



Årsrapport 2017

Mer kollektivtrafikk for pengene



INNHold

Del 1 Om Sporveien

Sporveiens samfunnsoppdrag – mer kollektivtrafikk for pengene	3
Dette er Sporveien	4
Nøkkeltall	5
Høydepunkter 2017	6
Sporveissjefen	8
Løsning på fremtidens behov	10

Del 2 Strategi

Kapasitetsøkning frem mot 2030	14
Engasjerte stemmer	
■ Lan Marie Nguyen Berg, Raymond Johansen og Marianne Borgen	16
■ Bård Norheim	18
■ Torgeir Waterhouse	19
Best 2020	
■ Best mulig for Oslo og best i Norden	20
■ Strategien i praksis	22

Del 3 Virksomheten

Virksomheten – T-banen	26
Virksomheten – Trikken	28
Virksomheten – Unibuss	30
Infrastruktur og prosjekter	32
Nytt signal- og sikringsanlegg	34
Trikkeprogrammet	36
Virksomheten – Bussanlegg	38
Virksomheten – Sporveien Media	39

Del 4 Samfunnsansvar

Til beste for byen	42
--------------------	----

Del 5 Styring

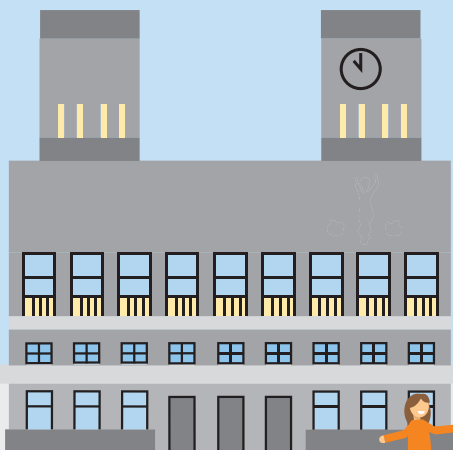
Organisasjonen	56
Eierstyring og selskapsledelse	57
Konsernledelsen	60
Styret	62

Del 6 Årsberetning og -regnskap

Årsberetning for Sporveien AS 2017	66
Resultatregnskap 2017	75
Balanse 2017	76
Kontantstrømpstilling	78
Regnskapsprinsipper	79
Revisors beretning	98



OSLO KOMMUNE EIER SPORVEIEN



SPORVEIEN:

3 734 ansatte
4 755 mill. kr i omsetning
267 mill. reisende



BEDRE LUFT OG MINDRE KLIMAUTSLIPP



OSLO VOGNSELSKAP
LEIER UT VOGNER OG KJØPER VEDLIKEHOLD FRA SPORVEIEN



RUTER BESTILLER KOLLEKTIV-TRAFIKK FRA SPORVEIEN



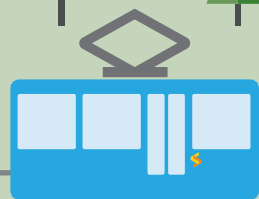
ATTRAKTIV ARBEIDSPASS MED MANGFOLD OG HØY KOMPETANSE

FAKTA:



TRIKKEN:

6 linjer
72 trikker
2 baser



RESULTATER:



TRIKKEN:

51 mill. reiser
4,6 mill. vognkm.
98 % kundetilfredshet



T-BANEN:

5 linjer
115 togsett
2 baser



RASKE OG TRYGGE REISER I BYEN



T-BANEN:

118 mill. reiser
9,1 mill. togkm.
98 % kundetilfredshet



VEDLIKEHOLD OG OPPGRADERING AV TRIKKER OG T-BANEVOGNER



DRIFT, VEDLIKEHOLD OG UTVIKLING AV INFRASTRUKTUR



UNIBUSS:

Rute- og turbuss
Ekspress- og flyplassbuss



TILRETTELEGGING FOR FOSSILFRI KOLLEKTIVTRAFIKK



KUNST- OG KULTUROPPLEVELSER OMBORD OG LANGS LINJENETTET



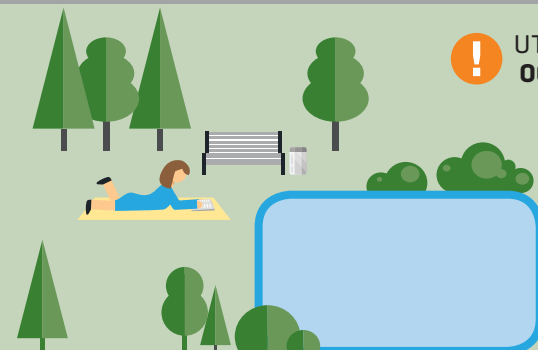
UNIBUSS:

98 mill. reiser
40,8 mill. busskm.
97 % kundetilfredshet



INFRASTRUKTUR OG PROSJEKTER

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

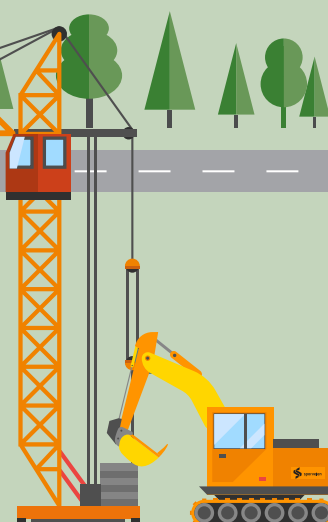
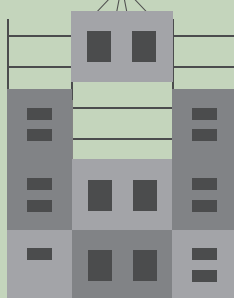


UTVIKLING AV GODE BYROM OG KNOTEPUNKT

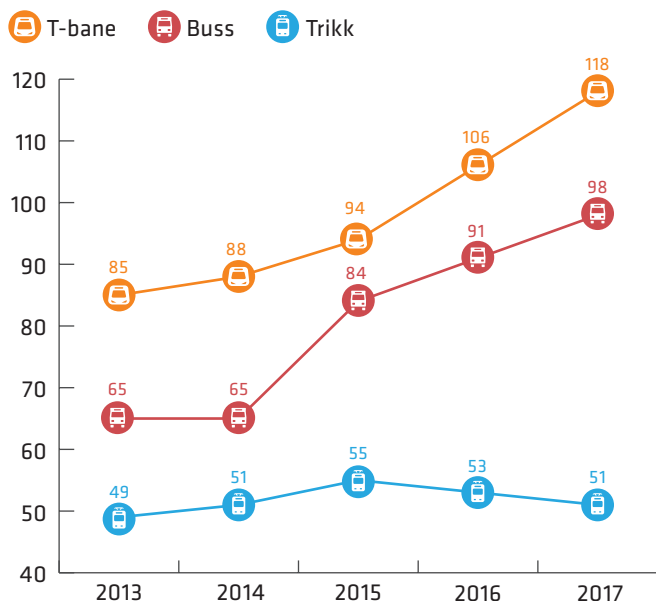


INFRASTRUKTUR OG PROSJEKTER

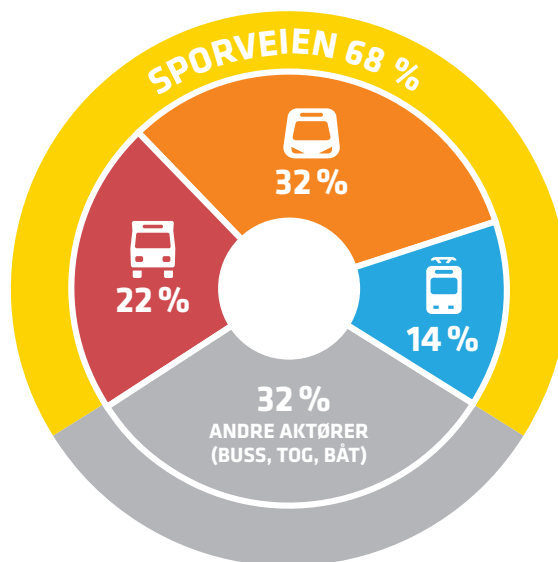
Oppgradering og modernisering. Bevaring av verdier.



ANTALL ENKELTREISER (MILL.)



TOTALT ANTALL REISER OSLO/AKERSHUS 2017



SPORVEIENS SAMFUNNSOPPDRAG

MER KOLLEKTIVTRAFIKK FOR PENGENE

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

Sporveien er et helintegret konsern som styrer vogner, driftspersonell, verksteder, infrastruktur og trafikk i ett, helhetlig system for å utnytte ressursene best mulig. Vi drifter all T-bane og trikk i Oslo og Akershus, samt en stor andel av den anbudsbaserte busstrafikken i Oslo, Akershus, Vestfold og Oppland. Hver eneste dag jobber våre over 3 700 ansatte for å levere i tråd med samfunnsoppdraget.

DETTE ER SPORVEIEN

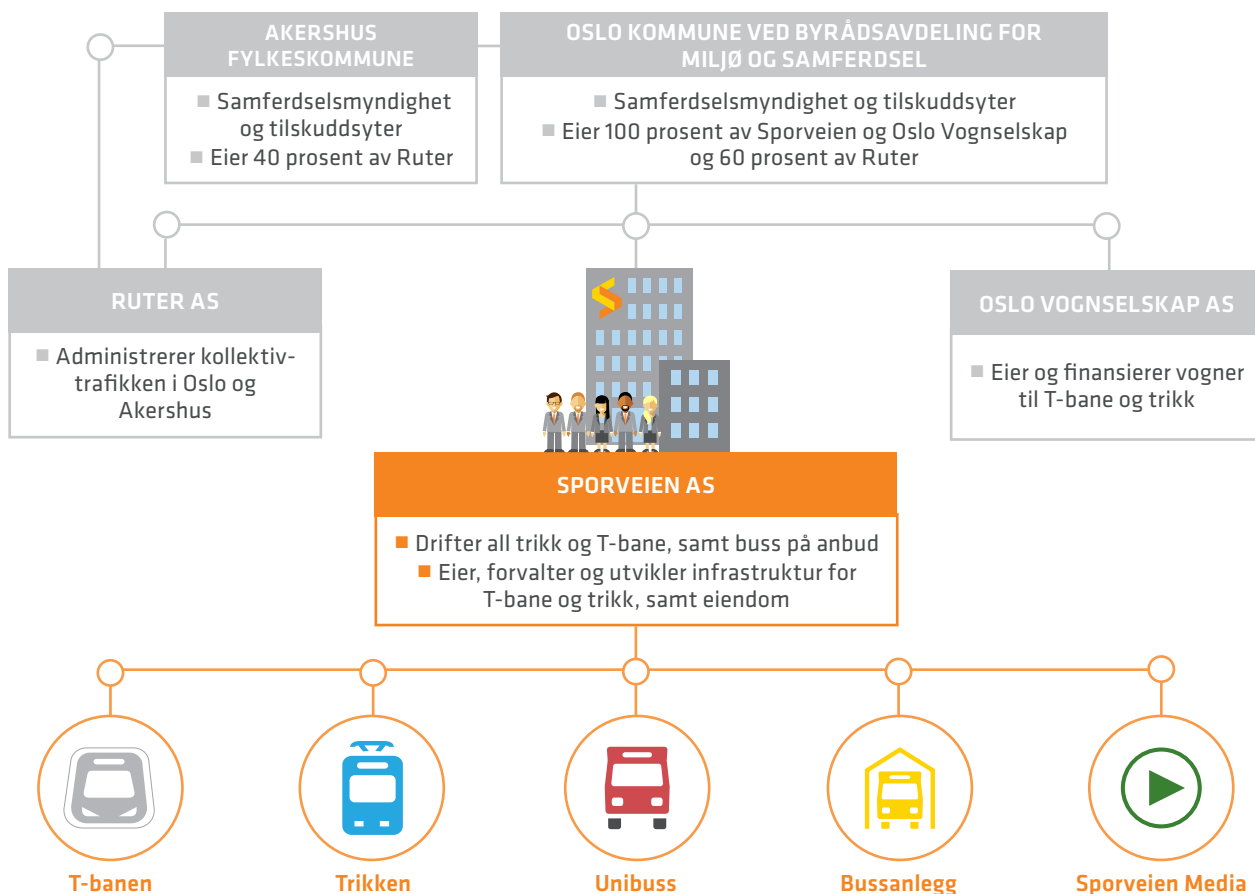
Sporveien eies av Oslo kommune og forvalter store verdier på vegne av fellesskapet – og for fremtiden. Hver eneste dag leverer vi den kollektivtrafikken byens befolkning er helt avhengig av.

Sporveien leverer 68 prosent av kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. Konsernet eier, utvikler og forvalter i tillegg infrastrukturen knyttet til T-bane og trikk, det vil si skinner, stasjoner, tunneller, baser, bygninger og signalanlegg. Vi har et helhetlig ansvar for driften, inkludert vedlikehold og oppgraderinger av vogner, skinner og annen infrastruktur.

Disse styrer kollektivtilbudet

Sporveien samarbeider tett med de andre virksomhetene i kollektivtrafikkfamilien, og sammen styrer og utvikler disse kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. Sporveien er 100 prosent eid av Oslo kommune, som sammen med Akershus fylkeskommune også eier administrasjonsselskapet Ruter. Vi leverer kollektivtrafikk på kjørekontrakter og i samarbeid med Ruter, og vi har ansvar for vedlikehold av trikker og T-banevogner som vi leier av Oslo Vognselskap. Oslo Vognselskap eies 100 prosent av Oslo kommune. ■

AKTØRENE I KOLLEKTIVFAMILIEN

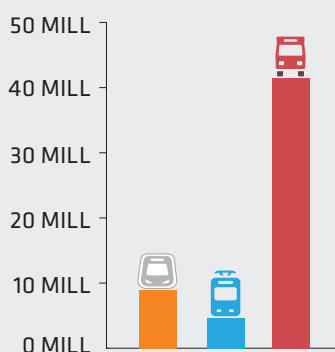


NØKKELTALL SPORVEIEN



3 734

ANSATTE



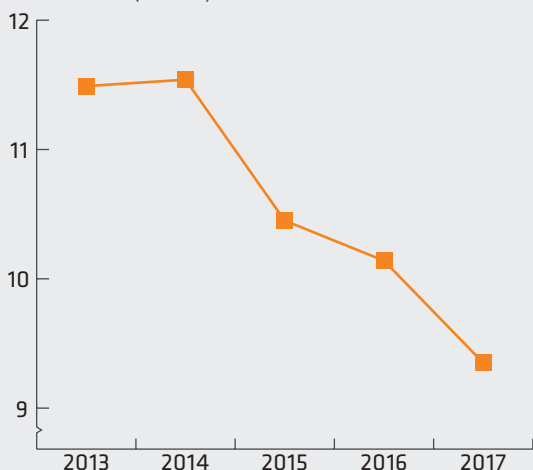
KJØRTE KM



267 MILL.

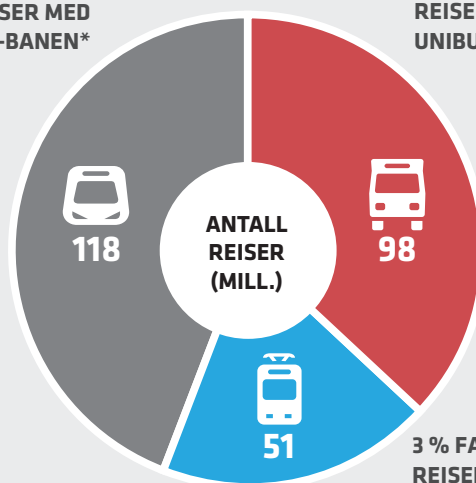
ENKELTREISER

UTVIKLING KOST PER REISE SKINNER
(BUSS IKKE INKL. AV KONKURRANSEHENSYN)
NOK PR REISE (2011-KR)



11,3 % FLERE REISER MED T-BANEN*

8 % FLERE REISER MED UNIBUSS*



3 % FÆRRE REISER MED TRIKKEN*

* 2017 sammenlignet med 2016

NØKKELTALL KONSERN	2017	2016	2015	2014	2013
Driftsinntekter (MNOK)	4 755	4 560	4 375	4 212	3 480
Driftskostnader (MNOK)	4 528	4 362	4 205	3 913	3 257
Driftsresultat (MNOK)	227	198	170	298	223
Driftsmargin (%)	4,8	4,3	3,9	7,1	6,4
Resultat før skatt (MNOK)	169	179	136	206	160
Årsresultat (MNOK)	133	145	113	154	131
Antall ansatte	3 734	3 629	3 540	3 518	3 232
Enkeltreiser totalt (MNOK)	267	250	233	204	199
Kjørte km på skinner (MNOK)	13,6	13,1	11,9	11,4	11,1
Kjørte km med buss (MNOK)	41,4	40,8	39,9	36,5	16,1
Kostnader per kjørt km på skinner (MNOK)	115,77	127,96	131,01	139,54	139,93
Kostnader per reise på skinner (MNOK)	9,35	10,14	10,45	11,54	11,49

HØYDEPUNKTER 2017

KAPASITET

23.01

Holdeplassen utenfor Royal Christiania i vestgående retning blir utvidet, for å øke kapasiteten og styrke sikkerheten.
Trikk/buss

23.03

Sporveien utlyser prekvalifiseringsdokumenter om anskaffelsen av 87 nye trikker til Oslo, slik at leverandører som ønsker å delta i anbudskonkurransen kan melde sin interesse.
Trikk

04.04

Ekebergbanen: Strekingen Sportsplassen – Holtet er ferdig oppgradert.
Trikk

11.05

Unibuss setter i drift fem nye turbusser.
Buss

15.08

De nye trikkeskinnene i Dronning Eufemias gate tas i bruk for aller første gang!
Trikk

17.08

OSL-ekspressen forlenger sin trasé fra Leirskallen til Mortensrud, og utvider dermed flybusstilbudet til Oslos østkant.
Buss

20.09

Lansering av nettsiden fremtidensbyreise.no. Siden er et samlende nettsted for informasjon om anskaffelsen av nye trikker og tilhørende infrastruktur- og baseprosjekter, som sammen representerer den største satsingen på trikk i Oslos historie.
Trikk

Sept-nov

Unibuss øker rutekjøringen i Oslo Syd og på Romerike på grunn av økt etter-spørsel, og rekrutterer derfor hele 140 nye bussjåførere i løpet av tre måneder!
Buss

27.09

Milepæl: Sporveien arrangerte internasjonal leverandørkonferanse for kvalifiserte leverandører som ønsker å være med å konkurrere om å få levere nye trikker til Oslo.
Trikk

08.10

Kapasitetsøkningen fra uke 40 i Oslo Syd og på Romerike ga 85 millioner kroner i ekstra inntekter for Unibuss.
Buss

09.10

En planlagt produksjonsøkning på 35 prosent for trikk og T-bane innen utgangen av 2020 ligger godt foran skjema. Dette til tross for utfordringer med avvik, ruteendringer og midlertidige traseer for trikken.
T-bane/trikk

09.10

Markering av rekordhøy vekst i antall reisende for Værnesekspresen tre måneder på rad.
Buss

KUNDER/BYEN

20.02

Vi feirer at Trikkens vogn 108, som den første i den eldste trikkeserien, har kjørt 2 millioner km. – eller 50 runder rundt jorda!
Trikk

27.02

Ombygging av Prinsens gate til toveis trikke trafikk ferdigstilles, som det første store prosjektet i Samlet plan for oppgradering av infrastruktur. Med det skiller buss- og trikke trafikken i kvadraturen lag – og det sentrale Oslo har fått en ny praktgate.
Trikk

11-12.03

Holmenkollen Skifestival er (nesten) bedre enn 17. mai for skiinteresserte nordmenn. T-banen frakter om lag hundre tusen skientusiaster frem og tilbake til anlegget.
T-banen

15-18.03

Etter langrenn og hopp er det klart for skiskyting i Holmenkollanlegget. Og igjen er det T-banen som frakter titusenvise av glade publikummere til og fra.
T-banen

26.03

Til slutt er det barnas tur: T-banen kjører publikum og deltagere til Barnas Holmenkolltdag.
T-banen

02.04

Oppstart med ny kontrakt for Indre by i Oslo med 80 nye miljøvennlige busser på biodiesel, og, som de første i Norge: 30 ombygde busser til miljøstandard Euro VI.
Buss

Mai

Imponerende tall for Sporveien i Norsk Kundebarometer: T-banen scorer all-time high i barometerets historie i lojalitet, med trikk og buss ikke langt bak!
Buss/trikk/T-bane

26.05

Unibuss vinner kontrakt for kjøring av beredskapsbusser i Oslo og Akershus for Ruter.

Buss

11.06

Ekebergbanen fyller 100 år, hvilket ble markert med bursdagsfeiring for hele lokalmiljøet på Holtet trikkebase.

Trikk/Infrastruktur

16.06

Unibuss frakter Kronprinsen i en hydrogenbuss i forbindelse med Bislett Games.

Buss

25.07

Unibuss kjører to tusen turn-arrangementsdeltagere til og fra Oslofjord Convention Center i Vestfold.

Buss

22.09

Sporveien kjører, i samarbeid med Kulturentusiastene, Operatrikk gjennom byen: en gratis, åpen konsertscene som bringer opera ut til byens befolkning.

Trikk

27.10

Prosjektet i Thereses gate står ferdig, med nye trikkespor, bredere fortau og nye vannrør under bakken.

Trikk

13.11

Sporveien feirer 90 år med leveranse av bussdrift til byen!

Buss

ORGANISASJON**01.01**

Statsminister Erna Solberg viet stor plass i sin nyttårstale til å hedre en av Unibuss sine bussjåfører under temaet hverdagsintegrering.

Buss

20.02

Statsråd Anniken Hauglie kan ikke få fullrost arbeidet som gjøres fra Unibuss' side for å rekruttere nye sjåfører – der NAV er en viktig samarbeidspartner.

Buss

20.02

Unibuss overtar Tur- og Taxi-busser i Tønsberg.

02.05

Ledelsen og administrasjonen i Unibuss flytter til nytt hovedkontor sentralt i Schweigaards gate, rett ved Oslo bussterminal.

Buss

16.08

Konsernet bytter navn til Sporveien AS!

30.08

Leiraveien bussanlegg blir godkjent som verksted. Dette gir muligheten til å utføre reparasjoner og periodiske kontroller selv, hvilket betyr kortere servicetid og solide innsparinger for Unibuss.

Buss

19.-22.09

Nova-konferansen arrangeres i Oslo: Sporveien er vertskap for ledere i T-baneselskaper fra hele verden.

T-banen

INNOVASJON**11.01**

Unibuss tildeles kontrakt for elbuss-testing i Oslo.

Buss

Fra 10.03

Montering av mobillademuligheter i T-bane og buss.

T-banen/buss

30.nov

Oslo får sine første elbusser til uttesting, hvorav to eies av Unibuss.

Buss

MILJØ**23.01**

70 prosent av busstilbudet i Tønsberg kjøres med biogass, hvilket reduserer klimapåvirkningen med 90 prosent for denne delen av bussparken.

Buss

09.05

Handelsstanden i Asker og Bærum deler årlig ut sin pris til de som driver det beste kriminalitetsforebyggende arbeidet. Sporveien tildeles prisen for 2017 for å ha utvist nulltoleranse for tagging.

T-bane

LØSNINGEN ER EN REN, EFFEKTIV OG SMART BY

Vi som er glad i Oslo går en spennende tid i møte. Hovedstaden vår utvikler seg og endrer karakter fra dag til dag. Den blir smartere, renere og stadig mer fremkommelig og effektiv i sine tjenester til Oslo-regionens mer enn 1,5 millioner innbyggere. Summen av alle disse endringene vil skape et bedre liv for alle som bor og skal bo i Oslo-regionen, både i dag, i morgen og i fremtiden. Det tenkes mange kloke fremsynte tanker om hva som må til for å bygge fremtidsbyen Oslo, ikke minst innenfor mobilitet og kollektivtrafikk som ligger oss nærmest. Hvert år frakter vi i Sporveien nærmere 270 millioner passasjerer med våre trikker, T-baner og busser. Dette vil øke ytterligere i 2018, og behovet for våre kollektivløsninger blir stadig viktigere i utviklingen av Oslo – slik byen må være for å dekke innbyggernes behov.

Vi i Sporveien skal være løsningen på det Oslo-regionen trenger for å få folk fra der de er til dit de skal. Vi skal bidra aktivt til at Oslo blir en renere og triveligere by, og legge til rette for en mest mulig effektiv reise uavhengig av om folk bruker buss, trikk, T-bane eller helt andre spennende transportmidler som vi vil trenge i fremtiden.

Det skal vi sørge for, både ved at Sporveien hele tiden leverer på samfunnsoppdraget «mer kollektivtrafikk for pengene», og ved at vi gjør de smarte grepene til rett tid og ser disse i sammenheng med helheten av regionens behov og målsettingene vår eier Oslo kommune har for utviklingen av hovedstaden.

Jeg er glad for å kunne si at Sporveien er godt posisjonert for å bidra med de løsningene Oslos befolkning trenger både i

dag og videre fremover. Økonomien i virksomheten vår er god og blir stadig bedre. I 2017 leverte vi et resultat før skatt på 168,9 millioner kroner, vi leverer stadig mer kapasitet i kollektivnettet, behovet for vedlikehold av skinner og stasjoner er under god kontroll, og vi presser våre kostnader per enkeltreise nedover år for år. Ved utgangen av 2017 kostet det i snitt 9,35 kroner å produsere en reise med trikk og T-bane. Samlet vil vi gjennom de to strategiprogrammene Best 2015 og Best 2020 ha forbedret kostnadsnivået i Sporveien med mer enn 750 millioner kroner i årlig effekt når vi kommer til 2020. Samtidig er resultatene innen regularitet og kundetilfredshet svært gode. Vi kaller summen av arbeidet som legges ned i virksomheten og som skaper disse resultatene for Sporveismetoden. En fullintegret virksomhet, et nært samarbeid med ansattes organisasjoner og gode rammebetingelser er, sammen med kontinuerlig oppmerksomhet rundt prosessene og et sterkt engasjement hos alle ansatte, viktige nøkler for å lykkes i dette arbeidet.

«Side om side med de tradisjonelle transportmidlene for å reise kollektivt, utvikler det seg nå en helt ny generasjon løsninger innen kollektivtransport.»

Den tunge satsingen på kollektivtrafikk i Oslo-regionen i årene fremover har historiske perspektiver over seg. Totalt er det foreslått om lag 65 milliarder kroner i investeringer bare knyttet til trikk og T-bane frem til 2036, inkludert sentrums-tunell og Fornebu-bane. I tillegg kommer satsingen på tog, buss og andre kollektive transportmidler. For oss i Sporveien vil en vellykket gjennomføring av Trikkeprogrammet og tilrettelegging for fremtidens byreise, der vi kjøper 87 nye trikker til Oslo, oppgraderer infrastrukturen og øker kapasiteten ved trikkebasene, være første milepæl vi skal levere. Deretter



Sporveissjef Cato Hellesjø gleder seg over den tunge satsingen på kollektivtrafikken i Oslo-regionen fremover.

kommer de store løftene for T-banen med Fornebubanen, ny sentrumstunell, ny stasjon på Majorstuen og nytt signal- og sikringssystem. Dette er per i dag alle enkeltstående prosjekter som vi ser viktigheten av at settes mer i sammenheng fremover for å sikre en vellykket integrasjon og gjennomføring.

Side om side med de tradisjonelle transportmidlene for å reise kollektivt, utvikler det seg nå en helt ny generasjon løsninger innen kollektivtransport. Nye teknologiske muligheter innenfor intelligente digitale systemer, kybemetikk, robotikk, autonomi, og en rekke andre beslektede områder, åpner nye muligheter som bare for få år siden var nærmest utenkelige. Samtidig utfordrer de også de tradisjonelle måtene å tenke på knyttet til hvordan vi drifter kollektivtrafikken. De nærmeste årene vil nye løsninger og måter å bruke transport i større og større grad flytte inn i folks hverdag. Men samtidig som for eksempel selvkjørende busser og biler, droner med kapasitet til å frakte mennesker og robot-teknologi vokser inn som

naturlige elementer - vil behovet for trikker, T-baner og busser fortsatt være der i stor skala. Det er derfor helt avgjørende at satsingen på disse videreføres, samtidig som vi åpner opp for alle de nye spennende mulighetene teknologien nå gir oss. Den vil bety mye for utviklingen både av de tradisjonelle transportmidlene og de helt nye. I Sporveien jobber vi dedikert med begge deler. Vi har fått folk frem i mer enn 140 år allerede, vi skal være der for alle som trenger oss i dag, vi skal være der i morgen og vi skal være der som løsningen også i fremtiden. ■


Cato Hellesjø
Sporveissjef

LØSNING PÅ FREMTIDENS BEHOV

Sporveien 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 ganger med god kvalitet og høy sikkerhet til en konkurransedyktig pris.



SPORVEIEN T-BANEN AS

Sporveien T-banen AS leverer all T-banetraffikk i Oslo og Akershus. Selskapet har en egen driftstillatelse fra Statens jernbanetilsyn og kjører på avtale med administrasjonsselskapet Ruter AS. **For mer om T-banen: se side 26**



SPORVEIEN TRIKKEN AS

Sporveien Trikken AS har ansvar for all trikkedrift i Oslo. Selskapet har en egen driftstillatelse fra Statens jernbanetilsyn og kjører på avtale med administrasjonsselskapet Ruter AS. **For mer om Trikken: se side 28**



UNIBUSS AS

Unibuss består av Unibuss AS (rutebuss) og datterselskapene Unibuss Tur AS, Unibuss Ekspress AS og Tønsberg Bussreiser AS. Unibuss driver virksomhet innen rutebusstrafikk, turbilkjøring, ekspressruter og flybuss. **For mer om Unibuss: se side 30**



BUSSANLEGG AS

Bussanlegg AS eier og leier ut syv bussanlegg til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus, med en samlet kapasitet på 500 busser. Selskapets ressurser og overskudd som genereres gjennom virksomheten skal anvendes til selskapets formål, herunder etablering av nye bussanlegg. Bussanlegg skal fremover være totalleverandør til Ruter av operatøruavhengige bussanlegg og tilhørende infrastruktur. **For mer om Bussanlegg: se side 38**



SPORVEIEN MEDIA AS

Sporveien Media AS forvalter all trafikkreklame på Sporveiens driftsmidler, stasjoner og bygninger. Fra 01.01.2018 har selskapet også forvaltningsansvaret for avtale om reklamefinansierte lehus i Oslo. Sporveien Media AS har siden 1. januar 2013 hatt avtale med Clear Channel Norway AS (CCN) om salg av trafikkreklamerettighetene i Oslo og Akershus. I tillegg til å gi et positivt økonomisk bidrag til kollektivtrafikken, skal trafikkreklamevirksomheten bidra til en positiv opplevelse for de reisende. **For mer om Sporveien Media: se side 39**



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 2017 338 ansatte, fordelt på lokasjonene Tøyen, Etterstad og Holtet. I 2017 fikk enheten ferdigstilt trikkeprosjekter i Prinsensgate og på Ekebergbanen. 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. **For mer om Infrastruktur og prosjekter: se side 32**



VERKSTED/PRODUKSJON

Konsernets verksteder for trikk og T-bane og deres 354 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-banepogner. Sporveiens verksted og produksjon har lokasjoner på Grefsen, Holtet, Ryen og Avløs. Hovedfokus for 2017 har vært å øke vogn- og togtilgjengelighet, slik at man kan øke leveransen til markedet.



KONSERNSENTERET

Sporveiens konsernsenter besto per 31. desember 2017 av 141 ansatte. Disse er fordelt på hovedområdene Økonomi og finans, IT, HR, Kommunikasjon og samfunnskontakt, Markedstjenester, Dokumentsenter, Strategi og konsernutvikling, Digitalisering og innovasjon, Kvalitet og HMS, Konsernjuridisk og compliance, og Eiendom. Konsernets hovedkontor er på Tøyen i Oslo.











LOGISTIKK OG INNKJØP

Enheten, som er en del av morselskapet og per 31. desember 2017 hadde 31 ansatte, har ansvar selskapets innkjøp, lager og logistikk. Enheten har som målsetning å sørge for at varer og tjenester leveres på rett sted, til rett tid, med riktig kvalitet og riktig pris.

**SPORVEIEN T-BANEN AS**

	REISENDE	LINJER	REGULARITET	TOGKM	ANSATTE	TOGSETT	TOGTIMER	DRIFTSINNTEKTER I TUSEN KR
--	----------	--------	-------------	-------	---------	---------	----------	-------------------------------









								
2017	118 mill.	5	99,4	9 087 665	628	115	359 824	1 756 557
2016	106 mill.	5*	99,3	8 663 972	629	115	348 137	1 678 396
2015	95 mill.**	6	99,6	7 565 751	567	115	318 553	1 651 229
2014	88 mill.	6	99,7	7 383 501	514	115	317 086	1 624 586
2013	85 mill.	6	99,5	7 017 300	528	112	302 696	1 100 882

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

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









**SPORVEIEN TRIKKEN AS**

	REISENDE	LINJER	REGULARITET	VOGNKM	ANSATTE	TRIKKER	VOGNTIMER	DRIFTSINNTEKTER I TUSEN KR
--	----------	--------	-------------	--------	---------	---------	-----------	-------------------------------

								
2017	51 mill.	6	99,5	4 559 952	382	72	326 310	899 596
2016	53 mill.	6	99,5	4 414 570	368	72	314 736	866 215
2015	55 mill.	6	99,3	4 287 723	367	72	308 468	808 455
2014	51 mill.	6	99,2	4 057 517	337	72	295 083	782 742
2013	49 mill.	6	99,3	4 037 500	356	72	287 694	646 469

**UNIBUSS AS**

	REISENDE	LINJER	REGULARITET	BUSSKM	ANSATTE	BUSSER	BUSSTIMER	DRIFTSINNTEKTER I TUSEN KR
--	----------	--------	-------------	--------	---------	--------	-----------	-------------------------------

								
2017	98 mill.	203	99,9	41 398 351	1 860	759	1 847 451	1 684 056
2016	91 mill.	204	99,9	40 816 800	1 794	744	1 807 003	1 650 933
2015	84 mill.	204	99,9	39 864 384	1 814	758	1 186 855	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



DEL 2 STRATEGI

«JEG VIL AT OSLO SKAL FORTSETTE Å BLI BEDRE OG GRØNNERE. AT STADIG FÆRRE VELGER PRIVATBIL FORDI KOLLEKTIVTRANSPORT, SYKKEL OG GANGE ER MER ATTRAKTIVT OG EFFEKTIVT!»

– LAN MARIE NGUYEN BERG,
BYRÅD FOR MILJØ OG SAMFERDSEL





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

KAPASITETSØKNING FREM MOT 2030

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



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



Trikkelinje i Skovveien planlegges.

2023



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



Serieleveranse av nye trikker starter.

2021



Busstrafikken i Oslo kjører kun på fornybar energi.

2022



Nytt signal- og sikringsystem øker kapasiteten gjennom sentrum med inntil 13 000 reisende hver time. Oppstart implementering i 2023.



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

2020



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

2019



Oppstart reguleringsplan for trikkelinje til Tonsenhagen.

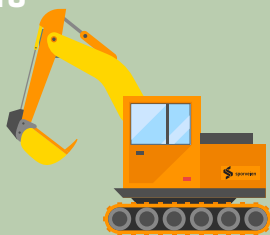


2018-2024
Trikkeprogrammet: innkjøp av nye trikker, oppgradering av infrastruktur, utvikling av baser og verksteder. Programmet ferdigstilles i 2024.



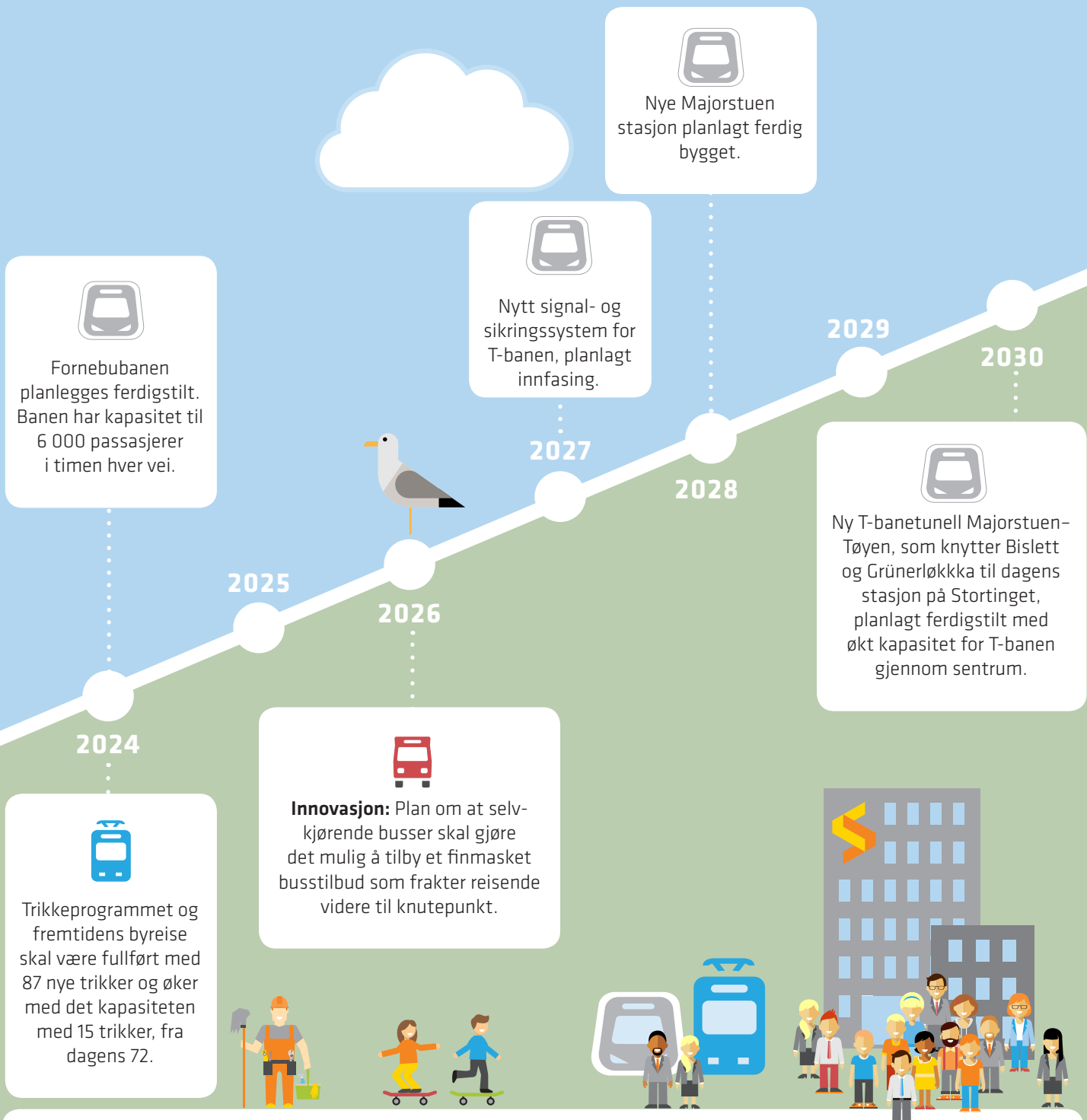
2016-2020
Målsatt produksjonsvekst for trikk og T-bane på 35% i Best 2020.

2018



Trikk på Ring 2 Majorstuen-Carl Berner planlegges.





SPORVEIEN INTERNE PROSJEKTER FOR Å TILRETTELEGGE FOR ØKT KAPASITETSBEHOV FREMOVER, STRATEGI BEST 2020:

Trikken

(herunder verksteder):

2018-2020: Prosjekt Fremtidsrettet driftskonsept & produktutvikling.

2018-2020: Prosjekt Individstyring av vogn.

2018-2020: Prosjekt Integreert operasjonssentral.

2018-2020: Prosjekt Fremtidsrettet vognvedlikehold.

Infrastruktur/Trikken

2018-2020: Ombygging av Holtet base.

2019-2020: Ombygging av Grefsen base.

T-banen

(herunder verksteder)

2018: Etablering av ny operasjonssentral.

2018-2020: Videreutvikling av driftskonsept, for å:

- forberede og gjennomføre utvidelse av rutetilbud.
- øke punktlighet for å muliggjøre økt frekvens på sikt.
- øke produktivitet og materiell utnyttelse i hele verdikjeden.

Infrastruktur/T-banen:

2019-2020: Ombygging av Etterstad base.

2020-2021: Ombygging av Ryen base.

2020-2022: Anskaffelse av 5 nye arbeidsmaskiner for infrastrukturvedlikehold.

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

ENGASJERTE STEMMER

Oslopolitikernes og Sporveiens mål går hånd i hånd

Den politiske ledelsen er klokkeklar og samstemt: Skal vi nå klima- og miljømålene for Oslo er Sporveien en særdeles viktig nøkkel.

Trekløveret bestående av miljø- og samferdselsbyråd Lan Marie Nguyen Berg, byrådsleder Raymond Johansen og ordfører Marianne Borgen deler alle utsikten mot Oslofjorden og Rådhusplassen fra kontorvinduene sine. Utenfor vinduene ser de trikker, busser, fotgjengere og syklisters sømløst passere hverandre. De styrer sammen og har felles mål: De vil lede hovedstaden mot en grønnere og mer skapende fremtid – en by med plass til alle.

Miljøhovedstad nummer én

Oslopolitikerne har satt seg høye miljømål og gitt seg selv korte frister for å vise resultater. Klimagassutslippene skal reduseres med 36 prosent innen 2020. I 2019 skal byen være Europas miljøhovedstad. Undersøkelser viser at velgerne blir stadig mer opptatt av miljøspørsmål, og hovedstadens innbyggere er intet unntak.

– Oslo er allerede en av Europas mest miljøvennlige byer. Vi ligger i front på en rekke områder og passerte en viktig milepæl i 2016 da flere valgte å reise kollektivt enn å kjøre bil i Oslo, forteller Nguyen Berg.

Hun entret nylig 30-årene og har oppnådd mye. Miljøpartiet De Grønne-politikeren har en mastergrad fra Senter for utvikling og miljø ved Universitetet i Oslo, og har jobbet i Utlendingsdirektoratet og CICERO Senter for klimaforskning før hun ble byråd i Oslo. Nguyen Berg har vært kompromissløs på vegne av klima.

– Jeg vil at Oslo skal fortsette å bli bedre og grønnere. At stadig færre velger privatbil fordi kollektivtransport, sykkel



Navn: Lan Marie Nguyen Berg

Alder: 31 år

Stilling: Byråd for miljø og samferdsel (MDG)

Nguyen Berg har master fra Universitetet i Oslo. Hun har blant annet jobbet i CICERO, før hun ble byråd.

og gange er mer attraktivt og effektivt. Biltrafikken står i dag for omkring 60 prosent av CO₂-utslippene. Målet vårt er å redusere denne andelen med 20 prosent innen 2019. Det er derfor viktig for byrådet å legge til rette for at innbyggerne velger klimavennlige transportmidler i hverdagen. Satsing på kollektivtransport er en veldig viktig del av dette, slår Nguyen Berg fast.

Oslofolk vil reise kollektivt

Byrådsleder Raymond Johansen er opprinnelig rørlegger, men hans internasjonale engasjement fikk han inn i det norske bistandsmiljøet. Han har tidligere jobbet i flere internasjonale organisasjoner, vært statssekretær i Utenriksdepartementet og partisekretær i Arbeiderpartiet. Nå er han byrådsleder i Oslo, byen i hans hjerte.

– Jeg tror jo oslofolk gjerne vil reise kollektivt. I hvert fall så lenge transporten er tilgjengelig og de slipper å se for mye på klokka. Frekvens pluss

tilgjengelighet er en viktig formel for kollektivtrafikken, mener han.

Økende kapasitetsbehov

Johansen forstår at mange ønsker å flytte til Oslo – «byen med nærhet til fjorden, øyene, og skauen». Hovedstaden utvikler seg og stadig flere bosetter seg her. Befolkningsveksten vil utvilsomt kreve en kapasitetsøkning av kollektivtransporten, i følge sosialdemokraten fra Tveita. Og stadig flere lar bilen stå.

– I gjennomsnitt er det hele 64 657 flere reisende hver dag på T-banen fra 2015-2017. Det er jeg fornøyd med! Snart starter

vi arbeidet med å bygge Fornebubanen, før vi går videre og bygger ut sentrumstunellen. Disse omfattende prosjektene viser at vi tar innover oss at byen vår vokser.

Johansen forteller at han opplever stor betalingsvilje på kollektivområdet på Rådhuset. Bystyret har økt bevilgningene til kollektivtrafikken med over en halv milliard kroner. Han mener de stadig må friste innbyggerne til å velge buss, T-bane og trikk fremfor bil.

– Da må vi satse, prioritere og fokusere på kollektivtrafikk. Et stort pågående investeringsprosjekt er de nye trikkene. Trikkeprogrammet koster, men beviser samtidig den politiske viljen. Med Sporveiens profesjonalitet og historiske erfaring er jeg trygg på at dette blir en suksess! Ikke bare skal det investeres i nye trikker, det skal også legges nye skinner og det skal graves. Enkelte kommer kanskje til å være litt frustrerte i perioder, men med Sporveiens kunnskap vet jeg dette kommer til å foregå med minst mulig ulempe for byens innbyggere. Vi må forklare passasjerene at de får et enda bedre kollektivtilbud, som følge av oppgraderingene, sier Johansen smilende.

Stolte av Sporveien

Hele 98 prosent av kundene på T-banen sier de er fornøyde, og T-banen i Oslo er verdensledende hva gjelder effektiv drift. Det skal vi være stolte av, mener Lan Marie Nguyen Berg. Hun støtter oppom at Fornebubanen, sentrumstunellen og trikkeprogrammet vil løfte Sporveien ytterligere.

– Og så må jeg få legge til at effektiviseringsprogrammene Best 2015 og Best 2020 er imponerende og viser at Sporveien har god kontroll på både drift og vedlikehold, sier hun.

Johansen er enig. Han gleder seg over bedre samordnet verksted, skinner, vogner og drift.

– Sporveien klarer å effektivisere uten at arbeidsplasser går tapt. Og de klarer jaggu på mirakuløst vis å få til en ny pensjonsavtale for de ansatte midt oppi dette, noe ingen andre virksomheter har fått til. Det viser at det er stor tillit mellom de ansattes organisasjoner og ledelsen. For meg betyr det mye at vi har en god,



Navn: Raymond Johansen
Alder: 57 år
Stilling: Byrådsleder (Arbeiderpartiet)

Johansen er utdannet rørlegger. Han har blant annet vært statssekretær og partisekretær, før han ble byrådsleder.



Navn: Marianne Borgen
Alder: 66
Stilling: Ordfører i Oslo (Sosialistisk Venstreparti)

Borgen er utdannet sosiolog. Hun har blant annet ledet bystyrets samferdsels- og miljøkomite, før hun ble ordfører.

trygg og offentlig Sporveien med tydelige miljøpolitiske transportfaglige mål, sier Arbeiderparti-politikeren.

Johansen får støtte fra Oslos ordfører, Marianne Borgen. Hun er oppvokst i Groruddalen. SV-politikeren er utdannet sosiolog og ble valgt inn i bystyret første gang allerede på slutten av 70-tallet. Hun har lang fartstid og mye erfaring. Hennes engasjement ligger særlig i gode og trygge oppvekstvilkår. Oslo og Sporveien går hånd i hånd, slår Borgen fast.

– Nok et år har Sporveien levert svært gode resultater. De leverer på alle områder, enten det gjelder trikk, buss eller T-bane. Sporveien er et av de viktigste instrumentene vi har for å få folk til å reise mer kollektivt, mener den miljøengasjerte ordføreren.

En lys fremtid i møte

I 2017 har Sporveien igjen opplevd passasjerøkning i kollektivtrafikken. Ordføreren vil si følgende til Sporveiens ansatte:

– Takk for den kjempeinnsatsen dere gjør for byens innbyggere og besøkende, takk for at dere sikrer at folk kommer trygt rundt i byen. Sporveien får til mye kollektivtrafikk for pengene, noe som betyr mye for Oslo og for meg som ordfører.

Nguyen Berg mener Sporveien gjør en kjempeviktig jobb for byen, hver eneste dag.

– Jeg har særlig lyst til å takke dem som vedlikeholder alt sammen. Det meste av vedlikeholdet skjer om natten mens vi andre sover. Selv da jobber Sporveien for at vi skal kunne reise kollektivt neste dag.

Johansen og Borgen kunne ikke vært mer enig. Trekløveret er samstemte.

– Sporveiens ansatte jobber døgnet rundt for Oslo. Her på huset gjør vi det vi kan for å støtte opp med gode rammevilkår og tilrettelegging for mer kollektivtrafikk, avslutter de. ■

ENGASJERTE STEMMER

Et attraktivt sentrum og en bærekraftig by?

Da må vi få enda flere til å reise kollektivt, i følge transportforsker Bård Norheim. Den daglige lederen for Urbanet har vært engasjert i transport i en årrekke, og har spennende tanker på hvordan vi kan løse utfordringene Oslo står overfor.

Kollektivtransportsatsing er viktig av mange grunner – for å skape en bærekraftig by, for å stanse klimaendringene, og for å løse plassutfordringene i Oslo. Skal vi få plass til alle må vi utvikle infrastruktur og kollektivtrafikk, sier Norheim engasjert.

Urbanet Analyse lagde for noen år siden en rapport for Kommunenes Sentralforbund som viste at det i 2030 ville bli omlag 800 000 flere reiser hver dag i Oslo-området på grunn av befolkningsveksten. Norheim understreker viktigheten av sterk satsing på kollektivtransport, gange og sykkel for å løse utfordringen.

– Uten en kraftig politisk omlegging vil de fleste nye reisene skje med bil. Da blir det kø, kork og kaos. Parkering, stasjoner, veier og fremkommelighet, arealplanlegging, boligutvikling og liknende bør sees i en større sammenheng. I dag er kollektivtrafikken påvirket av for mange aktører som drar i forskjellige retninger.

Mye å spare

I tillegg til plassutfordringer og miljøhensyn, er det en annen god grunn til å prioritere kollektivtrafikken høyt. Byutvikling der bilisme tar transportveksten er nemlig den soleklart dyreste løsningen, forteller forskeren.

– Analysene viser at det er milliardbeløp å spare i skattepenger ved å satse på de miljøvennlige alternativene, fordi en bilbasert vekst vil kreve enorme veginvesteringer.



Navn: Bård Norheim

Alder: 59 år

Stilling: Samfunnsøkonom/ forsker og daglig leder i Urbanet Analyse

Norheim jobber med rammebetingelser og utfordringer for kollektivtransporten i større byområder, konkurranseutsetting og analyser av finansieringsmodeller.

Prioriteringer for å få ned privatbilismen

Transportforskeren forteller at der han bor så er det to busstopp og ett T-banestopp i umiddelbar nærhet. Skal vi få ned privatbilismen i Oslo må vi få bukt med melkerutene.

– Med 300 meter mellom holdplassene kommer hastigheten for bussen aldri opp i mer enn rundt 20 km i timen. Klarer vi å gå litt lengre for å finne nærmeste kollektivstopp? Jeg synes strategien om minimum 600 meter mellom stoppene er god.

Hvordan får vi folk til å alltid velge de miljøvennlige transportmidlene?

– Det som kjennetegner «kollektivbyer» i Europa er at det er høy frekvens, full framkommelighet og at trafikantene kan kaste rutetabellen. At det rett og slett er enklere og raskere enn å bruke egen bil, forteller Norheim.

Balans Brett

Skal politikere bli gjenvalgt er de samtidig nødt til å finne balansen mellom pisk og gulrot.

– I Oslo har politikerne sett viktigheten av å satse på trikk, buss og T-bane parallelt med tiltak mot privatbilismen. Nå er det flere plasser i byen der det er lettere å velge kollektivtransport. Sporveien har levert! Dette er en suksessfaktor for bærekraftig byutvikling, avslutter Norheim. ■

ENGASJERTE STEMMER

Teknologiske nyvinninger gjør Sporveien stadig bedre

Torgeir Waterhouse har en egen evne til å se lenger frem enn de fleste. Han er sjef for avdeling for internett og nye medier i IKT Norge, og han har vært en nøkkelspiller i viktige teknologidebatter de siste tjue årene.

Ny teknologi påvirker kollektivopplevelsen. Bare i nyere tid har det jo skjedd mye. Det er ikke lenge siden vi alle hadde papirbilletter, plastkort og stempler, humrer Waterhouse.

Han peker på at vi i dag enkelt finner informasjon om reisetider, stoppesteder og eventuelle forsinkelser på telefonen. Dette gir mange fordeler.

– Jeg mener teknologien er på sitt aller beste når den glir sømløst inn i det vi likevel gjør. Når den forenkler ting vi tidligere har brukt mye tid på og når den gjør at kollektivtransporten blir stadig mer friksjonsfri.

Forenklinger og fremtiden

Familiefaren har vært viktig for Norges standpunkter knyttet til teknologisk utvikling. I en rekke teknologiske debatter har Torgeir vært en veiviser. Han er en såkalt early mover: Oppmerksom på nye trender som vil forenkle hverdagen vår.

– Trådløse betalingsløsninger kommer i økende grad. I tillegg vil databaser oftere samkjøre informasjon. Si for eksempel at jeg søker på billetter til en kinoforestilling. Automatisk mottar jeg informasjon om hvordan jeg enkelt kan ta meg dit kollektivt og annen relevant informasjon.

Med et nytt signal- og sikringsanlegg for T-banen basert på «Communications-based train control» teknologi vil det erstatte dagens anlegg og være en viktig anskaffelse for Sporveien og kollektivtransporten i Oslo.

– Tingene rundt oss begynner å snakke sammen og holde



Navn: Torgeir Waterhouse

Alder: 46 år

Stilling: Direktør for internett og nye medier i IKT Norge

Waterhouse har en sentral rolle i den norske debatten om IT-politiske spørsmål, hvor han ofte er å se i det offentlige ordskifte.

hverandre oppdatert. For eksempel kan vi gjøre tiden banene er på stoppestedene kortere. På sikt kan også selve kjøretøyet kommunisere med omgivelsene. Personlig kunne jeg ønsket meg at vognene automatisk varslet alle barnehager og skoler dersom de var forsinket. Det ville spart foreldre og ansatte for mye stress, ler Waterhouse.

Parkerer bilen for godt

Han vil endre dominansen til privatbilismen. Han mener vi har behov for å få færre kjøretøy på veiene våre og gi plass til de som må være der.

– Fremover kan Sporveiens tilbud være grunnen til at mange velger å selge bilen, og at enda færre tar bilen inn til bysentrum. Kollektivtransport gir oss muligheten til å lese, kommunisere, jobbe eller bare slappe av og stirre ut av vinduet. I fremtiden kan vi sikkert bestemme utsikten til og med! På kalde vinterdager kan vi heller velge å se palmer og strand, smiler han.

År 2030

Waterhouse er opptatt av fremtiden.

– Ser vi inn i transportområdets spåkule, og mot 2030, tror jeg mange vil bli overrasket over at vi fortsatt har mange av de samme kjøretøyene. Jeg tror ikke det blir slik at alle farer rundt på flyvende skateboard innen 2030. Men jeg håper vi ser flytting av mennesker i et enda større økosystem av samkjørt kollektivtransport. Og så håper jeg at vi snart får egne T-banepogner for sykler, avslutter fremtidsoptimisten på Bislett. ■

BEST 2020

BEST MULIG FOR OSLO OG BEST I NORDEN

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

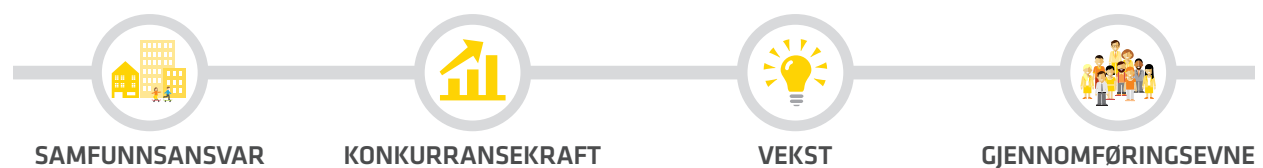
Sporveien er et helintegret konsern innenfor persontransport som tilbyr mobilitet gjennom driftsartene T-bane, trikk og buss. Vi eier og forvalter all skinnegående infrastruktur knyttet til trikk og T-bane, og har et helhetlig ansvar for en stor del av de daglige leveransene i kollektivtrafikken i Oslo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

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

Samtidig må Sporveien være fremtidsrettet og bidra til å utvikle morgendagens mobilitetsløsninger og fremtidens produkter innenfor eksisterende og nye driftsarter. Vekst innenfor nye lønnsomme forretningsområder skal bidra til å posisjonere konsernet for fremtiden samtidig som det medvirker til å skape «mer kollektivtrafikk for pengene».

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

STRATEGISKE FOKUSOMRÅDER





Sporveiens overordnede mål innebærer fremtidsrettet satsing på morgendagens mobilitetsløsninger, her representert ved en av Unibuss' nye elbusser, som ble satt i prøvedrift i 2017.

375 millioner kroner i årlige gevinster innen 2020

Gjennom Best 2020 skal vi realisere en årlig gevinst på 375 millioner kroner fra økt produktivitet, kostnadsreduksjoner og økte inntekter.

Ved utgangen av 2017 hadde vi realisert årlige gevinster på totalt 300 millioner kroner som betyr at vi leverer betydelig mer enn forutsatt i konsernets gevinstplan. Siden 2011 har Sporveien realisert mer enn 750 millioner kroner i dokumenterte årlige gevinster.

Verdiskapningen fra Sporveiens effektiviseringsarbeid realiseres hovedsakelig på to måter:

1) Gjennom kjørekontraktene til Ruter tilbyr vi et økt tilbud til en betydelig lavere kostnad. Fra 2014 til 2016 økte vi produksjonen med 20 prosent og reduserte kostnadene med ca. 50 millioner kroner. To år med forbedring og effektivisering av T-banen har gitt store gevinster for hele kollektivfamilien.

2) Sporveien hadde ved utgangen av 2015 et estimatavvik (pensjonsforpliktelse) knyttet til ytelsesbasert tjenstepensjon på 900 millioner kroner. Sporveiens styre besluttet i forbindelse med årsoppgjøret 2016 å avskrive estimatavviket over en femårsperiode. Dette innebærer en forsert amortisering som kostnadsføres, og estimatavviket er ved utgangen av 2017 på 370 millioner kroner. Ved å avvikle estimatavviket vil Sporveien ved utgangen av 2020 ha styrket konkurransekraften gjennom en bedre kostnadsstruktur med lavere årlige pensjonskostnader.

Verdensledende i kostnadseffektiv produksjon

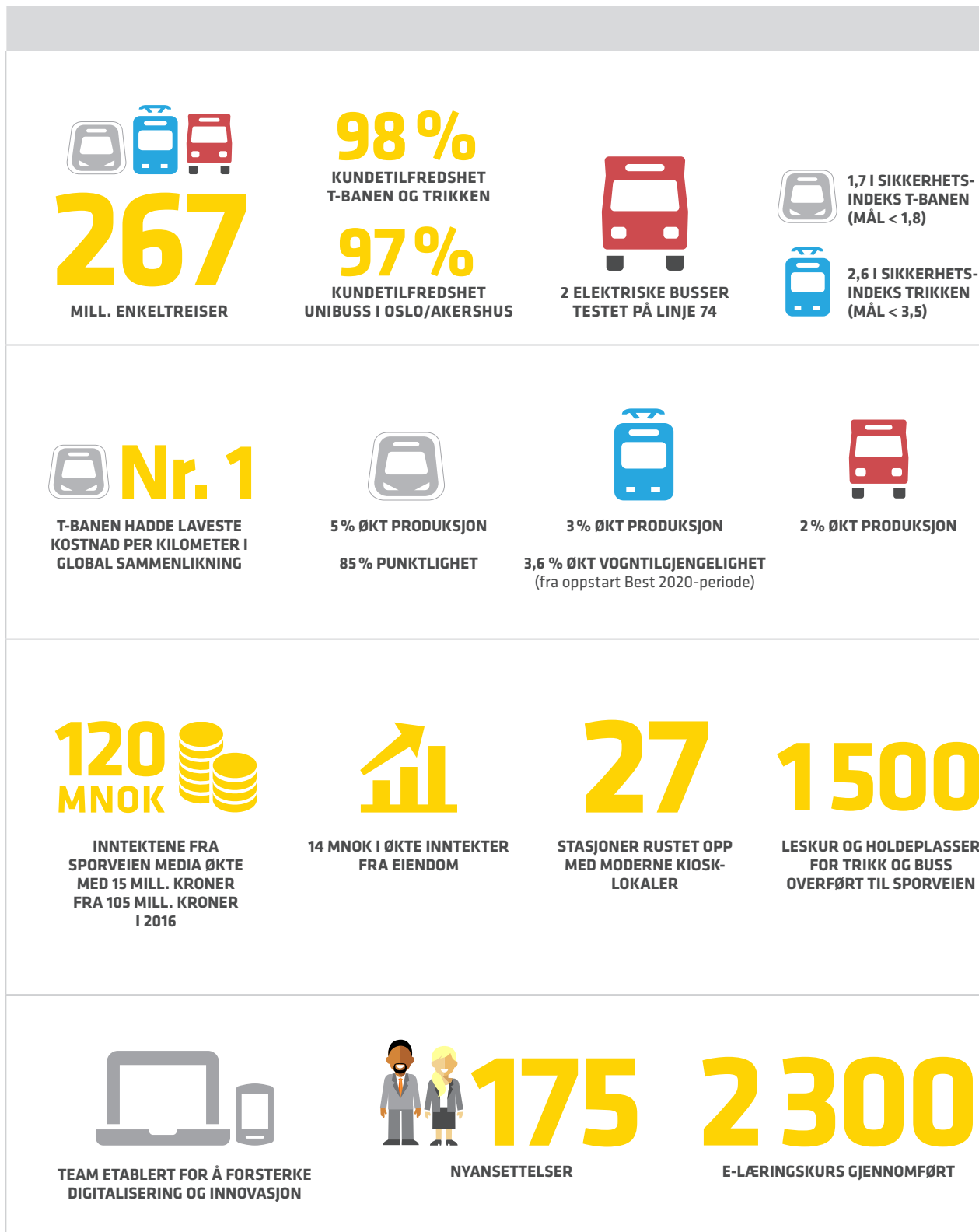
Vår styrkede konkurransekraft har gitt oppsiktsvekkende resultater i en global sammenligning med 34 T-baneselskaper. Hvert år har Sporveien forbedret seg og i 2016 tok vår T-bane operasjon steget opp til «førsteplassen» med laveste kostnad per kjørte togkm (nr. syv i 2014 og nr. fire i 2015) blant alle deltakere i studien.

BEST 2020

STRATEGIEN I PRAKSIS

FOKUSOMRÅDE	DETTE VIL VI	DETTE GJORDE VI I 2017
 <p>SAMFUNNSANSVAR</p> <p>«Fremtidsrettet løsning innenfor miljø og samferdsel»</p>	<p>Sporveien skal bidra aktivt til at Oslo har et framtidsrettet, sikkert og miljøvennlig kollektivtilbud som ivaretar innbyggernes mobilitetsbehov. Vi skal bidra til å forvalte ressursene i kollektivsystemet slik at samfunnet får mest mulig kollektivtrafikk for pengene.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sporveien leverte mer kollektivreiser enn noensinne. Kollektivtilbudet var avgjørende for at Oslo ble kåret til Europas miljøhovedstad 2019. ■ Sporveien reduserte energibruken og klimaavtrykket per reise med trikk og T-bane. ■ Kundetilfredsheten ble opprettholdt på et svært høyt nivå for alle driftsarter. ■ Både T-banen og Trikken skapte bedre sikkerhet for reisende og nådde målene for sikkerhetsindeksen. Trikken reduserte antall kollisjoner til det laveste noensinne. ■ Unibuss startet testingen av elektriske busser.
 <p>KONKURRANSEKRAFT</p> <p>«Ledende leverandør av konkurransedyktig persontransport»</p>	<p>Sporveien skal øke produksjonen og videreutvikle tilbudet for å betjene endringer i kundens behov. Kontinuerlig forbedring av våre operasjonelle prosesser skal skape en stadig mer effektiv produksjon. Infrastrukturen forvaltes med fokus på verdibevaring og levetidskostnader på drift og vedlikehold.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Alle tre driftsarter økte produksjonen målt i kjørte kilometer. ■ T-bane og buss fraktet flere reisende. Trikk opplevde stagnasjon, grunnet anleggsarbeid og omlegging av traseer. ■ Vedlikehold og produksjonsplaner ble effektivisert for å utnytte verksteder og vognmateriell best mulig. ■ Sporveien omorganiserte og etablerte logistikk og asset management som innsatsområder.
 <p>VEKST</p> <p>«Styrket markedsposisjon gjennom lønnsom kommersiell utvikling»</p>	<p>Sporveien skal følge langsiktige vekststrategier som ivaretar behovet for utvikling av nye linjer, kapasitet, bedre fremkommelighet og bruk av ny teknologi innenfor våre produkter og virksomhetsområder. Samtidig skal vi satse på kommersiell utvikling og vekst innenfor eiendom, media og bussanlegg, og vurdere nye forretningsområder.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Trikkeprogrammet holdt god framdrift. ■ Forberedelsene av nytt signal- og sikringsanlegg til T-banen fortsatte. ■ Planleggingen av fremtidens T-baneprodukt med nye baser, Forneubanen og sentrumstunell fortsatte. ■ Oppgraderingen av næringsarealer knyttet til stasjoner ble videreført. ■ Sporveien tok over forvaltningen av lehus og holdeplasser knyttet til buss og trikk, med tilhørende reklameavtale. ■ Bussanlegg tok initiativ til utvikling av konsept for servicehus for å styrke arbeidsmiljøet for bussjåførene. ■ Eiendomsporteføljen ble videreutviklet med skisseprosjekter for Brynseng og Majorstuen.
 <p>GJENNOMFØRINGEVNE</p> <p>«Nyskapende, profesjonell og handlekraftig organisasjon»</p>	<p>Sporveien skal skape en endringsorientert kultur. Vi vil være en attraktiv arbeidsgiver som tiltrekker oss strategisk viktig kompetanse, gode ledere og engasjerte medarbeidere. Digitalisering og innovasjon er et spesielt innsatsområde som skal bidra til å styrke konkurransekraften vår.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sporveien etablerte team og spisskompetanse på digitalisering og innovasjon ■ Det ble iverksatt og gjennomført en rekke digitaliseringsinitiativ med formål å effektivisere driften, herunder sanntid vognstyring, digitale arbeidsordre, forbedring av datafangst og -analyse. ■ Innsatsen for å redusere sykefraværet ble forsterket, spesielt i T-banen og Trikken.

Vi setter strategien ut i livet gjennom fire strategiske fokusområder. Oversikten under beskriver noen viktige initiativ og resultater fra 2017 innenfor hvert fokusområde.





DEL 3

VIRKSOMHETEN

«VI ER TIL STEDE FOR FOLK I BYEN.
VI KJØRER DEM RUNDT, FRAKTER DEM TIL
OG FRA JOBB. JEG ER STOLT AV DET TRIKKEN
BETYR FOR BYEN VÅR!»

- BERIT JOHANSEN, VOGNFØRER





T-BANEN

ØKT TRAFIKK OG BEDRE PUNKTLIGHET

T-banen har kjørt passasjerer i hovedstadsområdet i over 50 år og utgjør ryggraden i regionens kollektivtilbud. Takket være forbedringsarbeid på verkstedet og infrastrukturen, samt god innsats fra førere og personalet i driftssentralen oppnådde T-banen historisk høy punktlighet i 2017.

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 2017 hadde T-banen 628 ansatte.

Året oppsummert

T-banen fraktet i 2017 118 millioner reisende, en økning på 11,3 prosent fra 2016. Kundetilfredsheten var fortsatt svært høy i 2017: 98 prosent. T-banen har tidvis slitt med å holde regularitetsmålet. Gjennom 2017 har vi imidlertid klart å forbedre punktligheten med 11 prosent, og oppnådde en historisk høy punktlighet på hele 85 prosent.

T-banedrift er en krevende logistikkøvelse der resultatene avhenger av at mennesker, tog og skinner fungerer godt sammen. For å klare dette må vi ha gode planprosesser der vi ser langt fremover og involverer alle deler av virksomheten. T-banen legger stor vekt på å styrke samhandlingen og sikre god informasjonsflyt på tvers av organisasjonen. Det bidrar til å sikre enhetlig styring og koordinering av infrastruktur, verksted og operatør.

I Sporveiens strategi for perioden 2016-2020 er det satt som mål at T-banen sammen med Trikken skal ha økt sin årlige produksjon av togkilometer med 35 prosent innen 2020. Ved utgangen av 2017 var T-banen allerede halvveis til dette målet. Selskapet leverte i 2017 totalt 9 087 665 togkilometer.

T-banen gjennomfører et systematisk forbedringsarbeid, og resultatene av dette arbeidet bekreftes i sammenligning med andre selskaper. I en benchmark av 34 T-banesystemer internasjonalt kommer T-banen ut med de laveste operative kostnadene. Dette har vi oppnådd takket være høy produktivitet, høy vognutnyttelse, mer effektivt vognvedlikehold, god utførelse av vedlikehold, oppgraderinger på infrastrukturen og ikke minst en løsningsorientert trafikkavvikling.

Resultatet er mulig takket være god innsats fra førere og personalet i driftssentralen. En annen forutsetning er at det er tilstrekkelig med vogner tilgjengelig hver dag. Stabile vognleveranser fra verkstedet har vært helt avgjørende. Det samme gjelder forvaltningen av T-banens aldrende og komplekse anlegg. Gjennom et omfattende forbedringsarbeid har tilgjengeligheten på infrastrukturen til drift økt i løpet av 2017.

I 2017 leverte billettkontrollen et historisk høyt antall kontrollerte, samtidig som de ansatte har vært til stede for å håndtere kunder under arrangementer og ikke minst i forbindelse med store avvikssituasjoner.

Sykefraværet har gjennom 2017 vært høyere i T-banen enn i resten av konsernet. For å redusere sykefraværet er det igangsatt tiltak på flere områder. Tiltakene består blant annet i kompetanseheving blant ledere med personalansvar og tettere samarbeid mellom bedriftshelsetjeneste og HMS-avdeling. T-banen har startet et organisasjonsutviklingsarbeid. Dette arbeidet fortsetter i 2018.

Videre utvikling

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

T-banen vil gjennom dette arbeidet:

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

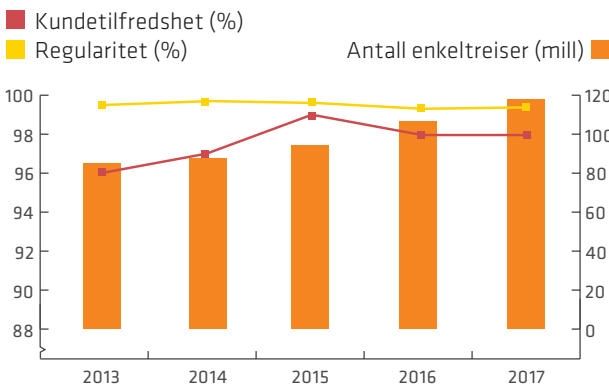
Best
2020-mål: 35 %
produksjons-
vekst



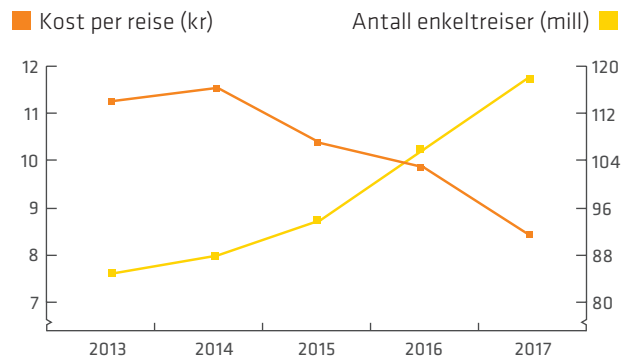
I løpet av 2017 har Vivian Olsen og hennes kolleger ivaretatt hele T-banens reisende på en slik måte at T-banen vant Norsk Kundebarometers lojalitetsmåling!

Nøkkeltall	2017	2016	2015
Total omsetning (mill. NOK)	1 756,6	1 678,4	1 651,2
Resultat før skatt (mill. NOK)	133,4	48,6	60,9
Resultat etter skatt (mill. NOK)	101,6	36,5	45,2
Antall reiser	118 mill	106 mill	94 mill
Kundetilfredshet	98 %	98 %	99 %
Regularitet	99,4 %	99,3 %	99,6 %

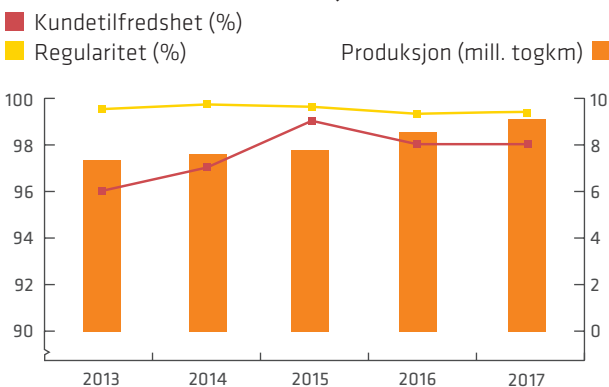
KUNDETILFREDSHET OG ENKELTREISER



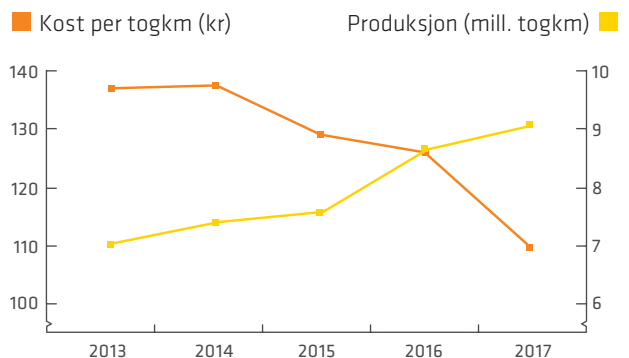
REISER OG KOSTNADER



REGULARITET OG PRODUKSJON



TOGKILOMETER OG KOSTNADER





TRIKKEN

UNDERVEIS MOT FREMTIDENS BYREISE

Sporvognsdrift har vært en del av bybildet i hovedstaden i over 140 år. Nå oppgraderer Trikken infrastruktur og vogner og forbedrer vedlikehold og drift for å kunne ta i mot 87 nye trikker. Alt for å levere enda mer kollektivtransport for pengene.

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. Ved utgangen av 2017 hadde Trikken 382 ansatte.

Året oppsummert

Trikken hadde 51 millioner påstigninger i 2017, en tilbakegang på tre prosent fra året før. For å tilrettelegge for videre markedsutvikling på trikk, pågår det nå store infrastrukturarbeider som vil påvirke trikkedriften på kort sikt. Kundetilfredsheten var på 98 prosent, en økning fra 96 prosent i 2016. Antall kjørte avganger (regularitet) var i 2017 på 99,5 prosent, som var over målsettingen på 99,4 prosent. Selskapet jobber aktivt for å holde kvaliteten på et høyt nivå.

Trikken økte sitt rutetilbud i 2017 og følger sin målsetting om å levere enda flere avganger til flere reisende i perioden frem mot 2020. Fra april ble tilbudet utvidet med to linjer til Kjelsås, og i oktober fikk alle linjer 15 minutters frekvens. Samlet utgjør dette en produksjonsøkning på sju prosent.

Trikken er inne i en periode med betydelig oppgraderinger av infrastruktur. De fleste av disse oppgraderingene skjer som en forberedelse til at nye, moderne trikker skal tas i bruk i Oslo. (Se nærmere omtale av Trikkeprogrammet, side 36.) For best å kunne ivareta helhetlige løsninger for byen, gjennomføres infrastrukturoppgraderingene i nært samarbeid med byens etater. Oppgraderingsprosjektene medførte i 2017 en del driftsomlegginger i byen, blant annet i Trondheimsveien, Tullins gate, Thereses gate, Prinsens gate og på Holbergs plass.

Tilgang på nok vogner er en forutsetning for at trikken skal kunne levere avganger og ruter i henhold til rutetabell. Den nåværende trikkeparken er aldrende, med stadig flere trikker som passerer 35 år. Trikken jobber derfor aktivt med tiltak for å opprettholde høye og stabile vognleveranser, og dette arbeidet fortsatte i 2017. Blant tiltakene er tilrettelegging for økt antall vedlikeholdstimer per verkstedarbeider. I tillegg planlegges vedlikeholdet slik at vognene kan utnyttes bedre til trafikk, og dette er en nødvendig forutsetning for at Trikken skal kunne utvide driftsdøgnet.

Trikkens ledergruppe ble i 2017 styrket for å legge til rette for økt produktfokus. Forsterkningene ble rekruttert både internt i Sporveien og eksternt. I 2017 reviderte Trikken sin strategi, og det er utarbeidet en egen virksomhetsplan som vil bli supplert med et eget risikostyringssystem.

Høy sikkerhet er grunnleggende for Trikken. Selskapet har en nullvisjon for skader og ulykker. Det jobbes systematisk med å forbedre forholdene i de områdene av byen der risikoen for hendelser mellom trikk og fotgjenger er størst. Det var i løpet av 2017 tre jernbaneulykker og ni alvorlige jernbanehendelser knyttet til Sporveiens trikkedrift. Dette var en nedgang i ulykker og alvorlige hendelser sammenlignet med 2016. Takket være forbedringsarbeid i Trikken, samt god innsats fra førere og øvrig personell ble antall kollisjoner i 2017 redusert til 0,49 per 10 000 vognkilometer. Dette er det beste resultatet noensinne. Det tilsvarer mer en halvering av antall kollisjoner siden 2007, til tross for at annen trafikk har økt i sentrumsgatene.

I 2017 hadde Trikken 6,8 prosent sykefravær i driftsdelen av virksomheten. Det har vært gode erfaringer med systematisk oppfølging av sykefravær blant ansatte i driftsdelen, og slik oppfølging har gitt forbedringer. Sykefraværet er imidlertid på 11,9 prosent i verkstedet, og det jobbes aktivt for å finne måter å redusere sykefraværet på.

Videre utvikling

Trikken har ambisjoner om å levere enda mer kollektivtrafikk for pengene i årene fremover, og vil øke produksjonen ved å etablere vogntilgjengeligheten på et stabilt høyt nivå og sikre høy tilgjengelighet på infrastrukturen. Produksjonsøkningen vil være et betydelig bidrag til konsernets forbedringsarbeid. Virksomheten vil legge vekt på kontinuerlige forbedringer i den daglige driften, og digitalisere arbeidshverdagen hvor det er hensiktsmessig.

I årene fremover vil vi ha fokus på forberedelsene til «neste generasjons trikkedrift» med nye trikker, baser og infrastruktur. ■

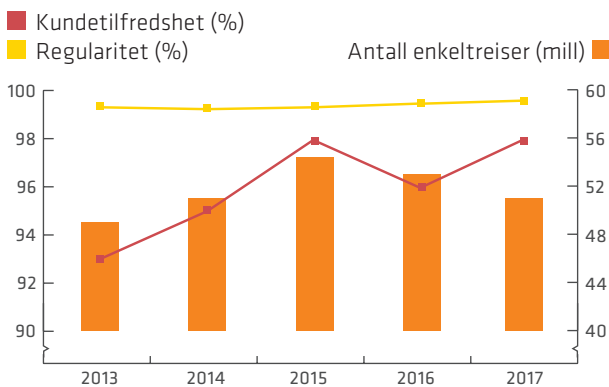


- Vi er til stede for folk i byen. Vi kjører dem rundt, frakter dem til og fra jobb. Jeg er stolt av det Trikken betyr for byen vår, sier Berit Johansen, vognfører.

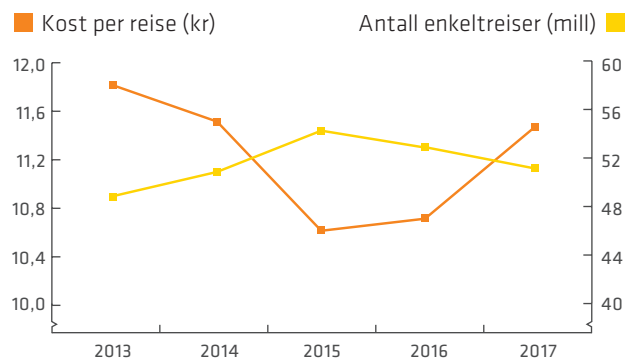
Best 2020-mål: 35% produksjonsvekst

Nøkkeltall	2017	2016	2015
Total omsetning (mill. NOK)	899,6	866,2	808,5
Resultat før skatt (mill. NOK)	25,4	49,8	39,4
Resultat etter skatt (mill. NOK)	19,3	37,3	29,1
Antall reiser	51 mill	53 mill	55 mill
Kundetilfredshet	98 %	96 %	98 %
Regularitet	99,5 %	99,5 %	99,3 %

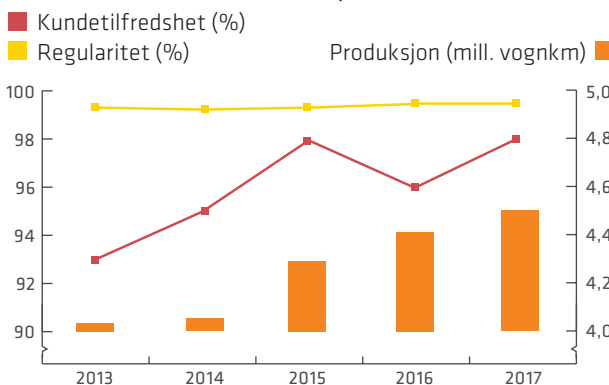
KUNDETILFREDSHET OG ENKELTREISER



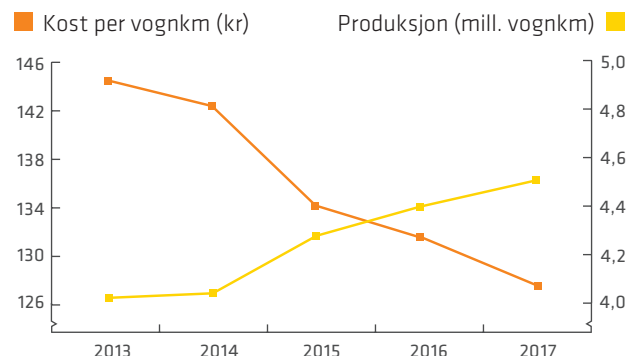
REISER OG KOSTNADER



REGULARITET OG PRODUKSJON



VOGNGILOMETER OG KOSTNADER





UNIBUSS

VEKST I DET MILJØVENNLIGE BUSSTILBUDET

Unibuss er et av landets største busselskaper, og feiret i 2017 90 år med bussdrift. Selskapet satte i samme år Oslos første elbusser i trafikk, startet opp anbudet Indre by i Oslo og økte produksjonen betydelig. Unibuss er godt posisjonert for å håndtere fremtidige leveranser og etterspørsel av fossilfri kollektivtransport

Unibuss-konsernet er med sine 1 860 medarbeidere det største datterselskapet til Sporveien AS. Selskapet tilbyr miljøvennlig og moderne kollektivtransport gjennom sin virksomhet innen rutebusstrafikk, turbilkjøring, ekspressbusskjøring og flybuss-transport. Virksomheten er organisert i selskapene Unibuss AS (rutebuss) og datterselskapene Unibuss Tur AS og Unibuss Ekspress AS, og opererer i Oslo, Akershus, Vestfold, Oppland, Trøndelag og på Sørlandet.

Året oppsummert

Unibuss fraktet i 2017 98 millioner reisende, og selskapet omsatte for 1 684 millioner kroner. Kundetilfredsheten i hovedstadsområdet har de siste årene ligget stabilt høyt, og var i 2017 på 97 prosent, mot 96 prosent i 2016.

Bussbransjen er gjenstand for rask teknologiutvikling og digitalisering. Elektriske busser, digitale styringssystemer og endrede krav fra oppdragsgivere medfører at bransjen er i stor endring. Unibuss' organisasjon ble derfor i 2017 styrket for å være enda bedre rustet til å ta del i denne utviklingen. Samtidig ble fokuset på lønnsom trafikkavvikling i driften styrket gjennom året, og mer ledelsesressurser ble tilført driftsorganisasjonen i selskapet. Unibuss flyttet i 2017 også inn i nytt hovedkontor sentralt i Oslo.

I april 2017 startet Unibuss kjøring av ny kontrakt i Indre by i Oslo, etter at selskapet gjenvant dette anbudet i 2016. 80 nye leddbuss med Euro VI-standard og miljøvennlig biodrivstoff (HVO) er nå satt inn i trafikk på denne kontrakten. Samtidig ble 30 eldre busser bygget om til miljøstandard Euro VI, som er den beste utslippsstandarden som er tilgjengelig på busser i dag. En slik ombygging har aldri tidligere blitt gjennomført i Norge og representerer en reduksjon av farlige NOx-gasser med 50-80 prosent. Denne anbudspakken for Indre by i Oslo er den største i Oslo, med linjestrekninger som er blant de tyngste leddbusslinjene i Europa. Miljø var et av vurderingskriteriene i anbudet, og kontrakten er innrettet slik at den legger til rette for rask innfasing av elbusser i Oslo by.

Høsten 2017 fikk Unibuss bestilling på en omfattende produksjonsøkning i Oslo Syd og på Romerike på grunn av økt etterspørsel etter kollektivtransport. For Unibuss resulterte dette i 85 millioner kroner i økt omsetning, og at 140 nye bussjåfører ble ansatt i løpet av en periode på tre måneder.

På slutten av 2017 satte Unibuss to elektriske busser i trafikk i Oslo. Disse inngår i et operatørdrevet prosjekt i hovedstaden der elbusser skal testes over to år. Unibuss har vært pådriver for denne satsningen, og kjører nå to elbusser med underveis-lading på holdeplass.

For Unibuss Ekspress ble det satt ny omsetningsrekord for Værnesekspressen i 2017. OSL-ekspressen, som ble opprettet oktober 2016, etablerte seg gjennom året med positiv lønnsomhet etter at denne flybusslinjen hadde vært utsatt for svært sterk konkurranse det første driftsåret.

Unibuss Tur hadde høyt aktivitetsnivå gjennom 2017 og tok del i konsolideringen i turbussmarkedet. I februar inngikk selskapet avtale om å kjøpe kontrakten og kundeporteføljen til Tur- og Taxi-busser i Tønsberg.

Videre utvikling

Bussbransjen er gjenstand for rask teknologiutvikling og digitalisering. Blant annet stilles det nye krav til busselskapene om leveranse av IT-relaterte systemer om bord i bussene. For å møte denne forventingen har Unibuss satt i gang arbeid for å spisse selskapets kompetanse innenfor dette området.

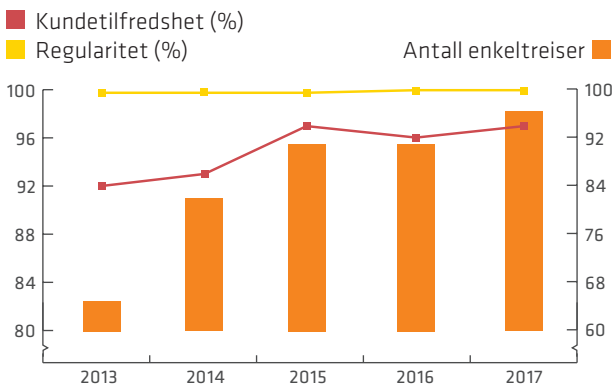
Unibuss er godt posisjonert for å delta videre i arbeidet mot en fossilfri kollektivtransport. Selskapet drifter allerede landets fem eneste hydrogendrevne busser, to elbusser og flere hundre biogassbusser og biodieselbusser, i tillegg til hybridbusser. Med dette har selskapet en av landets mest miljøvennlige bussflåter per i dag, og ambisjonen er å beholde posisjonen som markedsledende på miljøvennlig busstransport. ■



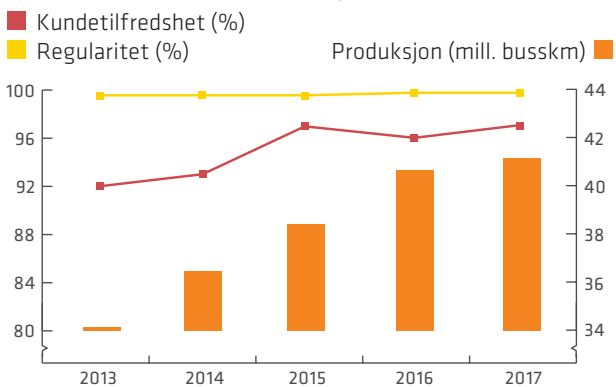
Instruktor Lars Sæther har lært opp mange elbussjåfører i 2017, og gleder seg til enda flere kan sette seg bak rattet i en miljøvennlig buss.

Nøkkeltall	2017	2016	2015
Total omsetning (mill. NOK)	1 684,1	1 650,9	1 559,9
Resultat før skatt (mill. NOK)	15,7	51,8	52,1
Resultat etter skatt (mill. NOK)	17,1	54,1	39,9
Antall reiser	98 mill	91 mill	84 mill
Kundetilfredshet	97 %	96 %	97 %
Regularitet	99,9 %	99,9 %	99,9 %

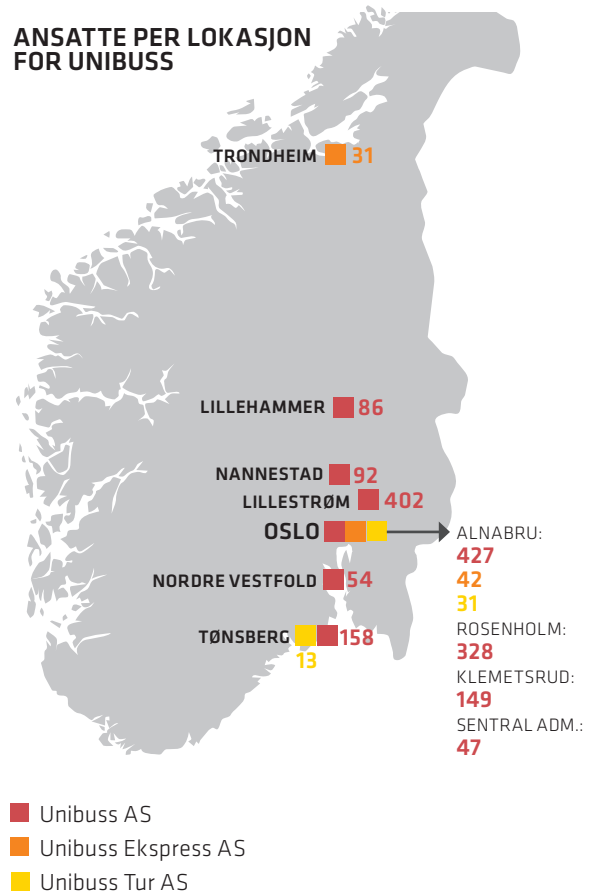
KUNDETILFREDSHET OG ENKELTREISER



REGULARITET OG PRODUKSJON



ANSATTE PER LOKASJON FOR UNIBUSS





INFRASTRUKTUR OG PROSJEKTER

VI BIDRAR TIL KONKURRANSEKRAFT

Enheten Infrastruktur og prosjekter er avgjørende for å løse Oslos behov for skinnegående kollektivtrafikk både i dag og i årene fremover. Prosjektporteføljen de neste tre årene er på 10 milliarder kroner.

Infrastruktur og prosjekter driver en betydelig bygge- og anleggsvirksomhet knyttet til infrastrukturen for T-bane og trikk i Oslo og Akershus. Enheten er en strategisk deltaker i plan- og investeringsarbeidet, og bidrar til riktige prioriteringer av midler til infrastrukturtiltak. Videre vedlikeholder enheten eksisterende spor, skinner, strømforsyning, signal- og sikringssystemer og tunneller, og den forvalter verksteder og andre tekniske bygg knyttet til trikk og T-bane. I tillegg har enheten ansvar for å ivareta kvalitet og standard på holdeplasser og stasjonsområder. Enheten overtok ansvaret for alle buss- og trikkeholdeplassene fra Bymiljøetaten i 2017. Infrastruktur og prosjekter har avdelinger på Etterstad, Holtet og Tøyen, og hadde 338 ansatte ved utgangen av 2017.

Året oppsummert

Bygge og anleggsaktiviteten er høy, og flere store prosjekter ble ferdigstilt i 2017. Trikkeprogrammet med tilhørende Samlet plan for tiltak på trikkens infrastruktur, fikk ferdigstilt prosjekter i Prinsensgate og på Ekebergbanen. T-banen har ferdigstilt bygging av likerettere på Veitvet og Huseby. For flere detaljer om disse og andre prosjekter, se neste side.

Infrastruktur og prosjekter har en overordnet målsetting om å øke kostnadseffektiviteten. I 2017 identifiserte enheten flere viktige tids- og ressursbesparelser. Særlig har nye digitale og mobile verktøy, som har forbedret kommunikasjonsflyten og sporbarheten i arbeidsordreprosessen, bidratt til økt effektivitet i vedlikeholdsarbeidet. Infrastruktur og prosjekter jobber kontinuerlig med å effektivisere vedlikeholdsarbeidet innenfor den marginale tiden som er avsatt til vedlikehold. Vedlikeholdsvinduet ble i 2017 redusert ytterligere som en følge av økt tilbud for de reisende og lengre driftsdøgn.

Enheten har forsterket arbeidet med energieffektivisering i samarbeid med Enova, som er en solid støttespiller, faglig og økonomisk. Arbeidet har redusert Sporveiens energibruk til produksjon av kollektivtransport. De største gevinstene av energieffektivisering og reduksjon av energitap kommer fra utskifting av likerettere, nye strømskinner, ny energieffektiv belysning og generell kabelforsterkning. I 2017 startet arbeidet

med konsekvensutredning om innføring av klimavennlige energikilder til varmegenerasjon. For mer om energibruk og energieffektivisering, se klimaregnskapet på s. 44.

Infrastruktur og Prosjekter arbeider målrettet med kompetanseutvikling. I 2017 ble 40 medarbeidere sertifisert i PRINCE2 (Projects IN Controlled Environments), som er en internasjonalt anerkjent sertifisering for prosjektledelse. Enhetens banesjefer startet i 2017 et samarbeid for å styrke fagspesialistkompetansen internt i sammen med den interne opplæringsenheten. Tiltaket er et svar på sterkere konkurranse i arbeidsmarkedet, spesielt om fagarbeidere, og skal dessuten bidra til å styrke det tverrfaglige samarbeidet og redusere sårbarheten ved turnover.

Videre utvikling

Tre av enhetens viktigste oppgaver er gjennomføringen av infrastrukturdelen og baseoppgradering i Trikkeprogrammet og innføringen av nytt signal- og sikringsanlegg. Infrastrukturoppgraderingene dreier seg hovedsakelig om å innhente det generelle vedlikeholdsetterslepet og oppgradere trikkenettet til ny standard tilpasset kravene til nye trikker. For mer om Trikkeprogrammet og det nye signal- og sikringsanlegget, se prosjektomtaler på henholdsvis s. 36 og 34.

Økt kjøring i trikke- og T-banenettet medfører økt slitasje og vedlikehold. Utvidelsen av driftsdøgn med avganger både 20 minutter senere om kvelden og i snitt 20 minutter tidligere om morgenen, reduserer tiden som er tilgjengelig til vedlikehold. Dette skjerper behovet for god planlegging og økt basekapasitet for Infrastruktur og prosjekter.

I 2017 etablerte Oslo kommune en egen etat for bygging av Fornebubanen. Sporveien er ikke byggherre i dette prosjektet, men har bidratt med personell til etatens organisasjon og er tett på prosjektet som deltaker i rådgivende gruppe. Infrastruktur og prosjekter vil drifte, forvalte og vedlikeholde banens infrastruktur, og skal sørge for god integrering av Fornebubanen i totalplanleggingen av fremtidens T-bane. ■



Banemontør/vekselkontrollør Richard Slattum og hans kolleger vedlikeholder T-banens infrastruktur hver eneste dag og natt hele året – for at 118 millioner reisende skal komme seg frem dit de skal.

Viktige prosjekter

Ekebergbanen

Oppgraderingen av Ekebergbanen ble videreført i 2017. Parsellen på 0,9 kilometer fra Jomfrubråten til Holtet ble fornyet med nytt banelegeme og drenering, samt nytt kontaktledningsanlegg for strømforsyningen. Arbeidet er utført med enkeltsporet drift gjennom anleggsområdet.

Tilpasning nye trikker (TNT)

Infrastrukturen må fornyes og tilpasses nytt teknisk regelverk for sporavstand. I 2017 ble anlegget for nye spor med fundamenter på strekningen mellom Aschehougs plass og Holbergs plass igangsatt. Videre ble det utført tiltak på flere strekninger der sporavstanden og bakkeklingen korrigeres.

Trikke- og T-banebaser

Trikkens baser på Holtet og Grefsen skal ombygges for å ta imot nye trikker fra 2020. Prosjekteringen av bygningsmessige og banetekniske tiltak ble ferdigstilt i 2017 og kommer til gjennomføring fra 2018.

Også for T-banen ble det igangsatt prosjektering av tiltak for å øke kapasiteten til vognvedlikehold. Ombygging på Ryen verksted skal gjennomføres i 2018 og 2019.

Østensjøbanen

Østensjøbanen mellom Etterstad og Hellerud skal oppgraderes fra 2020, og planleggingen av tiltak på en 1,8 kilometer lang strekning ble igangsatt i 2017. Tiltakene vil blant annet være bygging av ny tunell, to nye broer og ny stasjon på Brynseng. Det forutsettes at T-banen kan gå som normalt mens utbyggingen foregår.

Strømforsyning

Fornylsesprogrammet for banestrømforsyningen er videreført for å sikre stabilitet og kapasitet. T-banens like- retterstasjoner på Veitvet og Huseby ble ferdig rehabilitert og oppgradert i 2017.

Majorstuen

Sporveien samarbeider med Ruter om reguleringsplan for Majorstuen stasjon. Planforslaget er nær ferdigstilt og går til offentlig ettersyn i 2018.

NYTT SIGNAL- OG SIKRINGSANLEGG

GRUNNMUREN TIL FREMTIDENS T-BANE

Når det nye signal- og sikringsystemet er ferdig implementert, får reisende en enda raskere, mer punktlig og sikrere tur med T-banen. Systemet er plattformen som gjør fremtidens T-bane mulig.

T-banen har oppnådd gode resultater etter målbevisst satsning og nødvendige investeringer over flere år. Når Sporveien likevel investerer i det nye signal- og sikrings-systemet CBTC, er det av flere grunner: Vi må modernisere eksisterende signalanlegg, øke kapasiteten, og legge til rette for Fornebubanen og videre utvikling av T-banenettet som rygggrad i Oslos kollektivtrafikk.

Øker kapasitet

Med CBTC-teknologien får Sporveien et moderne databasert signalsystem med høyere kapasitet, bedre fleksibilitet og mulighet for å kjøre T-banen halvautomatisk. Det betyr at anlegget styrer toget og optimaliserer hastigheten og avstanden mellom togene, uten å redusere sikkerheten. Sammen med de andre planlagte forbedringstiltakene i Sporveien, har teknologien potensial til å øke antall reisende gjennom sentrumstunellen med nærmere 13 000 i timen. Teknologien muliggjør også enda bedre punktlighet på avgangene enn før.

Grundigere planlegging

CBTC er et avansert og komplekst system. Siden oppstarten i 2013 har Sporveien etablert en egen prosjektorganisasjon med over 35 medarbeidere for å håndtere innføringen av CBTC. I 2017 jobbet prosjektet videre med å forberede anskaffelsen av et CBTC-system. Parallelt samarbeider Sporveien tett med T-baneoperatører i andre land. Deres erfaringer viser at vi ikke skal undervurdere kompleksiteten i slike prosjekter. Derfor ble det nødvendig for Sporveien å planlegge gjennomføringen av prosjektet enda grundigere enn det som opprinnelig var forutsatt, ikke minst av hensyn til andre samtidige prosjekter.

Revidert fremdrift

For å sikre stabil drift og robust innføring, besluttet Sporveien i 2017 å revidere fremdriftsplanene for prosjektet. Med så mye som skal skje samtidig, er det viktig å optimalisere innsatsen for Sporveiens del, og å sikre god trafikkavvikling i innføringsfasen. Grepet vi har tatt, gjør at vi kan prioritere de tiltakene som gir størst effekt så tidlig som mulig, slik at vi raskest mulig får hentet ut de effektene omgivelsene forventer av oss: Mer kollektivtrafikk for pengene. ■

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 (MOS)

Styringsgruppe: Sporveien, Ruter, Oslo Vognselskap, etaten Fornebubanen og Bane NOR

Prosjektledelse: Sporveien

Finansiering

Prosjektet finansieres i sin helhet gjennom Oslopakke 3-avtalen.

Gevinster

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

Fremdrift

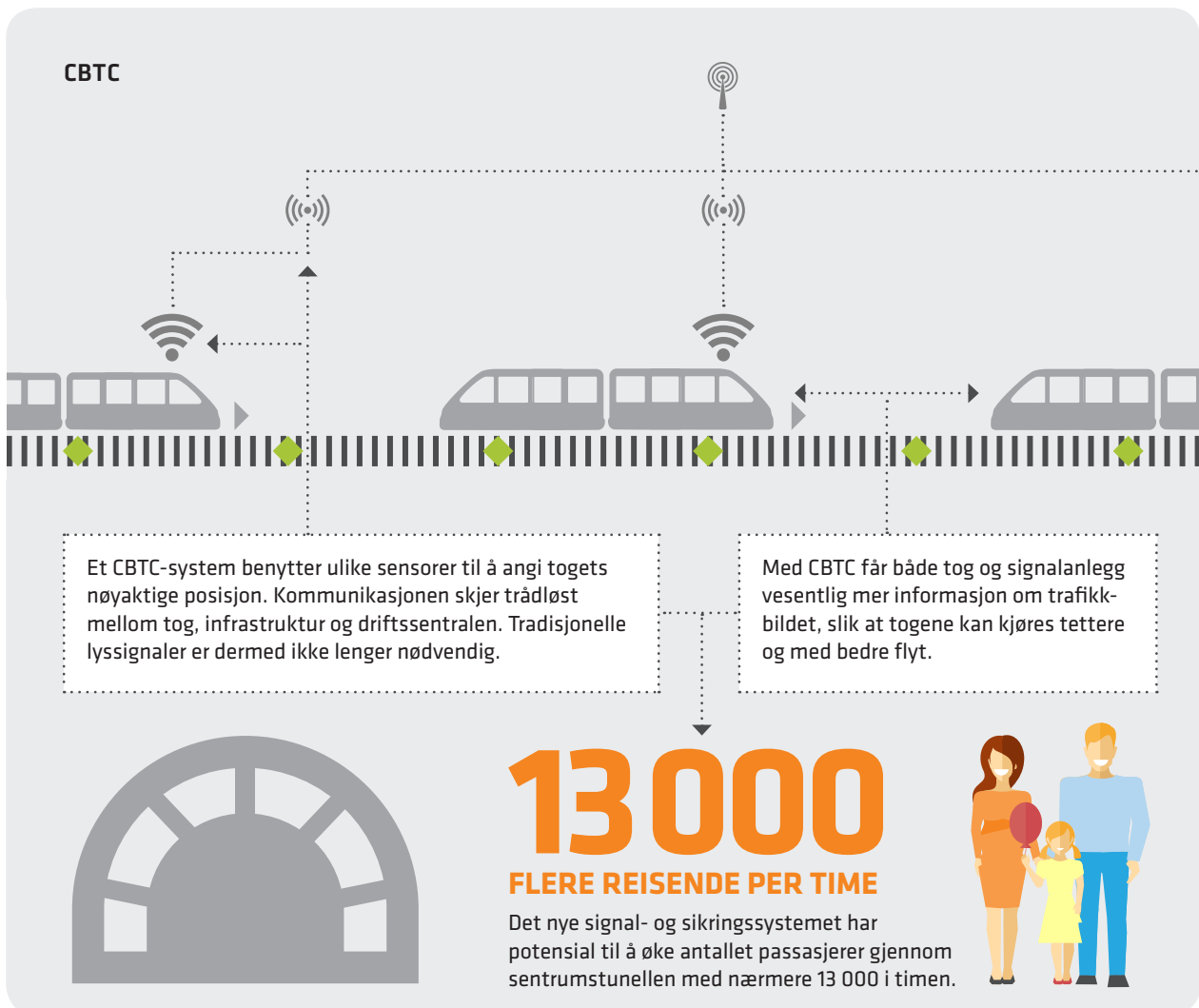
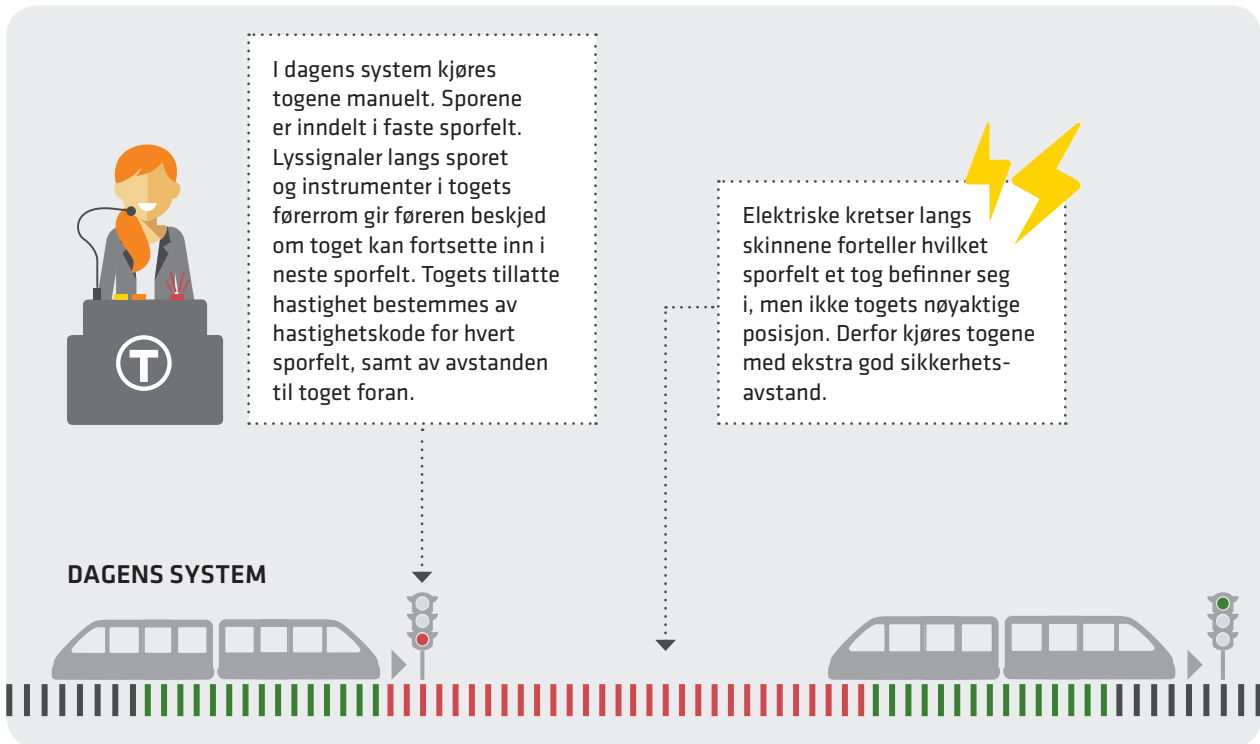
2013–2014: Konseptvalgutredning

2015–2017: Forprosjekt

2018–2020: Kravspesifisering og anskaffelse

2021–2022: Design og utvikling

2023–2027: Innføring og drift



TRIKKEPROGRAMMET

87 nye trikker skal leveres fra 2021 til 2024 og forberedelsene er godt i gang. Gjennom Trikkeprogrammet skaper vi Fremtidens byreise.

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

Vognanskaffelse

I januar 2017 ble konkurransegrunnlaget for innkjøp av nye trikker sendt ut til seks prekvalifiserte leverandører. Det konkurreres om leveransen av 87 nye og moderne trikker. Det skal anskaffes en moderne standardtrikk som er tilpasset forholdene i Oslo. Tildeling av kontrakt er planlagt gjennomført i løpet av første halvår 2018. Fremdriftsplanen legger opp til en testperiode før serieproduksjonen.

Infrastrukturoppgaderinger

Arbeidet med å ruste opp og fornye infrastrukturen tar sikte på å innhente vedlikeholdsetterslep og oppgradere trikke-nettet. 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 30 delprosjekter.

Enkelte store infrastrukturoppgaderinger blir koordinert med andre tiltak for å utvikle gatenettet og kommunal infrastruktur. Bymiljøetaten er prosjekteier for mange av disse store prosjektene. Blant dem er Prinsens gate, som ble åpnet i februar 2017. Tinghuset–Tullins gate-prosjektet hadde byggestart i august, og i desember ble reguleringsplanen for ny trikke-trasé i Bispegata vedtatt av Oslo kommune. Forprosjektene for de gjenstående store infrastrukturprosjektene er i slutfasen og vil bli klare til behandling i bystyret i løpet av 2018.

Baseutvikling

Rehabilitering og utvikling av trikkebasene er nødvendig, fordi flere og lengre trikker krever mer plass til parkering enn tidligere. I tillegg må verkstedene tilpasses for å gi plass til de nye trikkene, og sist, men ikke minst, må basene legges om for å effektivisere drift og vedlikehold. I 2017 vedtok Oslo kommune finansieringen av en videreutvikling av Holtet base og Grefsen verksted. Sporveien planlegger byggestart i første halvår 2018. ■

Fremtidens byreise

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

Gevinster

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

Organisering

Oppdragsgiver: Oslo kommune

Samarbeidspartnere: Ruter, Oslo Vognselskap, Bymiljøetaten og Sporveien

Programledelse: Sporveien

Finansiering

- **Trikkeanskaffelse:** Kostnadsramme på 4 145 MNOK vedtatt av bystyret.
- **Infrastruktur:** Anslått til 3 200 MNOK. Bystyret fastsetter kostnadsramme for de største enkeltprosjektene.
- **Baseutvikling:** Kostnadsramme er fastsatt til 1 091 MNOK.

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

Fremdrift trikkeanskaffelse

2015: Investeringsbeslutning

2016: Prekvalifisering av leverandører

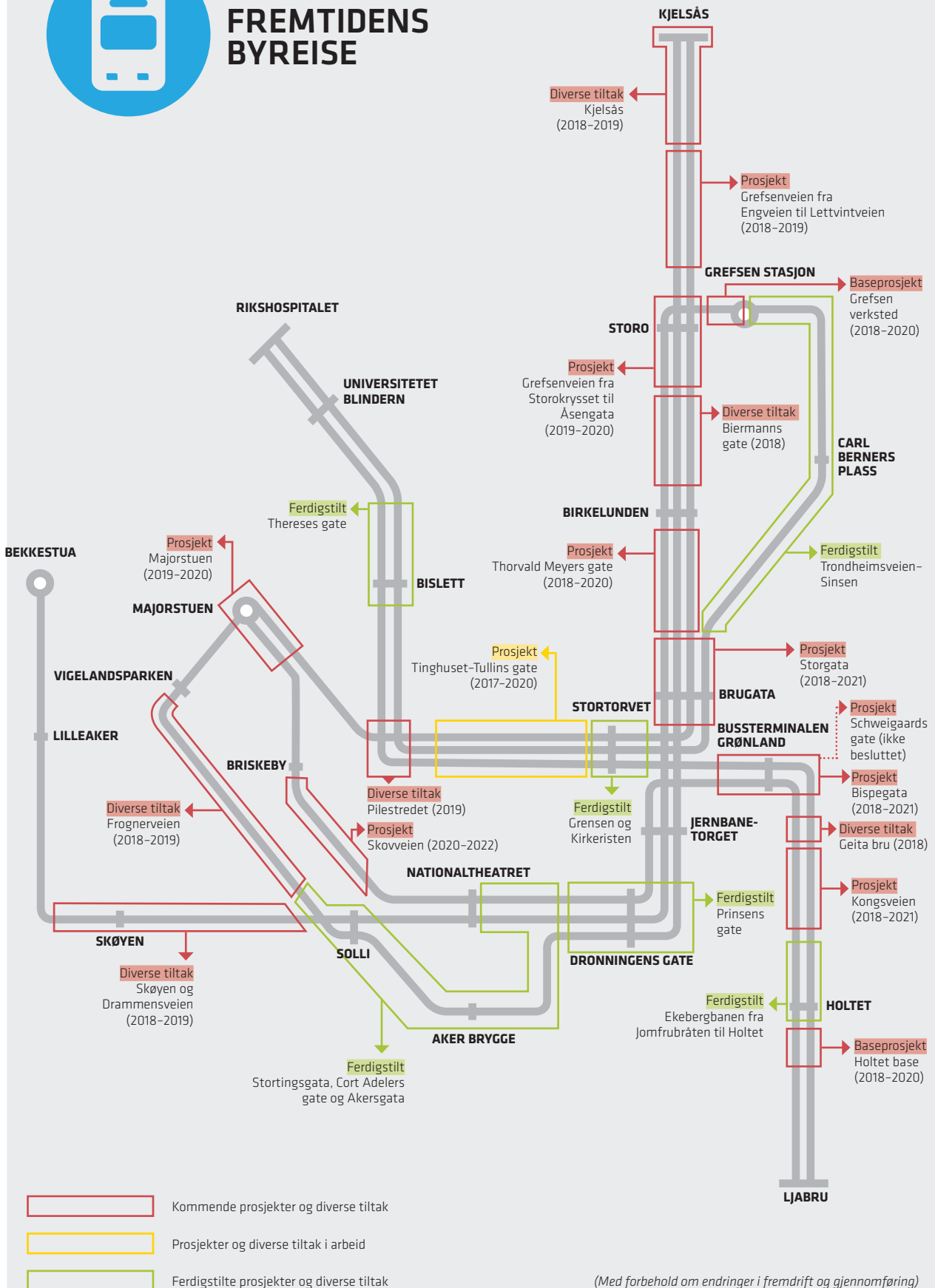
2017–2018: Tilbud og kontraktsinnngåelse

2020–2021: Testing av trikker

2021–2024: Leveranse og driftssetting av nye trikker



FREMTIDENS BYREISE





BUSSANLEGG

STORT BEHOV FOR ØKT KAPASITET

Bussanlegg AS skal legge til rette for vekst, effektivitet og miljøvennlig utvikling av kollektivtrafikken. Selskapet har en utfordrende oppgave med å sikre bussene nødvendig anleggskapasitet i de tette byområdene.

Bussanlegg AS eier, utvikler og leier ut infrastruktur for bussdrift til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. Selskapets sju bussanlegg har en samlet kapasitet til parkering, service og vask til over 500 busser.

Året oppsummert

Selskapet arbeider løpende med å forvalte og utvikle bussanleggene. Utviklingen av anleggene handler i stor grad om kapasitetsutvidelser og tilrettelegging for fossilfri bussdrift, samt generell modernisering. I 2017 gjennomførte Bussanlegg en ny kartlegging av anleggenes tekniske tilstand for å prioritere og målrette vedlikehold og fornyelser i årene som kommer. Det ble også laget en plan for oppgradering av verkstedene til nye forskrifter for utførelse av periodisk kjøretøykontroll som trer i kraft fra 2019. Alnabruanlegget ble som det første anlegget klargjort for nye forskrifter.

Våren 2017 ble det tatt i bruk et nytt oppstillingsareal for busser på Stubberud i Groruddalen. Det nye arealet ble opparbeidet med strømforsyning, belysning, gjerder og innkjøringsport. Anlegget fungerer som tilleggsareal til Alnabruanlegget og har en samlet kapasitet på 30–50 busser. For anleggene på Skui og Bekkestua startet Bussanlegg et arbeid for å vurdere tiltak og løsninger for å effektivisere anleggene og øke verksted- og oppstillingskapasiteten. Eventuell gjennomføring vil først skje etter avtale med Ruter, som vil vurdere tilpasningene i sammenheng med nye anbud i vestregionen fra 2020.

Pause- og toalett løsningene for bussførerne i Oslo holder lavere standard enn ønskelig og er flere steder helt fraværende. Samtidig er det vanskelig å finne gode plasseringer ved linjenes endestoppsteder som er akseptable for byens planmyndigheter. Bussanlegg har derfor tatt initiativ til å utvikle et standard servicehus for bussførere som både gir et løft for arbeidsmiljøet og som har arkitektoniske kvaliteter som bidrar positivt til de omgivelsene huset plasseres i.

Forprosjektet er ferdigstilt, og det er utarbeidet et forslag til utrullingsplan for nye servicehus.

Økonomien i Bussanlegg er god, og årets resultatet etter skatt ble 17,9 millioner kroner. Selskapet venter at investeringsnivået vil øke vesentlig i årene som kommer, og styrker derfor egenkapitalen og evnen til å gjennomføre nødvendige fornyelser og utvidelser.

Videre utvikling

Bussanlegg oppdaterte sin forretningsplan i 2017. Selskapets ambisjoner er justert i forhold til endringer i rammebetingelser og markedsgrunnlaget. Bussanlegg vil satse på å utvikle kapasitet, teknologi og fossilfrie energikilder i busstrafikken gjennom eksisterende anlegg. Selskapet vil styrke sin gjennomføringsevne og ha fokus på å utvikle driftseffektive anlegg for Ruter og operatørene.

I rapporten Behovsanalyse for bussanlegg frem mot 2030, konkluderer Ruter med at anleggskapasiteten for buss må økes betydelig det neste tiåret. Bussanlegg har fått gjennomført en kartlegging av eiendommer som kan være egnet for utvikling av nye baser for buss. Det er utfordrende å finne riktig lokaliserte arealer i den tette byen. Derfor fokuserer Bussanlegg på eiendommer hvor det er mulig å utvikle bussanlegg i kombinasjon med næring og bolig. Bussanlegg har tidligere laget et skisseprosjekt (Stubberud) som viser hvordan et moderne bussanlegg kan samlokaliseres med andre funksjoner i bymessig foretting. Stubberud er et av alternativene som er til vurdering når Ruter AS, Plan- og bygningsetaten og Bussanlegg i et felles prosjekt kartlegger nye lokasjoner og økt anleggskapasitet i Oslo. Dette arbeidet startet opp i 2017. Anbefalinger vil foreligge i første halvår 2018. ■



SPORVEIEN MEDIA

REKLAME GIR BEDRE REISER

Sporveien Media skaper inntekter fra trafikkreklame. I 2017 bidro selskapet med 120 millioner kroner til å finansiere økt kapasitet i kollektivtrafikken.

Sporveien Media AS' forretningside er å gi et økonomisk bidrag til kollektivtrafikken, og samtidig gi en positiv opplevelse for de reisende. Selskapet har samarbeidsavtale med Clear Channel Norway (CCN) og forvalter trafikkreklame på Sporveiens driftsmidler, stasjoner og bygninger.

Gjennom å holde høy standard på reklameprodukter, design og vedlikehold vil selskapet bidra til å gi de reisende en positiv opplevelse og styrke kollektivtrafikkens omdømme. Reklame som oppleves som underholdning, bidrar til å redusere følelsen av ventetid for de reisende. Det legges samtidig stor vekt på å holde stasjonsområdene rene og godt vedlikehold.

Året oppsummert

Sporveien Media bidro i 2017 med totalt 120 millioner kroner (foreløpige tall) til kollektivtrafikken. Dette var en økning på mer enn 14 prosent fra 2016. Inntektene i selskapet går til å bedre kollektivtrafikktilbudet i Oslo.

Verdiskaping i det dynamiske reklamemarkedet krever nytenking og innovasjon. Mange kjemper om de reisendes oppmerksomhet og annonsørens budsjetter. Sporveien Media jobber aktivt for å være en pådriver og tilrettelegger for innovasjon og forretningsutvikling i markedet for trafikkreklame. Dette innebærer å videreutvikle løsninger og kapasitet på både eksisterende og nye reklameflater. I løpet av 2017 ble det gjennomført en betydelig oppgradering av digitale flater på de mest sentrale T-banestasjonene. I tillegg jobbet Sporveien Media, i tett dialog med samarbeidspartneren Clear Channel, frem et digitalt storformat som etter planen skal etableres på tre T-banestasjoner i løpet av 2018.

I 2017 vokste utendørsmarkedet for reklame med over 20 prosent, og var med det en vekstvinner i reklamemarked. En av hovedårsakene til veksten er den digitale produktutviklingen som gjør at et større tilbud av reklameflater er tilgjengelig for annonsørene. Gitt ytterligere digitalisering hos Sporveien

Media og blant andre oppdragsgivere, forventes det at utendørsmarkedet vil fortsette å vokse også i 2018.

Videre utvikling

Forvaltningsansvaret for alle kommunale holdeplasser for buss og trikk er overført fra Bymiljøetaten til Sporveien med virkning fra 01.01.2018. Som et resultat av dette ble avtalen som Bymiljøetaten inngikk med Clear Channel 20.12.2017 overført til Sporveien Media. Denne avtalen regulerer forvaltning av eksisterende lehus og nyetablering av lehus med sanntidsinformasjon, i tillegg til stoppestedsøyler. For Sporveien Media gjør dette det mulig å forbedre tilbudet til de reisende ytterligere, med flere lehus, basert på reklamefinansiering i kombinasjon med kommunale midler. Det er forventet etablering av 200 nye lehus i løpet av de neste årene. ■





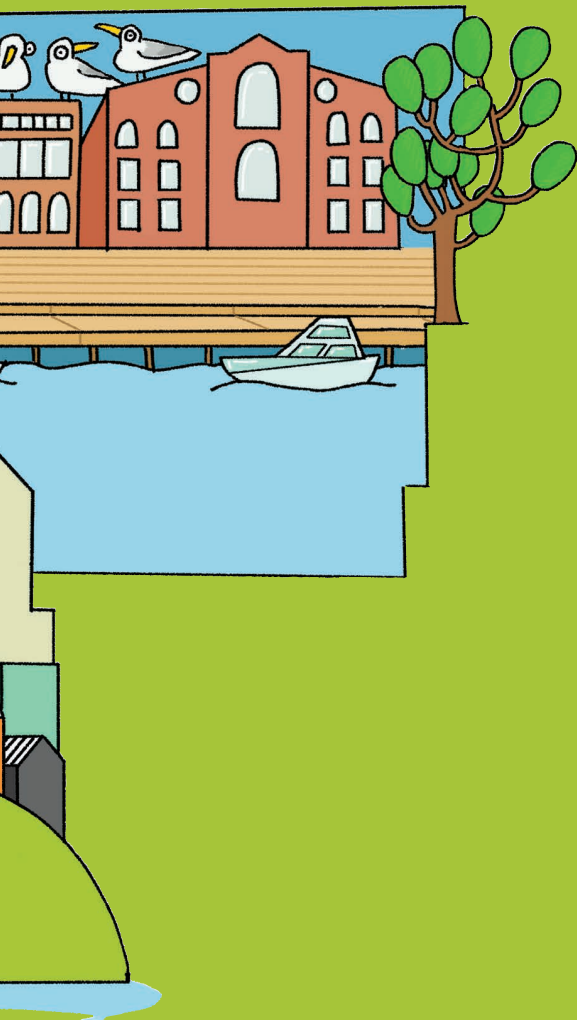


DEL 4

SAMFUNNS- ANSVAR

«VI SKAL GJØRE VÅRT FOR AT OSLO KOMMUNE NÅR
SINE MÅLSETTINGER FOR MILJØ OG KLIMA.»

- SPORVEIENS SAMFUNNSANSVAR,
MÅLOMRÅDE «REN TUR»



TIL BESTE FOR BYEN

Sporveien skal levere mer kollektivtrafikk for pengene, men pengene betyr ikke alt. Samfunnsansvaret vårt handler om å skape et best mulig kollektivtilbud. Vi skal by alle reisende på gode opplevelser og minimere uønskede effekter av virksomheten.

Sporveiens viktigste bidrag til samfunnet er å levere et effektivt og attraktivt kollektivtilbud. Det er avgjørende for å få byen til å fungere, gjøre hverdagen til innbyggerne så smidig som mulig, for å redusere klimautslipp og forbedre luftkvaliteten. Kollektivtilbudet må være så godt at flere velger å reise med Sporveien fremfor å sette seg i bilen til og fra jobb, skole, barnehage, fritidsaktiviteter og innkjøp.

Sporveiens virksomhet er omfattende. Konsernet har mer enn 3700 ansatte som sammen drifter et stort, integrert system av vogner, skinner og annen infrastruktur med mål om å utnytte det best mulig til å frakte folk i byen.

Parallelt driver Sporveien store og små utbyggingsprosjekter for å øke kapasiteten i kollektivtrafikken. Vi løser en viktig samfunnsoppgave, men påvirker også bybildet, lokalmiljøer og innbyggerne med vår aktivitet.

Seks målområder

I 2016 og 2017 gjennomførte Sporveien en prosess for å videreutvikle og gjøre tydeligere prioriteringer i arbeidet med samfunnsansvar. Vi gjennomførte en vesentlighetsanalyse for å definere de viktigste utfordringene og mulighetene knyttet til konsernets samfunnsrolle. Prosessen involverte så vel egne ansatte som representanter for eierne, fagforeninger og sentrale etater i kommunen, og resultatene ble drøftet og forankret i konsernledelsen og styret.

Med vesentlighetsanalysen som grunnlag, definerte Sporveien i 2017 seks målområder som danner rammen om konsernets arbeid med samfunnsansvar. Innsatsen innenfor de seks områdene skal samlet sett bidra til at vi løser samfunnsoppgavet på en måte som er til det beste for alle reisende, innbyggere, naboer, ansatte og miljøet - og etter høye etiske standarder. Samtidig skal vi tenke på morgendagen og utforske nye, innovative løsninger og teknologier som sikrer best mulig mobilitet for innbyggerne i årene som kommer. ■



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.



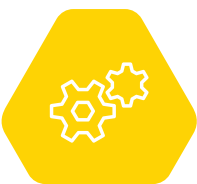
GOD TUR

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.



SIKKELIGE FOLK

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

MÅLOMRÅDE	MÅL	TILTAK OG RESULTATER
 SMART TUR Vi skal være løsningen på morgendagens kollektivtrafikk og bidra til en bærekraftig utvikling.	Vi skal <ul style="list-style-type: none"> ■ Skape mer og bedre kollektivtrafikk gjennom bruk av ny teknologi og data. ■ Skape konkurransefortrinn gjennom bruk av ny teknologi og data. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Digitalisering og innovasjon ble i 2017 etablert som innsatsområde. ■ T-banens analyseavdeling ble forsterket med dataanalytiker for å styrke innsikt i reisemønster og kapasitetsbehov.
 REN TUR Vi skal gjøre vårt for at Oslo kommune når sine målsettinger for miljø og klima.	Vi skal <ul style="list-style-type: none"> ■ Øke produksjonen, men ikke utslipp tilsvarende. ■ Redusere klimagassutslippene med 50 prosent innen 2020¹. ■ Oppnå gjenvinningsgrad over på 90 prosent innen 2020. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Klimaavtrykket for reiser med T-bane og trikk ble redusert henholdsvis 13 og 3 prosent. ■ Gjenvinningsgrad i 2017: 82 prosent. ■ Prosjekt for fossilfri anleggsdrift igangsatt. ■ Utreder solenergi på Ryen. ■ Gjennomført holdningskampanje «Sammen om en ren by» sammen med Rusken.
 GOD TUR Vi skal gi folk gode reiseopplevelser og få dem trygt frem.	Vi skal levere <ul style="list-style-type: none"> ■ Sikkerhetsindeks T-bane < 1,8. ■ Sikkerhetsindeks trikk < 3,5. ■ Kundetilfredshet på samme eller høyere nivå. ■ Sporveiskunst på reisen, gjennom Oslo kommunes kunstordning og temporære kunstprosjekter. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sikkerhetsindeks T-bane: 1,7. ■ Sikkerhetsindeks trikk: 2,6. ■ Kundetilfredshet > 97 prosent. ■ Gjennomført sikkerhetskampanje på T-banen rettet mot ungdom. ■ Kulturkalenderen viser alle aktiviteter og utstillinger i 2017.
 GOD NABO Vi skal ha en åpen linje til alle interessenter, og skal trygge naboer og berørte parter.	Vi skal <ul style="list-style-type: none"> ■ Være en god nabo under anleggsperioden i prosjekter. ■ Ikke utsette omgivelsene for støy over gjeldende grenseverdier. ■ Styrke Sporveiens omdømme gjennom god kommunikasjon med naboer og interessenter. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kommunikasjonsrådgiver i alle prosjekter. ■ Verktøykasse for kommunikasjonsaktiviteter etablert. ■ SMS-varslings av naboer etableres i 2018. ■ Ny støystrategi vedtatt.
 DRIFTIGE FOLK Vi skal være en god arbeidsgiver og dyrke driftighet og ny kompetanse.	Vi skal <ul style="list-style-type: none"> ■ Redusere sykefraværet til under åtte prosent i 2018. ■ Øke avviksrapporteringen på HMS. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sykefravær i 2017: 8,6 prosent. ■ Økt fokus på nærvær og helsefremmende tiltak. ■ HMS inn i alle møteagendaer. ■ Pulsen av Oslo: kulturbyggende arrangement for alle ansatte.
 SKIKKELIGE FOLK Vi skal sikre god etisk praksis i alt vi gjør og opptre respektfullt mot hverandre og andre.	Vi skal <ul style="list-style-type: none"> ■ Innfri nulltoleranse for korrupsjon. ■ Ikke ha tilfeller av diskriminering eller trakassering. ■ Opprettholde beredskap i henhold til plan. ■ Ha godt personvern for ansatte, kunder og leverandører. ■ Ha god informasjonssikkerhet i daglig drift og som forutsetning for digitalisering og innovasjon. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Obligatorisk e-læringskurs om etisk regelverk for alle ansatte. ■ Informasjonssikkerhetsarbeidet organisert som egen avdeling. ■ Etablert prosjekt for å sikre etterlevelse av ny personvernlovgivning (GDPR).

¹ Klima- og energistrategien til Oslo kommune

MÅLOMRÅDE: SMART TUR

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

Sporveiens viktigste bidrag til en bærekraftig utvikling er å få flere mennesker til å velge grønne kollektivløsninger. I dag er skinnegående løsninger de mest klima- og miljøvennlige, men Sporveien samarbeider tett med Oslo kommune og andre i kollektivfamilien for å utvikle et grønt totaltilbud for mobilitet i Oslo-regionen. I 2017 etablerte vi også digitalisering og innovasjon som eget satsingsområde for å bedre forstå og utnytte mulighetene dette åpner.

Mobilitet om knutepunkt

Store, robuste skinnegående systemer utgjør grunnstammen i kollektivnettet i alle ledende kollektivbyer i Europa – og i Oslo. De forflytter store mengder reisende og danner utgangspunktet for smarte mobilitetsløsninger, der T-bane, trikk og tog kobles sammen med andre miljøvennlige transportformer i effektive knutepunkt. Dette står også sentralt i Oslo kommunes strategi for videreutvikling og fortetting nær kollektivknutepunkt.

Digitalisering og innovasjon kan gjøre det eksisterende kollektivtilbudet mer effektivt, men har også potensiale til å skape helt nye mobilitets tilbud til byens befolkning. Teknologier som sensorer, tingenes internett, kunstig intelligens og sanntidsanalyse vil kunne skape forbedringer i alle deler av verdikjeden til Sporveien, fra vedlikehold og kjøring til ruteplanlegging og valg av framkomstmiddel.

Smartere kollektivtrafikk

I 2017 opprettet Sporveien en ny avdeling – Digitalisering og innovasjon – som jobber langsiktig med å utnytte eksisterende og nye teknologier best mulig. Dette er en satsing som følger to hovedspor. Digitalisering er det første og handler om å forbedre Sporveiens prosesser og effektivitet gjennom blant annet større datatilfang, økt innsikt og bruk av nye teknologier. Det andre er innovasjon, som er et langsiktig arbeid for å utvikle kollektivsystemet i takt med teknologiutviklingen. På dette området jobber Sporveien sammen med en rekke partnere, med mål om å finne de beste, fremtidige løsningene for samfunnet og de reisende. Gjennom dette arbeidet vil Sporveien bidra til å realisere Oslos strategi for å utvikle en smart by. ■

MÅLOMRÅDE: REN TUR

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

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

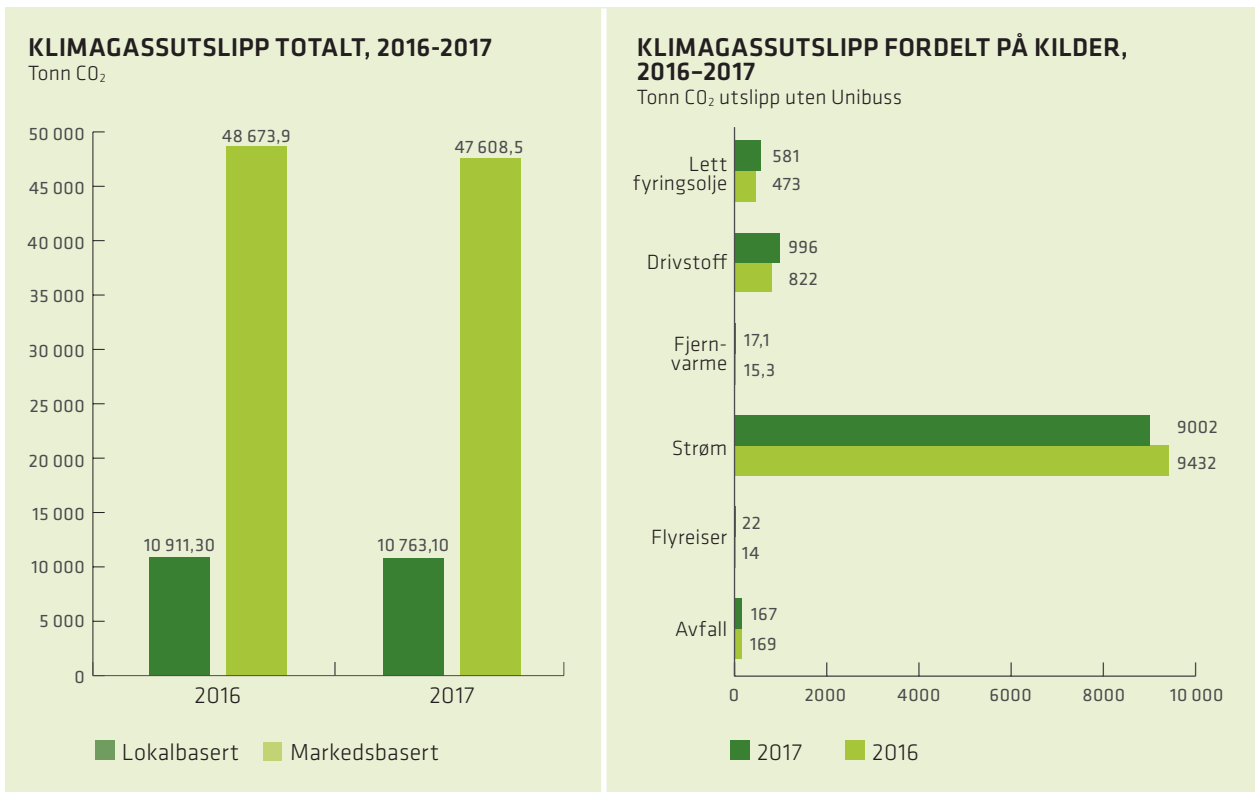
Klimaavtrykket ytterligere redusert

Sporveien reduserte klimaavtrykket av virksomheten ytterligere fra 2016 til 2017. En viktig årsak er at produksjonen av strøm har blitt mer miljøvennlig i Norden, men forbedringen kom også av at Sporveien lyktes med å øke produksjonen av T-bane og trikk, uten at energiforbruket økte tilsvarende. T-banen økte sin produksjon med sju prosent målt i antall vognkilometer, men brukte bare litt over to prosent mer energi. Trikken leverte litt over tre prosent flere vognkilometer, med omtrent samme energiforbruk som i 2016.

Samlet bidro dette til å redusere klimaavtrykket til reiser med T-banen til 13,3 g CO₂ per personkilometer, en reduksjon på ca. 13 prosent fra 2016. Klimaavtrykket til reiser med trikken ble redusert med litt over tre prosent, til 9,9 g CO₂ per personkilometer. Dette inkluderer klimagassutslipp fra verkstedene og bruk av drivstoff til arbeidsmaskiner.

Samlet klimagassutslipp for Sporveien i 2017 var 10 763 tonn CO₂-ekvivalenter beregnet med lokasjonsbasert metode. Dette var noe lavere enn i 2016. Vi beregner klimagassutslipp både med lokasjonsbasert og markedsbasert metode i henhold til GHG-protokollen (Greenhouse Gas Protocol). Den sier at virksomheter skal synliggjøre både reelle klimagassutslipp fra produksjonen av elektrisitet, samt markedsbaserte utslipp knyttet til kjøp av opprinnelsesgarantier. Tallene for utslipp i 2016 i årets rapport er noe høyere enn de vi rapporterte i årsrapporten for 2016, grunnet bedre tilgang til data og høyere nøyaktighet i beregningene. Tall for 2017 er litt lavere enn for 2016.

Sporveien kjøper opprinnelsesgarantier for kjørestrøm, som dermed gir null utslipp med markedsbasert metode. Resterende elektrisitetsbruk får imidlertid langt høyere utslippsfaktor ved markedsbasert metode enn ved lokasjonsbasert metode. Derfor får Sporveien høyere klimagassutslipp med markedsbasert metode.



Strømforbruket er den største kilden til klimagassutslipp fra Sporveien og sto for 84 prosent av de lokasjonsbaserte utslippene i 2017. En stor andel av strømmen – over 70 prosent – anvendes til kjøring av T-bane og trikk. Sporveiens totale forbruk av strøm økte med mindre enn én prosent i 2017, til tross for den økte produksjonen. Vi jobber målrettet med å redusere energitap i strømforsyningen til vognene. Dette har stor betydning for å redusere klimagassutslippene og vil derfor ha høy prioritet fremover. Etter strøm er det bruk av drivstoff, stasjonær forbrenning (fyringsolje) og avfall som medfører de største utslippene.

Avfallsmengdene økte

Prosjektene og oppgraderingene Sporveien gjennomfører har stor innvirkning på avfallsmengdene fra år til år. I 2017 økte avfallsmengdene med nesten 17 prosent, fra 1 394 tonn i 2016 til 1 642 tonn i 2017. Sporveien har satt som mål å oppnå en gjenvinningsgrad på 86 prosent, men med et resultat på 82 prosent ble ikke dette målet nådd. Kildesorteringsgraden hadde derimot en god utvikling og økte fra 66 prosent i 2016 til 72 prosent i 2017. Økning av gjenvinningsgraden vil ha prioritet i avfallsarbeidet fremover.

Fossilfri anleggsdrift

Sporveien følger også opp de ambisiøse klimamålene til Oslo kommune ved å gjøre anleggsdriften grønnere. Vi har opp-

datert utbyggingskontraktene for å stille krav om at anleggsområdet skal være fossilfritt og at leverandørene må beskrive hvordan dette kravet skal innfris. Ved bruk av biodrivstoff skal det dokumenteres at dette er bærekraftig, og dersom det er påkrevet å bruke maskiner som benytter fossilt drivstoff, skal dette avklares i forkant.

I tillegg har Sporveien gjort tiltak for å redusere utslipp fra egne skinnegående arbeidsmaskiner. Nye motorer med vesentlig lavere NO_x- og partikkelutslipp er bestilt til fem maskiner. Videre arbeider vi med en strategi for neste generasjon arbeidsmaskiner, der ambisiøse miljøkrav vil være et sentralt tema.

Utredning solenergi på Ryen

Sporveien har et godt samarbeid med Enova, som har bidratt økonomisk til flere energieffektiviseringstiltak de senere årene. Med støtte fra Enova startet enheten Infrastruktur og prosjekter i 2017 på en konseptutredning om bruk av solenergi ved Ryen verksted. Her vil vi vurdere kombinasjoner av ulike innovative energiteknologier til å produsere elektrisitet og varme til basen. Prosjektet er viktig for å redusere klimagassutslippene, spesielt i en tid der Sporveien planlegger utvidelser av verksteder og baser for å produsere mer kollektivtrafikk. Konseptutredningen for Ryen vil forhåpentlig ha stor overføringsverdi til de andre basene Sporveien forvalter og utvikler. ■

SAMMEN MOT SMUGFORSØPLING

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

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

2 kjipe tonn om dagen

Hver dag plukker Oslo kommune opp over to tonn søppel, som noen har kastet rett på gata. Litt søppel her og der, blir mye til slutt. 750 tonn i året, faktisk!

Bruk søppelkassene!

Sammen om en ren by

Et stinkende problem på 750 tonn

Hver dag plukker Oslo kommune opp over to tonn søppel, som noen har kastet rett på gata. Litt søppel her og der, blir mye til slutt. 750 tonn i året, faktisk!

Bruk søppelkassene!

Sammen om en ren by

Er du Bommer'n?

Liker du å sikte på søppelkassa, men treffer sjelden og tenker «jeg prøvde i hvert fall!»

Ikke var en smugforsøplinger. Bruk søppelkassa!

Sammen om en ren by

Er du Glipper'n?

Lar du sjokoladepapiret glipe når det kommer et vindkast?

Ikke var en smugforsøplinger. Bruk søppelkassa!

Sammen om en ren by

Er du Stapper'n?

Pleier du å stappe servietter og papir inn i kroker og kroker?

Ikke var en smugforsøplinger. Bruk søppelkassa!

Sammen om en ren by

Er du Ruller'n?

Ruller du sammen kvitteringer til små, små baller og lar dem diskre falle ned på bakken?

Ikke var en smugforsøplinger. Bruk søppelkassa!

Sammen om en ren by

Er du Glemmer'n?

Later du som om du glemmer igjen den tomme kaffekoppen når du går av T-banen?

Ikke var en smugforsøplinger. Bruk søppelkassa!

Sammen om en ren by

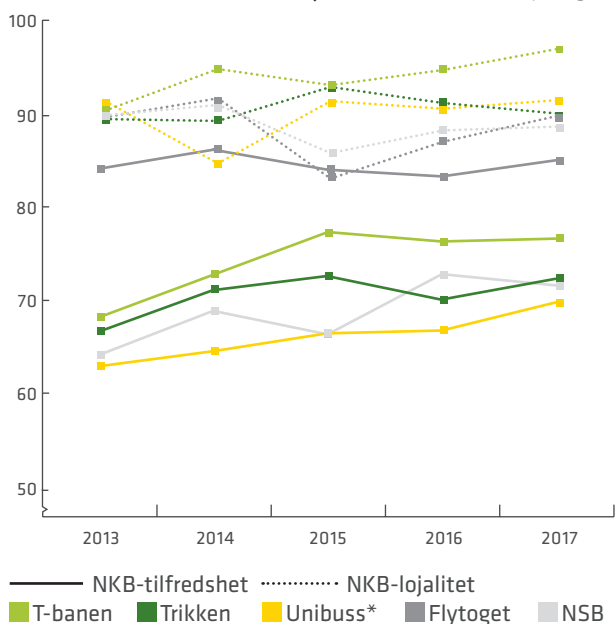
MÅLOMRÅDE: GOD TUR

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

De reisende er fornøyde

Tilfredsheten og lojaliteten blant reisende med Sporveien har vært svært høy de siste årene, og 2017 ble ikke noe unntak. Disse faktorene henger nært sammen med kollektivtilbudet, som aldri har vært bedre. Sporveien kjører mer og oftere, driftsdøgnet har blitt utvidet, og både regularitet og punktlighet holder et generelt høyt nivå. I 2017 var kundetilfredsheten i Ruters målinger på 98 prosent for både T-banen og Trikken, mens Unibuss oppnådde 97 prosent. Alle tre driftsarter holdt seg på samme høye nivå eller økte tilfredsheten. Vi er spesielt fornøyde med at kundetilfredsheten med trikken økte fra 96 til 98 prosent i en periode med mange omlegginger av traseer og anleggsarbeidet knyttet til det omfattende Trikkeprogrammet (se s. 36).

NKB-TILFREDSHET OG -LOJALITET Skala 0-100 poeng



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

Den positive utviklingen i kundetilfredshet blir også bekreftet i de årlige undersøkelsene til forskningsprosjektet Norsk Kundebarometer (NKB), der både T-bane, trikk og bussene i Oslo kan vise til økt tilfredshet de siste fem årene. Sporveien har et stykke igjen til samme høye tilfredshet som Flytoget, men til forskjell fra Flytoget må Sporveien dele mange traseer med annen trafikk og levere persontransport på til dels langt eldre infrastruktur og materiell. Samtidig scorer Sporveien langt bedre enn både Flytoget og NSB på lojalitet.

Trafikksikkerhet har høy prioritet

Trikk og T-bane er blant de sikreste transportsystemene i Norge. Sporveiens visjon er null skader og ulykker. Vi jobber risikobasert for å forebygge ulykker, det vil si at innsatsen blir konsentrert om de stedene og situasjonene der risikoen er størst. For trikkens del konsentreres det forebyggende arbeidet om mye trafikkerte traseer og holdeplasser i sentrum, der trikkene deler områder med biler, busser og fotgjengere. T-banen fokuserer spesielt på planoverganger og av- og påstigninger på stasjonene.

Utviklingen i trafikksikkerheten var generelt positiv i 2017. Både T-banen og Trikken reduserte antallet alvorlige hendelser per million kjørte vognkilometer og nådde målene på dette området (se også figuren under).

Trikken reduserte også antallet kollisjoner til 0,49 per 10 000 vognkilometer, det beste resultatet siden denne målingen ble tatt i bruk. Siden 2007 har trikkedriften halvert antallet kollisjoner, samtidig som annen trafikk har økt.

Til tross den generelt positive utviklingen i trafikksikkerheten opplevde Sporveien dessverre to dødsfall knyttet til kjøringen av T-bane og trikk i 2017. Én person falt mellom vogn og plattform på Holstein stasjon etter at T-banen var satt i bevegelse og omkom. På Sandaker omkom én person etter kollisjon med en trikk. Begge hendelser er etterforsket og fulgt opp etter Sporveiens prosedyrer for å forbedre trafikksikkerheten. ■



Det er viktig å digge til favorittlåta, men enda viktigere er det at du gjør det innenfor den gule sikkerhetslinja.

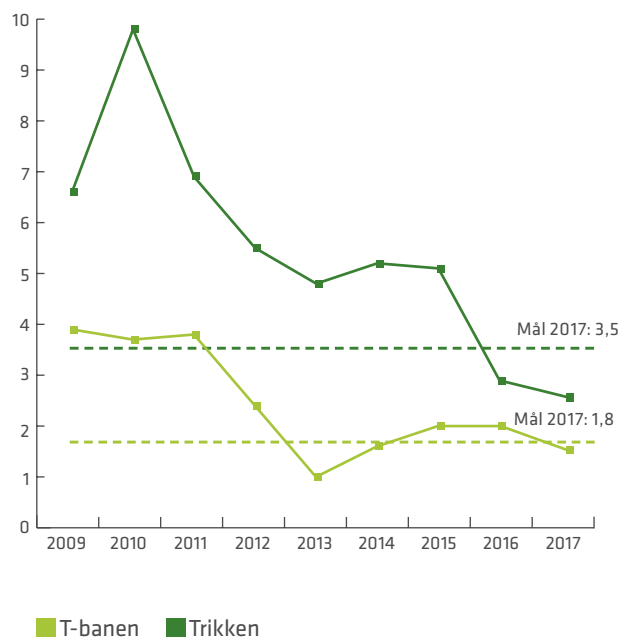
Vær oppmerksom og pass på deg selv og andre når du tar T-banen.

sporveien  sporveien.com

– Sporveien kjører jevnlig kampanjer for å øke bevisstheten om sikkerhet blant reisende.

SIKKERHETSINDEKS FOR TRIKK OG T-BANE

Ulykker og alvorlige hendelser per mill. vognkm/togkm





KULTURKALENDER

JANUAR

- Naturhistorisk museum i samarbeid med Sporveiskunst
- 📍 Fotoutstillingen «Vinterfugler» i Kunstpassasjen på Jernbanetorget.

- Munchmuseet i samarbeid med Sporveiskunst

- 📍 Kunstutstillingen «Jorn + Munch» i Sporveisgalleriet på Tøyen.

FEBRUAR

- Naturhistorisk museum i samarbeid med Sporveiskunst

- 📍 Fotoutstillingen «Vinterfugler» i Kunstpassasjen på Jernbanetorget.

MARS

- Det Internasjonale Barnekunstmuseet i samarbeid med Sporveiskunst

- 📍 Utstilling av internasjonale barnetegninger av vinteraktiviteter i Kunstpassasjen på Jernbanetorget.

- Munchmuseet i samarbeid med Sporveiskunst

- 📍 Kunstutstilling «Emma og Edvard: Kjærlighet i ensomhetens tid» i Sporveisgalleriet på Tøyen.

APRIL

- Munchmuseet i samarbeid med Sporveiskunst

- 📍 Malerier og skisser fra kunstutstillingen «Mot skogen – Knausgård og Munch» i Sporveisgalleriet på Tøyen.

MAI

- Miniøya i samarbeid med Sporveiskunst

- 📍 Bilder fra Miniøya 2016 i Kunstpassasjen på Jernbanetorget og i Sporveisgalleriet på Tøyen.

📅 Mai-juni

JUNI

- Sporveien og Det internasjonale barnekunstmuseet deltar med gatekunst-workshop på Miniøya sammen med kunstner Eric Ness Christiansen i Tøyenparken.

📅 10.-11. juni

- Ekebergbanen fyller 100 år og det ble feiret med Jubileumsarrangement på Holtet base med musikk fra Gaute Ormåsen og Sporveismusikken, innlegg fra ordfører Marianne Borgen og aktiviteter for store og små.

📅 11. juni

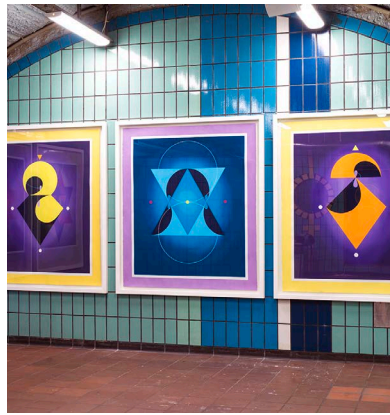
- Sporveiskunst deltar med eget kunstverksted på festivalen «Piknik i Parken» i Frognerparken.

📅 23. juni

JULI

- Munchmuseet i samarbeid med Sporveiskunst

- 📍 Malerier og skisser fra kunstutstillingen «Mot skogen – Knausgård og Munch» i Sporveisgalleriet på Tøyen.



- Katrine Holland i samarbeid med Sporveiskunst
- 📍 Fotoutstillingen «Kollektivtrafikk i bilder» i Kunstpassasjen på Jernbanetorget.

AUGUST

- Naturhistorisk museum i samarbeid med Sporveiskunst
- 📍 Utstillingen «Ugress, venn eller fiende» i Kunstpassasjen på Jernbanetorget.

SEPTEMBER

- Frimann i samarbeid med Sporveiskunst
- 📍 Kunstutstillingen «Kongenes Former» av Frimann i galleriet på Stortinget T-banestasjon.
- Sporveien deltar med Sporveiskunst i Granitrockfestivalen
- 📍 Grorud
- 📅 2. september

- Kulturetaten i samarbeid med Sporveien
- 📍 Vi tok med veterantrikken på tur under Oslo Kulturnatt 2017.
- 📅 16. september
- Operatrikken, vi arrangerer minikonserter på trikken, i samarbeid med Den Norske Opera.
- 24. september
- Galias i samarbeid med Sporveiskunst
- 📍 Fotoutstillingen «We are Oslo» på alle T-banestasjoner langs linje 2.

OKTOBER

- Munchmuseet i samarbeid med Sporveiskunst
- 📍 Skisser og malerier fra kunstutstillingen «Hode ved hode – Cronqvist/Bjørlo/Munch» i Sporveisgalleriet på Tøyen.
- 📅 Oktober–desember

NOVEMBER

- «Søppelmysteriet», Rusken og Sporveien «Sammen om en ren by»

DESEMBER

- Oslo Filharmonien i samarbeid med Sporveien
- 📍 Julekonserter på Stortinget og Jernbanetorget T-banestasjon.
- Sporveien markerer adventstiden med tenning av lystrikken på Stortorvet og åpning av juleutstilling på nedlagte Valkyrien T-banestasjon
- 📍 Åpningen blir markert med ordfører Marianne Borgen og sporveissjef Cato Hellesjø.
- 📅 1. desember
- Nissetrikken kjører rundt i sentrum med julesanger fra Sporveismusikken og servering av pepperkaker.
- Sporveien og tegneserieskaperne Kristian Krohg-Sørensen og Kristoffer Kjølberg samler Sporveisbussens 90 år lange historie i et flott tegneseriehefte!

MÅLOMRÅDE: GOD NABO



AMBISJON:

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

I årene frem til 2020 skal Sporveien gjennomføre mange små og store utbyggingsprosjekter. Oslo skal få nye trikker og Sporveien tilrettelegger for å kunne kjøre mer, frakte flere og utvikle bedre kollektivløsninger. Flere av prosjektene vil foregå tett på boligområder, noe som kan være krevende for naboene. For å gjøre det litt enklere å bo i nærheten av byggeprosjektene har Sporveien jobbet målrettet med å være en god nabo under anleggsperioden.

Kommunikasjonsrådgiver i prosjektene

Alle Sporveiens prosjekter skal ha med en kommunikasjonsrådgiver. En av kommunikasjonsrådgiverens viktigste oppgaver er å sørge for at nærmiljøet som blir berørt av anleggsarbeid, både privatpersoner og næringsdrivende, mottar god informasjon om arbeidets varighet og omfang. Vi ønsker å ha en åpen og god dialog med naboene, og tilrettelegger for det så langt det lar seg gjøre.

Sporveien jobber systematisk med informasjonsarbeid knyttet til utbyggingsprosjektene i Trikkeprogrammet, blant annet ved å gjennomføre:

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

I 2017 opprettet Sporveien også en egen e-postkonto for nabhenvendelser i prosjektene; nabokontakt@sporveien.com. Vi inngikk i tillegg en rammeavtale med Thon Hotels for de naboene som ble svært berørt av støyende nattarbeider.

Nytt SMS-varslingssystem:

I 2018 vil vi ta i bruk et SMS-varslingssystem for å sikre at informasjonen fra Sporveien når ut til enda flere. Gevinstene er mange, men først og fremst er vi glade for at naboer med mobiltelefon kan motta varsler og informasjon raskt og effektivt. Eksempler på tilfeller der SMS-varsling kan være aktuelt å bruke er:

- Akutte behov for støyende nattarbeid
- Stengte veier og omdirigering av biltrafikk
- Oppfordring om å la bilen stå i spesielt krevende perioder

Utfordringer og suksesser

Sporveien legger ikke skjul på at enkelte anleggsperioder vil være krevende for nærmiljøet igjen blir bra. Vi jobber systematisk med å finne de beste måtene å informere og involvere berørte parter på, og ser at det er ulike suksessfaktorer fra prosjekt til prosjekt. Ved å vektlegge dialog med naboer får Sporveien som byggherre mulighet til å forstå hvor skoen trykker mest.

- For prosjektet i Grefsenveien er bekymringen knyttet mest til omdirigering av biltrafikk under anleggsperioden. Som byggherre inviterte Sporveien til et arbeidsmøte hvor naboer med spesielt god lokal-kunnskap fikk gi innspill til hvor omdirigeringen bør legges.
- For prosjektet i Thorvald Meyers gate 43 ble det opprettet en arbeidsgruppe hvor beboere deltok for å vurdere hvordan naboene best kan bli informert om støy og fremdrift, og hvordan byggherren kan tilrettelegge for det.
- For prosjektet i Grensen og Kirkeristen var det hovedsakelig næringsdrivende og butikker som bekymret seg for redusert omsetning, spesielt knyttet til julehandelen i 2017. Her fant Sporveien som byggherre en løsning ved å innføre «julepause» i anleggsarbeidet.

Sporveien vil strekke seg langt for å forsøke å finne gode løsninger og tilpasse oss området vi arbeider i. Det ble lagt et godt grunnlag for kommunikasjonsarbeidet i 2017, og i 2018 kommer fokus fortsatt til å være hvordan vi kan bli en enda bedre nabo fremover.

Strategi mot støy

I 2017 oppdaterte Sporveien sin strategi mot støy. Konsernet jobber for at omgivelsene ikke skal utsettes for støy over gjeldende grenseverdier og for å støtte opp om lokale støystrategier i de kommunene vi opererer i. Sentrale punkter i den oppdaterte strategien er at konsekvenser og tilhørende tiltak bør vurderes før større endringer i driftsdøgnet og produksjonen, og at anskaffelser av nytt vogn- og arbeidsmaterieell ikke skal gi økt støy for omgivelsene, men så langt som mulig bidra til å redusere den.

Sporveien skal i tillegg drive systematisk vedlikehold for å opprettholde en standard på vogner og infrastruktur som forhindrer at driften medfører økt støyproduksjon. ■

TALL OG FAKTA OM NABODIALOGEN I 2017

- Det ble sendt ut elektroniske nyhetsbrev i forbindelse med tre prosjekter i 2017. I 2018 vil enda flere prosjekter igangsettes.
- Antall åpne nyhetsbrev ligger i gjennomsnitt på 70 prosent.
- Både representanter fra Oslo Politi-distrikt og Domkirken påpekte at de hadde fått god informasjon om prosjektet i Kirkeristen, og opplevde Sporveien som imøtekommende og profesjonelle.
- Naboer til Skøyen-prosjektet understreket at de var svært fornøyd med informasjonen de hadde fått, og kommunikasjonen bidro til økt forståelse for arbeidet som ble utført.



MÅLOMRÅDE: DRIFTIGE FOLK

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

3 734 mennesker var ansatt i Sporveiskonsernet ved utgangen av 2017. Medarbeiderne utgjør et rikt og mangfoldig fellesskap som i stor grad reflekterer befolkningen i Oslo. For Sporveien er det en selvfølge at alle ansatte skal ha like rettigheter. Det gjelder så vel ansettelses-, lønns- og arbeidsvilkår, fremmelse- og utviklingsmuligheter, som beskyttelse mot trakassering.

Mangfold og likestilling

Av medarbeiderne i Sporveien representerer rundt 25 prosent

ulike etniske minoritetsgrupper fra om lag 50 forskjellige land. Kjønnsmessig er kvinnene i mindretall. Kvinneandelen i Sporveien som helhet var litt over 14 prosent ved utløpet av 2017. Andelen kvinner i konsernledelsen og på mellomledernivå var imidlertid betydelige høyere og på 43,5 prosent.

Utvikling av medarbeidere, ledere og team

Sporveien er opptatt av å kunne tilby helhetlige utviklings- og opplæringsplaner for så vel medarbeidere som ledere. Vi arbeider for å tilby en meny av kurs som vil styrke Sporveiens gjennomføringsevne på både operative og strategisk viktige områder. Strategien Best 2020, HMS, kultur, verdier og lederskap er derfor sentrale tema i kompetanseutvikling.

Sporveiens kompetansesenter tilbyr et rikt utvalg kurs innenfor temaene trafiksikkerhet, togframføring og vedlikehold av infrastruktur og vogner. I 2017 avholdt vi 660

kurs for i alt 3 500 deltakere. Det ble også gjennomført 2 300 e-læringskurs. Digitale læringsarenaer som dette blir stadig viktigere, og i 2017 fortsatte utviklingen av Lederportalen, som er en digital kompetansearena for godt lederskap. Parallelt arbeidet Sporveiens HR-funksjon med utviklingsprogrammer og coaching av ledere, samt med å drive tilpassede prosesser for leder- og teamutvikling i ulike deler av organisasjonen.

Sporveien gjennomfører også et talentprogram hvert annet år. Neste program har oppstart i 2018. Programmet går over et helt år og har som mål å mobilisere og utvikle de beste ressursene vi har til deres fulle potensial.

Rekruttering

Det er stor interesse for å jobbe i Sporveien. I 2017 ble det utlyst 174 stillinger og vi mottok over 6 500 søknader. Sporveien ansatte 175 nye medarbeidere, og 99 ansatte fikk nye stillinger internt. For å sikre at vi velger de best kvalifiserte kandidatene, legger vi vekt på å gjennomføre objektive og profesjonelle rekrutteringsprosesser som sikrer likebehandling. Det gjelder både for stillinger som lyses ut internt og eksternt.

Gode helse gir gode medarbeidere

For å levere mest mulig kollektivtrafikk for pengene må Sporveien ha medarbeidere som er tilstede og utfører sitt daglige arbeide. Vi satses derfor sterkt på helsefremmende tiltak for å øke tilstedeværelse til medarbeiderne. Som IA-bedrift får Sporveien støtte til å drive prosjekter som Helse for fremtiden, Grønn resept og stressmestring som er med på å hjelpe medarbeidere som har helsemessige utfordringer raskere tilbake i arbeid, men som også er viktige forebyggende tiltak. Sporveien jobber med livsfasepolitikk for å sikre at flere medarbeidere står lengst mulig i arbeid og får tilrettelagt arbeid ut i fra deres livssituasjon.

I 2017 var sykefraværet i Sporveien 8,6 prosent, en økning på nesten én prosent fra 2016. Den viktigste årsaken til sykefravær er muskel- og skjelettplager og psykiske belastninger. Vi jobber aktivt for å redusere sykefraværet, men det tar tid å se langtidsvirkningen av tiltakene som igangsettes. Dette arbeidet har høy prioritet og Sporveien vil i 2018 utarbeide en strategiplan for langtidsfriskhet og redusert fravær.

Et viktig tiltak er å øke kunnskapen blant ledere og medarbeidere om viktigheten med god oppfølging av sykefravær. Til dette tilbyr Sporveien kurs og bistand fra sykefraværsteam, HR-sjefer og HMS-avdelingen. Vi jobber også med forebyggende tiltak i form av arbeidsplassvurderinger, gode

skiftordninger og pausegym i samarbeid med bedriftshelse-tjenesten, som også arbeider tett med eksterne parter for å bistå medarbeidere raskere tilbake etter skade eller sykdom. Sporveiens medarbeidere får hvert år tilbud om en uformell helsesjekk med fokus på å avdekke livsstilssykdommer som diabetes, hjerte-karsykdommer og kosthold. I tillegg får de tilbud om den årlige influensavaksinen.

Sporveien har et aktivt bedriftsidrettslag med mange gode tilbud. I tillegg arrangerer konsernet felles deltakelse i Oslo Maraton og Holmenkollstafetten, samt Sporveien Games på Bislett, hvor medarbeidernes familier og samarbeidspartnere også inviteres til å delta.

Medarbeidersikkerhet

I 2017 ble det registrert 181 personskader blant ansatte i Sporveien (ikke inkludert Unibuss), hvorav 28 var personskader som førte til fravær, mot 26 i 2016. Den hyppigste årsaken til skadene var fall og fallende gjenstander, vold, kollisjon og påkjørsler, samt strømrelaterte hendelser. Totalt ble det registrert 443 HMS-avvik i løpet av 2017, mot 422 HMS-avvik i 2016. Sporveien ser på rapportering av hendelser og avvik som svært viktig for å kunne jobbe målrettet med forebygging, og arbeider derfor for å ha en åpen og tillitsbasert rapporteringskultur.

AKAN-arbeidet er viktig

En god sikkerhetskultur krever også medarbeidere som er skikket til å gjøre sine oppgaver og bevisst sitt ansvar. Sporveien jobber aktivt med forebygging av rus, alkohol og spilleavhengighet blant medarbeidere. AKAN-utvalget er et viktig ledd i dette arbeidet og har ansvar for å gjennomføre kurs og bevissthetskampanjer, samt utvikle informasjonsmateriell. Hovedfokus i 2017 var å øke bevisstheten blant alle ansatte om hvordan rus og søvn påvirker den mentale tilstedeværelsen på arbeidsplassen.

AKAN-utvalgets medlemmer deltar også aktivt i forebyggende arbeid gjennom rustesting. Utvalget gjenspeiler mangfoldet i Sporveien og kommer fra hele organisasjonen. ■

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 regelverk ble sist revidert 09.02.2017. 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.

I 2017 lanserte vi et interaktivt e-læringskurs om etiske problemstillinger og utfordringer som kan oppstå i jobbsammenheng i samarbeid med en ekstern leverandør. Gjennomføring av kurset er obligatorisk for samtlige ansatte og innleide i konsernet. E-læringskurset gir trening i å håndtere dilemmaer knyttet til varsling, rus, mobbing, arbeidsmiljø, sosiale medier, korrupsjon, bijobber, interessekonflikter og habilitet.

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.

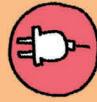
Informasjonssikkerhet

God informasjonssikkerhet er en forutsetning for at Sporveien skal lykkes med sin strategi om økt digitalisering. Det er avgjørende å ha korrekt informasjon tilgjengelig ved behov, samtidig som det er økende behov for å beskytte intern informasjon mot trusselaktører. For å skjerpe fokuset på informasjonssikkerhet ble Informasjonssikkerhetsavdelingen (ISA) opprettet i 2017. ISA arbeider med hele bredden av informasjonssikkerhet knyttet til både menneske, organisasjon og teknologi, og har som et av sine mål at informasjonssikkerhet skal være forståelig, relevant, godt kjent og praktisert i hele Sporveien. Arbeidet preges av mottoet «forenkling og forankring» og vektlegger høy bevissthet og gode holdninger blant alle medarbeidere. I 2017 etablerte vi også et ledelsessystem for informasjonssikkerhet (ISMS), som beskriver hvordan Sporveien skal arbeide med informasjonssikkerhet.

I 2018 blir videreutvikling av ISMS, risikostyring og sikkerhetsarkitektur i Sporveien sentrale oppgaver for ISA. 2018 er også året der EUs nye personvernforordning, kjent som GDPR, trer i kraft. ISA koordinerer Sporveiens arbeid på tvers av konsernet med å tilpasse seg den nye lovgivningen, som også blir gjeldende i Norge. Målet er å sikre godt personvern for alle vi registrerer personlig informasjon om, enten det er ansatte, leverandører eller kunder.

Beredskap

Godt beredskapsarbeid er en av grunnsteinene i Sporveiens virksomhet og en forutsetning for å drive et trygt transportsystem. Sporveien samvirker tett med nødetatene, Beredskapsetaten i Oslo kommune og andre kommunale og statlige etater for å opprettholde god beredskap tilpasset risikoen for større ulykker eller anslag. Sporveien gjennomførte 21 beredskapsøvelser i 2017. Det deltok eksterne etater eller andre interessenter på fire av øvelsene. Fra 2017 deltar Sporveien i Beredskapsetatens arbeid med Trygg i Oslo (TRiO) som koordinerer forebyggende og operative tiltak for å gjøre hovedstaden tryggere og triveligere. ■



KINO

2x14,6²
=xy95

Grønnere
OSLO

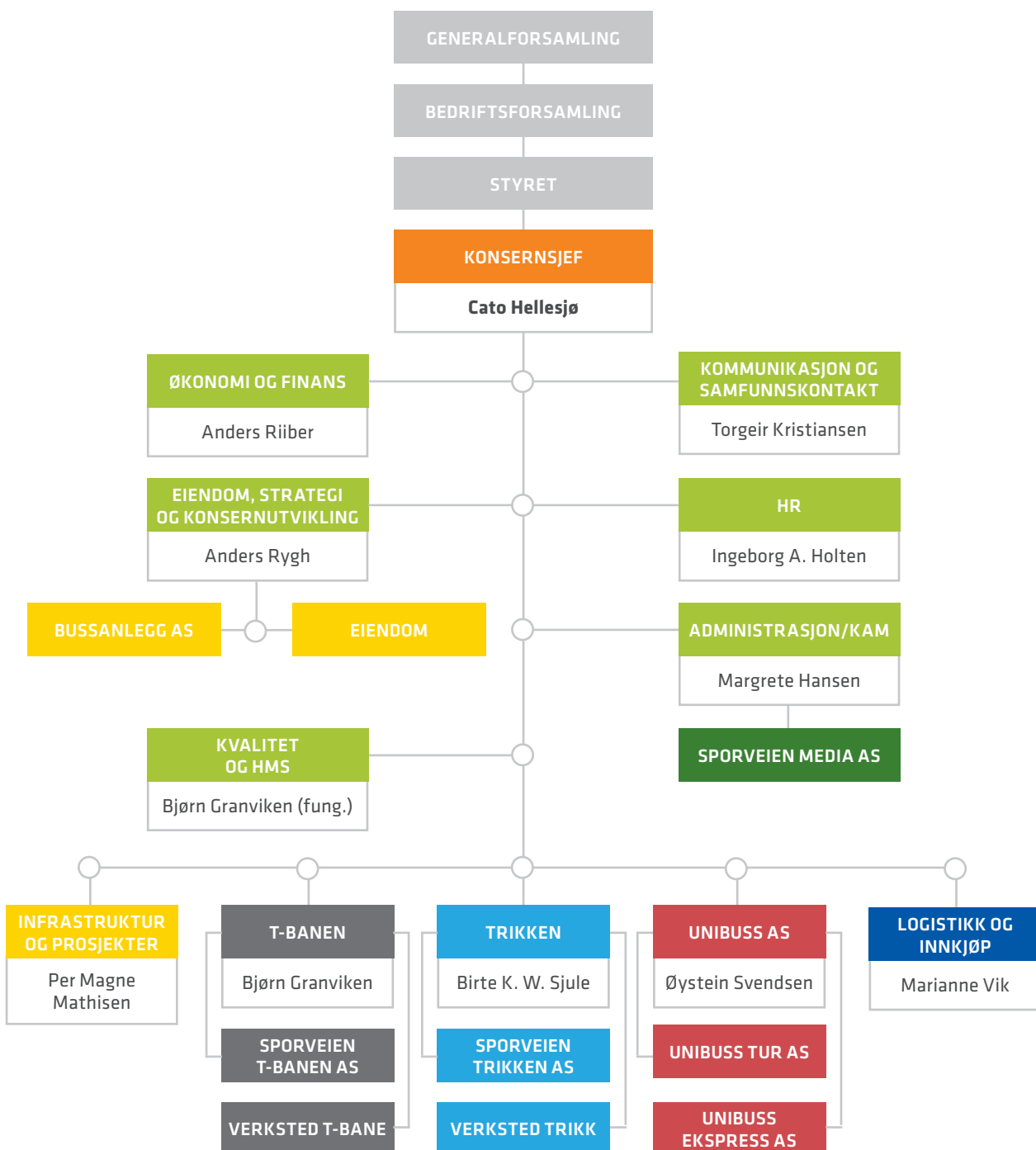


DEL 5 STYRING

SPORVEIEN LEGGER VEKT PÅ Å HA EN
ÅPEN OG ÆRLIG KOMMUNIKASJON MED ALLE
INTERESSENER, MED STØRST FOKUS PÅ DE
SOM BERØRES DIREKTE AV
VÅR VIRKSOMHET.



ORGANISASJONEN



EIERSTYRING OG SELSKAPSLLEDELSE

Sporveien følger hovedprinsippene i Norsk anbefaling om eierstyring og selskapsledelse (NUES) av 30.10.2014.

1. REDEGJØRELSE FOR EIERSTYRING OG SELSKAPSLLEDELSE

Sporveien følger hovedprinsippene i Norsk anbefaling om eierstyring og selskapsledelse (NUES) av 30.10.2014, 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 målsetting.

Styringssystemet har tre hovedmål:

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

Våre styrende dokumenter innbefatter blant annet Styreinstruks, Konsernsjefsinstruks, Etisk regelverk og Konsernpolicy for risikostyring og internkontroll. 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 09.02.2017.

Konsernpolicy for risikostyring og internkontroll i Sporveien er oppdatert og ny versjon ble vedtatt 10. oktober 2017. Policyen utgjør et felles rammeverk, fastsetter prinsipper og ansvar for risikostyring og internkontroll, og legger grunnlaget for utøvelse av god eierstyring og selskapsledelse i Sporveien.

2. VIRKSOMHET

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

Det ble foretatt en endring i foretaksnavn 16.08.2017 fra Sporveien Oslo AS til Sporveien AS.

3. SELSKAPSKAPITAL OG UTBYTTE

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

4. LIKEBEHANDLING AV AKSJEIERE OG TRANSAKSJONER MED NÆRSTÅENDE

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

5. FRI OMSETTELIGHET

Det er ikke vedtektsfestet noen form for omsetningsbegrensninger.

6. GENERALFORSAMLING

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

7. VALGKOMITÉ

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

8. BEDRIFTSFORSAMLING OG STYRE, SAMMENSETNING OG UAVHENGIGHET

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

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

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

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

9. STYRETS ARBEID

Styret følger aksjelovens krav om å forvalte selskapets verdier på vegne av eierne. Styrets arbeid er fastsatt i egen instruks av 14.12.2015. 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-komiteer for arbeidet med oppnevning av revisjonskomité og kompensasjonskomité. Det ble avholdt ni styremøter i 2017.

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.

Risk Management Forum ble vedtatt etablert 10.10.2017. Dette er et rådgivende og forberedende organ for konsernledelse, revisjonskomite og styre i saker som gjelder risikostyring og internkontroll, og skal bidra til helhetlig risikostyring og hensiktsmessig koordinering mellom enheter Sporveien.

11. GODTGJØRELSE TIL STYRET

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

12. GODTGJØRELSE TIL LEDENDE ANSATTE

Styret tilsetter konsernsjef og fastsetter tilsetningsvilkårene for denne. Styrets kompensasjonskomité evaluerer årlig konsernsjefens arbeids- og lønnsvilkår, og gjennomgår betingelsene til øvrige ledende ansatte. Konsernsjefen har fullmakt til å

fastsette lønn og annen kompensasjon for konsernets øverste ledelse, innenfor de prinsipper for lederlønn som er fastsatt av styret. Godtgjørelse til konsernsjef er beskrevet i note 4 til årsregnskapet. Medlemmer av konsernledelsen mottar ikke ekstra godtgjørelse for styreverv i datterselskap.

13. INFORMASJON OG KOMMUNIKASJON

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

14. SELSKAPSOVERTAGELSE

Ikke relevant for Sporveien AS.

15. REVISOR

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

Bedriftsforsamlingen i Sporveien AS besto ved utgangen av 2017 av følgende:

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

Styret i Sporveien AS besto ved utgangen av 2017 av følgende:

Terje Thon (styreleder)(9), Margrethe Buskerud Christoffersen (8), Einar Skaarseth Enger (9), Gyrid Skalleberg Ingerø (9), Terje Richard Venold (9), Sven Rune Aasen (9) og Ola Floberg (9).

Tall i parentes er antall styremøter deltatt.

Styret i Sporveien T-banen AS besto ved utgangen av 2017 av følgende:

Cato Hellesjø (styreleder), Anders Riiber, Per Magne Mathisen, Marianne Vik, Margrete Hansen, Kjell Thore Leirflaten, Berit Oksdøl og Faizan Afzal.

Styret i Sporveien Trikken AS besto ved utgangen av 2017 av følgende:

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

Styret i Unibuss AS besto ved utgangen av 2017 av følgende:

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

Styret i Sporveien Media AS besto ved utgangen av 2017 av følgende:

Cato Hellesjø (styreleder), Ellen Rogde, Margrete Hansen, Bjørn Granviken og Birte K. W. Sjule.

Styret i Bussanlegg AS besto ved utgangen av 2017 av følgende:

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



Elbuss

Vibuss

Øsker byen mi

Øsker byen mi

4

1

8

6

10

11

5

9

7

2

3

KONSERNLEDELSEN I SPORVEIEN

👤 Cato Hellesjø (1956)

Konsernsjef/Sporveissjef

Utdanning: Siviløkonom (BI).

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

👤 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.

👤 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.

👤 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.

👤 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.

👤 Anders Rygh (1968)

Konserndirektør Eiendom, 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).

👤 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 Luftambulans.

👤 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.

👤 Birte K.W. Sjule (1978)

Konserndirektør/adm. dir. Sporveien Trikken AS

Utdanning: Sivilingeniør industriell økonomi og teknologiledelse (NTNU).

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

👤 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.

👤 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



ÅRSBERETNING FOR SPORVEIEN AS 2017

Sporveien AS (Sporveien) er landets største kollektivkonsern målt i antall reiser. I 2017 utførte Sporveien 267 (250) millioner reiser og hadde et resultat før skatt på 168, 9 (179,5) millioner kroner og driftsinntekter på 4 755 (4 560) millioner kroner. Konsernet har gjennom sine effektiviseringsprogrammer per tredje tertial 2017 levert forbedringer på totalt 750 millioner kroner i årlig effekt.

I over 140 år har Sporveien satt sitt preg på bybildet og utviklingen av Oslo by. I 2017 feiret konsernet 90 år med bussdrift og 100 års drift på Ekebergbanen. Stolthet over historien og den lange erfaringen med produksjon av kollektivtrafikk, er et viktig fundament for et konsern som kontinuerlig forbedrer seg for å være løsningen på fremtidens mobilitetsbehov.

OM VIRKSOMHETEN

Sporveien AS er et integrert kollektivtransportkonsern med hovedkontor på Tøyen i Oslo. Morselskapet eies 100 prosent av Oslo kommune ved Byrådsavdelingen for miljø og samferdsel.

Sporveien er organisert som et integrert konsern med fem heleide datterselskaper innen T-bane, trikk, buss, bussanlegg og forvaltning av trafikkreklame, samt morselskap bestående av verksteder, infrastruktur og prosjekter og konsernstaber.

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

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

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

Sporveien eier, forvalter og utfører vedlikehold og oppgraderinger på all infrastruktur til trikk og T-bane, inkludert stasjoner, tunneller og bygninger. Selskapet har også ansvar for store utbyggingsprosjekter og forvalter en betydelig eiendomsmasse knyttet til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. Vedlikehold av trikker og T-banetrokker skjer ved selskapets verksteder.

Sporveiens verdier er:

Pålitelig – vi skal være til å stole på
Engasjert – vi skal begeistre og inspirere
Samhandlende – vi skal ta initiativ og spille på lag

MARKED OG STRATEGI

Sporveien 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.

Oslo har de siste årene vært blant de raskest voksende hovedstedene i Europa. Det ventes fortsatt høy befolkningsvekst i Stor-Oslo frem mot 2030. Oslo kommune anslår at Oslo og Akershus vil ha i underkant av 1,5 millioner innbyggere i 2030.

Oslo ble i 2017 valgt av EU til Europeisk miljøhovedstad 2019. Byens transportløsning var en av i alt åtte kategorier Oslo scoret høyest på i kåringen. Sporveien leverte i 2017 68 prosent av byens kollektivtrafikk, og kåringen er en viktig anerkjennelse av arbeidet konsernet har lagt ned for å øke kapasiteten og kvaliteten i kollektivsystemet.

Det er et politisk mål at den forventede trafikkveksten skal dekket 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, og Sporveien er en viktig del av løsningen på disse samfunnsutfordringene gjennom sine leveranser med basis i god og effektiv drift.

Sporveiens vedtatte strategi for perioden 2016-2020 har navnet Best 2020. Det strategiske målet er at Sporveien skal være beste nordiske løsning på effektiv og miljøvennlig kollektivtransport. Best 2020 viderefører arbeidet med forbedringer og effektiviseringer fra forrige strategiperiode, Best 2015, som leverte forbedringer på totalt 455,5 MNOK i årlig effekt ved utgangen av perioden. I Best 2020 er ambisjonsnivået at Sporveien innen 2020 skal realisere en ytterligere årlig gevinst på 375 MNOK fra økt produktivitet, kostnadsreduksjoner og økte inntekter.

Ved utgangen av 2017 har Sporveien allerede realisert årlige gevinster på totalt 300 MNOK. Et viktig bidrag har kommet gjennom større produksjon av reiser til lavere kostnader per kilometer. Dette har vært mulig gjennom blant annet kostnadsreduksjoner, produktivitetssøkning, økt utnyttelse av vognparken og reduksjon av eksterne innkjøpskostnader. Pensjonsordningen er lagt om fra ytelsesbasert til innskuddsbasert ordning, og Sporveiens forpliktelser knyttet til ytelsesordningen reduseres årlig. Ordningen er lukket og ingen nye medlemmer kommer til. Konsernet har også vedtatt en ekstraordinær amortisering av estimatavviket over perioden 2016 – 2020. (Se nærmere omtale av dette under Organisasjon.)

Sporveiens integrerte forretningsmodell er et viktig konkurransefortrinn for selskapet. Den gjør det mulig å optimalisere hele verdikjeden med operativ drift, vedlikehold, utbygging og eiendom. Det er definert fire strategiske satsningsområder for Sporveien i strategien Best 2020: samfunnsansvar, konkurransekraft, vekst og gjennomføringsevne. Innenfor alle deler av konsernets virksomhet arbeides det systematisk med tiltak for å heve ambisjonsnivået ytterligere på disse områdene.

REDEGJØRELSE FOR ÅRSREGNSKAPET

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

«Sporveiens integrerte forretningsmodell er et viktig konkurransefortrinn for selskapet.»

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

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

Offentlige tilskudd

Det vesentligste av konsernets inntekter kommer gjennom kontrakter inngått med Ruter AS, der offentlige tilskudd viderefaktureres fra Ruter til konsernet Sporveien AS. Dette er offentlige midler til finansiering av definerte tjenester og investeringer i kollektivtrafikken. Tilskuddet er sammenstilt i samme periode som tilsvarende kostnader/investeringer.

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

Dersom det offentlige tilskuddet til en definert investering fullt ut dekker kostnaden, vil nettoverdien av investeringen ikke fremkomme i selskapets balanse.

Resultat, soliditet og likviditet

Resultat

Konsernet Sporveien oppnådde i 2017 et resultat før skatt på 168,9 (179,5) MNOK. Resultatet etter skatt i 2017 ble 132,9 (144,9) MNOK. Den totale omsetningen var 4 755 (4 560) MNOK i 2017. 2017 var nok et godt økonomisk år for Sporveien. Resultatet inneholder flere engangseffekter og ekstraordinære poster, spesielt knyttet til den ekstraordinære amortiseringen av konsernets ytelsesordning. Korrigert for den ekstraordinære amortiseringen ville resultatet vært 102 MNOK bedre enn

faktisk resultat. BEST 2020 programmet er foran målet og har ved utgangen av 2017 akkumulerte årlige effekter på 300 MNOK, men disse effektene er bare delvis reflektert i Sporveiens regnskap.

Kontantstrøm og økonomisk stilling

Kontantstrøm fra driften er 537,1 (503,3) MNOK. Driftsresultatet ble 227,4 (198,2) MNOK. Forskjellen mellom kontantstrøm fra drift og driftsresultatet skyldes endringer i arbeidskapital, forskjell mellom kostnadsført pensjon og inn-/og utbetalinger i pensjonsordninger, samt avskrivninger. Konsernets kontantstrøm fra investeringer er -1 146,1 (-1 282,9) MNOK. Endringen fra 2016 til 2017 består i hovedsak av økt utbetaling ved kjøp av varige driftsmidler med 237,9 MNOK og nedgang i utbetalinger ved kjøp til fremmedfinansierte prosjekter på 379,8 MNOK. Konsernets kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter er 500,1 (1 071,3) MNOK. Endringene kan forklares gjennom reduserte innbetalinger fra finansieringskilder på fremmedfinansierte prosjekter med 200 MNOK, samt redusert innbetaling ved opptak av gjeld på 316,6 MNOK.

Soliditet

Konsernets egenkapitalgrad var 35,7 prosent ved utgangen av 2017. Dette var en økning på 4,5 prosentpoeng fra 2016, da egenkapitalandelen var 31,2 prosent.

Likviditet

Likviditetsreserven var 697 (795) MNOK per 31. desember 2017.

VIRKSOMHETSOMRÅDENE 2017

Sporveien T-banen AS (T-banen)

I 2017 fraktet T-banen 118 millioner reisende, en økning på 11 prosent fra 2016. Kundetilfredsheten holdt samme høye nivå som i 2016, 98 prosent. T-banen har jobbet systematisk med å forbedre punktligheten og oppnådde i 2017 en historisk høy punktlighet på 85 prosent. Samtidig oppnådde T-banen gode sikkerhetsresultater: Sikkerhetsindeksen, som måler antall jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser per million kjørte togkilometer, endte på 1,7, og T-banen innfridde målet om en indeks på 1,8 eller lavere.

T-banen har som mål å legge til rette for 35 prosent vekst i rutetilbudet i strategiperioden 2016–2020. Med resultatene fra 2017 er T-banen halvveis til å realisere dette målet, mye takket være forbedringsarbeid, høy vognutnyttelse, effektivt vedlikehold og oppgraderinger av infrastruktur. Økte leveranser og kostnadsfokus har gjennom flere år bidratt til å redusere kostnadene per reise og togkilometer. Viktige faktorer for å øke leveransene ytterligere, er en utvidelse av rutetilbudet, forbedret punktlighet for å kunne kjøre med økt frekvens og en styrket utnyttelsen av materiell gjennom hele verdikjeden. Investeringene i nytt signal- og sikringssystem (CBTC), Fornebubanen og en ny sentrumstunell vil eksempelvis være viktige

løft på vei mot fremtidens T-bane i Oslo. Sporveien deltar i et verdensomspennende samarbeid med 34 T-banesystemer ulike steder i verden der selskapene sammenligner sitt arbeid. Resultater fremlagt høsten 2017 viser at Sporveien drifter desidert mest lønnsomt av alle deltagerne målt i kost per vognkilometer for T-banen.

Nøkkeltall	2017	2016	2015
Total omsetning	1 756,6	1 678,4	1 651,2
Resultat før skatt	133,4	48,6	60,9
Resultat etter skatt	101,6	36,5	45,2
Antall reiser	118 mill.	106 mill.	94 mill.
Kundetilfredshet	98 %	98 %	99 %
Regularitet	99,36 %	99,30 %	99,60 %

Sporveien Trikken AS (Trikken)

Trikken økte sitt rutetilbud i 2017 og følger målsettingen om å levere 35 prosent vekst i rutetilbudet i perioden frem mot 2020. I 2017 utvidet Trikken rutetilbudet med to linjer til Kjelsås fra april og innførte femten minutters frekvens for trikk mellom klokken 19 og 21 fra oktober – en produksjonsøkning på sju prosent.

Trikken hadde 51 millioner påstigninger i 2017, en tilbakegang på tre prosent fra året før. Tilbakegangen skyldes at det pågår store infrastrukturarbeider for å tilrettelegge for videre markedsutvikling på trikk, som påvirker trikkedriften på kort sikt.

Den nåværende trikkeparken er aldrende, og det er nødvendig med aktive tiltak for å opprettholde høye og stabile vognleveranser. Arbeidet med dette fortsatte i 2017, blant annet gjennom bedre planlegging av vedlikeholdet. Trikken oppnådde gode sikkerhetsresultater i 2017. Selskapet hadde som mål å oppnå en sikkerhetsindeks (antall jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser per million kjørte vognkilometer) på 3,5 eller lavere, og oppnådde 2,6. Tallet på kollisjoner har aldri vært lavere enn det var i 2017.

Nøkkel tall	2017	2016	2015
Total omsetning	899,6	866,2	808,5
Resultat før skatt	25,4	49,8	39,4
Resultat etter skatt	19,3	37,3	29,1
Antall reiser	51 mill.	53 mill.	55 mill.
Kundetilfredshet	98 %	96 %	98 %
Regularitet	99,5 %	99,5 %	99,3 %

Unibuss AS

Unibuss fraktet i 2017 98 millioner reisende, en økning på 7,7 prosent fra 2016. Bussbransjen er i rask teknologisk endring, og Unibuss ligger i forkant av utviklingen av et mer miljøvennlig busstilbud.

Selskapet startet kjøring av ny kontrakt i Oslo indre by, med 80 nye leddbusser som benytter biodrivstoff og tilfredsstillende utslippsstandard Euro VI, og 30 eldre busser bygget om til samme standard. Mot slutten året startet Unibuss testing av to elektriske busser i fast trafikk i Oslo. I tillegg drifter Unibuss landets fem eneste hydrogenbusser, samt flere hybridbusser.

Selskapet fortsatte omsetningsveksten i 2017. En omfattende produksjonsøkning i Oslo Syd Romerike bidro til å øke omsetningen og medførte ansettelse av 140 nye sjåfører i løpet av tre måneder. Unibuss Ekspress satte ny omsetningsrekord for Værnesekspressen, og OSL-ekspressen er etablert med lønnsomhet i sterk konkurranse på strekningen. Unibuss Tur hadde høyt aktivitetsnivå og tok del i konsolideringen i turbussmarkedet.

Nøkkel tall	2017	2016	2015
Total omsetning	1 684,1	1 650,9	1 559,9
Resultat før skatt	15,7	51,8	52,1
Resultat etter skatt	17,1	54,1	39,9
Antall reiser	98 mill.	91 mill.	84 mill.
Kundetilfredshet	97 %	96 %	97 %
Regularitet	99,94 %	94 %	99,90 %

Infrastruktur og prosjekter

Enheten Infrastruktur og prosjekter er en del av morselskapet og kan gjenfinnes i regnskapet som del av virksomhetsområdet Vedlikehold. Infrastruktur og prosjekter fortsatte den høye bygge- og anleggsaktiviteten fra tidligere år. Enheten

arbeider systematisk for å øke kostnadseffektiviteten og har tatt i bruk flere nye og digitale verktøy for å forbedre informasjonsflyten og sporbarheten i sine prosesser. Videre har enheten forsterket satsingen på energieffektivisering. Tiltakene retter seg både mot eksisterende infrastruktur og mot nye og innovative løsninger.

Enheten ferdigstilte flere store prosjekter i 2017:

- Ekebergbanen: Oppgradering fra Jomfrubråten til Holtet
- Infrastruktur til trikk: Korrigering av sporavstand og bakkekklaring på flere strekninger
- Strømforsyning: Oppgradering av likeretterstasjoner på Veitvet og Huseby
- Østensjøbanen: Planlegging av tiltak mellom Etterstad og Hellerud
- Majorstuen: Utvikling av planforslag for Majorstuen stasjon i samarbeid med Ruter
- Baser: Prosjektering av tiltak på Holtet, Grefsen og Ryen

Videre har Infrastruktur og prosjekter ansvaret for å lede to av tre delprosjekter i Trikkeprogrammet (base og infrastruktur) samt anskaffelsen av nytt signal og sikringsanlegg til T-banen (CBTC).

Bussanlegg AS (Bussanlegg)

Bussanlegg har en viktig oppgave med å sikre bussene nødvendig infrastruktur, men utfordres av mangel på egnede og tilgjengelige arealer i og rundt Oslo. Økonomien i selskapet er god og årets resultat etter skatt ble 17,9 MNOK.

I 2017 åpnet Bussanlegg et nytt oppstillingsareal i Grorudalen, startet et arbeid for å planlegge kapasitetsutvidelser på Skui og Bekkestua, samt gjennomførte en kartlegging av alle anleggenes tekniske tilstand og vedlikeholdsbehov. Videre ferdigstilte Bussanlegg et forprosjekt om et nytt standard servicehus for bussførere som vil forbedre arbeidsmiljøet. Tilrettelegging for fossilfri bussdrift har vært et innsatsområde for Bussanlegg gjennom flere år.

Sporveien Media AS (Media)

Media gir viktige økonomiske bidrag til kollektivtrafikken gjennom forvaltning av trafikkreklame. I 2017 betalte selskapet 118 MNOK i bidrag til kollektivtrafikken.

I 2017 ble de digitale reklameflatene oppgradert på de mest sentrale T-banestasjonene. Media samarbeidet i tillegg med sin avtalepartner Clear Channel om utviklingen av et digitalt storformat som vil bli lansert i 2018. I forbindelse med overføring av de kommunale holdeplassene for trikk og buss fra Bymiljøetaten til Sporveien, overtok Media reklameavtalen for disse holdeplassene. Det er forventet at dette vil gjøre det mulig å ytterligere forbedre tilbudet til de reisende med 200 nye lehus de neste årene.

Prosjekter

Trikkeprogrammet

Arbeidet med anskaffelsen av 87 nye trikker i Oslo er organisert i et Trikkeprogram, som i tillegg til kjøp av trikker omfatter oppgradering og fornyelse av trikkeparkering og -verksted på Grefsen og Holtet og flere små og store byggeprosjekter over hele byen. Trikkeprogrammet ledes av Sporveien, som samarbeider tett med Bymiljøetaten, Ruter, Vann- og avløpsetaten og Oslo Vognselskap om gjennomføringen av de ulike prosjektene.

Trikkeprogrammet hadde god fremdrift i 2017. Kontraktgrunnlaget for innkjøp av nye trikker ble sendt ut til seks prekvalifiserte leverandører, og tildeling av kontrakt er planlagt i første halvår 2018. Arbeidet med å modernisere infrastrukturen og tilpasse den de nye trikkene fortsatte som planlagt. Samtidig vedtok Oslo kommune finanseringen av en videreutvikling av basene på Holtet og Grefsen.

Trikkeanskaffelsen har en bystyrevedtatt kostnadsramme på 4,1 milliarder kroner. Finanseringsbehovet knyttet til oppgradering av gater og skinnegang er estimert til 3,2 milliarder kroner. I tillegg kommer kostnader til tiltak for vann og avløp. Planene for utvikling av baser for parkering og vedlikehold har en kostnadsramme på 1 milliard kroner.

Den første nye trikken er forventet å komme til Oslo for testkjøring i 2020. Deretter vil det skje en gradvis utskiftning av gammelt materiell frem til alle nye trikker er levert i løpet av 2024.

Nytt Signal- og sikringsanlegg (CBTC)

Arbeidet med å forberede anskaffelsen av nytt signal- og sikringsanlegg til T-banen (CBTC) fortsatte for fullt gjennom 2017. Ny teknologi skal muliggjøre hyppigere avganger, økt punktlighet og styrket sikkerhet. Det er en kompleks anskaffelse som skal legge grunnlaget for fremtidens T-bane, og systemet blir viktig for innfasing av Fomebubanen og en ny sentrumstunell inn i dagens T-banesystem. For å sikre en stabil og forutsigbar innføring av CBTC og dermed gi grunnlag for god trafikkavvikling i innføringsfasen, besluttet Sporveien i 2017 å bruke mer tid i den innledende fasen for å sikre en vellykket gjennomføring av prosjektet.

RISIKOSTYRING OG RISIKO

Sporveien er eksponert for både operasjonell og finansiell risiko, samt compliance-risiko. Konsernet har etablert rutiner for å overvåke og følge opp risiko med tiltak og risikoavlastning. God risikohåndtering er avgjørende for verdiskapingen i Sporveien, og risikostyring er derfor integrert i alle forretningsaktiviteter. Styret gjennomgår årlig selskapets risikostyring og internkontroll (se nærmere omtale i kapitlet Eierstyring og selskapsledelse).

Renterisiko

Rammene for renterisiko knyttet til konsernets flytende gjeldsrenter er fastsatt i strategi for risikostyring. Her er det angitt at gjennomsnittlig rentebindingstid skal være mellom 1,5 år og 8 år, samt at minimum 25 prosent av gjelden skal ha flytende rente og minimum 25 prosent av gjelden skal ha fast rente. Rentebindingstid og andel fast/flytende rente tilpasses ved hjelp av rentebytteavtaler. Per 31.12.2017 har konsernet tolv aktive rentebytteavtaler utstedt i DNB, SEB og Nordea, med varierende utløpsdato inntil desember 2026. (Se note 9). Konsernet hadde en rentebærende langsiktig gjeldsportefølje på MNOK 1 844 pr. 31.01.2017, hvorav MNOK 1 066 var gjeld til Oslo kommune med fastrente og utgjør ikke en del av konsernets strategi for risikotilpasning. Langsiktig gjeld med flytende rente utgjør da MNOK 807, og med rentebytteavtaler pr. 31.01.2017 på MNOK 490 har konsernet en fastrenteandel på ca. 60 prosent.

Ved utgangen av 2017 var det avsatt MNOK 26,5 for overkurs på rentesikringer.

Valutarisiko

På selskapets driftsside er valutaeksponeringen lav, men de store prosjektene, anskaffelsen av nye trikker og nytt signal- og sikringsystem til T-banen, vil ha utbetalinger hovedsakelig i utenlandsk valuta. Valutarisiko og eventuell sikring i slike store anskaffelser behandles i hvert prosjekt isolert. Trikkeanskaffelsen har hatt valutaopsjoner pålydende MEUR 265 siden 2016 som løper fram til antatt kontraktsigneringstidspunkt, og vil implementere en øvrig valutasikringsstrategi ved kontraktsignering. Anskaffelsen av signal- og sikringsystem er i drøftingsfasen til en eventuell valutastrategi.

Kraftpriserisiko

Konsernet er storforbruker av strøm, og har dermed vesentlig risiko mot pris på strøm. Rammene for priserisiko på strøm er fastsatt i konsernets strategi for risikostyring, og skal tilpasses ved hjelp av fastprisavtaler som er tilpasset konsernets forventede forbruksprofil. Konsernets har kjøpt fastprisavtaler for nærmere MNOK 37 for 2018 og 2019 som er tilpasset forbruksprofilen, og markedsverdien av sikringene er pr. 31.12.2017 MNOK 1,2.

Likviditetsrisiko

Konsernets likviditet er organisert i en konsernkontoordning. Kassakredittordningen på MNOK 400 ble ikke benyttet i løpet av 2017. Sporveien AS har i løpet av 2017 hatt en relativt stabil høy likviditetsreserve, og likviditetsrisikoen vurderes som lav.

Operasjonell risiko

Produksjon av kollektivtransport innebærer i tillegg en risiko for ulykker og skader på mennesker og eiendom. Sporveien arbeider systematisk for å sikre liv og helse til så vel reisende som ansatte, og sammenlignet med andre transportalternativ

er T-bane og trikk blant de sikreste transportsystemene i Norge. (Se nærmere omtale av resultatene under T-banen, Trikken og Unibuss.)

Infrastrukturen Sporveien drifter og forvalter er kritisk for samfunnet. Konsernet har en felles beredskapsplan og samarbeider tett med blant annet Beredskapsetaten i Oslo. I 2017 gjennomførte Sporveien 21 øvelser. Det deltok eksterne etater eller andre interessenter på fire av øvelsene.

En økende grad av digitalisering gjennom de siste årene har medført forsterket satsing på informasjonssikkerhet og tekniske sikkerhetstiltak i Sporveien. I 2017 ble det opprettet en ny avdeling for informasjonssikkerhet.

Compliance-risiko

Sporveien har null-toleranse mot korrupsjon og felles etiske retningslinjer for medarbeidernes opptreden. Konsernets etiske retningslinjer gjelder for alle ansatte og personer med verv, konsulenter, prosjektledere og innleide ressurser. Den siste revisjonen av det etiske regelverket ble vedtatt av styret 09.02.2017. Det ble ikke avdekket vesentlige brudd på Sporveiens etiske regelverk i 2017.

Markedsrisiko

Sporveien AS er eksponert mot flere typer markedsrisikoer. Konsernet har inngått flerårige kjørekontrakter for trikk og T-bane med lav markedsrisiko. De gjeldende kjørekontraktene for trikk og T-bane er gjeldende i perioden 2017-2020. 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.

SAMFUNNSANSVAR

I 2017 lanserte Sporveien et rammeverk for konsernets samfunnsansvar med seks målområder: Smart tur, Ren tur, God tur, God nabo, Driftige folk og Skikkelige folk. De reflekterer de viktigste utfordringene og mulighetene knyttet til Sporveiens samfunnsrolle og var resultatet av en vesentlighetsanalyse som involverte egne ansatte og representanter for eierne, fagforeninger og sentrale etater i Oslo kommune. Innsatsen innenfor målområdene skal samlet sett bidra til at Sporveien løser samfunnsoppdraget til det beste for reisende, innbyggere, naboer, ansatte og miljøet, og oppdraget skal løses med høye etiske standarder.

Klima, energi og avfall

Sporveiens klimagassutslipp i 2017 tilsvarte 10 763 tonn CO₂ (beregnet ved lokasjonsbasert metode). Dette var en liten reduksjon fra 2016, primært fordi produksjonen i Norden har blitt mer miljøvennlig. Samtidig lykkes både T-banen og trikken med å øke produksjonen, uten at energibruket økte tilsvarende. T-banen leverte syv prosent flere vognkilometer, mens energiforbruket bare økte med litt over to prosent. Trikken økte produksjonen med tre prosent, med omtrent samme energiforbruk som tidligere.

Dette bidro til at klimaavtrykket til reiser med T-banen ble redusert med 13 prosent, til 13,3 g CO₂ per personkilometer. Trikken reduserte sitt klimaavtrykk med 3,5 prosent, til 9,9 g CO₂ per personkilometer. Klimaavtrykket inkluderer verkstedene og drivstoff til arbeidsmaskiner.

Sporveien jobber for å redusere klimautslippene ytterligere. Brorparten av utslippene er knyttet til kjørestrom, og forebygging av energitap i strømforsyningen til vognene har derfor prioritet. I 2017 satte vi også i gang et prosjekt for å gjøre anleggsdriften fossilfri, samt en utredning av mulighetene for å ta i bruk solenergi og andre miljøalternativ på basen på Ryen.

Sporveien produserte 1 642 tonn avfall i 2017, en økning på nesten 17 prosent fra 2016. Avfallsmengdene varierer mye avhengig av hvilke prosjekter og endringer Sporveien gjennomfører.

Sporveiens gjenvinningsgrad ble 82 prosent, mot målsatt 86 prosent. Kildesorteringsgraden økte fra 66 prosent i 2016 til 72 prosent i 2017. Økt gjenvinningsgrad vil ha prioritet i miljøarbeidet i Sporveien fremover.

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

ORGANISASJON

Sporveien konsernet hadde 3734 ansatte ved utgangen av 2017 (2016: 3629). Disse var fordelt som følger: Sporveien T-banen: 628 (2016: 629), Sporveien Trikken: 382 (2016: 368), Unibuss:

«Sporveien har null-toleranse mot korrupsjon og felles etiske retningslinjer for medarbeidernes opptreden.»

1860 (2016: 1794) og morselskap Sporveien: 864 (2016: 838). Av konsernets ansatte var 354 ansatt i verkstedene (2016: 389), 338 i infrastruktur og prosjekter (2016: 323) og 141 i konsernstaber (2016: 126).

Trikken og T-banen har begge i løpet av 2017 styrket sin ledelse. Bakgrunnen for denne endringen er å forsterke satsingen på T-bane og trikk som produkter. Endringen sikrer også fokus på de store prosjektene knyttet til trikk og T-bane i årene fremover.

Sporveiens gjennomføringsevne er avhengig av at konsernet har riktig kompetanse og gode ledere. Konsernet arbeider for å tilby helhetlige læreplaner med strategien, HMS, kultur, verdier og lederskap som sentrale tema i kompetanseutviklingen. Sporveiens kompetansesenter har et omfattende kurstilbud og arrangerte i 2017 660 kurs med totalt 3 500 deltakere. Det ble også gjennomført 2 300 e-læringskurs i tråd med en sterkere satsing på digitale læringsarenaer.

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

HMS

I 2017 var sykefraværet i konsernet 8,6 prosent. Dette var en økning fra 7,6 prosent i 2016. Fraværet var høyest ved verkstedene, med 10,5 prosent, fulgt av 10,3 prosent i T-banen og 8,7 prosent i Unibuss. Sporveien jobber aktivt for å finne måter å redusere sykefraværet på, med spesiell oppmerksomhet rettet mot verkstedene og T-banen, der fraværet er vesentlig høyere enn i andre deler av virksomheten.

Arbeidet for å redusere sykefraværet og gjøre arbeidsmiljøet sikkert og godt, er avgjørende for at Sporveien skal leve opp til målsettingen om at HMS skal være et konkurransefortrinn.

I 2017 ble det registrert 181 personskader blant ansatte i Sporveien (unntatt Unibuss). Dette var en økning fra 110 personskader i 2016. Av disse er 112 registrert i T-banen og 18 i Trikken, øvrige i morselskap. 28 av personskadene førte til fravær, mot 23 i 2016. De hyppigste årsakene til skadene var fall og fallende gjenstander, vold, kollisjoner, påkjørsler og strømrelaterte hendelser. Unibuss rapporterte 25 skader med fravær i 2017, men rapporterer av konkurransemessige hensyn ikke mer detaljert på dette området.

Likestilling

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

Sporveien er en mannsdominert arbeidsplass. Kvinneandelen i konsernet som helhet var 14 prosent i 2017. Det er flest kvinner ansatt i T-banen (27 prosent) og færrest kvinner ansatt i Unibuss (seks prosent). Disse andelen er uendret fra 2016.

Kvinneandelen i konsernledelsen og på 1. mellomledernivå i Sporveien var i 2017 43,5 prosent, mot 43,4 prosent i 2016. I Sporveiens styre er to av fem aksjonærvalgte medlemmer kvinner, noe som gir en kvinneandel på 40 prosent.

Ikke-diskriminering

Sporveien har lang erfaring som et selskap preget av et rikt fellesskap. De ansatte i konsernet reflekterer i stor grad befolkningen i Oslo, med en andel på rundt 25 prosent fra etniske minoritetsgruppe fra cirka 50 forskjellige land. Sporveien har ansatte med ulik legning, ulike religiøse overbevisninger og forskjellige typer funksjonshemninger.

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

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

Pensjon

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

Ytelsesordningen

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

I 2016 ble det bestemt gjennomført en forsert amortisering over 5 år med sikte på å avvikle korridorløsningen. Den kommer i tillegg til den ordinære amortiseringen, og er for 2017 MNOK 102 for konsernet og MNOK 70 for morselskapet.

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

Innskuddsordningen

Fra og med 01.04.2015 ble nyansatte i konsernet ansatt med innskuddspensjon og privat AFP. Innskuddsordningen er etablert med sparesats seks prosent på inntekt mellom 0 og 7,1G mens inntekt mellom 7,1G og 12G gir ni prosent sparing. Det er ingen sparing for lønn utover 12G. Ved utgangen av 2017 er det 2 546 ansatte som har innskuddsordning i konsernet, hvorav 350 i morselskapet. Privat AFP har en sparing på 2,5 prosent inntil 7,1G i 2017.

FREMTIDSUTSIKTER

Den høye forventede befolkningsveksten i Oslo og Akershus gjør at markedet for kollektivtransport i Sporveiens kjerneområder er økende. Et politisk ønske om å flytte en større andel av trafikken over på kollektive løsninger forsterker behovet for kollektivtrafikk. Byrådet i Oslo fører en politikk der sterk satsing på miljøvennlig kollektivtrafikk er sentralt. Både i Oslo og nasjonalt er det et uttalt politisk mål at transportveksten skal håndteres med kollektivtrafikk, sykkel og gange.

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. Utbyggingsprosjektene har tilført Sporveien verdifull kompetanse for å håndtere fremtidige utbygginger av nye strekninger. Satsingen på kollektivtrafikk og det økende passasjermarkedet innebærer at det må gjøres nye investeringer i kjøremateriell, infrastruktur og banestrekninger.

De nye store utbyggingsprosjektene i hovedstadsområdet vil være Fornebu-banen, ny sentrumstunell, en mulig bane til Ahus, trikk på ring 2 og andre nye trikkestrekninger som vurderes. I tillegg vil det nye signal- og sikringsanlegget (CBTC) for T-banen og anskaffelsen av nye trikker til Oslo legge til rette for økt kapasitet i dagens T-bane- og trikkenett.

I datterselskapet Unibuss vil det være fokus på digitalisering og overgangen til en utslippsfri bussflåte, med hovedvekt på elektrifisering. Det anbudsbaserte markedet for buss preges i stadig større grad av krav og forventninger knyttet til miljøvennlig teknologi.

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 fra den avsluttede strategiperioden Best 2015 og fra den gjeldende strategien Best 2020 har lagt et godt fundament for den videre satsingen.

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

Oslo, 16.mars 2018


Terje Thon
Styrets leder


Einar Skaarseth Enger
Nestleder

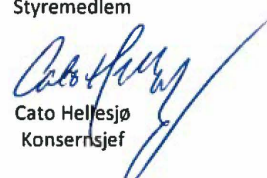

Margrete Buskerud Christoffersen
Styremedlem


Sven Rune Aasen
Styremedlem


Terje Richard Venold
Styremedlem


Gyrid Skalleberg Ingerø
Styremedlem


Ola Floberg
Styremedlem


Cato Hellestjø
Konsernsjef

INNHold

Årsregnskap 2017

Resultatregnskap 2017	75
Balanse 2017	76
Kontantstrømoppstilling	78
Regnskapsprinsipper	79
■ Note 1 – Annen driftsinntekt – virksomhetsområder	81
■ Note 2 – Transaksjoner med nærstående parter	82
■ Note 3 – Kjøp og salg av tjenester fra/til selskap i samme konsern	82
■ Note 4 – Lønnskostnad og andre godtgjørelser	83
■ Note 5 – Annen driftskostnad	84
■ Note 6 – Skattekostnad på ordinært resultat	84
■ Note 7 – Varige driftsmidler	86
■ Note 8 – Investeringer i foretak i samme konsern	88
■ Note 9 – Finansiell markedsrisiko	89
■ Note 10 – Investeringer i aksjer og andeler	90
■ Note 11 – Mellomværende med selskap i samme konsern	90
■ Note 12 – Fordringer/gjeld prosjekter (netto)	91
■ Note 13 – Bankinnskudd, kontanter o.l.	92
■ Note 14 – Varer	92
■ Note 15 – Selskapskapital	92
■ Note 16 – Aksjekapital og aksjonærinformasjon	93
■ Note 17 – Pensjonskostnader og forpliktelser	93
■ Note 18 – Annen langsiktig gjeld	94
■ Note 19 – Pantstillelser og garantier mv.	95
■ Note 20 – Sertifikatlån	96
Revisors beretning	98

RESULTATREGNSKAP

(Beløp i hele tusen)		Konsernet			Morselskapet		
DRIFTSINNEKTER OG DRIFTSKOSTNADER	Noter	2017	2016	2015	2017	2016	2015
Driftsinntekter							
Annen driftsinntekt	1,2,3	4 749 416	4 559 945	4 374 975	1 381 100	1 326 117	1 342 373
Inntekt ved salg av eiendeler		5 100	0	0	5 100	0	0
Sum driftsinntekter		4 754 516	4 559 945	4 374 975	1 386 200	1 326 117	1 342 373
Driftskostnader							
Varekostnad	2,14	1 389 953	1 317 691	1 371 168	337 321	327 970	381 617
Lønnskostnad	4,17	2 275 155	2 235 052	1 984 597	604 341	625 617	547 022
Avskrivning på varige driftsmidler	7	270 289	268 169	266 624	185 806	187 493	212 995
Nedskrivning på varige driftsmidler	7	16 114	9 334	2 879	16 144	0	545
Annen driftskostnad	2,3,5,7	575 629	531 509	579 777	217 844	174 164	189 868
Sum driftskostnader		4 527 141	4 361 755	4 205 045	1 361 426	1 315 244	1 332 047
DRIFTSRESULTAT		227 375	198 191	169 930	24 774	10 873	10 326
FINANSINNEKTER OG FINANSKOSTNADER							
Finansinntekter							
Inntekt på investering i datterselskap	8	0	0	0	155 978	152 023	118 739
Renteinnt. fra foretak i samme konsern		0	0	0	5 647	7 103	6 599
Annen renteinntekt	9	5 266	38 083	33 586	5 204	37 772	33 294
Annen finansinntekt	9	10 735	9 944	4 092	10 351	9 944	4 092
Sum finansinntekter		16 001	48 027	37 678	177 180	206 843	162 724
Finanskostnader							
Rentekostn. til foretak i samme konsern		0	0	0	6 761	7 677	9 399
Annen rentekostnad	9	52 438	66 732	71 743	50 378	62 855	69 538
Annen finanskostnad	9	21 995	0	0	19 986	0	0
Sum finanskostnader		74 433	66 732	71 743	77 125	70 532	78 937
NETTO FINANSPOSTER		(58 432)	(18 704)	(34 065)	100 055	136 311	83 787
ORDINÆRT RES. FØR SKATTEKOSTNAD							
Skattekostnad på ordinært resultat	6	168 943	179 487	135 865	124 829	147 184	94 113
		36 047	34 557	22 836	-6 175	4 147	(17 024)
ORDINÆRT RESULTAT		132 897	144 929	113 029	131 004	143 037	111 137
ÅRSRESULTAT		132 897	144 929	113 029	131 004	143 037	111 137
OVERFØRINGER OG DISPONERINGER							
Mottatt konsernbidrag					0	0	(2 365)
Overføringer annen egenkapital					131 004	143 037	113 502
SUM OVERFØRINGER OG DISPONERINGER					131 004	143 037	111 137

BALANSE

PER 31. DESEMBER 2017

(Beløp i hele tusen)		Konsernet			Morselskapet		
EIENDELER	Noter	2017	2016	2015	2017	2016	2015
ANLEGGSMIDLER							
Immaterielle eiendeler							
Konsesjoner, patenter, lisenser o.l.	7	3 160	100	0	3 160	100	0
Goodwill	7	1 285	0	0	0	0	0
Sum immaterielle eiendeler		4 445	100	0	3 160	100	0
Varige driftsmidler							
Tomter, bygninger og annen fast eiendom	7	849 029	868 934	963 960	512 953	513 438	598 529
Kjørevei	7	671 034	724 604	783 467	671 034	724 604	783 467
Anlegg under utførelse	7	164 575	190 489	208 089	164 575	190 489	208 089
Maskiner, rullende materiell	7	525 272	553 768	478 816	221 055	251 409	203 719
Driftsløsøre	7	68 592	0	0	68 592	0	0
Sum varige driftsmidler		2 278 502	2 337 795	2 434 332	1 638 209	1 679 940	1 793 804
Finansielle anleggsmidler							
Investeringer i datterselskap	8	0	0	0	600 442	565 338	480 224
Lån til foretak i samme konsern	11	0	0	0	260 563	302 240	338 810
Investeringer i aksjer og andeler	10	45	45	0	45	45	0
Andre fordringer	2	935 196	988 598	1 012 810	926 808	984 003	1 012 600
Overfinansiert pensjonsforpliktelse	17	499 673	600 880	765 671	395 427	495 311	610 980
Sum finansielle anleggsmidler		1 434 914	1 589 523	1 778 481	2 183 284	2 346 936	2 442 614
SUM ANLEGGSMIDLER		3 717 861	3 927 418	4 212 813	3 824 653	4 026 976	4 236 418
OMLØPSMIDLER							
Varer	14	165 903	162 633	156 295	162 077	160 089	154 008
Fordringer							
Kundefordringer	2	498 526	520 802	563 478	162 598	141 674	171 397
Fordring prosjekter (netto)	12	134 317	59 581	0	134 317	59 581	0
Andre fordringer		133 436	166 012	217 435	106 866	111 641	168 950
Fordringer på konsernselskap	11	0	0	0	316 714	290 072	233 751
Sum fordringer		766 279	746 395	780 912	720 496	602 967	574 098
Bankinnskudd, kontanter o.l.	13	296 993	405 917	114 252	283 578	382 097	90 496
SUM OMLØPSMIDLER		1 229 174	1 314 945	1 051 460	1 166 151	1 145 153	818 602
SUM EIENDELER		4 947 036	5 242 363	5 264 273	4 990 805	5 172 129	5 055 020

(Beløp i hele tusen)		Konsernet			Morselskapet		
EGENKAPITAL OG GJELD	Noter	2017	2016	2015	2017	2016	2015
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	129 478	94 374	6 759	129 478	94 374	6 759
Annen egenkapital	15	1 361 972	1 264 179	1 206 865	1 410 610	1 314 709	1 259 287
Sum opptjent egenkapital		1 491 450	1 358 553	1 213 624	1 540 088	1 409 083	1 266 046
SUM EGENKAPITAL		1 768 300	1 635 403	1 490 474	1 816 938	1 685 933	1 542 896
GJELD							
LANGSIKTIG GJELD							
Avsetning for forpliktelser							
Pensjonsforpliktelser	17	7 213	6 241	300	0	0	0
Utsatt skatt	6	107 960	142 492	136 840	61 879	99 890	94 193
Sum avsetning for forpliktelser		115 172	148 733	137 140	61 879	99 890	94 193
Annen langsiktig gjeld							
Obligasjonslån	18	660 000	660 000	660 000	660 000	660 000	660 000
Øvrig langsiktig gjeld	18,19	1 184 620	1 318 523	1 481 235	1 136 108	1 196 697	1 364 539
Sum annen langsiktig gjeld		1 844 620	1 978 523	2 141 235	1 796 108	1 856 697	2 024 539
SUM LANGSIKTIG GJELD		1 959 792	2 127 256	2 278 376	1 857 987	1 956 587	2 118 732
KORTSIKTIG GJELD							
Sertifikatlån	20	0	200 000	0	0	200 000	0
Leverandørgjeld	2	435 468	473 714	670 788	303 944	308 019	520 300
Betalbar skatt	6	66 287	53 372	0	65 842	41 005	0
Skyldig offentlige avgifter		148 853	133 934	132 155	41 636	38 275	40 589
Kortsiktig gjeld til konsernselskap	11	0	0	0	684 188	785 602	602 602
Gjeld prosjekter (netto)	12	0	0	45 494	0	0	45 494
Annen kortsiktig gjeld	9	568 335	618 683	646 985	220 270	156 708	184 405
SUM KORTSIKTIG GJELD		1 218 943	1 479 703	1 495 423	1 315 880	1 529 609	1 393 391
SUM GJELD		3 178 736	3 606 959	3 773 798	3 173 867	3 486 196	3 512 123
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		4 947 036	5 242 363	5 264 273	4 990 805	5 172 129	5 055 020

Oslo 16. mars 2018

Terje Thon
Styrets leder

Gyrid Skalleberg Ingerø
Styremedlem

Ola Floberg
Styremedlem

Einar Skaarseth Enger
Nestleder

Margrethe B. Christoffersen
Styremedlem

Sven Rune Aasen
Styremedlem

Terje Richard Verold
Styremedlem

Cato Hellesjø
Konsernsjef

KONTANTSTRØMOPPSTILLING

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2017	2016	2015	2017	2016	2015
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter						
Resultat før skattekostnad	168 943	179 487	135 865	124 829	147 184	94 113
Periodens betalte skatt	-53 372	0	-6 988	-41 005	0	25 096
Avskrivninger	269 408	255 090	236 145	186 526	174 414	182 515
Nedskrivning/reversering anleggsmidler	16 114	9 334	10 839	16 114	0	690
Forskjell mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger pensjonsordninger	102 179	170 732	-9 330	99 884	115 669	-3 946
Resultatandel fra datterselskaper	0	0	0	-35 104	-152 023	-118 739
Endring i varelager	-3 270	-6 338	-11 467	-1 988	-6 081	-11 910
Endring i kundefordringer	22 276	42 676	-199 114	-20 924	29 723	16 575
Endring i vareleverandørgjeld	-38 246	-197 074	148 513	-4 075	-212 281	137 645
Endring i andre tidsavgrensingsposter	53 093	49 367	182 439	-36 120	80 067	-77 810
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	537 125	503 274	486 902	288 137	176 672	244 229
Kontantstrøm fra investeringsaktiviteter						
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-405 756	-167 888	-787 458	-312 195	-60 550	-469 842
Utbetalinger ved kjøp av immaterielle eiendeler	-5 930	-100	0	-4 080	-100	0
Innbetalinger på lånefordring konsern (korts. /langs.)	24 804	24 212	0	29 320	36 570	0
Utbetalinger på lånefordring konsern (korts. /langs.)	0	0	0	0	0	-121 564
Innbetalinger på andre lånefordringer (korts. /langs.)	0	0	0	28 598	28 597	0
Utbetalinger på fremmed fin. prosjekter (korts. /langs.)	-759 264	-1 139 075	-1 255 097	-759 264	-1 139 075	-1 255 097
Innbetalinger ved utbytte og konsernbidrag, kjøp av aksjer	0	-45	0	0	-45	234 101
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-1 146 146	-1 282 896	-2 042 555	-1 017 621	-1 134 603	-1 612 402
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter						
Netto innbetaling kassekreditt	0	0	0	0	74 437	0
Netto utbetaling kassekreditt	0	0	-2 677	-30 909	0	-2 677
Innbetalinger gjeld konsernselskaper	0	0	0	3 466	0	0
Utbetalinger gjeld konsernselskaper	0	0	0	0	-2 784	-78 746
Innbetalinger ved opptak av annen gjeld (korts. /langs.)	30 600	347 192	372 983	30 600	280 000	295 000
Utbetalinger ved nedbetaling av annen gjeld (korts. /langs.)	-364 503	-309 904	0	-291 189	-247 842	-29 195
Innbetalinger på fremmed fin. prosjekter (korts. /langs.)	834 000	1 034 000	1 274 000	834 000	1 034 000	1 274 000
Innbetalinger av konsernbidrag fra Morselskapet	0	0	0	202 879	118 255	0
Utbetalinger av konsernbidrag til Morselskapet	0	0	0	-117 882	-6 534	0
Netto kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter	500 097	1 071 288	1 644 306	630 965	1 249 532	1 458 382
Netto kontantstrøm for perioden	-108 924	291 666	88 652	-98 519	291 601	90 209
Konter og kontantekvivalenter ved periodens begynnelse	405 917	114 251	25 600	382 097	90 496	287
Konter og kontantekvivalenter ved periodens slutt	296 993	405 917	114 252	283 578	382 097	90 496
Denne består av:						
Bankinnskudd mv.	296 993	405 917	114 252	283 578	382 097	90 496

NOTER REGNSKAPSPRINSIPPER

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

Konsolideringsprinsipper

Konsernregnskapet omfatter morselskapet Sporveien AS og alle selskaper der morselskapet direkte eller indirekte har bestemmende innflytelse. Bestemmende innflytelse oppnås normalt når konsernet eier mer enn 50 % 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 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 fore-

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

Driftskostnader

Kostnader resultatføres i samme periode som tilhørende inntekt.

Klassifisering og vurdering av eiendeler og gjeld

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

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

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

Varige driftsmidler

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

Leieavtaler/leasing

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

Anlegg under utførelse

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

Offentlige tilskudd

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

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

Konsernet Sporveien AS fører investeringstilskudd etter nettometoden. Konsernets investeringer i infrastruktur kjørevei er foretatt ut ifra samfunnsøkonomiske hensyn, og i mindre grad besluttet med basis i bedriftsøkonomiske kriterier. Alternativ nytteverdi og virkelig verdi av investeringene i et annenhåndsmarked er usikre. Nettometoden gir et godt bilde av konsernets drift og investeringer. Nettoføring innebærer at tilskuddene går til fratrukk i 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.

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 eiendelenene 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 spesifisert avsetning for å dekke antatt tap.

Pensjoner

Konsernets pensjonsordninger omfatter både ytelsesordninger og innskuddsordninger, og klassifiseringen er avhengig av det økonomiske innholdet i pensjonsordningen. Den ytelsesbaserte pensjonsordningen er lukket fra 1.4.15. Ansettelser i konsernet etter denne dato opptjener pensjon etter innskuddsbasert ordning. Ved beregning av årets pensjonskostnad for de ytelsesbaserte ordningene, benyttes en lineær opptjeningsprofil basert på forutsetninger om diskonteringsrente, fremtidig regulering av lønn, pensjoner og ytelser fra folketrygden, fremtidig avkastning på pensjonsmidler, samt 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 opptjeningstid 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 23 % 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 anbudskontrakter 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 godt-

gjørelsen 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 uunn-gåelige kostnader som påløper i kontraktsperioden.

Forskning og utvikling

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

Kontantstrømoppstilling

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

NOTE 1 ANNEN DRIFTSINTEKT - VIRKSOMHETSOMRÅDER

(Beløp i hele tusen)

	*VEDLIKEHOLD	T-BANE	TRIKK	BUSS	ELIMINERING	KONSERN
Resultat						
Annen driftsinntekt	1 573 827	1 756 557	899 596	1 684 056	-1 164 620	4 749 416
Inntekt ved salg av eiendeler	5 100	0	0	0	0	5 100
Sum inntekter	1 578 927	1 756 557	899 596	1 684 056	-1 164 620	4 754 516
Driftskostnader før av/nedskrivning	1 308 628	1 625 868	876 151	1 594 813	-1 164 722	4 240 738
Driftsresultat før av/nedskrivning	270 299	130 689	23 445	89 243	102	513 778
Av-/nedskrivning	218 800	229	0	69 266	-1 892	286 403
Driftsresultat	51 499	130 460	23 445	19 977	1 994	227 375
Balanse						
Anleggsmidler	4 079 216	7 855	1 482	426 759	-797 451	3 717 861
Omløpsmidler	1 294 190	387 513	185 447	399 829	-1 037 805	1 229 174
Gjeld	3 459 973	336 691	133 492	543 078	-1 294 498	3 178 736
Investeringsstilganger	325 591	916	0	79 249	0	405 756

*Omfatter vedlikehold av infrastruktur og vogner, samt utleie av eiendom. Samlede husleieinntekter for konsernet utgjør MNOK 165, mens totale annonse-inntekter er på MNOK 120. 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, innkjøp og logistikkenheten og konsernsenteret. Inndelingen er i overensstemmelse med den inndelingen

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

NOTE 2 TRANSAKSJONER MED NÆRSTÅENDE PARTER

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

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

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

Oslo Vognselskap AS (OVS), som eies 100 % av Oslo kommune, er eier av alle t-banetrokker og alle trikker. Konsernet Sporveien AS betaler vognleie for å disponere t-banetrokkene og trikkene til OVS, og utfører alt vedlikehold på vognene. 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 armlengdes priser. De vesentligste transaksjonene som er foretatt er som følger:

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2017	2016	2015	2017	2016	2015
Salg av tjenester til nærstående parter						
Ruter AS	4 655 059	3 844 319	3 572 226	906 630	11 567	112 578
Oslo Vognselskap AS	190 747	177 816	207 594	6 274	0	0
Totalt	4 845 806	4 022 135	3 779 820	912 904	11 567	112 578
Kjøp av tjenester fra nærstående parter						
Ruter AS	158 274	183 812	177 586	3 434	13 373	8 359
Oslo Vognselskap AS	629 559	618 781	630 012	825	702	0
Totalt	787 833	802 593	807 598	4 259	14 075	8 359

Balansen inkluderer følgende beløp vedrørende transaksjoner med nærstående selskaper:

(Beløp i hele tusen)	2017	2016	2015	2017	2016	2015
	Ruter AS					
Kundefordringer	348 913	424 626	438 255	69 981	91 565	106 503
Annen kortsiktig fordring	28 597	0	0	28 597	0	0
Leverandørgjeld	16 662	5 244	20 981	433	0	7 163
Andre langsiktige fordringer	926 758	983 953	1 012 550	926 758	983 953	1 012 550
Oslo Vognselskap AS						
Kundefordringer	122	520	0	122	0	0
Leverandørgjeld	51 576	134 124	127 713	108	89	0

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

(Beløp i hele tusen)	2017	2016	2015
	Salg av tjenester til selskap i samme konsern		
Sporveien Media AS	1 329	702	660
Sporveien T-banen AS	636 984	633 908	645 037
Sporveien Trikken AS	411 428	370 302	375 237
Unibuss AS	18 482	22 350	23 302
Bussanlegg AS	2 233	4 564	1 986
Totalt	1 070 456	1 061 826	1 046 222
Kjøp av tjenester fra selskap i samme konsern			
Sporveien T-banen AS	178	4	27
Totalt	178	4	27

NOTE 4 LØNNKOSTNAD OG ANDRE GODTGJØRELSE

(Beløp i hele tusen)

	2017	2016	2015
Spesifikasjon av lønnskostnader			
Konsernet			
Lønn	1 635 916	1 572 941	1 469 856
Arbeidsgiveravgift	296 989	272 123	249 349
Pensjonskostnader ekskl. aga	309 512	356 200	234 960
Andre lønnsrelaterte ytelser	32 738	33 788	30 431
Totalt	2 275 155	2 235 052	1 984 597
Antall ansatte i konsernet ved årets slutt	3 734	3 629	3 540
Antall årsverk i konsernet	3 378	3 286	3 019
Morselskapet			
Lønn	334 373	344 918	340 333
Arbeidsgiveravgift	97 173	84 990	79 883
Pensjonskostnader ekskl. aga	153 518	179 709	110 251
Andre lønnsrelaterte ytelser	19 277	16 000	16 555
Totalt	604 341	625 617	547 022
Antall ansatte i morselskapet ved årets slutt	864	838	792
Antall årsverk i morselskapet	860	834	791

(Beløp i hele tusen)

	LØNN	ANNEN GODTGJØRELSE	PENSJONS- KOSTNADER
Godtgjørelser konsern			
Adm. dir. Sporveien AS	2 853	54	100
Adm. dir. Unibuss AS	2 110	7	67
Adm. dir. Sporveien T-banen AS	2 048	43	100
Adm. dir. Sporveien Trikken AS	1 430	30	100
Konsernstyret	1 317		
Bedriftsforsamlingen	140		
Styrehonorarer datterselskaper			
Unibuss AS	432		
Sporveien Media AS	17		
Sporveien T-banen AS	0		
Sporveien Trikken AS	0		
Bussanlegg AS	0		

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

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

NOTE 5 ANNEN DRIFTSKOSTNAD

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2017	2016	2015	2017	2016	2015
Konserninterne kjøp	0	0	0	38	0	33
Kjøp av eksterne tjenester	77 467	58 092	66 696	49 009	35 152	47 226
Leiekostnader eiendom inkl. vakthold	102 729	93 545	89 506	23 966	19 033	20 137
Leasing – operasjonell leie av busser	92 612	83 639	125 460	0	0	0
Bygningsstrøm	40 211	33 795	36 748	15 493	7 235	14 163
Kjørestrøm	52 736	50 003	39 702	0	0	0
Vedlikehold bygninger	19 163	5 450	7 256	14 539	2 183	463
Forsikringspremie	18 471	29 078	29 287	3 540	3 779	3 629
Tap på fordringer/avsetn. tap kontrakter	-419	220	-45	-350	540	330
Andre driftskostnader	172 659	177 687	185 168	111 609	106 243	103 886
Totalt	575 629	531 509	579 777	217 844	174 164	189 868
Godtgjørelse til revisor ekskl. mva.						
Lovpålagt revisjon	976	1 122	1 465	474	599	648
Andre tjenester	49	328	498	36	0	438
Attestasjonsoppgaver	15	40	100	15	25	72
Skatterådgivning	80	205	51	80	201	51
Totalt	1 120	1 695	2 114	605	825	1 209

NOTE 6 SKATTEKOSTNAD PÅ ORDINÆRT RESULTAT

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2017	2016	2015	2017	2016	2015
Midlertidige forskjeller som inngår i grunnlaget for utsatt skatt/skattefordel						
Anleggsmidler	-621	56 012	66 807	-89 623	16 060	56 563
Varelager	-33 442	-92 181	-77 324	-33 442	-92 181	-77 324
Finansiell leasing	-1 724	22 253	8 117	0	0	0
Fordringer	17 932	23 807	29 977	-1 733	-2 115	-1 610
Finansielle instrumenter	-26 474	-28 009	-39 296	-26 474	-28 009	-39 296
Gevinst og tapskonto	28 051	26 477	33 098	24 884	27 143	33 930
Pensjonsmidler	493 360	595 239	765 370	395 427	495 311	610 980
Avskåret rentefradrag til fremføring	-532	-532	-532	0	0	0
Skattemessig fremført underskudd som utlignes	0	0	-47	0	0	0
Andre skatteøkende midlertidige forskjeller	-6 683	-6 259	-9 304	0	0	0
Netto midlertidige forskjeller	469 867	596 807	776 866	269 039	416 209	583 243
Underskudd og godtgjørelse til fremføring	-476	-3 090	-229 506	0	0	-206 470
Grunnlag for utsatt skatt/skattefordel i balansen	469 391	593 717	547 360	269 039	416 209	376 773
Utsatt skattefordel/utsatt skatt	107 960	142 492	136 840	61 879	99 890	94 193
Ikke oppført utsatt skattefordel	0	0	0	0	0	0
Utsatt skatt/skattefordel i regnskapet	107 960	142 492	136 840	61 879	99 890	94 193
Grunnlag for skattekostnad, endring i utsatt skatt og betalbar skatt						
Resultat før skattekostnad	168 943	179 487	135 865	124 829	147 184	94 113
Endring i forskjeller som ikke skal inngå i grunnlaget for utsatt skatt/skattefordel	0	0	-27 380	0	0	-27 380
Permanente forskjeller	-1 459	-3 566	2 131	-157 651	-155 662	-116 742
Grunnlag for årets skattekostnad	167 484	175 921	110 616	-32 822	-8 478	-50 009
Endring i forskjeller som inngår i grunnlaget for utsatt skatt/skattefordel	124 325	117 180	-89 198	147 170	104 305	-25 156
Endring i underskudd og godtgjørelse til fremføring	-15 564	-79 613	-24 418	0	-4 165	-43 090
Grunnlag for betalbar skatt i resultatregnskapet	276 245	213 488	0	114 348	91 662	-118 255

NOTE 6 SKATTEKOSTNAD PÅ ORDINÆRT RESULTAT

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2017	2016	2015	2017	2016	2015
Mottatt konsernbidrag direkte balanseført	0	0	0	184 533	134 660	118 255
Avgitt konsernbidrag direkte balanseført	0	0	0	-24 539	-62 304	0
Skattepliktig inntekt (grunnlag for betalbar skatt i balansen)	276 245	213 488	0	274 142	164 018	0
Fordeling av skattekostnaden						
Betalbar skatt (24 % av grunnlag for betalbar skatt i resultatregnskapet)	66 299	53 372	0	27 444	22 915	0
24 % av IB fremførbart underskudd fra Sporveisbilletter AS	0	-1 041	0	0	-1 041	0
24 % av underskudd og godtgjørelse til fremføring i skattenoten	0	51 618	0	0	51 618	0
24 % av tillegg IB anleggsmidler 2016	0	-15 682	0	0	-15 682	0
For mye, for lite avsatt i fjor	4 392	-24 466	1 649	4 392	-24 466	1 649
Sum betalbar skatt	70 691	63 801	1 649	31 836	33 344	1 649
Endring i utsatt skatt/skattefordel	-34 644	-29 244	21 187	-38 011	-29 179	-18 673
Skattekostnad (24 % av grunnlag for årets skattekostnad)	36 047	34 557	22 836	-6 175	4 147	-17 024
Avstemming av årets skattekostnad						
Regnskapsmessig resultat før skattekostnad	168 943	179 487	135 865	124 829	147 184	94 113
Beregnet skatt 24 %	40 546	44 872	36 684	29 959	36 796	25 411
Skattekostnad i resultatregnskapet	36 047	34 557	22 836	-6 175	4 147	-17 024
Differanse	4 499	10 315	13 848	-36 134	32 649	42 435
Differansen består av følgende:						
24 % av permanente forskjeller	-350	-892	575	-37 836	-38 915	-31 520
Endring i utsatt skatt/skattefordel som følge av endret skattesats	-4 694	-5 937	13 312	-2 690	-4 162	-5 171
24 % av IB fremførbart underskudd fra Sporveisbilletter AS	0	-1 042	0	0	-1 042	0
24 % av underskudd og godtgjørelse til fremføring i skattenoten	0	51 618	0	0	51 618	0
24 % av tillegg IB anleggsmidler 2016	0	-15 682	0	0	-15 682	0
Andre forskjeller	9 543	-17 750	-40	4 392	-24 466	-5 744
Sum forklart differanse	4 499	10 315	13 848	-36 134	-32 649	-42 435
Betalbar skatt i balansen						
Betalbar skatt i skattekostnaden	66 287	53 372	0	27 444	22 916	0
Skattevirkning av konsernbidrag	0	0	0	38 398	18 089	0
Betalbar skatt i balansen	66 287	53 372	0	65 842	41 005	0

Det forutsettes at selskapet går med overskudd i fremtiden. Dette muliggjør utnyttelse av utsatt skattefordel. I konsernet benyttes konsernbidrag for å utnytte skatteposisjoner i de enkelte selskapene. Morselskapet har inntektsført TNOK 4 500 i FoU-midler (skattefunn) for 2017.

Sporveien 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 fikk også følger for ligningen i 2014 og 2015.

NOTE 7 VARIGE DRIFTSMIDLER

(Beløp i hele tusen)

Konsernet	Kjørevei inkl. tomteverdi	Maskiner, rullende materiell	Tomter, bygninger og annen fast eiendom	Anlegg under utførelse	Reparasjons- deler spurvogn	Sum
Anskaffelseskost pr. 1.1.16	1 716 393	948 416	1 634 256	209 765	0	4 508 829
+ Tilgang	75 939	206 072	14 753	228 992	0	525 756
- Avgang	-94 743	-81 863	-62 742	-248 268	0	-487 615
Anskaffelseskost pr. 31.12.16	1 697 590	1 072 625	1 586 267	190 489	0	4 546 970
+Reklassifisering av varelager	0	0	0	0	79 269	79 269
+ Tilgang	32 653	170 136	52 586	150 381	0	405 756
- Avgang	-1 992	-187 104	-11 605	-176 295	0	-376 996
Anskaffelseskost pr. 31.1.17	1 728 251	1 055 657	1 627 248	164 575	79 269	4 655 000
Oppskrivning pr. 1.1.16	77 006	0	91 106	0	0	168 113
+ Avskrivning på oppskrivning	-3 641	0	-6 709	0	0	-10 349
Oppskrivning pr. 31.12.16	73 365	0	84 397	0	0	157 764
+ Avskrivning på oppskrivning	-3 641	0	-6 709	0	0	-10 349
Oppskrivning pr. 31.12.17	69 724	0	77 689	0	0	147 413
Akk. av-/nedskr. pr. 1.1.16	1 009 932	469 600	761 402	1 676	0	2 242 610
+ Ordinære avskrivninger	73 214	109 987	71 890	0	0	255 090
- Avskr. på oppskrivning	-3 641	0	-6 709	0	0	-10 349
- Tilbakeført avskrivning	-33 154	-69 296	-25 621	-1 666	0	-129 747
+ Nedskrivninger	0	8 566	768	0	0	9 334
Akk. av-/nedskr. pr. 31.12.16	1 046 350	518 857	801 731	0	0	2 366 938
+ Ordinære avskrivninger	77 894	117 808	61 444	0	10 677	267 823
- Avskr. på oppskrivning	-3 640	0	-6 708	0	0	-10 349
- Tilbakeført avskrivning	-1 078	-111 963	-3 572	0	0	-116 614
+ Nedskrivninger	7 415	5 684	3 014	0	0	16 114
Akk. av-/nedskr. pr. 31.12.17	1 126 941	530 385	855 908	0	10 677	2 523 911
Balansført verdi pr. 31.12.16	724 604	553 768	868 934	190 489	0	2 337 796
Balansført verdi pr. 31.12.17	671 034	525 272	849 029	164 575	68 592	2 278 502

NOTE 7 VARIGE DRIFTSMIDLER

(Beløp i hele tusen)

Morselskapet	Kjørevei inkl. tomteverdi	Maskiner, rullende materiell	Tomter, bygninger og annen fast eiendom	Anlegg under utførelse	Reparasjonsdeler sporvogn	Sum
Anskaffelseskost pr. 1.1.16	1 716 393	478 524	1 120 535	209 766	0	3 525 217
+ Tilgang	75 939	96 506	5 147	228 992	0	406 584
- Avgang	-94 743	-1 226	-62 742	-248 268	0	-406 978
Anskaffelseskost pr. 31.12.16	1 697 590	573 804	1 062 941	190 489	0	3 524 823
+/- Reklassifisering varelager	0	0	0	0	79 269	79 269
+ Tilgang	32 653	81 967	47 193	150 381	0	312 195
- Avgang	-1 992	-123 079	-4 636	-176 296	0	-306 003
Anskaffelseskost pr. 31.12.17	1 728 251	532 692	1 105 497	164 575	79 269	3 610 284
Oppskrivning pr. 1.1.16	77 006	0	91 106	0	0	168 112
+ Avskrivning på oppskrivning	-3 641	0	-6 709	0	0	-10 349
Oppskrivning pr. 31.12.16	73 365	0	84 397	0	0	157 763
+ Avskrivning på oppskrivning	-3 641	0	-6 709	0	0	-10 350
Oppskrivning pr. 31.12.17	69 724	0	77 689	0	0	147 413
Akk. av-/nedskr. pr. 1.1.16	1 009 932	274 805	613 112	1 677	0	1 899 525
+ Ordinære avskrivninger	73 214	48 083	53 118	0	0	174 414
- Avskr. på oppskrivning	-3 641	0	-6 709	0	0	-10 349
- Tilbakeført avskrivning	-33 154	-494	-25 621	-1 677	0	-60 945
Akk. av-/nedskr. pr. 31.12.16	1 046 350	322 395	633 900	0	0	2 002 645
+ Ordinære avskrivninger	77 894	51 735	43 599	0	10 677	183 905
- Avskr. på oppskrivning	-3 641	0	-6 709	0	0	-10 349
- Tilbakeført avskrivning	-1 079	-68 176	-3 572	0	0	-72 827
+ Nedskrivninger	7 416	5 684	3 014	0	0	16 114
Akk. av-/nedskr. pr. 31.12.17	1 126 941	311 637	670 233	0	10 677	2 119 488
Balanseført verdi pr. 31.12.16	724 604	251 409	513 438	190 489	0	1 679 940
Balanseført verdi pr. 31.12.17	671 034	221 055	512 953	164 575	68 592	1 638 209
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		
	2017	2016	2015	2017	2016	2015
Ordinær avskrivning i note	267 823	255 090	236 145	183 905	174 414	182 515
Restverdi ved avgang	3 797	13 079	30 480	3 796	13 079	30 480
Reverserte avsetninger fra fjoråret	2 916	0	0	2 916	0	0
Avskrivning immaterielle eiendeler	-1 585	0	0	-1 020	0	0
Avskrivning i resultat	270 289	268 169	266 624	185 806	187 493	212 995

Vognmateriell trikker er i 2017 reklassifisert fra varelager til varige driftsmidler. Begrunnelsen for reklassifiseringen er at vognmateriellet er vurdert iht. samme restlevetid som sporvognene. Restlevetiden for vognene er satt ut i fra Trikke-

programmet sin fremdriftsplan der alle nåværende trikker blir skiftet ut med nye trikker i løpet av 2024. Dette, samt reparasjonsdelene for trikk er satt opp i egen kolonne i noten.

Finansiell leie av busser

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

Operasjonell leie av busser

Konsernet har pr. 31.12.17 inngått avtale om operasjonell leie for 370 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 47 busser i 2018, 144 busser i 2019, 144 busser i 2020, 18 busser i 2021, 85 busser i 2022 og 73 busser i 2023.

Kostnadsført leie i 2017 utgjorde MNOK 95,6 mot MNOK 83,6 i 2016.

Andre leieavtaler

Sporveien T-banen AS og Sporveien Trikken AS (driftsselskapene) leier infrastruktur og kjøper drifts- og vedlikeholdstjenester fra enheter i morselskapet. Godtgjørelse for leie og vedlikehold av infrastruktur og vognmateriell avtales med varighet fem år. Leiebeløpet var i 2016 MNOK 54,4 for t-bane og MNOK 4,3 for trikk.

Driftsselskapene leier vogner av Oslo Vognselskap AS. For 2017 var leiebeløpet MNOK 472,1 for t-bane og MNOK 184,2 for trikk.

Driftsselskapene leier lokaler av Sporveien AS. Leiebeløpet var i 2016 på MNOK 7,5 for t-bane og MNOK 5 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. Bilparken skal fornyes fortløpende etter hvert som kontrakt på bil utløper. Totale leiekostnader for Sporveien T-banen AS i 2017 var TNOK 386 og for Sporveien Trikken AS TNOK 782.

Immaterielle eiendeler**Lisenser**

Består av brukerlisenser til selskapets ERP-system og avskrives lineært over fire år.

Tilgangen i 2017 var på MNOK 4,1.

Goodwill

Unibuss Tur AS ervervet 1.1.17 turbussvirksomheten i Moss Turbiler AS.

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

Denne avskrives over 3 år.

NOTE 8 | INVESTERINGER I FORETAK I SAMME KONSERN

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

(Beløp i hele tusen)	Anskaffelseskost pr. 31.12.15	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.

NOTE 8 INVESTERINGER I FORETAK I SAMME KONSERN

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

I Sporveien 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 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.

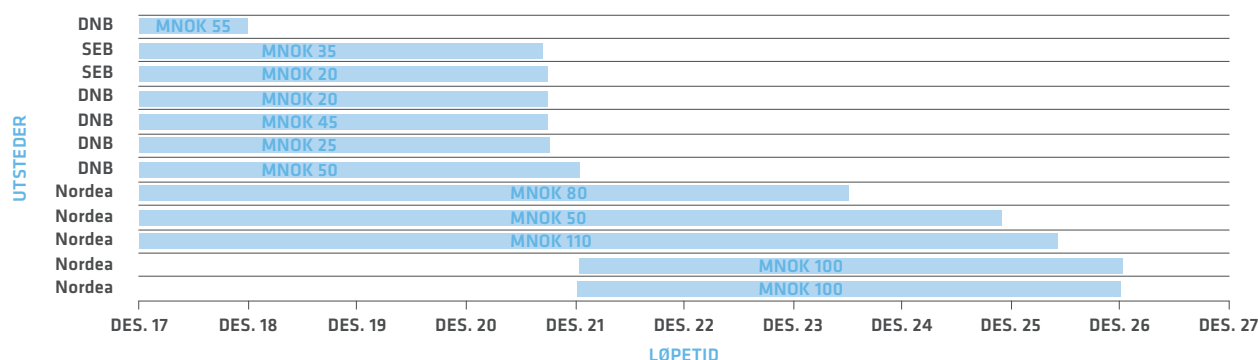
NOTE 9 FINANSIELL MARKEDSRISIKO

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

Renterisiko

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

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



Konsernet hadde en rentebærende langsiktig gjeldsportefølje på MNOK 1 844 pr. 31.1.17, hvorav MNOK 1 066 var gjeld til Oslo kommune med fastrente og utgjør ikke en del av konsernets strategi for risikotilpasning. Langsiktig gjeld med flytende rente utgjør da MNOK 807, og med rentebytteavtaler pr. 31.1.17 på MNOK 490 har konsernet en fastrenteandel på ca. 60 %.

Ved utgangen av 2017 var det avsatt MNOK 26,5 for overkurs på rentesikringer.

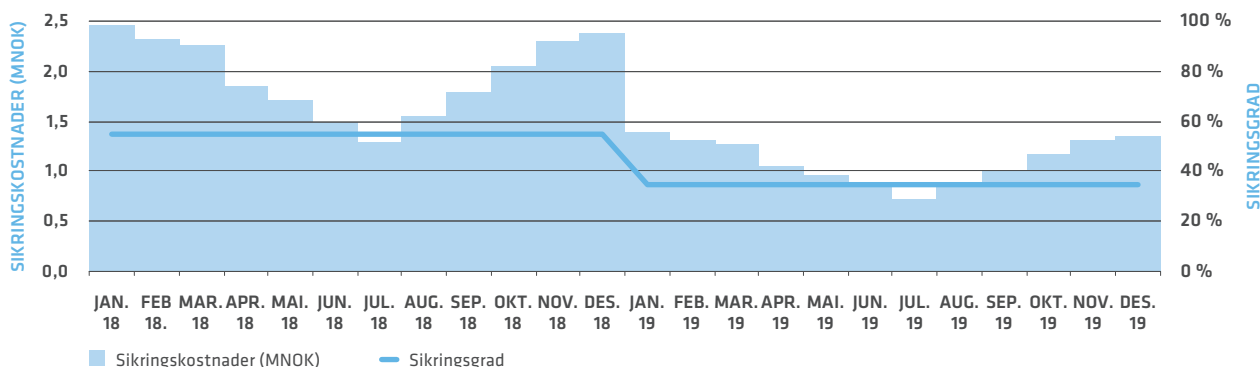
Valutarisiko

Valutarisiko oppstår som følge av at konsernet kjøper varer og tjenester i utenlandsk valuta. På driftssiden er valutaeksponeringen lav, men de store prosjektene som er påbegynt, anskaffelsen av nye trikker og anskaffelsen av nytt signalanlegg til T-banen, vil ha utbetalinger hovedsakelig i utenlandsk valuta. Valutarisikoen og eventuell sikring i slike store anskaffelser behandles i hvert prosjekt isolert. Trikkeanskaffelsen har hatt valutaopsjoner pålydende MEUR 265 siden 2016 som løper fram til antatt kontraktsigneringstidspunkt, og vil implementere en øvrig valutasikringsstrategi ved kontraktsignering. Signalanlegganskaffelsen er i drøftingsfasen til en eventuell valutastrategi.

Kraftprisrisiko

Konsernet er storforbruker av strøm, og har dermed vesentlig risiko mot pris på strøm. Rammene for prisrisiko på strøm er fastsatt i konsernets strategi for risikostyring, og skal til-

passes ved hjelp av fastprisavtaler som er tilpasset konsernets forventede forbruksprofil. Konsernets har kjøpt fastprisavtaler for nærmere MNOK 37 for 2018 og 2019 som er tilpasset forbruksprofilen og er fordelt som følger:



Markedsverdien av sikringene er pr. 31.12.17 MNOK 1,2.

Likviditetsrisiko

Konsernets likviditet er organisert i en konsernkontoordning. Kassakredittordningen på MNOK 400 ble ikke benyttet i løpet av 2017. Sporveien AS har i løpet av 2017 hatt en relativt stabilt høy likviditetsreserve, og likviditetsrisikoen vurderes som lav.

NOTE 10 INVESTERINGER I AKSJER OG ANDELER

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

betydning for å bedømme konsernets stilling og resultat. I konsernregnskapet pr. 31.12.17 er datterselskapet klassifisert som investering i aksjer.

NOTE 11 MELLOMVÆRENDE MED SELSKAP I SAMME KONSERN

(Beløp i hele tusen)	2017	2016	2015
Langsiktige fordringer			
Unibuss AS	109 813	124 563	146 563
Bussanlegg AS	150 751	177 677	192 247
Sum	260 563	302 240	338 810
Kortsiktige fordringer			
Kundefordringer	40 946	37 328	93 327
Mottatt konsernbidrag	203 183	202 879	118 255
Andre fordringer	72 585	49 865	22 169
Sum	316 714	290 072	233 751
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld	277	0	0
Avgitt konsernbidrag	43 911	117 881	6 534
Konsernkontoordning	636 811	667 721	593 283
Annen kortsiktig gjeld	3 189	0	2 785
Sum	684 188	785 602	602 602

Bussanlegg AS har tre lån i fra morselskapet. Lån 1 på MNOK 88 har en rente på 3 mnd. NIBOR pluss 90 basispunkter. Lån 2 på MNOK 15,7 har en rente på gjennomsnittlig 3 % gjennom året.

Lån 3 på MNOK 68 er beregnet på basis av 6 mnd. NIBOR pluss 125 basispunkter. Unibuss AS har et lån på MNOK 110 fra morselskapet med en rente på 3 mnd. NIBOR pluss 90 basispunkter.

NOTE 12 FORDRING/GJELD PROSJEKTER (NETTO)

(Beløp i MNOK)

Oversikt fremmedfinansierte prosjekter	2017	2016	2015	Kostnadsramme	Økonomisk sluttdato
Lørenbanen	1 535	1 510	1 344	1 537,5	31.3.18
Nydalen stasjon - oppgradering	137	153	94	145,0	31.3.17
Toveis trikk Prinsens gate	154	90	55	207,0	30.4.17
Tilpasning ny trikk	148	27	0	469,0	31.12.19
Vognanskaffelse trikk	125	77	0	3 725,0	30.6.25
Ekeberg, Jomfrubråten-Holtet	109	67	0	120,7	30.11.17
Spor og vekseltiltak T-bane	115	59	0	107,0	30.11.17
CBTC Signalanlegg	93	31	10	4 150,0	31.8.25
Likerettere T-bane (Tveita National)	18	1	0	53,5	31.3.20
Helsfyr Stasjonsoppgradering	12	4	0	40,0	31.7.18
Utredning Metro	8	6	0	20,0	31.12.18
Fellesstrekning Etterstad-Hellerud	12	0	0	1 337,0	Ikke avklart
Diverse reinvesteringer Akershus	2	0	0	20,0	31.12.18
Ryen base med sporanlegg	7	0	0	25,0	31.3.20
Livsforlengende tiltak, gml. signalanlegg	9	0	0	10,0	31.12.18
Likerettere T-bane (Ullevål)	5	0	0	44,0	28.2.20
Akutte tiltak Metro 2017	71	0	0	22,0	30.4.18
Optimalisering av eksisterende KL anlegg	7	0	0	26,0	30.11.18
Majorstuen trikketiltak	17	3	0	45,0	31.12.18
Bomanlegg Trikk	9	6	0	23,0	31.3.20
Pensestyring, nytt system for styring	3	3	0	10,0	31.12.18
Samlet plan - koordinering	7	4	0	12,4	31.12.20
Trikkeprogram (OSD)	4	1	0	15,0	30.6.25
Storgata	14	0	0	35,0	31.8.20
Tullinløkka	54	0	0	58,0	31.12.19
Grefsenveien	11	0	0	21,0	28.2.20
Akutte tiltak Trikk	15	0	0	20,0	31.12.17
Mobil likeretter	0	0	0	20,0	31.10.18
Kabelforsterkning	-2	0	0	14,0	30.11.19
Transmisjon Trikk	0	0	0	13,0	31.7.19
Mindre oppgradering likerettere	1	0	0	14,0	31.12.18
Kongsveien	18	0	0	10,0	31.5.20
Fornyelse sporveksler trikk	32	15	13	33,8	31.12.17
Brannsikring stasjoner og tuneller	62	17	7	100,0	30.4.18
Base Holtet og Grefsen	104	24	0	1 091,0	31.12.20
Sum av andre prosjekter under MNOK 10	35	11	7	37,0	
Krav til egenandeler i prosjektportefølje	-28				
Sum pådrag fremmedfinansierte prosjekter	2 925			13 631	
Fakturert	-2 799				
Prosjektlager	8				
Netto balanseført	134				

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

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

NOTE 13 BANKINNSKudd, 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 274 pr. 31.12.17.

NOTE 14 VARER

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2017	2016	2015	2017	2016	2015
Produksjonsmaterieell og reservedeler	199 345	254 814	234 162	195 519	252 270	231 875
Ukuransavsetning materieellbeholdning	-33 442	-92 181	-77 867	-33 442	-92 181	-77 867
Totalt varelager pr. 31.12	165 903	162 633	156 295	162 077	160 089	154 008

Verdien på varelageret er vurdert til anskaffelseskost justert for ukuransavsetning. Ukurans på T-banematerieell i produksjonsenheten i morselskapet er vurdert basert på omløpshastigheten på varene. Infrastrukturenheten i mor-

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

NOTE 15 SELSKAPSKAPITAL

(Beløp i hele tusen)				
Konsernet	Aksjekapital	Fond for vurderingsforskjeller	Annen egenkapital	Sum
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
Årets endring av egenkapital				
Overføring til/fra fond	0	35 104	-35 104	0
Disponert fra årets resultat	0	0	132 897	132 897
Pr. 31.12.17	276 850	129 478	1 361 972	1 768 300

(Beløp i hele tusen)				
Morselskapet	Aksjekapital	Fond for vurderingsforskjeller	Annen egenkapital	Sum
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
Årets endring av egenkapital				
Overføring til/fra fond	0	35 104	-35 104	0
Disponert fra årets resultat	0	0	131 004	131 004
Pr. 31.12.17	276 850	129 478	1 410 609	1 816 937

Selskapets frie egenkapital er pr. 31.12.17 MNOK 1 410.

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 %

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

Oslo kommune utarbeider ikke konsernregnskap der Sporveien AS inngår.

NOTE 17 PENSJONSKOSTNADER OG FORPLIKTELSER

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

I 2016 ble det bestemt gjennomført en forsert amortisering med sikte på å avvikle korridorløsningen. Den forserte amortiseringen gjøres over 5 år, og kommer i tillegg til den ordinære amortiseringen. Den forserte amortiseringen for 2017 er MNOK 102 for konsernet og MNOK 70 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. 31.12.17 omfatter forpliktelsen 6 206 ansatte i konsernet, hvorav 4 000 i morselskapet.

Aktuarberegningene er utført pr. 31.12.17. 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 % 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. 31.12.17. Denne arbeidsgiveravgiften er inkludert i bruttoforpliktelsen pr. 31.12.17. Verdijustert avkastning på pensjonsmidlene for 2017 ble 9,1 %.

Diskonteringsrenten er beregnet med bakgrunn i påslagsmetoden, som også er benyttet tidligere år. Det er tatt utgangspunkt i 10 års rentebytteavtale (1,94 %), en rentedifferanse mellom 10 og 25 års rentebytteavtale på 25 punkter, og for kredittrisiko på 80 punkter. Diskonteringsrenten blir dermed 2,98 %.

Estimatavviket reduseres betydelig i 2017, og er ved utgangen av året på hhv. MNOK 371 for konsernet og MNOK 240 for 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 % på inntekt mellom 0 og 7,1G mens inntekt mellom 7,1G og 12G gir 9 % sparing. Det er ingen sparing for lønn utover 12G. Ved utgangen av 2017 er det 2 546 ansatte som har innskuddsordning i konsernet, hvorav 350 i morselskapet. Privat AFP har en sparing på 2,5 % inntil 7,1G i 2017.

NOTE 17 PENSJONSKOSTNADER OG FORPLIKTELSER

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2017	2016	2015	2017	2016	2015
Årets opptjente pensjonsrettigheter	86 674	96 311	96 311	46 131	51 748	51 748
Rentekostnad på opptjente pensjonsrettigheter	129 816	132 277	123 292	79 205	81 601	77 808
Avkastning på pensjonsmidler	-147 430	-133 846	-126 485	-92 535	-85 590	-81 725
Årets resultatføring av estimatavvik	162 665	180 090	79 074	109 568	118 445	52 770
Administrasjonskostnader	22 706	21 185	27 195	14 092	13 409	17 617
Pensjonskostnad AFP og lederordninger	300	300	300	0	0	0
Netto pensjonskostnad, ytelsesplaner	254 730	296 317	199 687	156 461	179 613	118 218
Privat AFP	7 570	6 223	0	5 460	3 258	0
Kostnadsført pensjonstilskudd tilskuddsplaner	81 664	79 228	59 462	13 666	11 480	6 782
Årets pensjonskostnad	343 964	381 768	259 149	175 588	194 351	125 000
Opptjente pensjonsrettigheter						
inkl. arbeidsgiveravgift	4 316 014	4 187 521	4 239 978	2 593 709	2 560 840	2 622 145
Pensjonsmidler	-4 438 853	-4 132 102	-4 105 195	-2 748 928	-2 617 877	-2 640 899
Ikke resultatført virkning av estimatavvik	-370 521	-650 659	-900 454	-240 207	-438 274	-592 226
Netto pensjonsforpliktelse	-492 460	-595 240	-765 671	-395 427	-495 311	-610 980
Herav overfinansiering	499 673	600 881	765 671	-395 247	495 311	610 980
Pensjonsforpliktelser ytelsesordning	6 313	5 641	0	0	0	0
Pensjonsforpliktelse vedr. AFP-ordning	900	600	300	0	0	0
Sum pensjonsforpliktelser	7 213	6 241	300	0	0	0
Økonomiske forutsetninger						
Diskonteringsrente	2,98 %	3,17 %	3,15 %			
Forventet avkastning på fondsmidler	4,10 %	3,60 %	3,30 %			
Forventet lønnsregulering	2,25 %	2,25 %	2,25 %			
Forventet pensjonsøkning	1,48 %	1,48 %	1,48 %			
Forventet G-regulering	2,25 %	2,25 %	2,25 %			

NOTE 18 ANNEN LANGSIKTIG GJELD

(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2017	2016	2015	2017	2016	2015
Obligasjonslån	660 000	660 000	660 000	660 000	660 000	660 000
Gjeld til Oslo kommune	1 037 358	1 063 953	1 012 550	1 037 358	1 063 953	1 012 550
Annen langsiktig gjeld	98 780	128 250	143 000	98 750	128 250	143 000
Gjeld til kredittinstitusjoner	48 512	126 320	125 685	0	4 495	8 989
Bulletlån Nordea	0	0	200 000	0	0	200 000
Sum	1 844 620	1 978 523	2 141 235	1 796 108	1 856 697	2 024 539

Langsiktig gjeld i konsernet er redusert med MNOK 133 i 2017. For morselskapet er reduksjonen på MNOK 61.

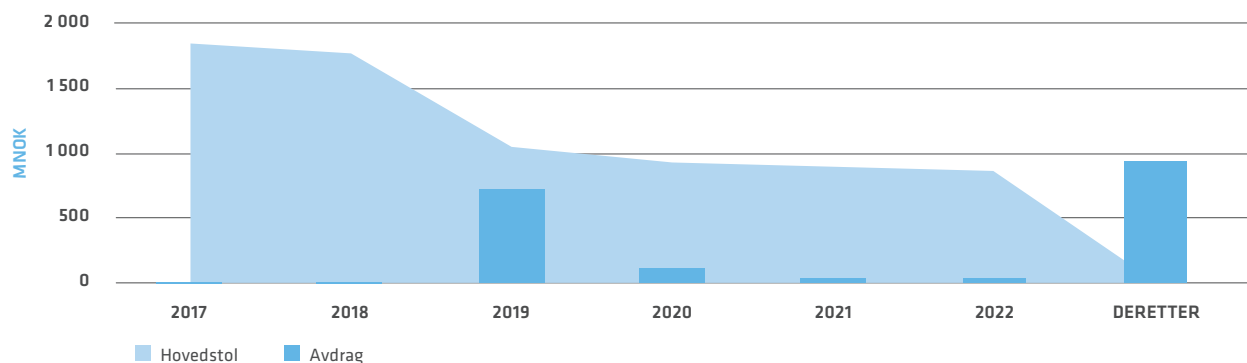
Det er en netto reduksjon i gjeld til Oslo kommune. Selskapet har tatt opp et nytt lån på MNOK 30,6 ifm. Trikkeanskaffelsen. Annen langsiktig gjeld består av et lån fra SEB

som løper til 2020 hvor det årlig nedbetales MNOK 14,75 fram til forfallsdato hvor resterende MNOK 84 nedbetales.

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

NOTE 18 ANNEN LANGSIKTIG GJELD

	Konsernet	Morselskapet
Avdragsprofil		
2019	722 338	703 348
2020	114 798	111 598
2021	31 798	28 597
2022	31 797	28 597
Deretter	943 889	923 968
Sum	1 844 620	1 796 108

LÅNEPROFIL EKSISTERENDE GJELD FOR KONSERNET


Konsernet hadde en snittrente på 3,16 %.
Morselskapet hadde en snittrente på 3,13 %.

Avdrag for 2018 på MNOK 43,3 er flyttet til annen kortsiktig gjeld. Sammenligningstall for 2015 og 2016 er ikke endret tilsvarende.

NOTE 19 PANTSTILLELSER OG GARANTIER MV.

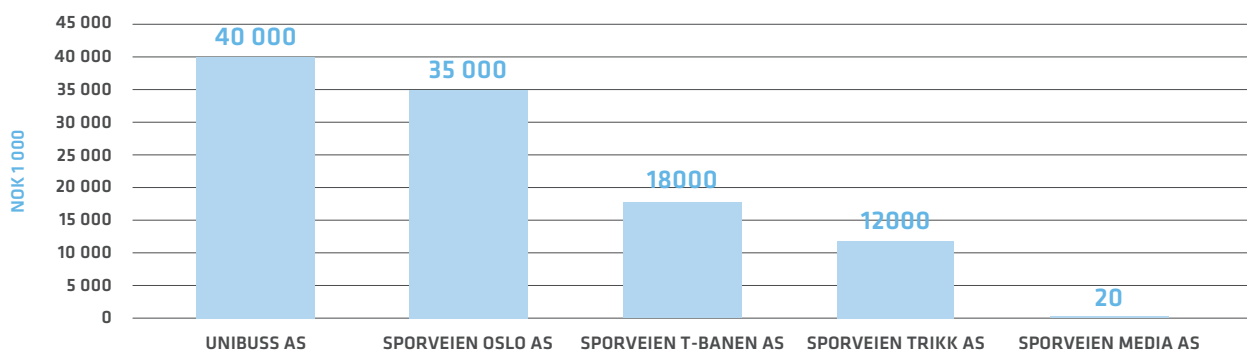
(Beløp i hele tusen)	Konsernet			Morselskapet		
	2017	2016	2015	2017	2016	2015
Gjeld som er sikret ved pant o.l.	83 914	121 826	116 696	0	0	0

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

Skattetrekksgarantier overfor Oslo Kemnerkontor på til sammen MNOK 105 fra Nordea er gjeldende for understående selskaper. Samtlige av skattetrekksgarantiene utløper ved oppsigelse.

Unibuss AS har gjeld på MNOK 83,9 som er sikret med pant i busser selskapet eier.

Balanseført verdi av driftsmidlene som inngår som sikkerhet utgjør MNOK 307.

SKATTETREKKS GARANTIER


Konsernet har ulike driftsgarantier relatert til blant annet kontrakter og husleie. Alle er knyttet til datterselskapet Unibuss AS. De er på til sammen MNOK 130,2.

Garantikreditor	Gjelder	Utløper	Beløp	Bank
Unibuss AS				
Oslo kommune	Vognløyver	ved oppsigelse	19 983	DNB
Oslo kommune	Vognløyver	ved oppsigelse	6 711	DNB
Statens veivesen, region vest	Vognløyver	ved oppsigelse	2 984	Nordea
Oslo kommune	Vognløyver	ved oppsigelse	201	Nordea
Vestfold kollektivtrafikk	Kontrakt	3.9.24	14 070	Nordea
Vestviken kollektivtrafikk	Kontrakt	31.12.19	7 550	Nordea
Ruter AS	Kontrakt	31.12.21	22 000	Nordea
Ruter AS	Kontrakt	ved oppsigelse	14 000	Nordea
Ruter AS	Kontrakt	2.10.22	27 000	Nordea
Opplandstrafikk	Kontrakt	30.6.22	7 000	Nordea
Måkeveien 2 AS	Leie anlegg	31.1.25	950	Handelsbanken
LØL Invest AS	Strømsvn	31.3.18	674	Nordea
Circle K AS	Leie kontor	31.7.22	1 434	Nordea
Autotrans utleiebygg AS	Leiraveien	30.6.19	1 167	Nordea
Avinor (for Unibuss Ekspress)	Selvskyldner	1.5.20	50	Nordea
Unibuss Tur AS				
Reisegarantifondet	Pakkereiser	ved oppsigelse	500	Nordea
Vestfold kollektivtrafikk	Minibusskjøring	30.9.23	80	Nordea
Statens veivesen, region vest	Vognløyver	ved oppsigelse	2 133	DNB
Unibuss Ekspress AS				
Oslo kommune	Vognløyver	ved oppsigelse	1 293	DNB
Oslo kommune	Vognløyver	ved oppsigelse	430	Nordea

NOTE 20 SERTIFIKATLÅN

Sertifikatlånet på MNOK 200 ble oppgjort 15.3.17

I august 2017 ble de nye trikkeskinnene i Dronning Eufemias gate tatt i bruk.





Til generalforsamlingen i Sporveien AS

Uavhengig revisors beretning

Uttalelse om revisjonen av årsregnskapet

Konklusjon

Vi har revidert Sporveien AS' årsregnskap som viser et overskudd i selskapsregnskapet på kr 131 004 000 og et overskudd i konsernregnskapet på kr 132 897 000. Årsregnskapet består av:

- selskapsregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2017, resultatregnskap og kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper, og
- konsernregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2017, resultatregnskap og kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening:

- er årsregnskapet avgitt i samsvar med lov og forskrifter
- gir det medfølgende selskapsregnskapet et rettviseende bilde av den finansielle stillingen til Sporveien AS per 31. desember 2017 og av selskapets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.
- gir det medfølgende konsernregnskapet et rettviseende bilde av den finansielle stillingen til konsernet Sporveien AS per 31. desember 2017 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.

PricewaterhouseCoopers AS, Postboks 748 Sentrum, NO-0106 Oslo

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

Statsautoriserte revisorer, medlemmer av Den norske Revisorforening og autorisert regnskapsførerselskap



Uavhengig revisors beretning - Sporveien AS

Øvrig informasjon

Ledelsen er ansvarlig for øvrig informasjon. Øvrig informasjon består av årsberetningen og årsrapporten del 1-5, men inkluderer ikke årsregnskapet og revisjonsberetningen, som vi innhentet før datoen for denne revisjonsberetningen, og årsrapporten del 1-5, som forventes å bli gjort tilgjengelig for oss etter denne datoen.

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

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, på bakgrunn av arbeidet vi har utført på øvrig informasjon som vi har innhentet før datoen på revisjonsberetningen, konkluderer med at disse andre opplysningene inneholder vesentlig feilinformasjon, er vi pålagt å uttale oss om dette. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

Dersom vi ved gjennomlesing av årsrapporten del 1-5 konkluderer med at rapporten inneholder vesentlig feilinformasjon, er vi pålagt å kommunisere forholdet til styret.

Styrets og daglig leders ansvar for årsregnskapet

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

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

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:

(2)



Uavhengig revisors beretning - Sporveien AS

- 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 internkontroll.
- opparbeider vi oss en forståelse av den interne kontroll som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets og konsernets interne kontroll.
- evaluerer vi om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimatene og tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen er rimelige.
- konkluderer vi på hensiktsmessigheten av ledelsens bruk av fortsatt drift-forutsetningen ved avleggelsen av 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 modifierer 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 rettvisende 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.

(3)



Uavhengig revisors beretning - Sporveien AS

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 og konsernets regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god bokføringskikk i Norge.

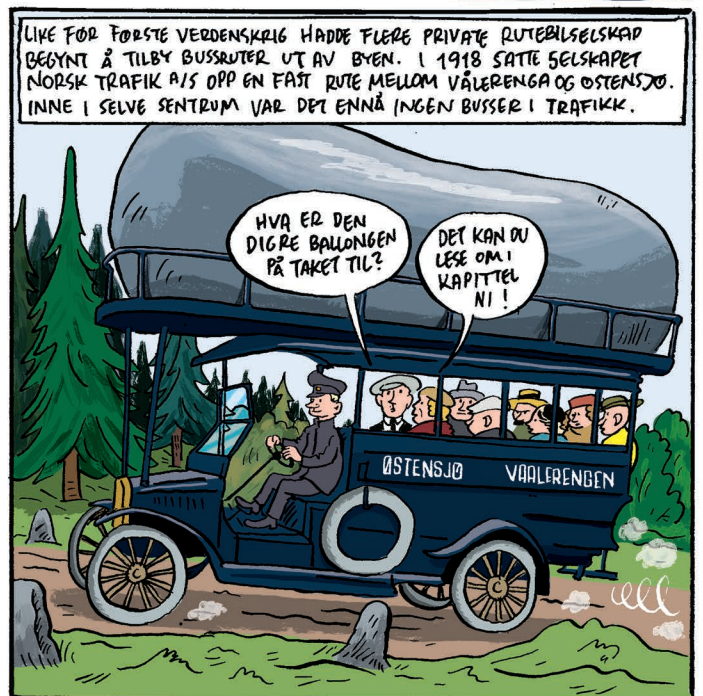
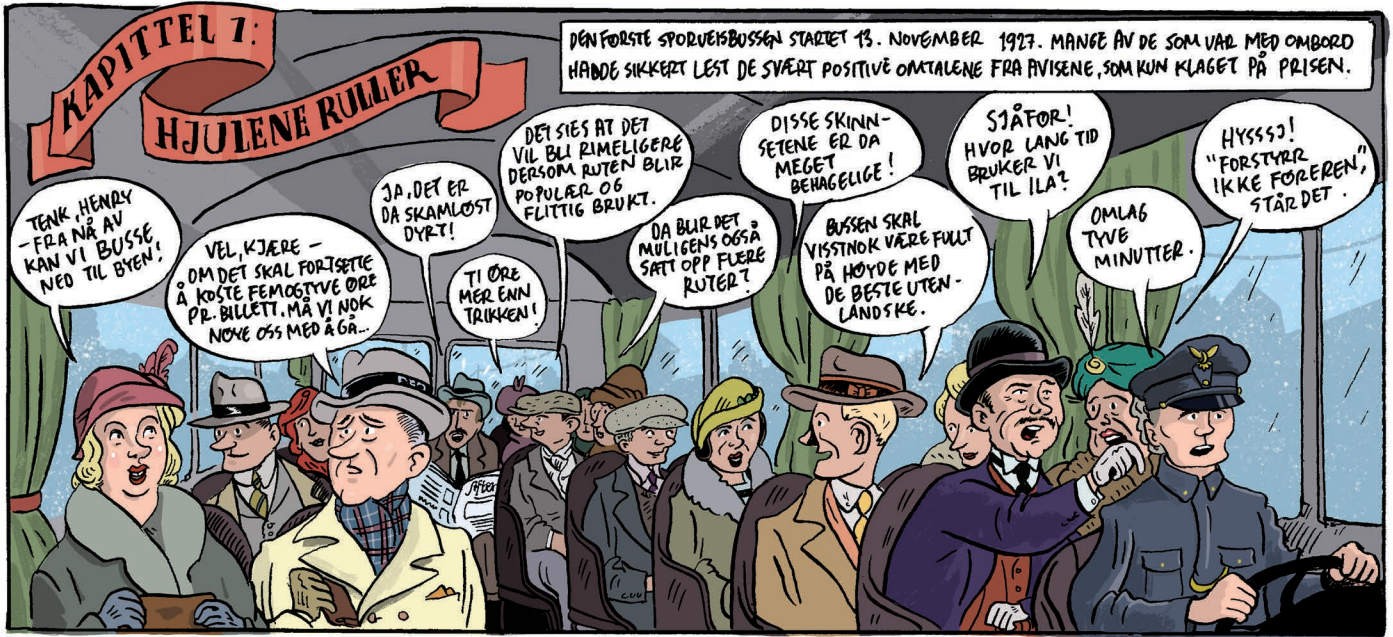
Oslo, 16. mars 2018

PricewaterhouseCoopers AS

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Hans-Christian Berger', written over a light blue horizontal line.

Hans-Christian Berger
Statsautorisert revisor

(4)



SPORVEIEN FEIRER 90 ÅR MED BUSSDRIFT: HER ER NOEN STEMNBILDER FRA KVelden!



KOLOFON

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

Illustrasjon
Kristine Sand

Foto
Geir Anders Rybakken Ørslien
(s. 9, 16, 17, 18, 19, 21, 27, 29,
31, 60, 62-63)
Naturhistorisk museum
i Oslo (s. 42)
C.F. Wesenberg (s. 48)
Kristian Krohg-Sørensen (s. 49)
Frimann (s. 49)

Trykk
Rolf Ottesen AS

Sporveien AS
Økernveien 9
0653 Oslo
Postboks 2857, Tøyen
0608 Oslo

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



