 70 prosent i den krevende perioden frem til sommeren. T-banen organisasjon jobbet systematisk med forbedringer, og etter at de største flaskehalsene var fjernet, og planene justert, steg punktligheten til 85 prosent etter sommeren.

Sporveien Trikken AS

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

Trikken drifter seks linjer og fraktet 53 millioner reisende i 2016, en svak nedgang på 2,7 prosent fra 2015. De siste ti årene sett under ett har imidlertid antallet reisende med trikken økt med over 45 prosent, uten endringer i vognparken. Nedgangen i 2016 henger trolig sammen med endringer i trafikkavviklingen knyttet til anleggsarbeider i sentrum og langs Ekebergbanen.

Kundetilfredsheten blant reisende med trikken var på 96 prosent i 2016. Andelen kjørte avganger (regularitet) var på 99,5 prosent målt mot planlagte avganger. Trikken jobber aktivt for å holde kvaliteten på et høyt nivå.

Sporveien Media AS

Sporveien Media AS forvalter all trafikkreklame på Sporveiens driftsmidler, stasjoner og bygninger, samt holdeplasser på Lilleakerbanen og Ekebergbanen.

Sporveien Media AS har siden 1. januar 2013 hatt avtale med Clear Channel Norway AS om salg av trafikkreklamerettighetene i Oslo og Akershus. Avtalen varer frem til 31. desember 2020. I tillegg til å gi et positivt økonomisk bidrag til kollektivtrafikken, skal trafikkreklamevirksomheten bidra til en positiv opplevelse for de reisende.

Tilrettelegging for videreutvikling av samarbeidet med Clear Channel Norway sto sentralt i 2016. Dette inkluderte oppgradering av eksisterende og etablering av nye digitale flater og tilhørende infrastruktur.

Sporveien Media AS betalte i 2016 totalt 102,8 millioner kroner i plassavgift til kollektivtransporten som er selskapets driftsinntekter redusert for driftskostnader.

Unibuss

Unibuss består av Unibuss AS (rutebuss) og datterselskapene Unibuss Tur AS, Tønsberg Bussreiser AS og Unibuss Ekspres AS. Selskapet driver virksomhet innen rutebusstrafikk,

turbilkjøring, ekspressruter og flybusstransport. Med 1794 ansatte ved årets slutt, er Unibuss det største datterselskapet i Sporveien Oslo AS målt i antall ansatte. I Oslo og Akershus kjører selskapet på oppdrag for Ruter AS, i Vestfold for Vestfold Kollektivtrafikk, og i Lillehammer for Opplandstrafikk. I 2016 hadde Unibuss 91 millioner reisende og selskapet omsatte for 1 651 millioner kroner. Kundetilfredsheten i 2016 var på 96 prosent, mot 97 prosent i 2015 og 93 prosent i 2014.

«Sporveiens viktigste konkurransefortrinn er selskapets integrerte forretningsmodell. Den gjør det mulig å optimalisere hele verdikjeden med operativ drift, vedlikehold, utbygging og eiendom.»

1. juli startet Unibuss kjøring av ny kontrakt i Vestfold, etter at selskapet vant dette anbudet i 2015. 91 nye, miljøvennlige busser ble satt i drift i Vestfold. I tillegg vant Unibuss i juni 2016 anbudskonkurransen om busskjøring i Oslo indre by. Dette er den største anbudspakken i Oslo og en kontrakt Unibuss kjører i dag, med linjestrekninger som konsernet har kjørt siden 1927. Den nye kontrakten har oppstart 2. april 2017 og tre års varighet, med inntil to års opsjon.

Unibuss Ekspres kjører flybussene Torpekspressen, OSL-ekspresen og Værnesekspresen. Ryggeekspresen ble avviklet 29. oktober på grunn av nedleggelsen av Rygge flyplass. Omtrent samtidig startet Unibuss Ekspres 23. september OSL-ekspresen. I tillegg kjører Unibuss Ekspres Lavpriskekspresen på strekningene Oslo-Trondheim og Oslo-Kristiansand-Stavanger.

Unibuss Tur har baser i Oslo, Stokke i Vestfold, Son i Akershus og på Lillehammer i Oppland. På slutten av året inngikk Unibuss Tur avtale med Moss Turbiler om overtakelse av alle kundeavtaler, sjåfører og driftssjef i turbussvirksomheten, lokalene og de fleste av bussene til Moss Turbiler fra 1. januar 2017.

Unibuss har lange og stolte tradisjoner i busstrafikken, og i 2017 er det 90 år siden driften av bybuss i Oslo ble startet som en del av Sporveiskonsernet.

Bussanlegg AS

Bussanlegg AS leier ut sju bussanlegg med en samlet kapasitet på 570 busser til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. Bussanlegg eier selv seks av anleggene og har en langtidsavtale med det sjuende i Brubakkveien. De sju bussanleggene utgjør 40 prosent av regionens totale kapasitet. Den forutsatte veksten i kollektivtrafikken frem mot 2030 innebærer at kapasiteten for parkering og vedlikehold av busser må økes med ytterligere 600-800 busser. Det er en utfordring i en region med en stadig mer presset arealsituasjon. Bussanlegg AS har et strategisk ansvar for å sikre tilstrekkelig ny anleggskapasitet, og et operativt ansvar for å følge opp anleggene i dialog med bussoperatørene.

Selskapet vil i årene som kommer ha fokus på god forvaltning og utvikling av sine eksisterende sju anlegg. Det vil handle om kapasitetsutvidelser, om tilrettelegging for fossilfri bussteknologi, samt generell modernisering og tilpassing av anleggene for fremtiden.

Selskapets generalforsamling vedtok i mai 2016 en ny formålsparagraf for Bussanlegg AS som sikrer at ressurser og overskudd som virksomheten genererer, skal anvendes til selskapets formål. Det har betydning for selskapets ambisjoner og evne til å gjennomføre etablering av nye bussanlegg.

Infrastruktur og eiendom

Gjennom konsernets enhet Infrastruktur og Eiendom (IE) driver Sporveien svært omfattende bygge- og anleggsvirksomhet. I 2016 omfattet bygge- og anleggsvirksomheten blant annet:

Ferdigstillelse av Lørenbanen: Bygging av ny bane med 1,6 kilometer dobbeltspor og ny, dypt-liggende stasjon under boligområdet på Løren. Banen åpnet 3. april 2016.

Østensjøbanen: Oppgradering av trasé og stasjoner startet i 2015, med delåpning til Bøler 10. januar 2016 og åpning av hele strekningen 3. april 2016.

Nydalen stasjon: Ombygging for å øke kapasiteten til atkomstene, med flere rulletrapper og utganger, og utvidet sykkelparkering. Arbeidet ble sluttført høsten 2016.

Ekebergbanen: Oppgradering av parsellen Ekebergparken–Jomfrubråten. Arbeidet ble sluttført i 2016.

I tillegg pågikk ombyggingen av trikketraséen i Prinsens gate gjennom hele 2016, i samarbeid med Bymiljøetaten, som ledet prosjektet. Prosjektet ble ferdigstilt i februar 2017.

Nytt signal og sikringsanlegg (CBTC)

Arbeidet med nytt signal- og sikringsanlegg til T-banen pågikk for fullt gjennom 2016. Det nye anlegget skal gjøre

det mulig med hyppigere avganger, øke punktligheten og styrke sikkerheten. I 2016 sluttførte Sporveien forprosjektet om det nye anlegget. Styringsdokumentet fra forprosjektet ble kvalitetssikret av eksterne eksperter på oppdrag fra Oslo kommune og Ruter. Rapporten fra kvalitetssikringen var klar i oktober og konkluderte med at styringsdokumentet gir et tilstrekkelig grunnlag for å kunne anbefale kostnadsramme og usikkerhetsavsetning for prosjektet. Prosjektet er i rute, og Sporveien jobber målrettet for å innfri ambisjonen om full overgang til CBTC mot slutten av 2024.

Trikkeprogrammet

Trikkeprogrammet omfatter anskaffelse av nye trikker, oppgradering av infrastruktur og utvikling av trikkebasene. Sporveien fikk ansvar for gjennomføringen av programmet ved vedtak i generalforsamlingen i 2015. Bystyret fattet beslutningen om kjøp av 87 nye trikker i desember 2015. I 2016 ble det gjennomført prekvalifisering av vognleverandører, og seks leverandører er invitert til konkurransen. Neste fase ble innledet med utsendelse av konkurransegrunnlag tidlig i 2017, og blir avsluttet med kontraktsinngåelse med valgt leverandør. Det er lagt opp til leveranse av nye trikker fra 2020 og utover. Etter planen skal alle trikkene være levert i løpet av 2024.

Våren 2016 la Sporveien frem en oppdatert plan for oppgradering av trikkeinfrastrukturen. Infrastrukturoppgraderingen tar sikte på å innhente vedlikeholdsetterslep og ivareta nødvendige krav for å kunne benytte moderne standardmateriell. Enkelte større prosjekter gjennomføres i samarbeid med Bymiljøetaten, mens øvrige tiltak skjer i regi av Sporveien. Utvikling av trikkebasene på Grefsen og Holtet skal sikre utvidelse av kapasitet for parkering, tilpassing av verkstedene for nye trikker og

tilrettelegging for kostnadseffektivt vedlikehold og drift. Det er ventet at flesteparten av prosjektene for infrastruktur og base vil bli gjennomført frem mot 2020.

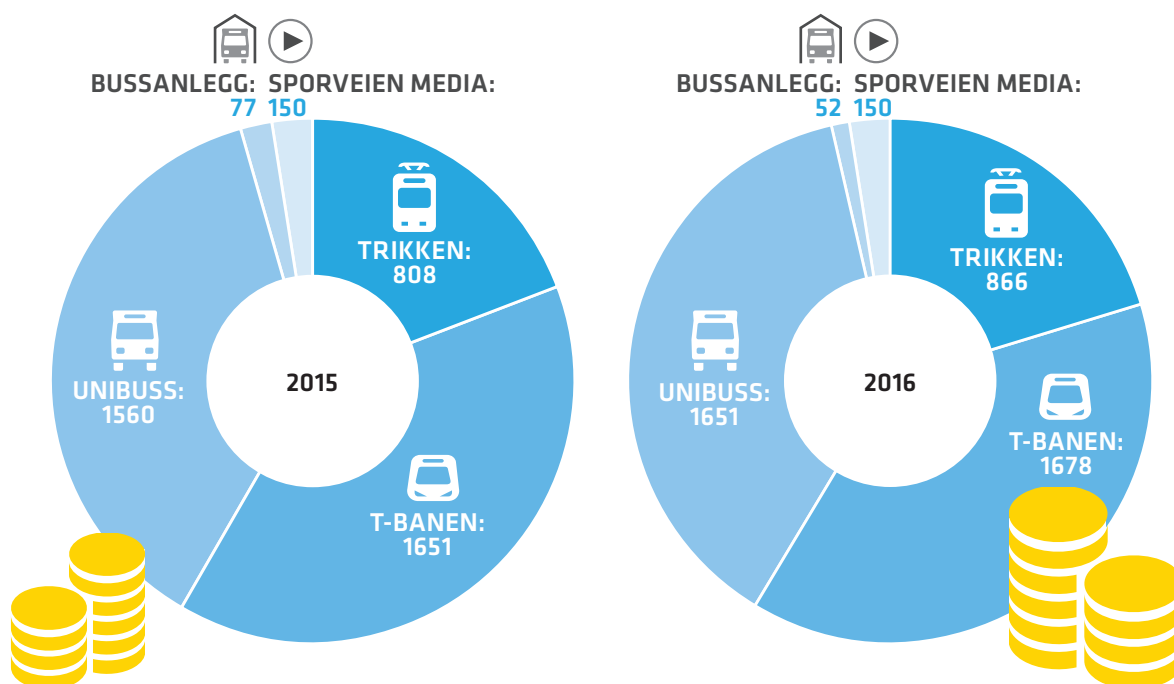
OFFENTLIGE TILSKUDD

Det vesentligste av konsernets inntekter er i henhold til kontrakter som inngås med Ruter AS. Ruter AS mottar offentlige tilskudd som viderefaktureres til konsernet Sporveien Oslo 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.

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

Om CBTC: «Det nye anlegget skal gjøre det mulig med hyppigere avganger, øke punktligheten og styrke sikkerheten.»

UTVIKLING I OMSETNING PER DATTERSELSKAP (MILL. KR)



indirekte til fratrukk i avskrivningene gjennom redusert anskaffelseskost for eiendelen.

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

KONSERNETS ØKONOMISK RESULTAT, SOLIDITET OG LIKVIDITET

Resultat

Sporveien-konsernet oppnådde i 2016 et resultat før skatt på 179,5 MNOK, mot 135,9 MNOK i 2015. Resultatet etter skatt i 2016 ble 144,9 MNOK, mot 113 MNOK i 2015. Den totale omsetningen var 4 560 MNOK i 2016, mot 4 375 MNOK i 2015.

2015 var et år med mye ekstra driftskostnader knyttet til etablering av Avløs base, oppgradering av Østensjøbanen og bygging av Lørenbanen. 2016 har vært preget av en mer normalisert driftssituasjon, og dette reflekteres i resultatutviklingen. I tillegg fortsetter Sporveien sitt fokus på mer effektiv drift gjennom strategiprogrammet Best 2020, noe som gir effekt gjennom lavere kostnadsnivå pr. kilometer i 2016 sammenlignet med 2015. Sporveien viderefører ambisjonsnivået fra forrige strategiperiode, som innebærer en effektivisering på 375 MNOK i 2020 sammenlignet med 2015. Økningen i resultatet fra 2015 til 2016 kommer på tross av at Sporveien i 2016-resultatet har en ekstraordinær amortiseringskostnad knyttet til pensjonsforpliktelser på 108,3 MNOK.

KONTANTSTRØM OG ØKONOMISK STILLING

Kontantstrøm fra driften er 503,3 MNOK, mot 486,9 MNOK i 2015. Driftsresultatet ble 198,2 MNOK, mot 169,9 MNOK i 2015.

Forskjellen mellom kontantstrøm fra drift og driftsresultatet skyldes endringer i arbeidskapital og forskjell mellom kostnadsført pensjon og inn-/og utbetalinger i pensjonsordninger. Konsernets kontantstrøm fra investeringer er -1 282,9 MNOK, mot -2 042,6 MNOK i 2015. Endringen fra 2015 til 2016 består i hovedsak av nedgang i utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler på 619,6 MNOK og en nedgang i utbetalinger ved kjøp til fremmedfinansierte prosjekter på 116 MNOK. Konsernets kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter er 1 071,3 MNOK, mot 1 644,3 MNOK i 2015. Endringene kan forklares gjennom reduserte innbetalinger fra finansieringskilder på fremmedfinansierte prosjekter med 240 MNOK, samt økt nedbetaling på gjeld på 284,1 MNOK.

Soliditet

Konsernets egenkapitalgrad var 31,2 prosent ved utgangen av 2016. Dette var en økning på 2,9 prosentpoeng fra 2015, da egenkapitalandelen var 28,3 prosent.

Likviditet

Likviditetsreserven var 795 MNOK per 31. desember 2016.

Datterselskapene

Sporveien T-banen AS oppnådde et resultat før skatt på 48,6 MNOK, mot 60,9 MNOK i 2015. Resultatet etter skatt i 2016 ble 36,5 MNOK, mot 45,2 MNOK i 2015. Den totale omsetningen var 1 678 MNOK i 2016, mot 1 651 MNOK i 2015.

Sporveien Trikken AS oppnådde et resultat før skatt på 49,8 MNOK, mot 39,4 MNOK i 2015. Resultatet etter skatt i 2016 ble 37,3 MNOK, mot 29,1 MNOK i 2015. Den totale omsetningen var 866 MNOK i 2016, mot 808 MNOK i 2015.

Unibuss AS med datterselskaper oppnådde et resultat før skatt på 51,8 MNOK, mot 52,1 MNOK i 2015. Resultatet etter

SPORVEIENS SAMFUNNSOPPDRAG ER Å SKAPE MER KOLLEKTIVTRAFIKK FOR PENGENE. KONSERNET ER OPPTATT AV Å FINNE GODE, FREMTIDSRETTEDE LØSNINGER FOR MILJØ OG SAMFERDSEL I OSLO-REGIONEN.



skatt i 2016 ble 54,1 MNOK, mot 39,9 MNOK i 2015. Den totale omsetningen var 1 651 MNOK i 2016, mot 1 560 MNOK i 2015.

Bussanlegg AS oppnådde et resultat før skatt på 32,2 MNOK, mot 6,1 MNOK i 2015. Resultatet etter skatt i 2016 ble 24,1 MNOK, mot 4,5 MNOK i 2015. Den totale omsetningen var 77,2 MNOK i 2016, mot 52,1 MNOK i 2015.

Sporveien Media AS oppnådde et resultat før skatt på 0,027 MNOK, som er 0,042 MNOK lavere enn for 2015. Resultatet etter skatt i 2016 ble 0,04 MNOK, som er 0,05 MNOK lavere enn for 2015. Den totale omsetningen i selskapet var 105 MNOK i 2016, uendret fra 2015.

FINANSIELL RISIKO

Finansiell risiko. Konsernets likviditet er organisert i en konsernkontoordning, og konsernet har en kassakreditt-ramme på 400 MNOK. Per 31. desember 2016 hadde konsernet en kontantbeholdning på 395 MNOK, i tillegg til ubenyttet kassakreditt. Risiko for tap på fordringer er vurdert som lav, da konsernets største kunder er eid av kommuner eller fylkeskommuner. Sporveien Oslo AS hadde per 31. desember 2016 en samlet langsiktig gjeld på 1 978 MNOK. Sporveiens rentestrategi tilsier at minimum 25 prosent av renten skal være flytende og minimum 25 prosent av renten skal være fast, samt at rentebindingen skal være mellom 1,5 og 8 år. Gjeld til Oslo kommune knyttet til Holmenkollbanen, Avløs base og trikkeanskaffelsen er unntatt. Rentebærende langsiktig gjeld ble redusert med 162 MNOK i 2016, og er knyttet til avdrag, refinansiering av bullelån på 200 MNOK til kortsiktig sertifikatlån, og låneopptak til trikkeanskaffelsen. Ved utgangen av 2016 var det avsatt 29,4 MNOK for overkurs på rentesikringer. Det avsatte beløpet er nåverdiberegnet. Unibuss AS har kun lån med flytende rente, men har indeksregulering av kontraktsprisene som inkluderer utvikling i rentemarkedet.

Markedsrisiko. Fra 2014 har inngåtte kjørekontrakter for trikk og T-bane hatt varighet på tre år og lav markedsrisiko. De gjeldende kjørekontraktene for trikk og T-bane som utløp i 2016 er prolongert og det jobbes med nye avtaler som skal gjelde i perioden 2017-2020. Det er knyttet noe risiko til ekspress- og turbildriften, men denne aktiviteten utgjør en liten andel av konsernets totale virksomhet. Den anbudsbaserte rutebusskjøringen utgjør majoriteten av Unibuss sine leveranser og har kontrakter på opptil 8 + 2 år.

Valutarisiko. Konsernet har moderat valutarisiko. Utvikling i valutakurser innebærer både direkte og indirekte en økonomisk risiko for selskapet. Fremover vil Sporveien gjennom prosjektet Trikkeanskaffelsen bli eksponert for valutarisiko. Det foreligger en egen valutasikringsstrategi knyttet til dette prosjektet.

Likviditetsrisiko. Sporveien Oslo AS har gjennom 2016 økt sin likviditetsreserve, og likviditetsrisikoen vurderes p.t. som relativt lav.

FORSKNING OG UTVIKLING

Utgifter til egen forskning og utvikling kostnadsføres løpende. Konsernets FoU gjelder utvikling av metodikk som forbedrer trikkens regularitet og punktlighet. Et annet FoU-område er kontinuerlig avlesning av togdata. Optisk måling og infrarød måling kan sette konsernet i stand til å bedre forutse og planlegge vedlikehold av trikker. Det vesentligste av kostnadene er relatert til lønnskostnader, samt innleie av eksternt arbeidskraft.

SAMFUNNSANSVAR

Sporveiens samfunnsoppdrag er å skape mer kollektivtrafikk for pengene. Konsernet er opptatt av å finne gode, fremtids-

rettede løsninger for miljø og samferdsel i Oslo-regionen. Som leverandør av kollektivtransport er Sporveien også opptatt av å gi alle reisende gode opplevelser når de benytter konsernets transportmidler, samt å redusere uønskede effekter av virksomheten. Derfor har Sporveien definert følgende seks målområder knyttet til konsernets samfunnsansvar:

Smart tur:

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

Oslo trenger enda bedre kollektivløsninger; løsninger som gir innbyggerne høy mobilitet, som holder tritt med befolkningsveksten, og som bidrar til å skape levende og attraktive byrom. Sporveien samarbeider tett med Oslo kommune og aktørene i kollektivfamilien for å finne de beste løsningene for fremtidens mobilitet og sette dem ut i livet.

Ren tur:

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

Sporveiens virksomhet er en vesentlig bidragsyter til å bedre det ytre miljøet gjennom å tilby miljøvennlig kollektivtransport. Miljøfokus er en naturlig og viktig del av Sporveiens samfunnsoppdrag, og det er et viktig mål å unngå skader på mennesker og miljø. Infrastrukturenheten og Unibuss er sertifisert etter miljøledelsesstandard ISO 14001.

Sporveien utarbeider hvert år et klimaregnskap for virksomheten, basert på det internasjonale Greenhouse Gas Protocol-initiativet. Hovedtrekkene fra klimaregnskap for 2016 var:

Redusert klimaavtrykk: I 2016 tilsvarte Sporveiens klimagassutslipp unntatt Unibuss 10358 tonn CO₂. Det var en reduksjon på ni prosent fra 2015, mest som en effekt av at klimagassutslippene fra produksjon av strøm i Norden har gått ned.

Økt utslipp fra strømforbruk: Samlet forbrukte Sporveien 168 GWh elektrisitet i 2016, hvilket var ti prosent mer enn i 2015 og en følge av produksjonsøkningen i 2016.

Gjenvinning: I 2016 endte Sporveien med en gjenvinningsgrad på 84,1 prosent, som var under målet på 85 prosent. Gjenvinningsgraden økte likevel fra 2015, da den var på 83,9 prosent.

Avfallsmengde: Avfallsmengdene økte med fem prosent fra 2015 til 2016. Økningen hadde sammenheng med økt produksjon.

God tur:

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

Fornøyde reisende: Kundetilfredsheten er svært høy blant reisende med Sporveien. De siste fem årene har trikken,

T-bane og bussvirksomheten (kun målt i Oslo) hatt en positiv utvikling i kundetilfredsheten, som lå mellom 96 og 98 prosent for alle tre transportalternativene ved utgangen av 2016. Sporveien ønsker også å gi de reisende gode kunst- og kulturopplevelser på utvalgte stasjoner gjennom blant annet «Sporveiskunst».

Trafikksikkerhet og beredskap: Trafikksikkerhet, beredskap og kvalitet har fokus i hele konsernet. En nullvisjon knyttet til skader og ulykker er førende for sikkerhetsarbeidet. Sikkerheten til de reisende, ansatte og tredjeperson skal prioriteres. Samlet for trikk og T-bane var det ett dødsfall etter påkjørsel og seks alvorlige skader på tredjepart eller passasjer i 2016. Dette fordeler seg på ett dødsfall og fem alvorlige personskader på trikk, og én alvorlig personskade på T-bane. Unibuss rapporterer av konkurransemessige hensyn ikke statistikk knyttet til trafikksikkerhet og beredskap.

Sporveiens sikkerhetsarbeid omfatter både forebyggende analyser og tiltak, samt et robust beredskapssystem for å kunne håndtere ulykker, hendelser og terrortrusler. (For mer informasjon om God tur, se side 52-53)

God nabo:

Sporveien skal ha en åpen linje og lytte til alle interessenter og trygge naboer og berørte parter.

Oslo kommune har mål om et grønt skifte, som innebærer at Sporveien skal bygge mer, kjøre mer og utvikle bedre kollektivløsninger. Sporveien har et stort og sentralt rutenett og kjører trikk og T-bane der folk ferdes og bor. Det er derfor viktig å være tilstede og ha en god og åpen dialog og være en god nabo gjennom å lytte, trygge, informere og involvere alle berørte langs linjene.

Driftige folk:

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

Antall ansatte: Sporveien konsernet hadde 3629 ansatte ved utgangen av 2016. Disse var fordelt som følger: Sporveien T-banen: 629, Sporveien Trikken: 368, Unibuss: 1794 og Sporveien Oslo (konsern): 838. Av konsernets ansatte var 389 ansatt i produksjonsheten, 323 i infrastrukturenheten og 126 i konsernstaber.

Sykefravær: I 2016 var sykefraværet i konsernet 7,56 prosent. Dette var en nedgang fra 7,89 prosent i 2015. Fordelt på selskapene var sykefraværet 6,74 prosent i Sporveien Oslo AS, 7,54 prosent i Sporveien T-banen AS, 6,88 prosent i Sporveien Trikken AS og 8,08 prosent i Unibuss-konsernet.

Konsernet arbeider systematisk og langsiktig med å forebygge og følge opp sykefravær. Dette arbeidet har høy prioritet i konsernet. Erfaringsutveksling og bruk av medarbeiderundersøkelser er svært viktig som grunnlag for å vurdere og utvikle tiltak som kan redusere sykefraværet.

«Sporveiens virksomhet er en vesentlig bidragsyter til å bedre det ytre miljøet gjennom å tilby miljøvennlig kollektivtransport.»

Seniorpolitikk: Hovedmålsettingen med seniorpolitikken er å sikre en inkluderende arbeidsplass og beholde relevant kompetanse. Det er en forutsetning at alle iverksatte senior-tiltak bidrar til å opprettholde drift og produksjon.

HMS: HMS skal være et konkurransefortrinn for Sporveien. Målsettingen er å gjøre Sporveien tryggere, skadepotensialet lavere og arbeidsmiljøet bedre. For å lykkes med det, profesjonaliserer Sporveien arbeidet med HMS og ansvarliggjøring av medarbeidere og ledere i deres arbeid. Bedriftshelsetjenesten i Sporveien er aktive i HMS-arbeidet og bistår med alt fra helsekontroller, sykefraværsoppfølging, helse-dagene, AKAN, yrkeshygieneiske målinger, treningsveiledning og ergonomiske tilpasninger.

I 2016 ble det rapportert 110 personskader i Sporveien (unntatt Unibuss). 23 av disse gjaldt personskade med fravær. De dominerende årsakene til skader skyldes vold mot medarbeidere, psykisk skade etter alvorlige trafikkulykker, strøskader, og fall- og klemskader. Fordelt på enhetene er det flest skader knyttet til vold (31), påkjørsel (17) og fall (11) på T-banen, etterfulgt av påkjørsel trikk (9) og fall i verkstedene (8). Unibuss rapporterte 17 skader med fravær i 2016, men rapporterer av konkurransemessige hensyn ikke mer detaljert på dette området.

Likestilling: Sporveien legger vekt på å likebehandle ansatte i konsernet og å oppnå jevn fordeling mellom kjønn både i styre, ledende stillinger og blant øvrige ansatte. Det skal ikke forekomme forskjellsbehandling i rekrutteringsprosesser, lønns- og arbeidsvilkår, forfremmelser eller tilbud om utviklingsmuligheter. Sporveien legger også til rette for tiltak som permisjon, redusert arbeidstid, samt tilpasset arbeid og arbeidstid for småbarnsforeldre.

Sporveien er en mannsdominert arbeidsplass. Kvinneandelen i konsernet som helhet er 14 prosent. Det er flest kvinner ansatt i T-banen (28 prosent) og færrest kvinner ansatt i Unibuss (6 prosent). Sporveien hadde i 2016 en kvinneandel på 43,4 prosent i konsernledelsen og på 1. mellomledernivå, mot 41,5 prosent i 2015.

Ikke-diskriminering: Sporveien er opptatt av å ta vare på tradisjonen med å være et selskap preget av et rikt fellesskap. Rundt 25 prosent av de ansatte representerer etniske minoritetsgrupper fra cirka 50 forskjellige land. Sporveien har ansatte med ulik legning, ulike religiøse overbevisninger og forskjellige typer funksjonshemninger. Dette betyr at konsernet i stor grad reflekterer befolkningssammensetningen i Oslo-regionen.

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

arbeider aktivt og målrettet for å utforme og tilrettelegge de fysiske forholdene.

Pensjon: Ved utgangen av 2016 har Sporveien Oslo og datterselskapene to pensjonsordninger: en lukket offentlig tjenstepensjonsordning og en innskuddsordning. For ansatte i morselskapet og datterselskapene Sporveien T-banen, Sporveien Trikken, Sporveien Bussanlegg og Sporveien Media ble lukkingen av den offentlige tjenstepensjonen gjennomført fra 1. april 2015. Etter dette har nyansatte blitt ansatt med innskuddspensjon. Ansatte i Unibuss har hatt en glidende overgang til innskuddsbasert pensjonsavtale fra selskapet ble konkurranseutsatt i 1997.

Utvikling av medarbeiderne: Sporveien har et eget program for utvikling av talentfulle medarbeidere. I 2016 var det 24 deltakere i programmet, med representanter fra hver av enhetene i Sporveien.

Skikkelige folk:

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

I løpet av 2016 har Sporveien hatt fokus på å sette strenge krav til etikk og anti-korrupsjon. Dette gjelder ikke bare hos egne medarbeidere, men også tett oppfølging av eksterne leverandører.

I tillegg har konsernet hatt fokus på terrorberedskap og informasjonssikkerhet. Konsernet har en felles beredskapsplan, og det ble i 2016 gjennomført seks øvelser for å trene på planen. Både trikk og T-bane er blant de sikreste transportsystemene i Norge. Kontinuerlig sikkerhetsarbeid gjennom flere år har gitt gode resultater.

«Sporveiens ambisjon i strategien Best 2020 er at Sporveien skal være den beste nordiske løsningen på effektiv og miljøvennlig kollektivtrafikk.»

FREMTIDSUTSIKTER

Markedet for kollektivtransport i Sporveiens kjerneområder er økende, og selskapet transporterer flere passasjerer enn tidligere med trikk, T-bane og buss. Oslo og Akershus har det prosentvis raskest voksende folketallet blant hovedstadsområder i Europa, og behovet for mer kollektivtrafikk i hele regionen stiger i takt med befolkningsveksten. I mellomalternativet i sin befolkningsfremskriving gir Statistisk sentralbyrå en prognose om at Oslo og Akershus samlet vil vokse fra i underkant av 1,3 millioner innbyggere i 2016 til nærmere 1,5 millioner i 2030.

Byrådet i Oslo, bestående av Arbeiderpartiet, SV og Miljøpartiet de Grønne, er tydelige på en sterk satsing på miljøvennlig kollektivtrafikk. Nasjonalt er det også et uttalt politisk mål at transportveksten skal håndteres med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Satsingen på kollektivtrafikk og det økende passasjermarkedet, innebærer at det må gjøres nye investeringer i kjøremateriell, infrastruktur og banestrekninger.

Sporveien har en viktig rolle i den regionale utviklingen i Oslo og Akershus, både som operatør og utbygger av infrastruktur.

De siste årene er det gjennomført flere store prosjekter for å oppgradere banestrekninger. Åpningen av Lørenbanen økte også kapasiteten i T-banenettet. Utbyggingsprosjektene har tilført selskapet verdifull kompetanse for å håndtere fremtidige utbygginger av nye strekninger.

De nye store utbyggingsprosjektene i hovedstadsområdet vil være Fornebubanen, ny sentrumstunell og en mulig bane til Ahus. I tillegg vil det nye sikrings- og signalanlegget (CBTC) for T-banen og anskaffelsen av nye trikker til Oslo legge til rette for økt kapasitet i dagens trikke- og T-banenett.

Sporveiens ambisjon i strategien Best 2020 er at Sporveien skal være den beste nordiske løsningen på effektiv og miljøvennlig kollektivtrafikk. Konsernet skal fortsette å levere i tråd med samfunnsoppdraget «mer kollektivtrafikk for pengene», og ønsker samtidig å ta del i arbeidet med å finne løsninger for morgendagens kollektivtrafikk i hovedstadsområdet. Erfaringene og resultatene av strategien Best 2015 har lagt et godt fundament for den videre satsingen.

I 2016 ble regjeringens nye jernbanereform igangsatt. Dette er en utvikling styret følger nøye med på. Sporveien skal stå

godt rustet til å tåle en eventuell fremtidig konkurranse-situasjon. Den effektiviseringen, profesjonaliseringen og industrialiseringen som har skjedd i virksomheten de siste årene, skal videreføres for å løfte konsernets konkurransevne ytterligere.

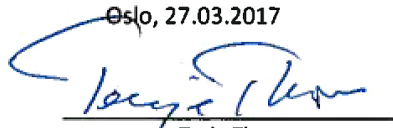
Normalt vil det være betydelig usikkerhet knyttet til vurdering av fremtidige forhold og endringer for konsernet.

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

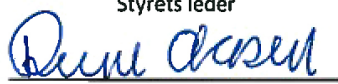
HENDELSER ETTER BALANSEDAGEN

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

Oslo, 27.03.2017




Terje Thon
Styrets leder



Sven Rune Aasen
Styremedlem



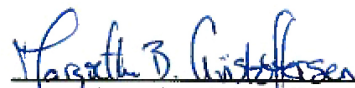
Ola Floberg
Styremedlem



Einar Enger
Nestleder



Terje Venold
Styremedlem



Margrethe Buskerud Christoffersen
Styremedlem



Gyrid Skalleberg Inger
Styremedlem



Cato Helle
Konsernsjef

INNHold

Del 6 Årsberetning og -regnskap

Resultatregnskap 2016	87
Balanse 2016	88
Kontantstrømoppstilling	90
Regnskapsprinsipper	91
■ Note 1 – Annen driftsinntekt – virksomhetsområder	93
■ Note 2 – Transaksjoner med nærgående parter	94
■ Note 3 – Kjøp og salg av tjenester fra/til selskap i samme konsern	94
■ Note 4 – Lønnskostnad og andre godtgjørelser	95
■ Note 5 – Annen driftskostnad	96
■ Note 6 – Skattekostnad på ordinært resultat	96
■ Note 7 – Varige driftsmidler	98
■ Note 8 – Investeringer i foretak i samme konsern	100
■ Note 9 – Finansiell markedsrisiko	101
■ Note 10 – Investeringer i aksjer og andeler	102
■ Note 11 – Mellomværende med selskap i samme konsern	102
■ Note 12 – Gjeld prosjekter (netto)	103
■ Note 13 – Bankinnskudd, kontanter o.l.	103
■ Note 14 – Varer	103
■ Note 15 – Selskapskapital	104
■ Note 16 – Aksjekapital og aksjonærinformasjon	104
■ Note 17 – Pensjonskostnader og forpliktelser	105
■ Note 18 – Annen langsiktig gjeld	106
■ Note 19 – Pantstillelser og garantier mv.	106
■ Note 20 – Sertifikatlån	107
Revisors beretning	109

RESULTATREGNSKAP

(Beløp i hele tusen)		Konsernet			Morselskapet		
DRIFTSINNTEKTER OG DRIFTSKOSTNADER	Noter	2016	2015	2014	2016	2015	2014
Driftsinntekter							
Annen driftsinntekt	1,2,3	4 599 945	4 374 975	4 211 687	1 326 117	1 342 373	1 287 916
Sum driftsinntekter		4 559 945	4 374 975	4 211 687	1 326 117	1 342 373	1 287 916
Driftskostnader							
Varekostnad	2,14	1 317 691	1 371 168	1 287 024	327 970	381 617	317 371
Lønnskostnad	4,17	2 235 052	1 984 597	1 831 742	625 617	547 022	508 487
Avskrivning på varige driftsmidler	7	268 169	266 624	229 628	187 493	212 995	196 956
Nedskrivning på varige driftsmidler	7	9 334	2 879	532	0	545	145
Annen driftskostnad	2,3,5,7	531 509	579 777	564 440	174 164	189 868	156 771
Sum driftskostnader		4 361 755	4 205 045	3 913 366	1 315 244	1 332 047	1 179 730
DRIFTSRESULTAT		198 191	169 930	298 321	10 873	10 326	108 185
FINANSINNTEKTER OG FINANSKOSTNADER							
Finansinntekter							
Inntekt på investering i datterselskap	8	0	0	0	152 023	118 739	143 136
Renteinntekt fra foretak i samme konsern		0	0	0	7 103	6 599	6 864
Annen renteinntekt	9	38 038	33 586	11 517	37 772	33 294	11 089
Annen finansinntekt	9	9 944	4 092	0	9 944	4 092	0
Sum finansinntekter		48 027	37 678	11 517	206 843	162 724	161 089
Finanskostnader							
Rentekostnad til foretak i samme konsern		0	0	0	7 677	9 399	16 294
Annen rentekostnad	9	66 732	71 743	71 821	62 855	69 538	69 895
Annen finanskostnad	9	0	0	31 876	0	0	31 876
Sum finanskostnader		66 732	71 743	103 697	70 532	78 937	118 065
NETTO FINANSPOSTER		(18 704)	(34 065)	(92 180)	136 311	83 787	43 023
ORDINÆRT RES. FØR SKATTEKOSTNAD							
Skattekostnad på ordinært resultat	6	34 557	22 836	52 328	4 147	(17 024)	(712)
ORDINÆRT RESULTAT		144 929	113 029	153 813	143 037	111 137	151 920
ÅRSRESULTAT		144 929	113 029	153 813	143 037	111 137	151 920
OVERFØRINGER OG DISPONERINGER							
Mottatt konsernbidrag					0	(2 365)	0
Avgitt konsernbidrag					0	0	0
Overføringer annen egenkapital					143 037	113 502	151 920
SUM OVERFØRINGER OG DISPONERINGER					143 037	111 137	151 920

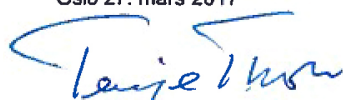
BALANSE

PER 31. DESEMBER 2016

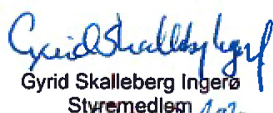
(Beløp i hele tusen)		Konsernet			Morselskapet		
EIENDELER	Noter	2016	2015	2014	2016	2015	2014
ANLEGGSMIDLER							
Immaterielle eiendeler							
Konsesjoner, patenter, lisenser o.l.		100	0	0	100	0	0
Sum immaterielle eiendeler		100	0	0	100	0	0
Varige driftsmidler							
Tomter, bygninger og annen fast eiendom	7	868 934	963 960	992 396	513 438	598 529	616 346
Kjørevei	7	724 604	783 467	892 559	724 604	783 467	892 559
Anlegg under utførelse	7	190 489	208 089	483 436	190 489	208 089	481 950
Maskiner, rullende materiell	7	553 768	478 816	206 829	251 409	203 719	197 673
Sum varige driftsmidler		2 337 795	2 434 332	2 575 219	1 679 940	1 793 804	2 188 529
Finansielle anleggsmidler							
Investeringer i datterselskap	8	0	0	0	565 338	480 224	595 585
Lån til foretak i samme konsern	11	0	0	0	302 240	338 810	206 817
Investeringer i aksjer og konsern	10	45	0	0	45	0	0
Andre fordringer	2	988 598	1 012 810	290 013	984 003	1 012 600	289 803
Overfinansiert pensjonsforpliktelse	17	600 880	765 671	756 867	495 311	610 980	607 034
Sum finansielle anleggsmidler		1 589 523	1 778 481	1 046 879	2 346 936	2 442 614	1 699 239
SUM ANLEGGSMIDLER		3 927 418	4 212 813	3 622 099	4 026 976	4 236 418	3 887 768
OMLØPSMIDLER							
Varer	14	162 633	156 295	144 828	160 089	154 008	142 098
Fordringer							
Kundefordringer	2	520 802	563 478	364 364	141 674	171 397	187 972
Fordring prosjekter (netto)	12	59 581	0	0	59 581	0	0
Andre fordringer		166 012	217 435	177 050	111 641	168 950	112 014
Fordringer på konsernselskap	11	0	0	0	290 072	233 751	244 180
Sum fordringer		746 395	780 913	541 414	602 967	574 098	544 166
Bankinnskudd, kontanter o.l.	13	405 917	114 252	25 600	382 097	90 496	287
SUM OMLØPSMIDLER		1 314 945	1 051 460	712 842	1 145 153	818 602	686 551
SUM EIENDELER		5 242 363	5 264 273	4 333 941	5 172 129	5 055 020	4 574 319

(Beløp i hele tusen)		Konsernet			Morselskapet		
EGENKAPITAL OG GJELD	Noter	2016	2015	2014	2016	2015	2014
EGENKAPITAL							
Innskutt egenkapital							
Selskapskapital	15,16	276 850	276 850	276 850	276 850	276 850	276 850
Sum innskutt egenkapital		276 850	276 850	276 850	276 850	276 850	276 850
Opptjent egenkapital							
Fond for vurderingsforskjeller	15	94 374	6 759	122 121	94 374	6 759	122 121
Annen egenkapital	15	1 264 179	1 206 865	976 109	1 314 709	1 259 287	1 030 423
Sum opptjent egenkapital		1 358 553	1 213 624	1 098 230	1 409 083	1 266 046	1 152 544
SUM EGENKAPITAL		1 635 403	1 490 474	1 375 080	1 685 933	1 542 896	1 429 394
GJELD							
LANGSIKTIG GJELD							
Avsetning for forpliktelser							
Pensjonsforpliktelser	17	6 241	300	826	0	0	0
Utsatt skatt	6	142 492	136 840	118 017	99 890	94 193	83 302
Sum avsetning for forpliktelser		148 733	137 140	118 843	99 890	94 193	83 302
Annen langsiktig gjeld							
Obligasjonslån	18	660 000	660 000	660 000	660 000	660 000	660 000
Øvrig langsiktig gjeld	18,19	1 318 523	1 481 235	1 108 252	1 196 697	1 364 539	1 098 734
Sum annen langsiktig gjeld		1 978 523	2 141 235	1 768 252	1 856 697	2 024 539	1 758 734
SUM LANGSIKTIG GJELD		2 127 256	2 278 376	1 887 095	1 956 587	2 118 732	1 842 036
KORTSIKTIG GJELD							
Sertifikatlån	20	200 000	0	0	200 000	0	0
Kassekredittgjeld		0	0	2 677	0	0	2 677
Leverandørgjeld	2	473 714	670 788	522 275	308 019	520 300	382 655
Betalbar skatt	6	53 372	0	2 975	41 005	0	2 819
Skyldig offentlige avgifter		133 934	132 155	107 305	38 275	40 589	29 683
Kortsiktig gjeld til konsernselskap	11	0	0	0	785 602	602 602	681 348
Gjeld prosjekter (netto)	12	0	45 494	26 591	0	45 494	26 591
Annen kortsiktig gjeld	9	618 683	646 985	409 941	156 708	184 405	177 115
SUM KORTSIKTIG GJELD		1 479 703	1 495 423	1 071 766	1 529 609	1 393 391	1 302 889
SUM GJELD		3 606 959	3 773 798	2 958 861	3 486 196	3 512 123	3 144 925
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		5 242 363	5 264 273	4 333 941	5 172 129	5 055 020	4 574 319

Oslo 27. mars 2017



 Terje Thon
Styrets leder



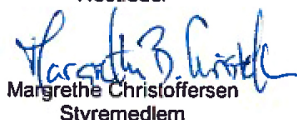
 Gyrid Skalleberg Ingerø
Styremedlem



 Ola Floberg
Styremedlem



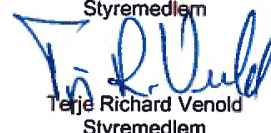
 Einar Enger
Nestleder



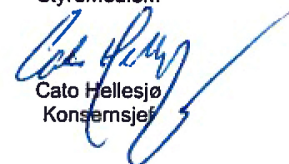
 Margrethe Christoffersen
Styremedlem



 Sven Rune Aasen
Styremedlem



 Terje Richard Venold
Styremedlem



 Cato Hellesjø
Konsernsjef

KONTANTSTRØMOPPSTILLING

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2016	2015	2014	2016	2015	2014
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter						
Resultat før skattekostnad	179 487	135 865	206 141	147 184	94 113	151 209
Periodens betalte skatt	0	-6 988	-33 574	0	25 096	9 275
Avskrivninger	255 090	236 145	229 628	174 414	182 515	196 956
Nedskrivning/reversering anleggsmidler	9 334	10 839	532	0	690	145
Forskjell mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger pensjonsordninger	170 732	-9 330	-105 537	115 669	-3 946	-65 898
Resultatandel fra datterselskaper	0	0	0	-152 023	-118 739	-44 198
Endring i varelager	-6 338	-11 467	-21 202	-6 081	-11 910	-20 789
Endring i kundefordringer	42 676	-199 114	-28 424	29 723	16 575	-28 995
Endring i vareleverandørgjeld	-197 074	148 513	97 637	-212 281	137 645	57 322
Endring i andre tidsavgrensingsposter	49 367	182 439	-7 501	80 067	-77 810	-97 847
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	503 274	486 902	337 700	176 627	244 229	157 180
Kontantstrøm fra investeringsaktiviteter						
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-167 888	-787 458	-632 044	-60 550	-469 842	-622 549
Utbetalinger ved kjøp av immaterielle eiendeler	-100	0	0	-100	0	0
Innbetalinger på lånefordring konsern (korts. /langs.)	24 212	0	0	36 570	0	59 413
Utbetalinger på lånefordring konsern (korts. /langs.)	0	0	0	0	-121 564	0
Innbetalinger på andre lånefordringer (korts. /langs.)	0	0	550	28 597	0	0
Utbetalinger på andre lånefordringer (korts. /langs.)	0	0	0	0	0	-50
Utbetalinger på fremmed fin. prosjekter (korts. /langs.)	-1 139 075	-1 255 097	-261 719	-1 139 075	-1 255 097	-261 719
Innbetalinger ved utbytte og konsernbidrag, kjøp av aksjer	-45	0	0	-45	234 101	0
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-1 282 896	-2 042 555	-893 213	-1 134 603	-1 612 402	-824 905
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter						
Netto innbetaling kassekreditt	0	0	2 677	74 437	0	2 677
Netto utbetaling kassekreditt	0	-2 677	0	0	-2 677	0
Innbetalinger gjeld konsernselskaper	0	0	0	0	0	193 476
Utbetalinger gjeld konsernselskaper	0	0	-144 544	-2 784	-78 746	-250 000
Innbetalinger ved opptak av annen gjeld (korts. /langs.)	347 192	372 983	1 092 000	280 000	295 000	1 092 000
Utbetalinger ved nedbetaling av annen gjeld (korts. /langs.)	-309 904	0	-700 800	-247 842	-29 195	-679 300
Innbetalinger på fremmed fin. prosjekter (korts. /langs.)	1 034 000	1 274 000	266 000	1 034 000	1 274 000	266 000
Innbetalinger av konsernbidrag fra Morselskapet	0	0	0	118 255	0	0
Utbetalinger av konsernbidrag til Morselskapet	0	0	0	-6 534	0	0
Netto kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter	1 071 288	1 644 306	515 333	1 249 532	1 458 382	624 853
Netto kontantstrøm for perioden	291 666	88 652	-40 180	291 601	90 209	-42 872
Konter og kontantekvivalenter ved periodens begynnelse	114 251	25 600	65 780	90 496	287	43 159
Konter og kontantekvivalenter ved periodens slutt	405 917	114 252	25 600	382 097	90 496	287
Denne består av:						
Bankinnskudd mv.	405 917	114 252	25 600	382 097	90 496	287

NOTER REGNSKAPSPRINSIPPER

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

Konsolideringsprinsipper

Konsernregnskapet omfatter morselskapet Sporveien Oslo AS og alle selskaper der morselskapet direkte eller indirekte har bestemmende innflytelse. Bestemmende innflytelse oppnås normalt når konsernet eier mer enn 50 prosent av aksjene i selskapet, og konsernet er i stand til å utøve faktisk kontroll over selskapet. Konsernregnskapet er utarbeidet som om konsernet var én økonomisk enhet. Transaksjoner og mellomværende mellom selskapene i konsernet er eliminert. Konsernregnskapet utarbeides etter ensartede prinsipper ved at datterselskap følger de samme regnskapsprinsipper som morselskapet. Konserndannelsen skjer både ved stiftelse av nye datterselskaper og kjøp av eksisterende selskaper.

Bruk av estimater

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

Valuta

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

Finansielle instrumenter

Konsernet Sporveien Oslo AS benytter finansielle sikringsinstrumenter for å redusere effekten av svingningene i markedsrenter (NIBOR) og energipriser. Endret markedsverdi for sikringsinstrumenter gjort for regnskapsperioder senere enn balansedato, er hensyntatt i resultatregnskapet inneværende år.

Driftsinntekter

Inntekter ved salg av varer og tjenester vurderes til virkelig verdi av vederlaget, netto etter fradrag for merverdiavgift, returer, rabatter og andre avslag. Salg av varer resultatføres når en enhet innenfor konsernet har levert sine produkter til

kunden, og det ikke er uoppfylte forpliktelser som kan påvirke kundens aksept av 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.

Klassifisering og vurdering av balanseposter

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/langsiktig gjeld.

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

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

Varige driftsmidler

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

Leieavtaler/leasing

Leieavtaler (leasing) klassifiseres som operasjonelle eller finansielle i samsvar med avtalens reelle innhold. Dersom det vesentlige av økonomisk risiko og kontroll knyttet til underliggende objekt er overført til leietaker, klassifiseres avtalen som finansiell og tilhørende eiendeler og forpliktelser balanseføres.

Anlegg under utførelse

Anlegg under utførelse er pågående investeringsprosjekter som ikke er avsluttet. Når disse prosjektene blir avsluttet, vil

de bli aktivert som anleggsmidler. Estimert for fullføringsgrad beregnes på utført produksjon på alle vesentlige investeringsprosjekter.

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 oppkjøps-transaksjonen. Merverdier i konsernregnskapet avskrives over de oppkjøpte eiendelenes forventede levetid.

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

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

Varebeholdning

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.

Fordringer

Kundefordringer og andre fordringer er oppført i balansen til pålydende etter fradrag for avsetning til forventet tap. Avsetning til tap gjøres på grunnlag av individuelle vurderinger av de enkelte fordringene. I tillegg gjøres det for øvrige kundefordringer en uspesifisert avsetning for å dekke antatt tap.

Offentlige tilskudd

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

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

Konsernet Sporveien Oslo AS fører investeringstilskudd etter nettometoden. Konsernets investeringer i infrastruktur kjørevei er foretatt ut ifra samfunnsøkonomiske hensyn, og i

mindre grad besluttet med basis i bedriftsøkonomiske kriterier. Alternativt nytteverdi og virkelig verdi av investeringene i et annenhåndsmarked er usikre. Nettometoden gir et godt bilde av konsernets drift og investeringer. Nettoføring innebærer at tilskuddene går til fratrukk i eiendelenes anskaffelseskost som føres opp med nettobeløpet i balansen (nettoføring). Tilskuddene kommer indirekte til fratrukk i avskrivningene gjennom redusert anskaffelseskost for eiendelen.

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

Pensjoner

Konsernets pensjonsordninger omfatter både ytelsesordninger og innskuddsordninger, og klassifiseringen er avhengig av det økonomiske innholdet i pensjonsordningen. Den ytelsesbaserte pensjonsordningen er lukket fra 01.04.15. Ansettelser i konsernet etter denne dato opptjener pensjon etter innskuddsbasert ordning. Ved beregning av årets pensjonskostnad for de ytelsesbaserte ordningene, benyttes en lineær opptjeningsprofil basert på forutsetninger om diskonteringsrente, fremtidig regulering av lønn, pensjoner og ytelser fra folketrygden, fremtidig avkastning på pensjonsmidler, samt aktuarmessige forutsetninger om dødelighet, frivillig avgang, osv.

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

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

Skatt

Konsernet driver skattepliktig virksomhet. Skattekostnaden beregnes etter reglene i skatteloven. Skattekostnaden i resultatregnskapet omfatter både periodens betalbare skatt og endring i utsatt skatt. Utsatt skatt er beregnet med 24 prosent på grunnlag av de midlertidige forskjeller som eksisterer mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier, samt ligningsmessig underskudd til fremføring ved utgangen av regnskapsåret. Skatteøkende og skattereduserende midlertidige forskjeller som reverserer eller kan reversere i samme periode er utlignet. Netto utsatt skattefordel balanseføres i den grad det er sannsynlig at denne kan bli nyttiggjort.

Skattereduksjon ved avgitt konsernbidrag, og skatt på mottatt konsernbidrag som føres som reduksjon av balanseført beløp på investering i datterselskap, føres direkte mot skatt

i balansen (mot betalbar skatt hvis konsernbidraget har virkning på betalbar skatt, og mot utsatt skatt hvis konsernbidraget har virkning på utsatt skatt). Utsatt skatt både i selskapsregnskapet og i konsernregnskapet regnskapsføres til nominelt beløp.

Betalbar skatt og utsatt skatt er regnskapsført direkte mot egenkapitalen i den grad skattepostene relaterer seg til poster ført direkte mot egenkapitalen.

Tapskontrakter

Unibuss AS sin virksomhet innebærer at det inngås anbuds-kontrakter med offentlig eide bestillerselskap 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.

Forskning og utvikling

Utgifter til egen forskning og utvikling kostnadsføres løpende. Konsernets FoU gjelder utvikling av metodikk som forbedrer trikkens og T-banens regularitet og punktlighet. Et annet er kontinuerlig avlesning av togdata. Optisk måling og infrarød måling kan sette konsernet i stand til å bedre forutse og planlegge vedlikehold av sporvogner. Det vesentligste av kostnadene er relatert til lønnskostnader og innleie av eksterne arbeidskraft.

Kontantstrømoppstilling

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

NOTE 1 ANNEN DRIFTSINNEKT - VIRKSOMHETSOMRÅDER

(Beløp i hele tusen)

	*VEDLIKEHOLD	T-BANE	TRIKK	BUSS	ELIMINERING	KONSERN
Resultat						
Annen driftsinntekt	1 508 373	1 678 396	866 215	1 650 933	-1 143 972	4 559 945
Sum inntekter	1 508 373	1 678 396	866 215	1 650 933	-1 143 972	4 559 945
Driftskostnader før avskrivning	1 257 961	1 632 761	818 708	1 518 861	-1 144 039	4 084 252
Driftsresultat før av/nedskrivning	250 412	45 635	47 507	132 072	67	475 693
Av-/nedskrivning	203 361	88	0	75 945	-1 892	277 503
Driftsresultat	47 051	45 547	47 507	56 126	1 959	198 190
Balanse						
Anleggsmidler	4 284 556	8 924	1 388	437 905	-805 355	3 927 418
Omløpsmidler	1 229 795	453 469	276 212	145 645	-1 060 176	1 314 945
Gjeld	3 749 900	403 715	224 163	587 163	-1 357 982	3 606 959
Investeringsstilganger	412 189	0	0	113 567	0	525 756

*Omfatter vedlikehold av infrastruktur og vogner, samt utleie av eiendom. Samlede husleieinntekter for konsernet utgjør MNOK 157,3. mens totale annonseinntekter er på MNOK 105. 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 produksjonsenheten, infrastrukturenheten og konsernsenter. 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.

NOTE 2 TRANSAKSJONER MED NÆRSTÅENDE PARTER

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

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

Kontraktene for T-bane og trikk er ikke anbudsutsatt. Disse reforhandles hvert år.

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

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

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2016	2015	2014	2016	2015	2014
Salg av tjenester til nærstående parter						
Ruter AS	3 844 319	3 572 226	3 501 272	11 567	112 578	191 767
Oslo Vognselskap AS	177 816	207 594	173 764	0	0	960
Totalt	4 022 135	3 779 820	3 675 036	11 567	112 578	192 727
Kjøp av tjenester fra nærstående parter						
Ruter AS	183 812	177 586	192 885	13 373	8 359	6 494
Oslo Vognselskap AS	618 781	630 012	795 480	702	0	176
Totalt	802 593	807 598	988 365	14 075	8 359	6 670

Balansen inkluderer følgende beløp vedrørende transaksjoner med nærstående selskaper:

(Beløp i hele tusen)	2016	2015	2014	2016	2015	2014
	Ruter AS					
Kundefordringer	424 626	438 255	135 155	91 565	106 503	51 526
Leverandørgjeld	5 244	20 981	11 301	0	7 163	5 759
Andre langsiktige fordringer	983 953	1 012 550	289 753	983 953	1 012 550	289 753
Oslo Vognselskap AS						
Kundefordringer	520	0	35 980	0	0	0
Leverandørgjeld	134 124	127 713	41 007	89	0	0

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

(Beløp i hele tusen)	2016	2015	2014
	Salg av tjenester til selskap i samme konsern		
Sporveien Media AS	702	660	867
Sporveien T-banen AS	633 908	645 037	615 402
Sporveien Trikken AS	370 302	375 237	375 319
Unibuss AS	22 350	23 302	26 504
Bussanlegg AS	4 564	1 986	1 912
Totalt	1 061 826	1 046 222	1 020 004
Kjøp av administrative tjenester fra selskap i samme konsern			
Sporveien T-banen AS	4	27	148
Unibuss AS	0	0	202
Totalt	4	27	350

NOTE 4 LØNNSKOSTNAD OG ANDRE GODTGJØRELSE

(Beløp i hele tusen)

	2016	2015	2014
Spesifikasjon av lønnskostnader			
Konsernet			
Lønn	1 572 941	1 469 856	1 390 566
Arbeidsgiveravgift	272 123	249 349	234 810
Pensjonskostnader ekskl. aga	356 200	234 960	179 894
Andre lønnsrelaterte ytelser	33 788	30 431	26 472
Totalt	2 235 052	1 984 597	1 831 742
Antall ansatte i konsernet ved årets slutt	3 629	3 540	3 518
Antall årsverk i konsernet	3 286	3 019	2 821
Morselskapet			
Lønn	344 918	340 333	329 111
Arbeidsgiveravgift	84 990	79 883	72 490
Pensjonskostnader ekskl. aga	179 709	110 251	94 709
Andre lønnsrelaterte ytelser	16 000	16 555	12 177
Totalt	625 617	547 022	508 487
Antall ansatte i morselskapet ved året slutt	838	792	743
Antall årsverk i morselskapet	834	791	723

(Beløp i hele tusen)

Godtgjørelser konsern	LØNN	PENSJONS- KOSTNADER	ANNEN GODTGJØRELSE
Adm. dir. Sporveien Oslo AS	2 737	97	5
Adm. dir. Unibuss AS	2 068	72	6
Adm. dir. prod. enhet T-bane og Sporveien T-banen AS	2 026	97	5
Adm. dir. prod. enhet trikk og Sporveien Trikken AS	1 328	97	5
Konsernstyret			1 266
Bedriftsforsamlingen			115

(Beløp i hele tusen)

Styrehonorarer datterselskaper	ANNEN GODTGJØRELSE
Unibuss AS	441
Sporveien Media AS	67
Sporveien T-banen AS	0
Sporveien Trikken AS	0
Bussanlegg AS	0

Administrerende direktør og styrets leder har ingen avtale om bonus. Det er ikke gitt lån til, eller stilt økonomiske garantier for ansatte, administrerende direktør, medlemmer av styret eller bedriftsforsamlingen. Produksjonsenhet T-bane i morselskapet og Sporveien T-banen AS har felles direktør,

og produksjonsenhet trikk i morselskapet og Sporveien Trikken AS har felles direktør. Disse er lønnet fra morselskapet Sporveien Oslo AS. Det betales ikke styrehonorar til styre-representanter som er ansatt i konsernet. Det er ikke gjort avtale om sluttvederlag til selskapers styre og ledelse.

NOTE 5 ANNEN DRIFTSKOSTNAD

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2016	2015	2014	2016	2015	2014
Konserninterne kjøp	0	0	0	0	33	228
Kjøp av eksterne tjenester	58 092	66 696	49 483	35 152	47 226	31 943
Leiekostnader eiendom inkl. vaktthold	93 545	89 506	106 131	19 033	20 137	21 416
Leasing – operasjonell leie av busser	83 639	125 460	159 746	0	0	0
Bygningsstrøm	33 795	36 748	25 640	7 235	14 163	20 710
Kjørest strøm	50 003	39 702	60 961	0	0	0
Vedlikehold bygninger	5 450	7 256	11 079	2 183	463	345
Forsikringspremie	29 078	29 287	24 891	3 779	3 629	2 976
Tap på fordringer/avsetn. tap kontrakter	220	-45	545	540	330	-1 428
Andre driftskostnader	177 687	185 168	125 964	106 243	103 886	80 582
Totalt	531 509	579 777	564 440	174 164	189 868	156 771
Godtgjørelse til revisor ekskl. mva.						
Lovpålagt revisjon	1 122	1 465	1 337	599	648	556
Andre tjenester	328	498	450	0	438	190
Attestasjonsoppgaver	40	100	21	25	72	0
Skatterådgivning	205	51	0	201	51	0
Totalt	1 659	2 114	1 808	825	1 209	746

NOTE 6 SKATTEKOSTNAD PÅ ORDINÆRT RESULTAT

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2016	2015	2014	2016	2015	2014
Midlertidige forskjeller som inngår i grunnlaget for utsatt skatt/skattefordel						
Anleggsmidler	56 012	66 807	-27 147	16 060	56 563	24 329
Varelager	-92 181	-77 324	-74 381	-92 181	-77 324	-74 381
Finansiell leasing	22 253	8 117	-1 387	0	0	0
Fordringer	23 807	29 977	36 306	-2 115	-1 610	-1 280
Finansielle instrumenter	-28 009	-39 296	-43 388	-28 009	-39 296	-43 388
Gevinst og tapskonto	26 477	33 098	41 371	27 143	33 930	42 412
Pensjonsmidler	595 239	765 370	756 041	495 311	610 980	607 034
Avskåret rentefradrag til fremføring	-532	-532	0	0	0	0
Skattemessig fremført underskudd som utlignes	0	-47	0	0	0	0
Andre skatteøkende midlertidige forskjeller	-6 259	-9 304	-13 328	0	0	0
Netto midlertidige forskjeller	596 807	776 866	674 087	416 209	583 243	554 726
Underskudd og godtgjørelse til fremføring	-3 090	-229 506	-253 925	0	-206 470	-246 200
Grunnlag for utsatt skatt/skattefordel i balansen	593 717	547 360	420 162	416 209	376 773	308 526
Utsatt skattefordel/utsatt skatt	142 492	136 840	113 444	99 890	94 193	83 302
Ikke oppført utsatt skattefordel	0	0	4 573	0	0	0
Utsatt skatt/skattefordel i regnskapet	142 492	136 840	118 017	99 890	94 193	83 302
Grunnlag for skattekostnad, endring i utsatt skatt og betalbar skatt						
Resultat før skattekostnad	179 487	135 865	206 141	147 184	94 113	151 209
Endring i forskjeller som ikke skal inngå i grunnlaget for utsatt skatt/skattefordel	0	-27 380	10 442	0	-27 380	10 442
Permanente forskjeller	-3 566	2 131	348 403	-155 662	-116 742	205 164
Grunnlag for årets skattekostnad	175 921	110 616	564 986	-8 478	-50 009	366 815
Endring i forskjeller som inngår i grunnlag for utsatt skatt/skattefordel	117 108	-89 198	-459 031	104 305	-25 156	-414 395
Endring i underskudd og godtgjørelse til fremføring	-79 613	-24 418	-94 934	-4 165	-43 090	-100 679
Grunnlaget for betalbar skatt i resultatregnskapet	213 488	0	11 021	91 662	-118 255	-148 259

NOTE 6 SKATTEKOSTNAD PÅ ORDINÆRT RESULTAT

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2016	2015	2014	2016	2015	2014
Motatt konsernbidrag direkte balanseført	0	0	0	134 660	118 255	158 701
Avgitt konsernbidrag direkte balanseført	0	0	0	-62 304	0	0
Skattepliktig inntekt (grunnlag for betalbar skatt i balansen)	213 488	0	11 021	164 018	0	10 442
Fordeling av skattekostnaden						
Betalbar skatt (25 % av grunnlag for betalbar skatt i resultatregnskapet)	53 372	0	2 975	22 915	0	2 819
25 % av IB fremførbare underskudd i Sporveisbilletter AS	-1 041	0	0	-1 041	0	0
25 % av underskudd og godtgjørelse til fremføring i skattenoten	51 618	0	0	51 618		0
25 % av tillegg IB anleggsmidler 2016	-15 682	0	0	-15 682	0	0
For mye, for lite avsatt i fjor	-24 466	1 649	-1 394	-24 466	1 649	-1 394
Sum betalbar skatt	63 801	1 649	1 581	33 344	1 649	1 425
Endring i utsatt skatt/skattefordel	-29 244	21 187	50 417	-29 179	-18 673	-2 137
Skattekostnad (25 % av grunnlag for årets skattekostnad)	34 557	22 836	52 328	4 147	-17 024	-712
Avstemming av årets skattekostnad						
Regnskapsmessig resultat før skattekostnad	179 487	135 865	206 141	147 184	94 113	151 209
Beregnet skatt 25 %	44 872	36 684	55 658	36 796	25 411	40 826
Skattekostnad i resultatregnskapet	34 557	22 836	52 328	4 147	-17 024	-712
Differanse	10 315	13 848	3 330	32 649	42 435	41 538
Differansen består av følgende:						
25 % av permanente forskjeller	-892	575	411	-38 915	-31 520	-38 263
Endring i utsatt skatt/skattefordel som følge av endret skattesats	-5 937	13 312	0	-4 162	-5 171	0
25 % av IB fremførbare underskudd fra Sporveisbilletter AS	-1 042	0	0	-1 042	0	0
25 % av underskudd og godtgjørelse til fremføring i skattenoten	51 618	0	0	51 618	0	0
25 % av tillegg IB anleggsmidler 2016	-15 682	0	0	-15 682	0	0
Andre forskjeller	-17 750	-40	2 919	-24 466	-5 744	79 801
Sum forklart differanse	10 315	13 848	3 330	-32 649	-42 435	41 538
Betalbar skatt i balansen						
Betalbar skatt i skattekostnaden	53 372	0	2 975	22 916	0	-40 030
Skattevirkning av konsernbidrag	0	0	0	18 089	0	42 849
Betalbar skatt i balansen	53 372	0	2 975	41 005	0	2 819

Det forutsettes at selskapet går med overskudd i fremtiden. Dette muliggjør utnyttelse av utsatt skattefordel. I konsernet benyttes konsernbidrag for å utnytte skatteposisjoner i de enkelte selskapene. Morselskapet har mottatt TNOK 2 700, Sporveien T-banen AS har mottatt TNOK 682 og Sporveien Trikken AS har mottatt TNOK 54 i FoU-midler (skattefunn) i 2016.

Sporveien Oslo AS søkte skattemyndighetene om endret ligning for årene 2012 og 2013. Bakgrunnen var at selskapet

mente seg berettiget til skattemessig fradrag for vedlikehold i størrelsesorden MNOK 365. Skattemyndighetene innvilget MNOK 301 av dette. Som følge av disse endringene, ble ligningen for 2012 og 2013 endret. Dette får også følger for ligningen i 2014 og 2015. Vi har – med tilbakevirkende kraft til 2014 – utnyttet et skattemessig underskudd hos Unibuss AS for å dekke inn for skattemessig overskudd i Sporveien Oslo AS.

NOTE 7 VARIGE DRIFTSMIDLER

(Beløp i hele tusen)

Konsernet	Kjørevei inkl. tomteverdi	Maskiner, rullende materiell	Tomter, bygninger og annen fast eiendom	Anlegg under utførelse	Sum
Anskaffelseskost pr. 1.1.15	1 813 275	623 243	1 582 899	485 570	4 504 986
+ Tilgang	144 986	353 075	71 096	218 302	787 459
- Avgang	-241 868	-27 902	-19 738	-494 107	-783 615
Anskaffelseskost pr. 31.12.15	1 716 393	948 416	1 634 256	209 765	4 508 829
+ Tilgang	75 939	206 072	14 753	228 992	525 765
- Avgang	-94 743	-81 863	-62 742	-248 268	-487 615
Anskaffelseskost pr. 31.12.16	1 697 590	1 072 625	1 586 267	190 489	4 546 970
Oppskrivning pr. 1.1.15	80 647	0	97 815	0	178 462
+ Avskrivning på oppskrivning	-3 641	0	-6 709	0	-10 349
Oppskrivning pr. 31.12.15	77 006	0	91 106	0	168 113
+ Avskrivning på oppskrivning	-3 641	0	-6 709	0	-10 349
Oppskrivning pr. 31.12.16	73 365	0	84 397	0	157 764
Akk. av/nedskr. pr. 1.1.15	1 001 363	416 414	688 318	2 134	2 108 229
+ Ordinære avskrivninger	67 617	73 001	93 850	1 677	236 145
- Avskr. på oppskrivning	-3 641	0	-6 709	0	-10 349
- Tilbakeført avskrivning	-55 407	-22 170	-14 724	-2 135	-94 436
+ Nedskrivninger	0	2 355	667	0	3 022
Akk. av/nedskr. pr. 31.12.15	1 009 932	469 600	761 402	1 676	2 242 610
Ordinære avskrivninger	73 214	109 987	71 890	0	255 090
- Avskr. på oppskrivning	-3 641	0	-6 709	0	-10 349
- Tilbakeført avskrivning	-33 154	-69 296	-25 621	-1 666	-129 747
+ Nedskrivninger	0	8 566	768	0	9 334
Akk. av/nedskr. pr. 31.12.16	1 046 350	518 857	801 731	0	2 366 938
Balansført verdi pr. 31.12.15	783 467	478 816	963 960	208 089	2 434 332
Balansført verdi pr. 31.12.16	724 604	553 768	868 934	190 489	2 337 796

NOTE 7 VARIGE DRIFTSMIDLER (FORTSETTELSE)

(Beløp i hele tusen)

Morselskapet	Kjørevei inkl. tomteverdi	Maskiner, rullende materiell	Tomter, bygninger og annen fast eiendom	Anlegg under utførelse	Sum
Anskaffelseskost pr. 1.1.15	1 813 275	448 985	1 078 699	484 085	3 825 044
+ Tilgang	144 986	45 724	61 429	217 702	469 842
- Avgang	-241 868	-16 186	-19 594	-492 022	-769 669
Anskaffelseskost pr. 31.12.15	1 716 393	478 524	1 120 535	209 766	3 525 217
+ Tilgang	75 939	96 506	5 147	228 992	406 584
- Avgang	-94 743	-1 226	-62 742	-248 268	-406 978
Anskaffelseskost pr. 31.12.16	1 697 590	573 804	1 062 941	190 489	3 524 823
Oppskrivning pr. 1.1.15	80 647	0	97 815	0	178 461
+ Avskrivning på oppskrivning	-3 641	0	-6 709	0	-10 349
Oppskrivning pr. 31.12.15	77 006	0	91 106	0	168 112
+ Avskrivning på oppskrivning	-3 641	0	-6 709	0	-10 349
Oppskrivning pr. 31.12.16	73 365	0	84 397	0	157 763
Akk. av/nedskr. pr. 1.1.15	1 001 363	251 311	560 168	2 135	1 814 977
+ Ordinære avskrivninger	67 617	39 134	74 087	1 677	182 515
- Avskr. på oppskrivning	-3 641	0	-6 709	0	-10 349
- Tilbakeført avskrivning	-55 407	-16 186	-14 580	-2 135	-88 307
+ Nedskrivninger	0	545	145	0	690
Akk. av/nedskr. pr. 31.12.15	1 009 932	274 805	613 112	1 677	1 899 525
+ Ordinære avskrivninger	73 214	48 083	53 118	0	174 414
- Avskr. på oppskrivning	-3 641	0	-6 709	0	-10 349
- Tilbakeført avskrivning	-33 154	-494	-25 621	-1 677	-60 945
Akk. av/nedskr. pr. 31.12.16	1 046 350	322 395	633 900	0	2 002 645
Balansført verdi pr. 31.12.15	783 467	203 719	598 529	208 089	1 793 804
Balansført verdi pr. 31.12.16	724 604	251 409	513 438	190 489	1 679 940
Økonomisk levetid	25-70 år	3-30 år	0-50 år		
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær		

Avskrivning i noten og avskrivning i resultatet er forskjellig fordi avskrivning i resultatet defineres som ordinær

avskrivning pluss netto av reversert anskaffelses- og avskrivningskost på utrangerte driftsmidler.

(Beløp i hele tusen)

	Konsernet		Morselskapet	
	2016	2015	2016	2015
Ordinær avskrivning i note	255 090	236 145	174 414	182 515
Restverdi ved avgang	13 079	30 480	13 079	30 480
Avskrivning i resultat	268 169	266 625	187 493	212 995

Finansiell leie av busser

Unibuss AS har inngått leiekontrakter med garanterte restverdier på busser. Leiekontraktene er i regnskapet behandlet som investering. Selskapet har rett til kjøp av bussene ved kontraktens utløp eller ved forlengelse av kontrakten.

Operasjonell leie av busser

Konsernet har pr. 31.12.16 inngått avtale om operasjonell leie for 328 busser. Alle bussene har en gjenkjøpsavtale med garantert gjenkjøpspris av leverandør. Hensikten er at konsernet skal levere tilbake bussene til leverandør etter endt leieperiode. Avtalene utløper med 49 busser i 2017, 44 busser i 2018, 144 busser i 2019, 14 busser i 2020, 4 busser i 2021 og 73 busser i 2024. Kostnadsført leie i 2016 utgjør MNOK 83,6 mot MNOK 125,3 i 2015.

Andre leieavtaler

Sporveien T-banen AS og Sporveien Trikken AS (driftsselskapene) leier infrastruktur og kjøper drifts- og vedlike-

holdstjenester fra enheter i morselskapet. Godtgjørelse for leie og vedlikehold av infrastruktur og vognmateriell avtales for hvert år i avtaler med ett kalenderårs varighet. Leiebeløpet var i 2016 MNOK 46,9 for T-bane og MNOK 3,1 for trikk.

Driftsselskapene leier vogner av Oslo Vognselskap AS. I 2016 var leiebeløpet MNOK 439,1 for T-bane og MNOK 173,9 for trikk.

Driftsselskapene leier lokaler av Sporveien Oslo AS. Leiebeløpet var i 2016 på MNOK 8,9 for T-bane og MNOK 4,8 for trikk. Leieavtalene løper for ett år av gangen dersom ikke en av partene har endret den innen 1. september året før.

Driftsselskapene inngår i rammeavtale for konsernet vedrørende leasing av biler. Løpende leasingavtaler pr. bil har individuelle løpetider. Rammeavtale for leasing/biladministrasjon – gjelder for alle nye uttak av biler – er ny fra 1.1.15. Bilparken skal nå fornyes fortløpende etter hvert som kontrakt på bil utløper. Totale leiekostnader for Sporveien T-banen i 2016 var TNOK 514 og for Sporveien Trikken ASTNOK 489.

NOTE 8 | INVESTERINGER I FORETAK I SAMME KONSERN

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

(Beløp i hele tusen)	Anskaffelseskost pr. 31.12.15	Inng. balanse 2015	Årets resultat 2015	Konsernbidrag 2015	Andre endringer 2015	Utgående balanse pr. 31.12.15
Sporveien T-banen AS	89 451	158 763	45 204	** -145 289	0	58 678
Sporveien Trikken AS	67 232	104 183	29 086	-78 738	0	54 531
Unibuss AS	151 261	164 452	39 908	0	0	204 360
Sporveien Media AS	120	4 718	90	0	0	4 808
* Sporveisbilletter AS	2 500	4 308	0	0	-4 308	0
Bussanlegg AS	162 900	159 162	4 451	-5 766	0	157 847
Sum	473 464	595 586	118 739	-229 793	-4 308	480 224
	Anskaffelseskost pr. 31.12.16	Inng. balanse 2016	Årets resultat 2016	Konsernbidrag 2016	Andre endringer 2016	Utgående balanse pr. 31.12.16
Sporveien T-banen AS	89 451	58 678	36 489	-36 489	0	58 678
Sporveien Trikken AS	67 232	54 531	37 275	-38 369	0	53 437
Unibuss AS	151 261	204 360	54 079	0	***7 949	266 388
Sporveien Media AS	120	4 808	40	0	0	4 848
Bussanlegg AS	162 900	157 847	24 140	0	0	181 987
Sum	470 964	480 224	152 023	-74 858	7 949	565 338

* Sporveisbilletter AS ble innfusjonert i morselskapet f.o.m. 1.1.15.

** Inkludert skattefritt konsernbidrag til Sporveien T-banen AS på TNOK 6 534.

*** Nettoeffekt som følge av utdeling av konsernbidrag med skattemessig effekt og sirkelkonsernbidrag uten skattemessig effekt for 2014. Se mer om dette under skattenoten.

I Sporveien Oslo AS er det bokført MNOK 108 i kjøpesum utover bokført EK i Bussanlegg AS. Dette er en del av anskaffelseskosten fra 2008. Det er betydelige merverdier i selskapet som resultat av overdragelser til markedspris mellom selskapene. Særlig knyttet til salg av Alnabru og

Klemetsrud fra Sporveien Oslo AS til Bussanlegg AS i 2008. Tilsammen utgjør dette i størrelsesorden MNOK 58,6. Meravskrivning utgjør årlig MNOK 1,9. Dette er eliminert i konsernregnskapet.

NOTE 9 FINANSIELL MARKEDSRISIKO

Sporveien Oslo AS benytter seg av ulike finansielle instrumenter i forbindelse med styringen av finansiell risiko.

Likviditetsrisiko

Konsernets likviditet er organisert i en konsernkontoordning. Konsernet har en kassakredittordning på MNOK 400, og pr. 31.12.16 var det ikke trukket noe på kassakredittrammen. Sporveien Oslo AS har gjennom 2016 økt sin likviditetsreserve, og likviditetsrisikoen vurderes p.t. som relativt lav.

Valutarisiko

Konsernet har moderat valutarisiko. Utvikling i valutakurser innebærer både direkte og indirekte en økonomisk risiko for selskapene. Eksponeringen mot valuta er lav på driftssiden, men flere store prosjekter framover vil gjøres hovedsakelig i utenlandsk valuta, deriblant anskaffelsen av nye trikker og anskaffelsen av nytt signalanlegg. Dette øker konsernets valutaeksponering. Valutarisikoen, og eventuell sikring, i slike store anskaffelser behandles i hvert prosjekt isolert. I 2016 ble det anskaffet valutakjøpsopsjoner pålydende MEUR 265 for valutasikring av trikkeanskaffelsen. Valutaopsjonen har løpetid fram til antatt signeringstidspunkt for kontrakten.

Prisrisiko elektrisk kraft

Konsernet er storforbruker av strøm, og da spesielt kjørestrom ifm. T-bane- og trikkedrift. Noe av prisrisikoen er sikret ved hjelp av fastprisavtaler som er tilpasset konsernets forventede forbruksprofil. Sporveien Oslo AS har pr. 31.12.16 gjennom

fastprisavtaler sikret ca. 32 prosent av forbruket i 2017 og 25 prosent av forbruket i 2018 og 2019.

Markedsrisiko

Inngåtte kjørekontrakter har lav markedsrisiko, da kjørekontraktene varer i tre år. Ekspres- og turbil har mer markedsrisiko, men aktiviteten er liten i forhold til konsernets totale virksomhet.

Renterisiko

Renterisiko oppstår på kort og mellomlang sikt som et resultat av at deler av selskapets gjeld har flytende rente. Rammene for renterisiko er fastsatt i konsernets finansstrategi. Her er det angitt at rentebindingsbåndet skal være mellom 1,5 år og 8 år, og at minimum 25 prosent av gjelden skal ha flytende rente og minimum 25 prosent av gjelden skal ha fast rente. Selskapets rentesensitivitet er tilpasset ved bruk av rentebytteavtaler. Konsernet har en rentebærende låneportefølje pr. 31.12.16 på MNOK 2 178. Av dette har morselskapet MNOK 2 057, og Unibuss AS MNOK 122. For morselskapet var MNOK 495 sikret med rentebindingsavtaler med ulik løpetid. Ved utgangen av 2016 er det avsatt MNOK 29 for overkurs på rentesikring. Det avsatte beløpet er nåverdiberegnet.

Lån fra Oslo kommune på MNOK 1 063 og fra Siemens på MNOK 4 har fastrente. Unibuss AS har bare lån med flytende rente, men har indeksregulering av kontraktsprisene som inkluderer utviklingen i rentemarkedet.

Aktive rentebytteavtaler pr. 31.12.16 som er gjort i NOK:

(Beløp i hele tusen)

Hovedstol	Forfall	Mottar	Betaler	Utsteder
60 000	31.12.18	Flytende	Fast	DNB
35 000	13.09.21	Flytende	Fast	SEB
20 000	27.09.21	Flytende	Fast	SEB
20 000	27.09.21	Flytende	Fast	DNB
45 000	30.09.21	Flytende	Fast	DNB
25 000	04.10.21	Flytende	Fast	DNB
50 000	11.01.22	Flytende	Fast	DNB
80 000	08.07.24	Flytende	Fast	Nordea
50 000	03.12.25	Flytende	Fast	Nordea
110 000	08.06.26	Flytende	Fast	Nordea

I 2016 det inntektsført MNOK 9,9 relatert til endring i over-/underkurs på rentebytteavtaler. Sporveien Oslo AS har rentebytteavtaler som behandles regnskapsmessig etter prinsipp om

over-/underkurs. Over-/underkurs beregnes ved å neddiskontere rentedifferansen mellom kontrakten og faktisk rente pr. 31.12.16 for gjenstående løpetid.

NOTE 10 INVESTERINGER I AKSJER OG ANDELER

Konsernet har kjøpt navnet Sporveien AS av tidligere rettighetshaver. Selskapet blir ikke konsolidert inn i konsernregnskapet da dette ikke har betydning for å bedømme

konsernets stilling og resultat. I konsernregnskapet pr. 31.12.16 er datterselskapet klassifisert som investering i aksjer.

NOTE 11 MELLOMVÆRENDE MED SELSKAP I SAMME KONSERN

(Beløp i hele tusen)	2016	2015	2014
Langsiktige fordringer			
Unibuss AS	124 563	146 563	0
Bussanlegg AS	177 677	192 247	206 817
Totalt	302 240	338 810	206 817

Bussanlegg AS har tre lån i fra morselskapet. Lån 1 på MNOK 90 har en rente på 3 mnd. NIBOR pluss 90 basispunkter. Lån 2 på MNOK 15,7 har en rente på gjennomsnittlig 3 prosent gjennom året. Lån 3 på MNOK 72 er beregnet på basis av 6

mnd. NIBOR pluss 125 basispunkter. Unibuss AS har et lån på MNOK 124,6 fra morselskapet med en rente på 3 mnd. NIBOR pluss 90 basispunkter.

(Beløp i hele tusen)	2016	2015	2014
Kortsiktige fordringer			
Kundefordringer	37 328	93 327	42 691
Mottatt konsernbidrag	202 879	118 255	158 701
Andre fordringer	49 865	22 169	42 788
Totalt	290 072	233 751	244 180
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld	0	0	188
Avgitt konsernbidrag	117 881	6 534	16 913
Konsernkontoordning	667 721	593 283	633 449
Annen kortsiktig gjeld	0	2 785	798
Totalt	785 602	602 602	681 348

NOTE 12 GJELD PROSJEKTER (NETTO)

(Beløp i MNOK)

Oversikt fremmedfinansierte prosjekter ved utgangen av året	2016	2015	2014	Kostnadsramme	Økonomisk sluttdato
Lørenbanen	1510	1344	886	1432	30.06.17
Østensjøbanen	892	657	36	901	28.02.17
Avløs base	808	814	535	858	28.02.17
EB, Bråthen – Ljabru	250	218	109	254	28.02.17
Nydalen stasjon – oppgradering	153	94	12	145	31.03.17
Toveis trikk Prinsens gate	90	55	12	207	30.04.17
Vognanskaffelse trikk	77	0	0	3 725	30.06.25
Ekeberg, Jomfrubråten-Holtet	67	0	0	118	30.11.17
Spor og vekseltiltak T-bane	59	0	0	87	30.11.17
Likerettere Trikk	47	19	0	59	28.02.17
Metro akutt – 2016	45	0	0	50	28.02.17
BEST TL 2015 Fase II	32	23	0	34	31.01.17
CBTC Signalanlegg	31	10	0	3 670	31.08.25
Akutte tiltak Trikk	28	0	0	28	31.01.17
Tilpasning ny trikk	27	0	0	132	30.09.19
Base Holtet	24	0	0	8	31.12.20
Brannsikring stasjoner og tunneller	17	7	0	45	31.12.17
Fornyelse sporveksler trikk	15	13	5	34	31.12.17
Huseby likeretter	14	0	0	20	30.06.17
Sum av andre prosjekter under MNOK	35	-	-	207	-
Krav til egenandeler i prosjektportefølje	-90	-	-	-	-
Sum	4 131	-	-	12 014	-

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

Selskapet har pr. 31.12.16 en fremmedfinansiert prosjektportefølje på MNOK 4 131. Selskapet har mottatt MNOK 3 191 til finansiering av disse. I tillegg har selskapet en langsiktig fordring mot Ruter AS til finansiering av blant annet Avløs

base på MNOK 890. Pr. 31.12.16 er saldoen på denne fordringen MNOK 848.

I balansen står netto oppført som «Fordring prosjekter (netto)» med MNOK 59,6. Dette inkluderer et prosjektlager på MNOK 8,8.

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

NOTE 13 BANKINNSKUD, KONTANTER O.L.

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

Rammen for kassekreditt er på MNOK 400. Konsernet hadde innestående MNOK 380,3 pr. 31.12.16.

NOTE 14 VARE

(Beløp i hele tusen)

	Konsernet			Morselskapet		
	2016	2015	2014	2016	2015	2014
Produksjonsmaterieell og reservedeler	254 814	234 162	210 241	252 270	231 875	207 361
Ukuransavsetning materieellbeholdning	-92 181	-77 867	-65 413	-92 181	-77 867	-65 263
Totalt varelager pr. 31.12	162 633	156 295	144 828	160 089	154 008	142 098

Verdien på varelageret er vurdert til anskaffelseskost justert for ukuransavsetning.

Produksjonsenheten i morselskapet benytter gjenværende levetid på vognmateriell som prinsipp for vurdering og

beregning av ukuransavsetning. Utfasing av reservedeler trikk er vurdert iht. innfasing av planlagt kjøp av nye trikker. Infrastrukturenheten i morselskapet benytter omløpshastigheten på varene som prinsipp for vurdering og beregning av ukuransavsetning.

NOTE 15 SELSKAPSKAPITAL

(Beløp i hele tusen)

Konsernet	Aksjekapital	Fond for vurderingsforskjeller	Annen egenkapital	Sum
Pr. 1.1.15	276 850	122 121	976 109	1 375 080
Årets endring av egenkapital				
Overføring til/fra fond	0	-115 362	115 362	0
Effekt på konsernbidrag knyttet til endret skattesats	0	0	2 365	2 365
Disponert fra årets resultat 2015	0	0	113 029	113 029
Pr. 31.12.15	276 850	6 759	1 206 865	1 490 474
Årets endring av egenkapital				
Overføring til/fra fond	0	87 615	-87 615	0
Disponert fra årets resultat	0	0	144 929	144 929
Pr. 31.12.16	276 850	94 374	1 264 179	1 635 403

(Beløp i hele tusen)

Morselskapet	Aksjekapital	Fond for vurderingsforskjeller	Annen egenkapital	Sum
Pr. 1.1.15	276 850	122 121	1 030 423	1 429 394
Årets endring av egenkapital				
Overføring til/fra fond	0	-115 362	115 362	0
Effekt på konsernbidrag knyttet til endret skattesats	0	0	2 365	2 365
Disponert fra årets resultat 2015	0	0	111 137	111 137
Pr. 31.12.15	276 850	6 759	1 259 287	1 542 896
Årets endring av egenkapital				
Overføring til/fra fond	0	87 615	-87 615	0
Disponert fra årets resultat	0	0	143 037	143 037
Pr. 31.12.16	276 850	94 374	1 314 709	1 685 933

Selskapets frie egenkapital er pr. 31.12.16 MNOK 1 315.

NOTE 16 AKSJEKAPITAL OG AKSJONÆRINFORMASJON

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

Selskapet har en aksjonær:

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

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

Oslo kommune utarbeider ikke konsernregnskap der Sporveien Oslo AS inngår.

NOTE 17 PENSJONSKOSTNADER OG FORPLIKTELSE

Sporveien Oslo AS har to pensjonsordninger: en lukket ytelsesordning og en aktiv innskuddsordning. Ytelsesordningen er en 70 prosent-ordning som ble lukket 1.4.15. Den forvaltes av Oslo Pensjonsforsikring AS. Innskuddsordningen er en spareordning som forvaltes av Storebrand Livsforsikring AS. Det er i 2016 gjennomført forsert amortisering med sikte på å avvikle korridorløsningen. Den forserte amortiseringen skal gjøres over 5 år, og kommer i tillegg til den ordinære amortiseringen. Den forserte amortiseringen for 2016 er MNOK 108,3 for konsernet og MNOK 72,6 for morselskapet.

Ytelsesordningen

Dette er en bruttoordning. Pensjonsytelsene er i hovedsak avhengig av antall opptjeningsår og lønnsnivå ved oppnådd pensjonsalder. Pensjonsavtalene er finansiert gjennom en forsikringsordning. Pr. 31.12.16 omfatter forpliktelsen 6 299 ansatte i konsernet, hvorav 4 092 i morselskapet.

Aktuarberegningene er utført pr. 31.12.16. I beregningene inngår avtalefestet pensjon (AFP) og forpliktelser knyttet til førtidspensjonering som dekkes over selskapets drift. For AFP 62 er det lagt til grunn en uttakstilbøyelighet på 40 prosent for ansatte som ikke har rett til å gå av før fylte 67 år etter nærmere vilkår. Regnskapsmessig er arbeidsgiveravgift lagt direkte på periodens pensjonsopptjening. I tillegg er det

også beregnet arbeidsgiveravgift på netto overfinansiering pr. 31.12.16. Denne arbeidsgiveravgiften er inkludert i bruttoforpliktelsen pr. 31.12.16. Verdijustert avkastning på pensjonsmidlene for 2016 ble 5,3 prosent.

Diskonteringsrenten er beregnet med bakgrunn i påslagsmetoden, som også er benyttet tidligere år. Det er tatt utgangspunkt i 10 års rentebytteavtale (1,82 prosent), en rentedifferanse mellom 10 og 25 års rentebytteavtale på 27 punkter, og for kredittrisiko på 108 punkter. Diskonteringsrenten blir dermed 3,17 prosent.

Estimatavviket reduseres betydelig i 2016, og er ved utgangen av året på hhv. MNOK 723 i konsernet og MNOK 511 i morselskapet. Nedgangen kan i hovedsak tilskrives overgang til innskuddspensjon for ansatte tiltrådt etter 1.4.15.

Innskuddsordningen

Fra og med 1.4.15 ble nyansatte i konsernet ansatt med innskuddspensjon og privat AFP. Innskuddsordningen er etablert med sparesats 6 prosent på inntekt mellom 0 og 7,1G mens inntekt mellom 7,1G og 12G gir 9 prosent sparing. Det er ingen sparing for lønn utover 12G. Ved utgangen av 2016 er det 2 374 ansatte som har innskuddsordning i konsernet, hvorav 273 i morselskapet. Privat AFP har en sparing på 2,5 prosent inntil 7,1G i 2016.

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2016	2015	2014	2016	2015	2014
Årets opptjente pensjonsrettigheter	96 311	96 311	105 580	51 748	51 748	58 544
Rentekostnad på opptjente pensjonsrettigheter	132 277	123 292	176 663	81 601	77 808	113 096
Avkastning på pensjonsmidler	-133 846	-126 485	-145 199	-85 590	-81 725	-93 753
Årets resultatføring av estimatavvik	180 090	79 074	58 212	118 445	52 770	45 727
Administrasjonskostnader	21 185	27 195	17 580	13 409	17 617	11 282
Planendring	0	0	-49 091	0	0	-26 833
Pensjonskostnad AFP og lederordninger	300	300	387	0	0	0
Netto pensjonskostnader, ytelsesplaner	296 317	199 687	164 132	179 613	118 218	108 063
Privat AFP	6 223	0	0	3 258	0	0
Kostnadsført pensjonstilskudd tilskuddsplaner	79 228	59 462	41 128	11 480	6 782	0
Årets pensjonskostnad	381 768	259 149	205 260	194 351	125 000	108 063
Opptjente pensjonsrettigheter inkl. arbeidsgiveravgift	4 187 521	4 239 978	4 281 281	2 560 840	2 622 145	2 709 640
Pensjonsmidler	-4 132 102	-4 105 195	-3 967 461	-2 617 877	-2 640 899	-2 577 898
Ikke resultatført virkning av estimatavvik	-650 659	-900 454	-1 070 688	-438 274	-592 226	-738 776
Netto pensjonsforpliktelse	-595 240	-765 671	-756 868	-495 311	-610 980	-607 034
Herav overfinansiering	600 881	765 671	756 868	495 311	610 980	607 034
Pensjonsforpliktelser ytelsesordning	5 641	0	0	0	0	0
Pensjonsforpliktelse vedr. AFP-ordning	600	300	827	0	0	0
Sum pensjonsforpliktelse	6 241	300	827	0	0	0
Økonomiske forutsetninger						
Diskonteringsrente	3,17 %	3,15 %	2,90 %			
Forventet avkastning på fondsmidler	3,60 %	3,30 %	3,20 %			
Forventet lønnsregulering	2,25 %	2,25 %	2,50 %			
Forventet pensjonsøkning	1,48 %	1,48 %	1,73 %			
Forventet G-regulering	2,25 %	2,25 %	2,50 %			

NOTE 18 ANNEN LANGSIKTIG GJELD

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2016	2015	2014	2016	2015	2014
Obligasjonslån	660 000	660 000	660 000	660 000	660 000	660 000
Gjeld til Oslo kommune	1 063 953	1 012 550	885 250	1 063 953	1 012 550	885 250
Annen langsiktig gjeld	128 250	143 000	0	128 250	143 000	0
Gjeld til kredittinstitusjoner	126 320	125 685	23 002	4 495	8 989	13 484
Bulletlån Nordea	0	200 000	200 000	0	200 000	200 000
Sum	1 978 523	2 141 235	1 768 252	1 856 697	2 024 539	1 758 734

Langsiktig gjeld i morselskapet er redusert med MNOK 167,8 i 2016. Økningen i gjeld til Oslo kommune fremkommer av differansen mellom avdrag for 2016, samt et nytt lån på MNOK 80 for finansiering av trikkeanskaffelsen. For annen langsiktig gjeld og gjeld til kredittinstitusjoner er det betalt avdrag iht. låneavtalene. Bulletlån Nordea på MNOK 200 er refinansiert til et 9 mnd. sertifikatlån med forfall i mars 2017.

For konsernet som helhet er langsiktig gjeld redusert med MNOK 162,7. Endringen, utover endringene i morselskapet, er

gjeld til kredittinstitusjoner for Unibuss AS. Denne gjelden består i hovedsak av lån for kjøp av busser, samt noen forpliktelse for finansiell lease.

Konsernet har en snittrente på annen langsiktig gjeld på 3,07 prosent.

Morselskapet har en snittrente på annen langsiktig gjeld på 3,11 prosent.

Avdragsprofil	Konsernet	Morselskapet
2017	85 368	47 745
2018	73 855	43 250
2019	714 253	703 250
2020	120 500	112 500
2021	36 500	28 500
Deretter	948 047	921 453
Totalt	1 978 523	1 856 697

NOTE 19 PANTSTILLELSER OG GARANTIER MV.

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2016	2015	2014	2016	2015	2014
Gjeld som er sikret ved pant o.l.	121 826	116 696	9 518	0	0	0

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

Unibuss AS har gjeld på MNOK 121,8 som er sikret med pant i busser selskapet eier.

Balanseført verdi av driftsmidlene som inngår som sikkerhet utgjør MNOK 334,5.

Skattetrekksgarantier overfor Oslo Kemnerkontor på til sammen MNOK 101 fra Nordea er gjeldende for understående selskaper.

Selskap	Utløper	Beløp	Bank
Unibuss AS	Ved oppsigelse	40 000	Nordea
Sporveien Oslo AS	Ved oppsigelse	33 000	Nordea
Sporveien T-banen AS	Ved oppsigelse	18 000	Nordea
Sporveien Trikken AS	Ved oppsigelse	10 000	Nordea
Sporveien Media AS	Ved oppsigelse	20	Nordea

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

Unibuss AS. De er på til sammen MNOK 124,6.

Garantiekreditor	Gjelder	Utløper	Beløp	Bank
Vestviken kollektivtrafikk	Kontrakt	30.09.24	14 070	Nordea
Oslo kommune	Vognløyver	Ved oppsigelse	2 984	Nordea
Måkeveien 2 AS	Husleie	31.01.25	950	Handelsbanken
Ruter AS	Kontrakt	30.12.21	22 000	Nordea
Ruter AS	Kontrakt	Ved oppsigelse	14 000	Nordea
Oslo kommune	Vognløyver	Ved oppsigelse	6 711	DNB
Oslo kommune	Vognløyver	Ved oppsigelse	19 983	DNB
Opplandstrafikk	Kontrakt	30.06.22	7 000	Nordea
LØL Invest AS	Husleie	31.03.18	674	Nordea
Vestfold kollektivtrafikk	Kontrakt	30.12.17	7 550	Nordea
Fornyerservice AS	Husleie	30.06.17	279	Nordea
Avinor (for Unibuss Ekspress AS)	Selvskyldner	01.05.20	50	Nordea
Oslo kommune	Vognløyver	Ved oppsigelse	201	Nordea
Ruter AS	Kontrakt	02.10.22	27 000	Nordea
Autotrans Utleiebygg AS	Husleie	30.06.19	1 167	Nordea

NOTE 20 SERTIFIKATLÅN

Som refinansiering av Bullelån fra Nordea ble det i 2016 tegnet et sertifikatlån. Emisjonsdato er 15.06.16, og emisjonsrammen er MNOK 200 – lånet ble fulltegnet.

Sertifikatet løper i ni måneder, med forfall renter og hovedstol 15.03.17, og har en rente på 1,35 prosent p.a. (rente-konvensjon Act/365). SEB var tilrettelegger for sertifikatet.



27. februar 2017 var trikkene igjen tilbake i Prinsens gate, etter nærmere to år med opprusting. Prosjektet var et samarbeid mellom Sporveien og BYM, og er en del av «Samlet plan» (se side 37).



Til generalforsamlingen i Sporveien Oslo AS

Uavhengig revisors beretning

Uttalelse om revisjonen av årsregnskapet

Konklusjon

Vi har revidert Sporveien Oslo AS' årsregnskap som viser et overskudd i selskapsregnskapet på kr 143 037 000 og et overskudd i konsernregnskapet på kr 144 929 000. Årsregnskapet består av:

- selskapsregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2016, resultatregnskap og kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper, og
- konsernregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2016, resultatregnskap og kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening:

- er årsregnskapet avgitt i samsvar med lov og forskrifter
- gir selskapsregnskapet et rettviseende bilde av den finansielle stillingen til Sporveien Oslo AS per 31. desember 2016 og av selskapets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.
- gir konsernregnskapet et rettviseende bilde av den finansielle stillingen til konsernet Sporveien Oslo AS per 31. desember 2016 og av konsernets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

Grunnlag for konklusjonen

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

Øvrig informasjon

Ledelsen er ansvarlig for øvrig informasjon. Øvrig informasjon består av årsberetningen og årsrapporten, men inkluderer ikke årsregnskapet og revisjonsberetningen.

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

PricewaterhouseCoopers AS, Postboks 748 Sentrum, NO-0106 Oslo

T: 02316, org.no.: 987 009 713 MVA, www.pwc.no

Statsautoriserte revisorer, medlemmer av Den norske Revisorforening og autorisert regnskapsførerselskap



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

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

Styrets og daglig leders ansvar for årsregnskapet

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

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

Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

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

Som del av en revisjon i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder ISA-ene, utøver vi profesjonelt skjønn og utviser profesjonell skepsis gjennom hele revisjonen. I tillegg:

- identifiserer og anslår vi risikoen for vesentlig feilinformasjon i regnskapet, enten det skyldes misligheter eller utilsiktede feil. Vi utformer og gjennomfører revisjonshandlinger for å håndtere slike risikoer, og innhenter revisjonsbevis som er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon som følge av misligheter ikke blir avdekket, er høyere enn for feilinformasjon som skyldes utilsiktede feil, siden misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av intern kontroll.
- opparbeider vi oss en forståelse av den interne kontroll som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets interne kontroll.
- evaluerer vi om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimatene og tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen er rimelige.

Revisors beretning - 27. mars 2017 - Sporveien Oslo AS



- konkluderer vi på hensiktsmessigheten av ledelsens bruk av fortsatt drift-forutsetningen ved avleggelsen av regnskapet, basert på innhentede revisjonsbevis, og hvorvidt det foreligger vesentlig usikkerhet knyttet til hendelser eller forhold som kan skape tvil av betydning om selskapets evne til fortsatt drift. Dersom vi konkluderer med at det eksisterer vesentlig usikkerhet, kreves det at vi i revisjonsberetningen henleder oppmerksomheten på tilleggsopplysningene i regnskapet, eller, dersom slike tilleggsopplysninger ikke er tilstrekkelige, at vi modifiserer vår konklusjon om årsregnskapet og årsberetningen. Våre konklusjoner er basert på revisjonsbevis innhentet inntil datoen for revisjonsberetningen. Etterfølgende hendelser eller forhold kan imidlertid medføre at selskapet ikke fortsetter driften.
- evaluerer vi den samlede presentasjonen, strukturen og innholdet, inkludert tilleggsopplysningene, og hvorvidt årsregnskapet representerer de underliggende transaksjonene og hendelsene på en måte som gir et rettviseende bilde.
- innhenter vi tilstrekkelig og hensiktsmessig revisjonsbevis vedrørende den finansielle informasjonen til enhetene eller forretningsområdene i konsernet for å kunne gi uttrykk for en mening om det konsoliderte regnskapet. Vi er ansvarlige for å lede, følge opp og gjennomføre konsernrevisjonen. Vi alene er ansvarlige for vår revisjonskonklusjon.

Vi kommuniserer med styret blant annet om det planlagte omfanget av revisjonen og til hvilken tid revisjonsarbeidet skal utføres. Vi utveksler også informasjon om forhold av betydning som vi har avdekket i løpet av revisjonen, herunder om eventuelle svakheter av betydning i den interne kontrollen.

Uttalelse om øvrige lovmessige krav

Konklusjon om årsberetningen

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

Konklusjon om registrering og dokumentasjon

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

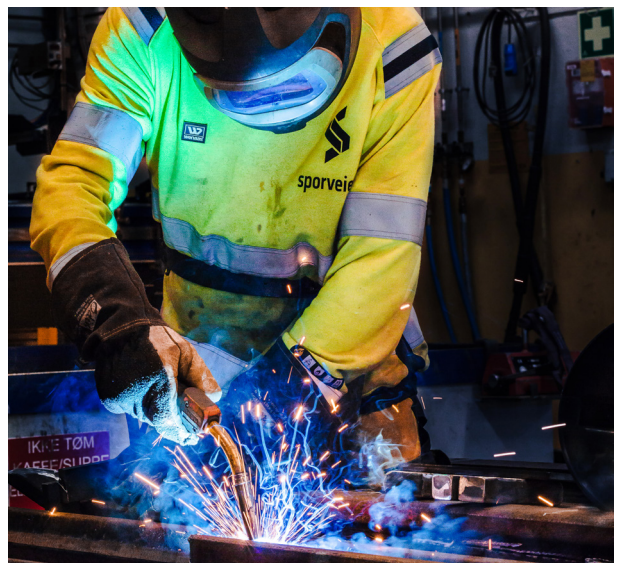
Oslo 27. mars 2017

PricewaterhouseCoopers AS

Hans-Christian Berger
Statsautorisert revisor

DRIFTIGE FOLK I SPORVEIEN





T 1: DEN STORE DAGEN

22. MAI 1966 VAR EN MERKEDAG I OSLOS HISTORIE.

RIKT DEKORERT MED BLOMSTER KJØRTE BYENS FØRSTE T-BANEVOGN STREKNINGEN MELLOM JERNBANETORGET OG BERGKRISTALLEN, MØTT AV TUSENER AV JUBLENDE TILSKUERE.



KONG OLAV VAR MED PÅ REISEN - DET VAR JO EN NASJONAL BEGIVENHET!

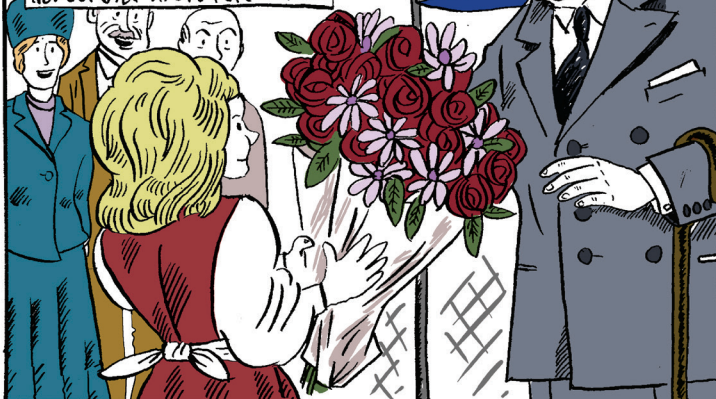
DETTE ER FØRSTE LEDD I EN PLAN OM Å BRINGE DET MESTE AV FORSTADSBANE-TRAFIKKEN TIL SENTRUM UNDER JORDEN. DET ER EN GOD BEGYNNELSE TIL ET SAMLET SYSTEM MED FØLGENDE MÅL:

ALLE FORSTADS-BANER UNDER JORDEN I DEN SENTRALE BY, OG MULIGHET FOR TRAFIKK UNDER JORDEN - FRA DENENE BYDEL TIL DEN ANNEN.

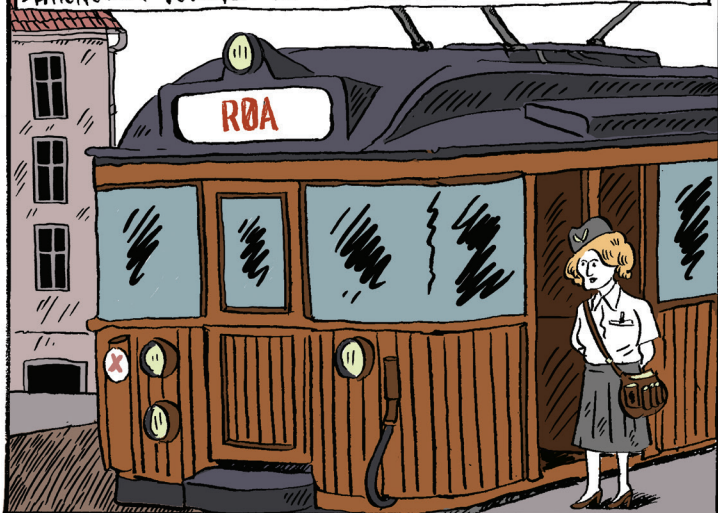


I SIN TALE SNAKKET ORDFØRER BRYNJULF BULL OM BETYDNINGEN T-BANEN VILLE FÅ FOR OSLOS FRAMTIDIGE SAMFERDELSE - OG BOSETNING.

FØR T-BANEN VAR EN LØSNING IKKE BARE PÅ ET ØKENDE BEHOV FOR KOLLEKTIVTRANSPORT, MEN OGSÅ EN DEL AV LØSNINGEN PÅ BOLIGMANGELEN SOM HADDE HERJET OSLO SIDEN FØR KRIGEN.



MEN HVORFOR VAR AKKURAT DENNE DATOEN SÅ SPESIELL? OSLO HADDE JO ALLEREDE HATT UNDERGRUNNSBANE I MANGE ÅR, OG FORSTADS-BANENETTET VESTOVER VAR GODT UTBYGD.



PÅ LAMBERTSETER, OSLOS FØRSTE DRABANTBY, HADDE INNBYGGERNE HATT TRIKKEFORBINDELSE TIL SENTRUM HELT SIDEN BYGGEFELTET STOD FERDIG I 1957.



SÅ HVA BETYDDE DET AT TRIKKEN BLE ERSTATTET AV DE RØDE T-BANEVOGNENE? HVA VAR DEN STORE FORSKJELLEN?

Ansvarlig redaktør

Torgeir Kristiansen /Sporveien

Redaktør

Sølvi P. Gaalaas /Sporveien

Redaksjon

Sporveien

Stor takk til alle bidragsytere både i og utenfor Sporveien.

Konsept og design

Dinamo AS

Foto

Geir Anders Rybakken Ørslie
Michaela Klouda (side 5 og 68)
Geir W. Røer /Sporveien (side 17)
Simen Prestaasen /Sporveien (side 29 og 47)
Joachim Søderlund /Sporveien (s. 112 øverst til høyre)
Jan Rustad /Sporveien (s. 113 nederst til venstre)

Illustrasjon

Hanne Berkaak /ByHands

Trykk

Rolf Ottesen AS

**Sporveien Oslo AS**

Økernveien 9
0653 Oslo
Postboks 2857, Tøyen
0608 Oslo

Telefon: +47 22 08 40 00
E-post: firmapost@sporveien.com
www.sporveien.com

