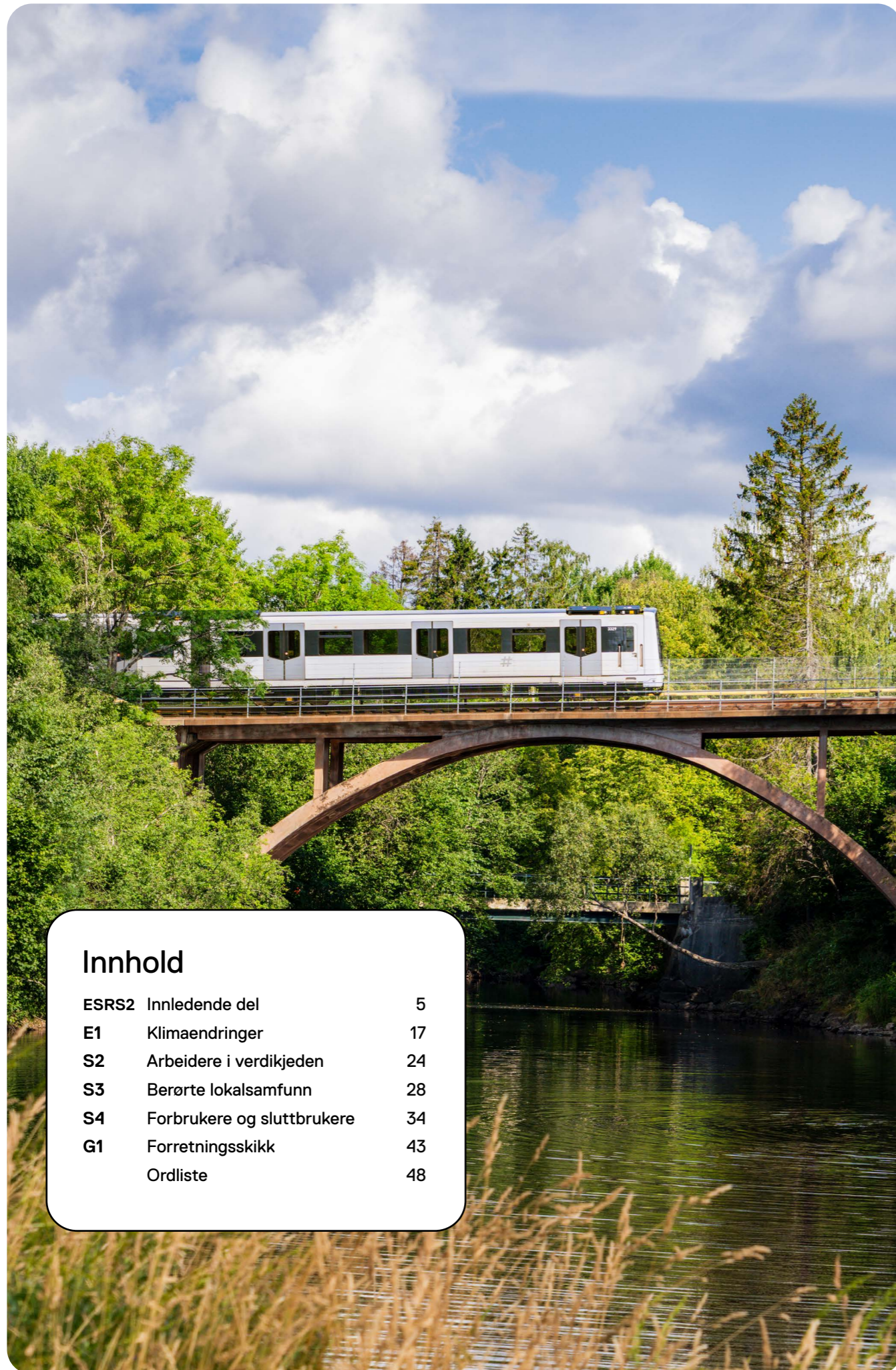




Bærekraftsrapport 2025





Innhold

ESRS2	Innledende del	5
E1	Klimaendringer	17
S2	Arbeidere i verdikjeden	24
S3	Berørte lokalsamfunn	28
S4	Forbrukere og sluttbrukere	34
G1	Forretningsskikk	43
	Ordliste	48

Bærekraftsrapport

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

- Ett miljørelatert tema: E1 Klimaendringer
- Tre temaer innen sosial bærekraft: S2 Arbeidere i verdikjeden og S3 Berørte lokalsamfunn og S4 Forbrukere og sluttbrukere
- Ett tema knyttet til styring og ledelse: G1 Forretningsskikk



For uu-tilpasset rapport, se [sporveien.no her](https://sporveien.no/her).



Sporveien leverer mange millioner miljøvennlige reiser årlig.



Trikken er ikke bare et transportmiddel. Den er også et stemningsfylt møtepunkt i hverdagen for mange.

ESRS2 Generelle opplysninger

Denne bærekraftsrapporten har tatt utgangspunkt i de europeiske standardene for bærekraftsrapportering (ESRS). Vi har i løpet av året:

- oppdatert vår doble vesentlighetsanalyse og hatt denne som utgangspunkt for rapporteringen.
- tatt i bruk rapporteringsstrukturen fra ESRS.

Der Unibuss ikke har de samme prosedyrene som resten av Sporveien er det presisert.

Styring og ledelse av bærekraft

Konsernet er et kommunalt eid selskap og legger Oslo kommunes prinsipper for god eierstyring til grunn. God eierstyring og selskapsledelse er en viktig forutsetning for vår verdiskaping, vårt samfunnsoppdrag og samfunnsansvar. Konsernet har fokus på effektiv, systematisk og enhetlig styring med tilstrekkelig formalisering, dokumentasjon og etterrettelighet. Vårt styringssystem samler styringsdokumenter og beskriver hvilke rammer og verktøy som støtter organisasjonen i arbeidet med å oppnå konsernets mål. Våre styrende dokumenter omfatter blant annet styreinstruks, konsernsjefens instruks, etisk regelverk og konsernpolicy for risikostyring og internkontroll.

Styret og konsernsjefen er de to øverste ledelsesorganene i Sporveien. Øverste beslutningsorgan er generalforsamlingen ved Byråd for miljø og samferdsel i Oslo kommune.

Bedriftsforsamling

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

Styrets rolle og sammensetning

Styret skal ha seks til åtte medlemmer, hvorav to medlemmer velges av og blant de ansatte. Styret følger aksjelovens krav om å forvalte selskapets verdier på vegne av eierne. Ansvar og oppgaver er fastsatt i styreinstruksen, som legger vekt på arbeid med mål, strategi, organisering og kontroll av virksomheten.

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

- Kompensasjons- og kompetanseutvalget er et saksforberedende organ for styrets behandling av kompensasjons- og kompetansespørsmål. Utvalget er også saksforberedende organ for ledelsesaker.
- Revisjonsutvalget er et saksforberedende organ som støtter styret i utøvelsen av sitt ansvar for regnskapsrapportering, ekstern risiko, internkontroll, compliance og konsernets risikostyring. Revisjonsutvalgets mandat er planlagt utvidet til å innebefatte bærekraftsrapportering og attestasjon av den i 2027.

Styret besto i 2025 av sju medlemmer: fem medlemmer valgt av bedriftsforsamlingen og to medlemmer valgt av og blant de ansatte. Av de sju medlemmene var tre (43 prosent) kvinner og fire (57 prosent) menn. Samtlige styremedlemmer (100 prosent) var uavhengige. Oslo kommune eier samtlige aksjer i Sporveien.

Styrets kompetanse om bærekraft er basert på medlemmenes erfaring fra ledelse og styre i andre organisasjoner og ansattrepresentantenes erfaring i Sporveien. Revisjonsutvalget følger prosessen med å etablere bærekraftsrapportering i sine møter, og vil fortsette med dette arbeidet i 2026. Den doble vesentlighetsanalysen er gjennomgått i revisjonsutvalget.

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

Konsernsjef og konsernledelse

Styret har delegert ansvaret for den daglige driften av Sporveien til konsernsjefen, gjennom egen instruks. Konsernsjefen har generalforsamlingsfullmakt i datterselskapene og velger styre. Konsernsjef er styreleder i datterselskapene Sporveien Trikken AS, Sporveien T-banen AS og Unibuss AS. Konsernledelsen utnevnes av konsernsjef og består av adm.dir. i Sporveien Trikken, adm. dir. i Sporveien T-banen og daglig leder i Unibuss, samt konserndirektører for Eiendom og utbygging, Strategi og samfunn, Folk og arbeidsmiljø, Teknologi og data, Juridisk, kvalitet og etterlevelse og Økonomi og porteføljestyling. Samlet ivaretar konsernledelsen, med sine organisasjoner, arbeidet med bærekraft i konsernet.

Bærekraft i insentivordninger

Godtgjørelsen til styret og konsernledelsen er ikke resultat-avhengig eller basert på insentivordninger.

Internkontroll av bærekraftsrapportering

Sporveien har ikke etablert egne rutiner for internkontroll av bærekraftsrapporteringen.

Kontrollen av data og informasjon i denne rapporten er basert på intern kvalitetssikring og sidemannskontroll gjort av arbeidsgruppen for bærekraftsrapportering. Vår kontroll av data er utført gjennom hele prosessen fra dobbelt vesentlighetsanalyse til bærekraftsrapportering.

Aktsomhetsvurderinger

Aktsomhetsvurderinger knyttet til bærekraftsforhold omhandler hvordan vår virksomhet arbeider med å identifisere, vurdere og håndtere vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter i tråd med OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper og FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter (UNGP).

Sporveien utfører aktsomhetsvurderinger som en del av vårt helhetlige bærekraftsarbeid. Aktsomhetsvurderinger gjennomføres i tråd med OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper, og kravene som følger av åpenhetsloven.

Sporveiens arbeid med ansvarlighet i egen virksomhet og i leverandørkjeden er forankret i vårt etiske regelverk og etiske krav til leverandører, som er våre styrende dokumenter for samfunnsansvar og ansvarlighet, som begge er vedtatt av styret.

Arbeidet med aktsomhetsvurderinger gjennomføres som en del av vår ordinære drift, gjennom tverrfaglig samarbeid og involvering av flere avdelinger i Sporveien. Dette er en integrert del av våre anskaffelsesprosesser og i forbindelse med løpende kontrakts- og leverandøroppfølging. Sporveien har også utarbeidet og implementert rutiner for informasjonskrav fra allmennheten.

Sporveien har kommet lengst med arbeidet med menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold i leverandørkjeden i henhold til åpenhetsloven, se S2 om arbeidere i verdikjeden og redegjørelsen for aktsomhetsvurderinger på Sporveiens nettsider. Fremover ønsker vi å styrke arbeidet med aktsomhetsvurderinger også for klima og miljø, samt få utarbeidet en egen policy for aktsomhetsvurderinger.

Vårt arbeid med aktsomhetsvurderinger er beskrevet under følgende bærekraftstema:

Hovedelementer for aktsomhetsvurderinger	Mer informasjon i
1. Forankre ansvarlighet retningslinjer og styringssystem	ESRS2, G1
2. Kartlegging, vurdering av risiko og tiltak	Under hvert enkelt bærekraftstema
3. Stans, forebygg eller reduser negativ påvirkning	Under hvert enkelt bærekraftstema
4. Overvåking, gjennomføring og resultater	Under hvert enkelt bærekraftstema
5. Kommuniser og rapporter om hvordan påvirkningen er håndtert	Under hvert enkelt bærekraftstema
6. Gjenoppretting	Under hvert enkelt bærekraftstema

Strategi, forretningsmodell og verdikjede

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

Samfunnsoppdraget vårt er å levere mer kollektivtrafikk for pengene. Det betyr å frakte flest mulig fornøyde passasjerer dit de vil – raskt, trygt og til minst mulig kostnad for samfunnet og miljøet. Det gjør vi ved å styre vogner, driftspersonell, verksteder, infrastruktur og trafikk i et helhetlig system for å utnytte ressursene best mulig.

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

- **Fornøyde reisende (S2, S3, S4):** Sporveien jobber aktivt for å forbedre kundeopplevelsen gjennom høy regularitet og punktlighet, bedre kundeinformasjon og universell utforming. Selskapet legger stor vekt på sikkerhet, tilgjengelighet og inkludering for alle grupper.

- **Jobbe enda smartere (E1, G1):** Vi har høstet gevinster av det systematiske forbedringsarbeidet. Arbeidet med energisparing skyter fart for å spare kostnader og redusere klimaavtrykket av virksomheten. Effektivisering, digitalisering og forbedret styring av ressurser bidrar til økt transparens og bedre beslutningsprosesser. Sporveien har sterke interne kontrollmekanismer og rapporteringsrutiner for å sikre ansvarlig drift og risikostyring.

- **Fornye kollektivtrafikken (E1):** Sporveien investerer i ny teknologi og bærekraftige transportmidler for å redusere klimagassutslipp og øke energieffektiviteten. Overgangen til fossilfrie transportløsninger og elektrifisering av bussflåten er viktige tiltak for å nå Oslos klimamål.

- **Gripe kommersielle muligheter (E1, G1):** Sporveien utvikler nye inntektsmodeller som støtter en bærekraftig forretningsstrategi. Investeringer i energieffektivisering, sirkulære løsninger og kommersielle partnerskap bidrar til både økonomisk og miljømessig bærekraft.

Det er vedtatt en ny konsernstrategi som vil bli implementert i 2026.

Verdikjeden

Sporveien har høsten 2025 arbeidet systematisk med å gjennomføre en verdikjedeanalyse i tråd med kravene i CSRD og ESRS. Formålet med analysen har vært å få en helhetlig forståelse av hvor i verdikjeden våre viktigste påvirkninger, risikoer og muligheter oppstår, og for å sikre at vesentlighetsvurderingen bygger på et solid kunnskapsgrunnlag.

Arbeidet startet med en kartlegging av hele verdikjeden, fra oppstrøms leverandører av varer og tjenester, via egne aktiviteter innen drift, vedlikehold og prosjektgjennomføring, til nedstrøms påvirkninger for kunder, sluttbrukere og berørte lokalsamfunn. For hvert relevant tema i ESRS ble det identifisert mulige påvirkninger, basert på eksisterende data, faglige vurderinger og innsikt fra relevante enheter.

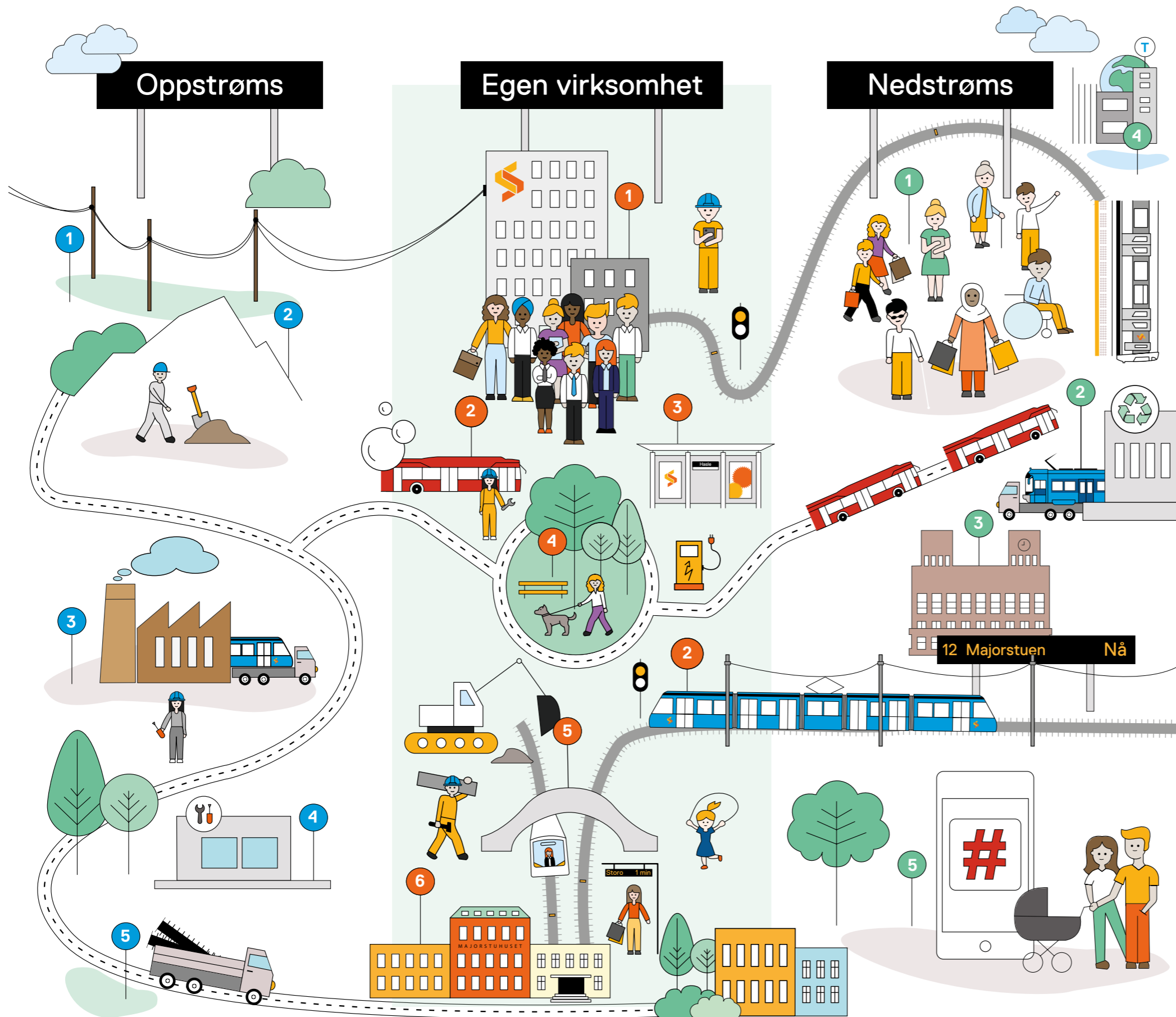
Videre vurderte Sporveien alle identifiserte påvirkninger for å avgjøre hvilke som er mest betydningsfulle. I dette arbeidet ble påvirkningens alvorlighet, omfang, varighet og sannsynlighet gjennomgått. Kun de påvirkningene som samlet sett ble vurdert som vesentlige, ble tatt med videre i analysen. På denne måten sikrer Sporveien at rapporteringen konsentrerer seg om de forholdene som har størst betydning for mennesker, miljø og selskapets egen virksomhet.

Arbeidet har involvert fagressurser på tvers av hele organisasjonen. Denne tverrfaglige tilnærmingen har vært viktig for å sikre en helhetlig forståelse av påvirkningene og for å forankre vurderingene i Sporveiens samlede virksomhet.

Resultatet er en strukturert og dokumentert verdikjedeanalyse som gir et mer presist bilde av hvor Sporveien har størst påvirkning, og som danner grunnlaget for en mer målrettet og relevant bærekraftsrapportering.



Driften vår påvirker omgivelsene, og verdikjedeanalysen gir et helhetlig bilde av dette.



Påvirkninger fra egne operasjonelle aktiviteter er plassert i «egen virksomhet», mens effekter som oppstår i møte med tjenesten og hos sluttbrukere og lokalsamfunn er plassert i «nedstrøms».

Oppstrøms

- 1 Strøm og fjernvarme.** Bruk av fornybar strøm og fjernvarme reduserer klimagassutslipp og bedrer lokal luftkvalitet. (E1)
- 2 Utvinning av råmaterialer.** Uttak av råmaterialer kan gi ressursbruk, areal inngrep og negativ påvirkning på økosystemer og biologisk mangfold. (E1, S2)
- 3 Produksjon av varer som f.eks. driftsmateriell.** Produksjon av materiell og komponenter med påvirkning på energi, utslipp og ansvarlig leverandørpraksis. (E1, S2)
- 4 Jernbanetekniske leverandører.** Anskaffelse av kjøretøy, komponenter og tekniske tjenester med vekt på pris, kvalitet og ansvarlig leverandørpraksis. (E1, S2, G1)
- 5 Transport av driftsmateriell.** Transport av materiell fra produsenter som gir klimagassutslipp. (E1)

Egen virksomhet

- 1 Administrasjon og stabsfunksjoner.** Administrasjon og stabsfunksjoner som sikrer effektiv og ansvarlig drift. (S1, G1)
- 2 Forvaltning, trygg og effektiv drift og vedlikehold.** Forvaltning, drift og vedlikehold av materiell og infrastruktur som sikrer stabile kollektivtransporttjenester. (S1, S3, S4, E1)
- 3 Sporveien Media.** Forvaltning av annonseflater og kommunikasjon som styrker kundeopplevelsen og gir inntekter. (S4)
- 4 Byutvikling.** Eierskap og utvikling av eiendom ved knutepunkter som gir inntekter og bidrar til et bærekraftig og attraktivt bysamfunn. (E1, S3, S4)
- 5 Utbyggingsprosjekter.** Utbyggingsprosjekter som oppgraderer eiendom og infrastruktur for T-bane og trikk, og bidrar til bærekraftige bysamfunn. (E1, S3, S4)
- 6 Berørte lokalsamfunn.** Dialog og samarbeid med lokalsamfunn berørt av virksomhet og utbygging. (S3, S4)

Nedstrøms

- 1 Tilgjengelige og inkluderende kollektivtransporttjenester.** Tilgjengelige og universelt utformede kollektivtransporttjenester som gir likeverdige reiseopplevelser for alle. (S4)
- 2 Resirkulering/ombruk av materialer/sirkulære løsninger.** Ansvarlig håndtering av materiell etter endt levetid gjennom gjenbruk og resirkulering. (E1)
- 3 Oslo kommune.** Tjenesteleveransen støtter kommunens mål om et tilgjengelig, miljøvennlig og effektivt transportsystem. (G1)
- 4 Mobilitet, klima og samfunnsutvikling.** Kollektivtransporttjenester som påvirker transportvalg, klimagassutslipp, tilgang til arbeid og tjenester, samt byutvikling og lokal verdiskaping. (E1, S3, S4)
- 5 Ruter.** Samarbeid om helhetlige mobilitetstjenester i Oslo og Akershus, med vekt på kundeopplevelse, sikkerhet og tilgjengelighet. (S4, G1)

Håndtering av påvirkning, risiko og muligheter**Dobbelt vesentlighetsanalyse**

Vi oppdaterte vår doble vesentlighetsanalyse høsten 2025. Hensikten var å identifisere vesentlige påvirkninger fra Sporveien på mennesker og miljø, og hvilke bærekraftsforhold som kan skape vesentlige finansielle virkninger på Sporveien.

Prosesen tok utgangspunkt i prinsippene fra ESRS og besto av fire trinn:

1. Innsikt i virksomheten og bærekraft:

Første steg omfattet en kartlegging av egen virksomhet og hvordan den påvirker og blir påvirket av bærekraftstemaer. Datakildene som ble brukt var:

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

2. Liste over aktuelle bærekraftsforhold

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

3. Prioritering av vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter

Prioriteringen av vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter involverte både interne ressurser og intervjuer av eksterne brukere av bærekraftsinformasjon og berørte grupper. I tillegg

til å dele kvalitative vurderinger, ga de eksterne interessentene en skår til hvert av bærekraftsforholdene som ble identifisert i steget over.

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

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

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

- Faktisk eller forventet finansiell effekt
- Sannsynligheten for at det vil inntreffe

4. Vurdering og godkjenning

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

Påvirkninger, risikoer og muligheter

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

E1 Klimaendringer

Undertema	Påvirkning/risiko	Type	Hvor
Klimatilpasning	Mer ekstremvær krever investeringer for å øke robusthet og pålitelighet	Faktisk, negativ påvirkning	Drift
Begrensninger av klimaendringer	CO ₂ -utslipp fra produksjon, innkjøp av varer og tjenester som har en negativ påvirkning på klima	Faktisk, negativ påvirkning	Oppstrøms
Energi	CO ₂ -utslipp fra eiendom og fossilt brensel fra maskiner	Faktisk, negativ påvirkning	Drift

S2 Arbeidere i verdikjeden

Undertema	Påvirkning/risiko	Type	Hvor
Arbeidsvilkår	Negativ påvirkning på ansatte i verdikjeden og deres helse og sikkerhet da det medfører risiko å være tilstede på utbyggingsprosjekter	Faktisk, negativ påvirkning	Oppstrøms
Likebehandling	Brudd på arbeidsvilkår eller menneskerettigheter hos leverandører i risikoland	Potensiell, negativ påvirkning	Oppstrøms
Andre arbeidsrelaterte rettigheter	Risiko for brudd på arbeidstakers rettigheter i forbindelse med utbygging	Potensiell, negativ påvirkning	Oppstrøms

S3 Samfunnets økonomiske, sosiale og kulturelle rettigheter

Undertema	Påvirkning/risiko	Type	Hvor
Samfunnets sivile og politiske rettigheter	Sikkerhet for nærmiljøet i forbindelse med utbyggingsprosjekter	Potensiell, negativ påvirkning	Drift

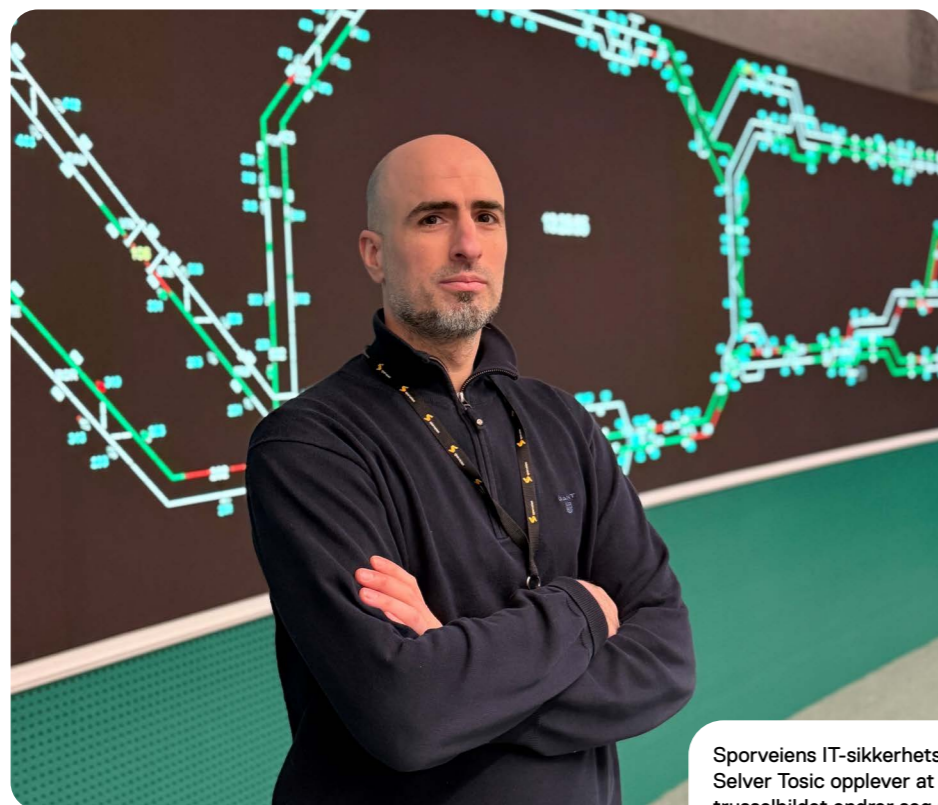
S4 Konsumenter og sluttbrukere

Undertema	Påvirkning/risiko	Type	Hvor
Personlig sikkerhet for sluttbrukere	Trikken og bussen kjører i blandet trafikk, noe som kan ha en negativ påvirkning på reisende da de kan bli utsatt for ulykker	Faktisk, negativ påvirkning	Nedstrøms
Sosial inkludering av sluttbrukere	Det er viktig for Sporveien å være tilgjengelig for alle. Vi er derfor opptatt av å drifte selskapet på en slik måte at billettprisene holdes lave for de reisende	Faktisk, positiv påvirkning	Nedstrøms

G1 Forretningsskikk

Undertema	Påvirkning/risiko	Type	Hvor
Forretningskultur	Etisk regelverk og etterlevelse av dette	Faktisk, positiv påvirkning	Drift
Beskyttelse av varslere	Varslingskanal for eksterne og interne arbeidstakere	Faktisk, positiv påvirkning	Drift
Korrupsjon og bestikkelse	Innkjøp jobber tett med eksterne leverandører	Faktisk, negativ påvirkning	Drift

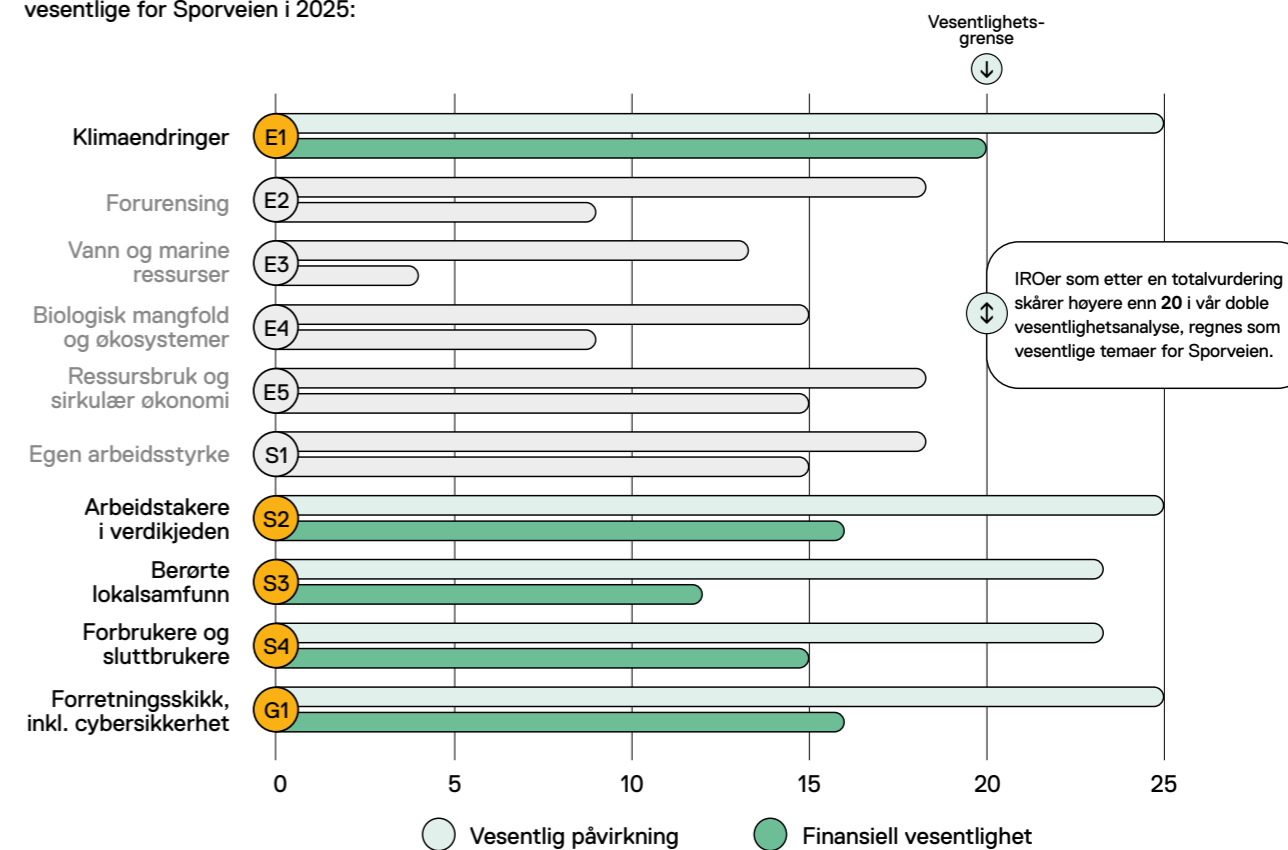
Undertema	Påvirkning/risiko	Type	Hvor
Cybersecurity	Etterlevelse av lovverk i forbindelse med personopplysninger og driftssikkerhet	Faktisk, negativ påvirkning	Drift



Sporveiens IT-sikkerhetssjef Selder Tosic opplever at det digitale trusselbildet endrer seg raskt.

VÅRE VESENTLIGE BÆREKRAFTSTEMAER

Følgende bærekraftstemaer og undertemaer ble vurdert som vesentlige for Sporveien i 2025:



Undertemaer

Sporveien benytter seg av bærekraftsdirektivets temastandarder (ESRS). Standardene består av ti temaer for bærekraft for E, S og G med tilhørende undertemaer. Dette er undertemaene som er vurdert som vesentlige for Sporveien i 2025:

- E1 KLIMAENDRINGER**
Redusere klimaendringer
Tilpasning til klimaendringer
Energi

- S2 ARBEIDERE I VERDIKJEDEN**
Arbeidsforhold
Likebehandling og like muligheter for alle
Andre arbeidsrelaterte rettigheter

- S3 BERØRTE LOKALSAMFUNN**
Økonomiske, sosiale og kulturelle rettigheter

- S4 FORBRUKERE OG SLUTTBRUKERE**
Personlig sikkerhet for forbrukere og sluttbrukere
Sosial inkludering

- G1 FORRETNINGSSKIKK INKL. CYBERSIKKERHET**
Forretningskultur
Beskyttelse av varslere
Håndtering av relasjoner med leverandører
Korrupsjon og bestikklser
Cybersikkerhet (selskapsspesifikt tema)



Utbyggingsprosjekter sentralt i Oslo og Akershus, som her på Majorstuen, bidrar til et stabilt og fremtidsrettet kollektivtilbud.

E1 Klimaendringer

Innledning

Klimaendringene utgjør en stor utfordring globalt, og kollektivtransporten spiller en nøkkelrolle i arbeidet med å redusere klimagassutslipp. Sporveien har som et av sine hovedmål å bidra til en grønn og levende by gjennom et mobilitetssystem i verdensklasse. Som Norges største leverandør av kollektivtransport målt i antall reiser, bidrar vi først og fremst ved å tilby et attraktivt kollektivtilbud som reduserer behovet for bilbruk og nye veiprosjekter. I tillegg har vi forpliktet oss til å støtte Oslos langsiktige klimamål. Samlet gjør dette at vår kjernevirksomhet er en sentral del av byens klimaarbeid og en viktig del av løsningen for et mer bærekraftig Oslo.

Klimaendringer ble identifisert som det mest vesentlige temaet for Sporveien i den oppdaterte doble vesentlighetsanalysen. Vesentlige påvirkninger som ble identifisert er knyttet til undertemaene i tabellen nedenfor. ESRS E1 har ikke egne underundertemaer, men flere vesentlige påvirkninger ble likevel identifisert gjennom Sporveiens verdikjede. Disse var hovedsakelig knyttet til klimagassutslipp fra drivstofforbruk i egne operasjoner, samt fra innkjøpte varer og tjenester og avfallshåndtering.

Det ble også identifisert positive påvirkninger knyttet til utbyggingsprosjekter sentralt i Oslo og Akershus. Disse bidrar til et stabilt og fremtidsrettet kollektivtilbud, samt til Sporveiens rolle i utviklingen av Oslo som en by tilpasset klimaendringer.

Tema	Undertema	Under-undertema	Type	Hvor i verdikjeden	Tidshorisont
E1	Klimatilpasning	N/A	Faktisk positiv påvirkning	Nedstrøms	Kort
E1	Begrensning av klimaendringer	N/A	Faktisk negativ påvirkning	Oppstrøms	Kort
E1	Begrensning av klimaendringer	N/A	Faktisk negativ påvirkning	Egen virksomhet	Kort
E1	Begrensning av klimaendringer	N/A	Faktisk negativ påvirkning	Nedstrøms	Kort
E1	Energi	N/A	Faktisk negativ påvirkning	Egen virksomhet	Kort

Tema	Undertema	Under-undertema	Type	Hvor i verdikjeden	Tidshorisont
E1	Klimatilpasning	N/A	Risiko	Egen virksomhet	Lang

For finansiell påvirkning havnet én risiko over terskelverdien, denne er knyttet til klimatilpasning. Sporveien opplever i dag hyppigere kanselleringer og forsinkelser som følge av ekstremvær. Konsekvensen er moderat i dag, men det forventes at den vil øke på lang sikt. Dette kan medføre betydelige kostnader knyttet til investeringer i mer robust infrastruktur, samt opprydding når hendelser oppstår.

Policyer for klima og miljø

Sporveien har ikke en egen miljø- eller klimapolicy siden dette er en del av Kvalitets-, sikkerhets-, sikrings-, informasjons- sikkerhets- og miljøpolitikk for Sporveien. Den sier følgende om miljø: *Sporveien skal produsere reiser med minst mulig miljøbelastning gjennom økt fokus på energieffektivitet og avfalls- håndtering, i tillegg til at støykrav ivaretas og klimautslipp reduseres.*

Det overordnede målet for Sporveiens miljøstrategi er å produsere reiser med minst mulig miljøbelastning. Sporveien har et mål om å redusere egne utslipp (Scope 1 og 2) med 95 prosent innen 2030, sammenlignet med 2014. Sporveien har i tillegg en overordnet miljøstrategi fra 2019 som skal oppdateres i 2026, basert på Sporveiens oppdaterte dobbeltvesentlighets-analyse og klimaregnskap.

Gjennom vårt miljøledelsessystem jobber vi systematisk med å redusere vår miljøpåvirkning, effektivisere ressursbruk og sikre at vi oppfyller relevante lover og forskrifter.

Utbyggingsavdelingen stiller en rekke klimakrav til entreprenørene i sine prosjekter, både gjennom miljøstrategien

og kontraktsbestemmelsene. Kravene omfatter blant annet bruk av miljøvennlige materialer, utslippsfrie maskiner, planer for ombruk samt utarbeidelse av klimagassregnskap.

Unibuss' miljø- og energipolicy setter retning for arbeid med bærekraftig transport, innføring av batterielektriske busser og fornybar energi. Selskapet er sertifisert etter ISO 14001-standarden for miljøledelse, som sikrer en systematisk tilnærming til å redusere utslipp i driften. Driftsområdet på Brubakk er også sertifisert etter ISO 50001-standarden for energiledelse. HMS-Håndboka gir retning for å begrense og minimere miljøpåvirkning og energiforbruk, for eksempel gjennom miljøkjøring, unngåelse av tomkjøring og energi-effektiv oppvarming av anlegg.

Klimarisiko

Ifølge Oslo kommune utgjør høyere temperaturer, mer vind og kraftigere nedbør en trussel mot Oslos infrastruktur og arealer, innbyggernes helse og byens biologiske mangfold.

Disse fysiske risikoene er relevante for Sporveien som operatør av mye kritisk infrastruktur, men overgangsrisikoer som nye reguleringer, teknologiske endringer og markedsutvikling kan også være relevante for oss.

Derfor planlegger vi å gjennomføre en scenariobasert klimarisikoanalyse for å få bedre innsikt i hvordan klimaendringer kan påvirke vår drift og strategi. Analysen vil hjelpe oss med å identifisere sårbarheter, vurdere potensielle konsekvenser og utvikle tiltak for å redusere risiko. I tillegg samarbeider vi med Ruter, Bymiljøetaten og andre aktører for å møte utfordringene

knyttet til klimarisiko. Gjennom dette samarbeidet jobber vi for å finne felles løsninger som sikrer et pålitelig og godt kollektivtilbud på kort og lang sikt.

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

Unibuss samarbeider med Ruter og andre operatører om utfordringene knyttet til klimarisiko. Vi arbeider systematisk med HMS og beredskap for å håndtere utfordringer knyttet til værforhold og for å sikre en robust drift. Unibuss er en storforbruker av energi og er avhengig av stabil strømtilførsel. Kapasiteten i strømmettet, og eventuell begrenset tilgjengelighet, kan påvirke lading av elbusser og driftseffektivitet. Strømforsyning og energitilgang avhenger av føringene i kontrakter med oppdragsgivere. Krav til nullutslipp kan for eksempel medføre økt behov for investeringer i infrastruktur og energikilder. Vi jobber aktivt for å sikre tilstrekkelig strømforsyning til driften. Økt etterspørsel etter fornybar energi og opprinnelsesgarantier kan føre til høyere kostnader. Unibuss følger utviklingen tett og vurderer strategiske tiltak for å sikre økonomisk forutsigbarhet.

Omstillingsplan

Sporveien inkludert Unibuss har foreløpig ikke etablert en omstillingsplan i henhold til kravene i ESRS, men har planer om å utvikle dette. Arbeidet med å tilpasse seg de nye rapporteringskravene er allerede i gang med blant annet utarbeidelse av et fullstendig klimaregnskap for første gang for 2024 og 2025, og vi ser på omstillingsplanen som en viktig del av vår satsing på bærekraft. Målet er å sikre en systematisk tilnærming til klimaomstilling, med tydelige mål og tiltak for

å redusere selskapets miljøavtrykk. Når omstillingsplanen er på plass, vil den bidra til økt transparens og styrke Sporveiens posisjon som en ansvarlig aktør innen kollektivtransport.

Tiltak

Klima og miljø

Sporveien har et sterkt engasjement for å gjøre kollektivtransporten grønnere og mer bærekraftig. Dette gjenspeiles i flere pågående initiativer. For det første vektlegges klima og miljø med 30 prosent i alle større anskaffelser hvor det ikke stilles sterke klimakrav. I Unibuss har vi som formål å alltid vektlegge klima og miljø i våre anskaffelser. Videre pågår det et arbeid med å elektrifisere Sporveiens bilpark. Denne satsingen har allerede ført til reduksjoner i klimagassutslippene fra driften.

Kildesortering er et prioritert område i vår drift. Målet med dette arbeidet er å optimalisere avfallshåndteringen, øke graden av kildesortering og sikre en mer bærekraftig ressursutnyttelse. Konsernet arbeider også systematisk med avfallsforebygging og sirkularitet på et overordnet plan, blant annet gjennom tiltak for å forlenge levetiden til T-banevognene og sikret maksimal materialgjenvinning når de gamle trikkene ble avhendet.

I tillegg har to av våre utbyggingsprosjekter, henholdsvis oppgradert Majorstua stasjon og Diakonhjemmet stasjon, oppnådd BREEAM-sertifisering, en anerkjent standard for miljøvennlige bygg. BREEAM (Building Research Establishment Environmental Assessment Method) vurderer bygningers bærekraft gjennom kriterier som energi- og vannforbruk, materialvalg, avfallshåndtering og økologisk fotavtrykk. Det er estimert at klimakravene på Majorstuen alene kan bidra til en reduksjon av 1500 tonn CO₂ ekvivalenter over prosjektets livstid på grunn av kravene til lavutslipp materialer, utslippsfri anleggsgjennomføring og optimalisering av energiforbruk.

Unibuss er konkurranseutsatt, og vi jobber utelukkende på tilbud i vår rutedrift. Det er oppdragsgiver som bestemmer busstypene i tilbudsarbeidet, og langsiktige investeringer i elektriske busser, ladeinfrastruktur og bussanlegg er forankret i kontrakter og handlingsplaner for ruteområdene. For eksempel kjører mange av Unibuss' busser i Tønsberg på biogass, noe som gir en stor klima- og miljøbesparelse. Våre ekspressbusser kjører langdistanse, og disse bussene går på fossilt drivstoff for å sikre kontinuitet i leveransen.

Energitiltak

En vesentlig del av Sporveiens utslipp og kostnader er knyttet til energibruk. Vi arbeider systematisk med å redusere dette gjennom mer effektiv energibruk i infrastrukturen, kjørestrøm og maskinparken, og ved å ta i bruk nye teknologiske løsninger.

I 2025 gjennomførte vi en rekke målrettede energi-effektiviseringstiltak. Innenfor byggsektoren ble det blant annet montert nye vaskemaskiner for tog på Ryen og en ny maskin for et bussanlegg, som sparer både energi og vann. Drøbak bussanlegg ble ferdigstilt i 2025, og inkluderer solceller som dekker cirka halvparten av byggets energibehov. Det ble videre gjort vurderinger av muligheten for solcelleanlegg på noen av de større tak og fasadearealene våre, bl.a. ble det gjennomført kost-nytte analyser av solcelleanlegg på Skullerud og Grefsen base. Det ble også gjennomført oppgradering av SD-anlegg (sentralt driftsanlegg) for bedre styring av varme, ventilasjon, og kjøling.

I T-banenettet er det tatt i bruk strømskinner i aluminium langs en rekke T-banestrekninger. Dette vil bidra til å redusere energitapet og dermed energibruken til kjørestrøm. Når det gjelder kjørestrøm til trikken er det i hovedsak innføringen av SL18 som har bidratt til reduksjon av strømbruken.

Vi planlegger også andre tiltak i årene fremover for å forbedre energieffektiviteten ved fremføring av T-banen. Blant disse er innføringen av CBTC (Communication based train control)

som nå er i drift på strekningen Brattlikollen–Bergkrystallen, og som vil optimalisere kjørestrømmen og gi mer presis regulering av togtrafikken. De nye SL18-trikkene bidrar også til energibesparelser sammenlignet med eldre modeller. I tillegg vurderer vi løsninger for lagring og gjenbruk av bremseenergi for å effektivisere energibruken ytterligere.

Mål

Klima- og miljømål

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

- Redusere egne klimagassutslipp med 95 prosent innen 2030 sammenlignet med 2014
- Redusere miljøbelastningen fra anskaffelser, utbygging og drift
- Redusere avfallsmengdene fra utbygging og drift, og oppnå kildesorteringsgrad på 90 prosent innen 2030
- 100 prosent utslippsfri anleggsplass for de største utbyggingsprosjektene
- Redusere andre utslipp til luft og vann, og forebygge uønskede hendelser

Energimål

Det jobbes med å sette nye mål for neste strategiperiode, 2025–2030, med 2025 som basisår. Det vil derfor være viktig å ha et sterkt fokus på energieffektivisering og drifts-optimalisering fremover.

Resultater

Energieresultater

I 2025 var Sporveiens totale energibruk omtrent 262 GWh. Dette inkluderer strøm, fjernvarme, fossilt drivstoff og biodrivstoff. Den klart største andelen var elektrisitet, rundt 205 GWh.

Norge er en del av et europeisk kraftsystem, og strømmen vi bruker kommer fra ulike energikilder. I forbindelse med

bærekraftsrapporteringen må vi oppgi varedeklarasjon for strømmen vi kjøper. Deklarasjonen sier hvor stor andel av strømmen som kommer fra fornybare kilder, kjernekraft eller fossile brensler (utarbeides av NVE).

I henhold til deklarasjonen var Sporveiens totale fornybare energibruk i 2025 på 194 GWh, bestående av elektrisitet med opprinnelsesgarantier, biodiesel, biogass og pellets. Den totale fossile energibruken var 59 GWh, den inkluderer den fossile andelen av elektrisitet uten opprinnelsesgarantier, samt diesel og bensin. Energibruk fra kjernekraft utgjorde 9 GWh (kjernekraftandelen av elektrisitet uten opprinnelsesgarantier).

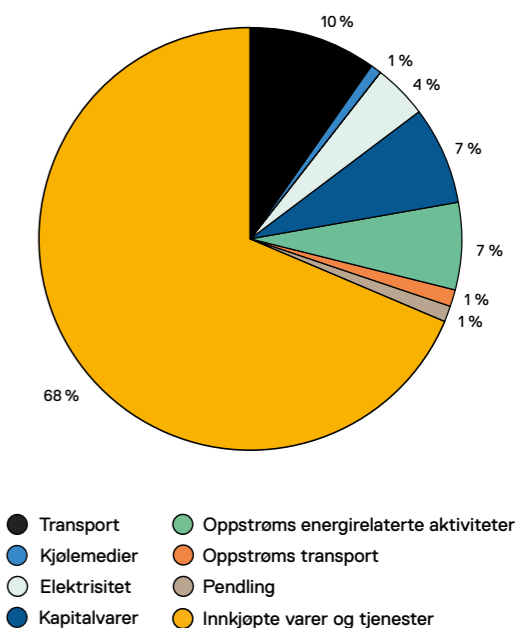
Tidligere energikartlegging har identifisert nye muligheter for optimalisering, og innføringen av aluminiumsstrømskinner har redusert energitap i kjørestrømforsyningen. I 2025 har større prosjekter – som oppgradering av strømskinner og innfasing av alle nye SL18-trikker – bidratt til redusert bruk av kjørestrøm for både T-bane og trikk. I tillegg er det gjennomført en rekke energitiltak for å redusere energibruk til bygg baser og stasjoner.

Unibuss har spart betydelige mengder energi de siste årene gjennom overgangen til elbusser. Ved utgangen av 2025 var 89 prosent bussene som vi opererer i Oslo elektrifisert. Overgangen til elbussene har bidratt til en nedgang i diesel forbruk mens i 2025 hadde Unibuss en økning i bruken av biodrivstoff på grunn av installasjon av tilleggsbrennere i mange av elbussene. Dette var et av tiltakene som måtte gjennomføres for å sikre drift av Solaris-elbussene på de kaldeste vinterdagene.

Klimaresultater

Sporveien har i 2025 oppdatert sitt klimagassregnskap for å få bedre innsikt i sitt klimaavtrykk og for å møte fremtidige ESRS rapporteringskrav. Unibuss og Bussanlegg er inkludert for første gang, mens Scope 3 rapporteringen er utvidet til å omfatte de sju relevante kategoriene der data kunne innhentes (fra tidligere to kategorier). Scope 1, direkte utslipp, er også oppdatert til å inkludere diffuse utslipp fra kjølemedier.

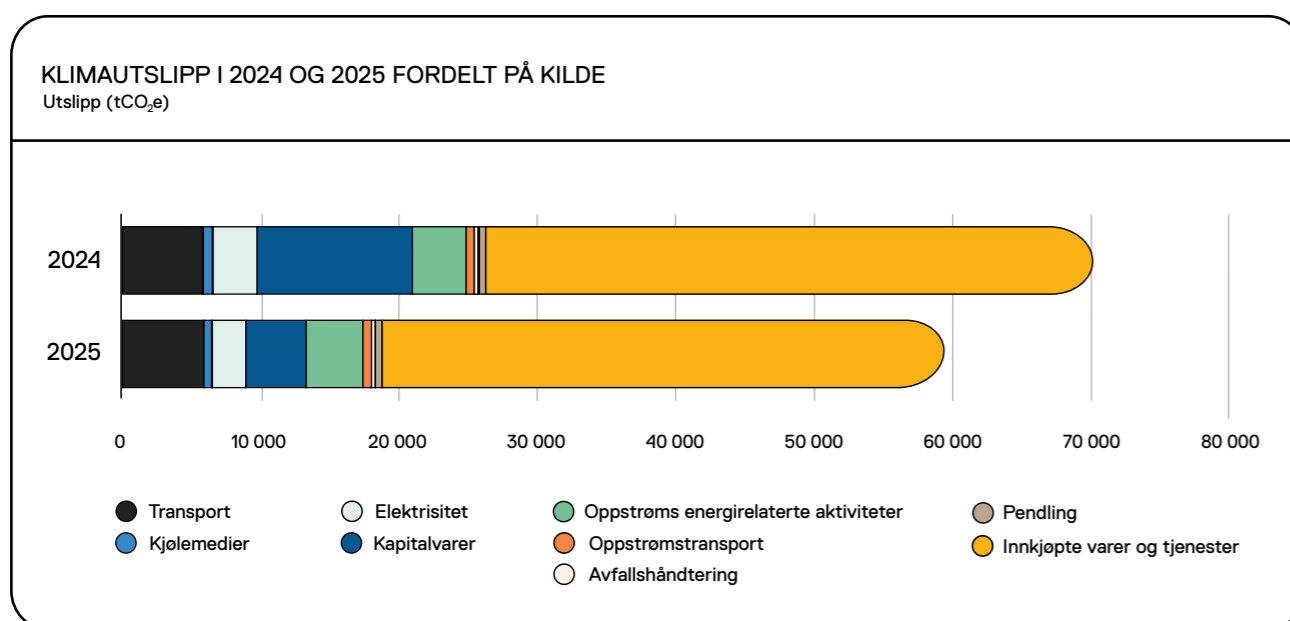
KLIMAUTSLIPP I 2025 FORDELT PÅ KILDE



Figuren viser Sporveiens klimagassutslipp i 2025 fordelt etter kilde. De totale utslippene var 56 184 tCO₂e. Scope 2 er vist etter den lokasjonsbaserte beregningsmetoden. Utslipp fra stasjonsnær forbrenning, fjernvarme og tjenestereiser utgjør mindre enn 1 prosent av de samlede utslippene og er derfor ikke inkludert i figuren på grunn av størrelsen.

Utslippene for 2024 ble også oppdatert for å muliggjøre årlige sammenligninger, men det ble kun gjort begrensede oppdateringer for tidligere år, så disse er ikke direkte sammenlignbare. På grunn av den oppdaterte utslippsrapporteringen vil Sporveien også vurdere å oppdatere sitt basisår. Dette innebærer at nye klimamål vil fastsettes i 2026 for den nye strategiperioden.

Sporveien konsernets totale lokasjonsbaserte Scope 1 og 2 utslipp gikk ned fra 9 711 tonn CO₂ ekvivalenter (tCO₂e) i 2024 til 8 907 tCO₂e i 2025. Dette var på grunn av en reduksjon på 23 prosent i Scope 2 utslipp, som følge av en lavere lokasjonsbasert utslippsfaktor for 2025 enn for 2024, i tillegg til lavere strømforbruk i kjernevirksomheten (3,6 prosent).



Figuren viser utslipp i 2024 og 2025 fordelt etter kilde. Utslippene var noe lavere i 2025, hovedsakelig på grunn av redusert innkjøpsvolum og en lavere utslippsfaktor for Scope 2.

Sporveien konsernets totale lokasjonsbaserte utslipp (Scope 1, 2 og 3) var 56 184 tCO₂e i 2025, mot 60 961 tCO₂e i 2024 – en reduksjon på 4 777 tCO₂e. Det var også en nedgang i Scope 3 utslipp, som i hovedsak skyldtes lavere innkjøpsaktivitet i 2025 enn i 2024.

Sporveiens markedsbaserte Scope 1, 2 og 3 utslipp var 79 848 tCO₂e i 2025, ned fra 86 273 tCO₂e i 2024. Innen Scope 1 og 2 var strøm uten opprinnelsesgaranti den største utslippskilden (26 152 tCO₂e). Sporveien har opprinnelsesgarantier for all strøm som brukes til drift av T-bane, trikk og for Unibuss' operasjoner i Oslo, men kjøper ikke slike sertifikater for øvrig strømforbruk.

Sporveiens største utslippskilde er innkjøpte varer og tjenester. Dette utgjorde over 40 000 tCO₂e i 2025. Utslippene er estimert basert på finansielle innkjøpsdata, ettersom Sporveien kjøper inn flere tusen ulike produkter hvert år fra cirka ett tusen aktive leverandører.

Direkte (Scope 1) biogene utslipp var 6 715 tCO₂e i 2025. Disse utslippene oppstår fra biologiske kilder, som for eksempel forbrenning av biodrivstoff. For Sporveien kommer disse hovedsakelig fra biodiesel og biogass brukt av Unibuss.

Utslipp fordelt etter kilde	2025
Klimagassutslipp innenfor Scope 1	
Brutto klimagassutslipp innenfor Scope 1 (tonn CO ₂ -ekv.)	6 419
Prosentdel av klimagassutslipp innenfor Scope 1 fra regulerte ordninger for handel med utslippskvoter (%)	0
Klimagassutslipp innenfor Scope 2	
Brutto lokasjonsbaserte klimagassutslipp innenfor Scope 2 (tonn CO ₂ -ekv.)	2 488
Brutto markedsbaserte klimagassutslipp innenfor virkeområde 2 (tonn CO ₂ -ekv.)	26 152
Vesentlige klimagassutslipp innenfor Scope 3	
Samlede indirekte brutto klimagassutslipp innenfor Scope 3 (tonn CO₂-ekv.)	50 499
1 Innkjøpte varer og tjenester	40 653
2 Investeringsvarer	4 355
3 Brensel og energirelaterte aktiviteter (ikke omfattet av Scope 1 eller 2)	4 109
4 Oppstrøms transport og distribusjon	629
5 Avfall generert under drift	259
6 Forretningsreiser	26
7 Pendling for ansatte	468
8 Oppstrøms leasede eiendeler	NA
9 Nedstrøms transport	NA
10 Bearbeiding av solgte produkter	NA
11 Bruk av solgte produkter	NA
12 Behandling av kasserte solgte produkter	NA
13 Nedstrøms leasede eiendeler	Data ikke tilgjengelig
14 Franchise	NA
15 Investeringer	NA
Direkte biogene utslipp i Scope 1	6 715

S2 Arbeidere i verdikjeden

Innledning

Sporveien er Norges største kollektivtransportkonsern målt i antall reiser og er en stor innkjøper av både tjenester og materiell. Vår verdikjede strekker seg ut i hele verden, og med ca. ett tusen aktive leverandører har Sporveien en stor innflytelse og betydelig indirekte påvirkning på samfunnet og miljøet.

Flere av våre leverandører opererer i sektorer med risiko for brudd på arbeidstakerrettigheter og menneskerettigheter.

Sporveien arbeider aktivt med å sikre anstendige arbeidsforhold i leverandørkjeden, men som hos alle virksomheter finnes det utfordringer knyttet til dette arbeidet som følger av store og komplekse leverandørkjeder.

Høsten 2025 oppdaterte vi vår doble vesentlighetsanalyse, der Arbeidere i verdikjeden ble videreført som et vesentlig tema for Sporveien. Følgende undertema og under-undertema ble identifisert som vesentlige (for finansiell påvirkning havnet alle disse under terskelverdi):

Tema	Undertema	Under-undertema	Type	Hvor i verdikjeden	Tidshorisont
S2	Arbeidsvilkår	Trygg ansettelse	Potensiell negativ påvirkning	Oppstrøms	Kort Mellomlang Lang
S2	Arbeidsvilkår	Tilstrekkelig lønn	Faktisk negativ påvirkning	Oppstrøms	Kort Mellomlang
S2	Arbeidsvilkår	Foreningsfrihet	Potensiell negativ påvirkning	Oppstrøms	Kort Mellomlang
S2	Arbeidsvilkår	Kollektive forhandlinger	Potensiell negativ påvirkning	Oppstrøms	Kort Mellomlang
S2	Arbeidsvilkår	Balanse mellom arbeid og fritid	Potensiell negativ påvirkning	Oppstrøms	Kort Mellomlang
S2	Arbeidsvilkår	Arbeidsmiljø, helse og sikkerhet	Faktisk negativ påvirkning	Oppstrøms	Kort Mellomlang
S2	Likebehandling og muligheter for alle	Mangfold	Potensiell positiv påvirkning	Oppstrøms	Kort Mellomlang Lang
S2	Andre arbeidsrelaterte rettigheter	Barnearbeid	Potensiell negativ påvirkning	Oppstrøms	Kort Mellomlang Lang
S2	Andre arbeidsrelaterte rettigheter	Tvangsarbeid	Potensiell negativ påvirkning	Oppstrøms	Kort Mellomlang Lang

Retningslinjer og policyer

Sporveien har etablert prosedyrer og rutiner for å sikre ansvarlighet i leverandørkjeden. Våre styrende dokumenter omfatter blant annet:

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

Etiske krav til leverandører

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

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

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

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

Unibuss følger de samme overordnede konsernkravene, men har i tillegg utarbeidet egne etiske retningslinjer for leverandører, som stiller krav til arbeidsforhold, HMS, menneskerettigheter og anti-korrupsjon.

Prosesser og tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter

Sporveien stiller tydelige krav til våre leverandører og deres underleverandører innenfor alle vare- og tjenesteområder. I alle våre kontraktsmaler har vi innarbeidet seriositetsbestemmelser basert på Osломodellen, som er Oslo kommunes rammeverk for å bekjempe arbeidslivskriminalitet og sosial dumping i kommunens bygge-, anleggs- og tjenestekontrakter.

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

Sporveien er underlagt åpenhetsloven og vi arbeider kontinuerlig med å forbedre våre arbeidsprosesser knyttet til etterlevelse av lovkravene. Redegjørelsen for hvordan Sporveien arbeider for å etterleve kravene i åpenhetsloven er offentlig tilgjengelig på våre nettsider.

Sporveien er også underlagt lov om offentlige anskaffelser og gjennomfører konkurranser i henhold til gjeldende lover, forskrifter og interne retningslinjer, og på en måte som er forretningsmessig forsvarlig, ansvarlig og ressurseffektivt.

Sporveien bruker TransQ, et prekvalifiseringssystem for varer og tjenester til forsyningssektoren, for å sikre en

systematisering av arbeidet med ansvarlighet i leverandørkjeden. I større anskaffelser brukes det eksterne leverandører til å gjennomføre integritetsundersøkelser.

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

Risikovurderinger av leverandører

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

Som en del av Sporveiens arbeid med aktsomhetsvurderinger, gjør vi kontinuerlige risikovurderinger av leverandører gjennom screening av nye og eksisterende leverandører. Innkjøp skjer innenfor flere kategorier som vurderes som høyrisiko på Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) sin høyrisikoliste for brudd på menneskerettigheter i leverandørkjeden.

Områder hvor vi ser særlig risiko er leverandører innenfor bygg og anlegg hvor det er en kjent risiko for sosial dumping, og leverandører av infrastruktur bane, rullende materiell, klær og tekstiler, og varer som kan inneholde konfliktmineraler som er på DFØs høyrisikoliste.

En betydelig andel av våre leverandører befinner seg i Europa, men det er sannsynlig at samtlige har produsenter og underleverandører fra Asia (bl.a. Kina) på komponentnivå. Leverandører i høyrisikoland er ofte preget av liten åpenhet, som utgjør en risiko fremover i takt med strengere krav og forventninger fra offentlige myndigheter og interessenter.

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

Sporveien har over lengre tid hatt et bevisst forhold til hvilke risikomomenter som er relevante for ulike leverandører. For å standardisere og effektivisere aktsomhetsvurderingene, har Sporveien utviklet et risikobasert metodeverk for aktsomhetsvurderinger og screening av leverandører i tråd med OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper. Rammeverket og risikofaktorene er basert på veiledning fra DFØ. Risikofaktorene inkluderer brudd på grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold, samt korrupsjon og bestikkelser i gjeldende sektor og produksjonsland for den enkelte leverandør.

Hver innkjøpskategori har en dedikert kategorileder med inngående kjennskap til leverandørene. Høsten 2025 gikk hver kategorileder gjennom sin portefølje av leverandører og vurderte risiko systematisk fra 1= ingen/lav til 5 = høy/svært høy (som illustrert i matrisen). Figuren illustrerer de ulike indikatorene og hvordan de blir brukt i praksis.

Unibuss gjennomfører risikoanalyser for å kartlegge arbeidsforhold og identifisere risiko i leverandørkjeden. Strategiske leverandører følges opp med løpende kontroller og fysisk besøk, og selskapet har en aktiv dialog med leverandørene for å sikre kontinuerlig forbedring.

Selskapet benytter en risikobasert tilnærming, der alle leverandører underlegges en innledende screening basert på geografi og sektor. Bransjer med forhøyet risiko, som bygg- og anlegg, får særskilt oppfølging. Ved større anskaffelser eller komplekse kontrakter iverksettes tilleggskontroller, herunder:

- Leverandørbesøk: Inspeksjoner av produksjons- eller tjenestefasiliteter for å verifisere arbeidsforhold.

Gradering av risiko

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

- Revisjoner: Interne eller eksterne revisjoner for å sikre etterlevelse av etiske krav og kontraktsvilkår.
- Tredjepartsverifisering: Dokumentasjon gjennom sertifiseringer, rapporter eller uavhengige vurderinger.
- Dialog med ansatte: Samtaler med arbeidstakerepresentanter for å avdekke eventuelle utfordringer.

Ved kritiske avvik pålegges leverandøren å gjennomføre forbedringstiltak innen en avtalt frist. Dersom forholdene ikke utbedres, kan Unibuss avslutte samarbeidet.

Leverandørrevisjoner

Vi velger ut leverandører for revisjon basert på risikovurderinger og eventuelle bekymringer. Revisjoner av leverandører, herunder entreprenør og prosjekterende rådgiver, følger Sporveiens revisjonsmetodikk og standarden ISO 19011:2018 med retningslinjer for revisjon av ledelsessystemer. Revisjonene gjennomføres av egne revisjonsteam med relevant kompetanse og erfaring, og aktivitetene omfatter gjennomgang av dokumenter, intervjuer og inspeksjoner for å sammenligne leverandørens praksis med gjeldende krav. Dersom vi avdekker avvik eller forbedringsområder, skal leverandøren lage og gjennomføre tiltaksplan for å utbedre dem. Vi følger opp at tiltaksplanen blir iverksatt innen fristen og at tiltakene fungerer etter hensikten.

Mål og resultater

I 2025 avdekket ikke Sporveien brudd på grunnleggende menneskerettigheter* eller anstendige arbeidsforhold i leverandørkjeden som vi har sett behov for å følge særskilt opp med korrigerende tiltak. I 2026 vil vi gjøre videre vurderinger

innenfor følgende sektorer der vi basert på risikovurderingene, har vurdert at risikoene for negative påvirkninger er størst:

- Bygg og anlegg
- Infrastruktur bane

Unibuss:

Unibuss har i 2025 ikke avdekket brudd på grunnleggende menneskerettigheter* eller anstendige arbeidsforhold i leverandørkjeden som har krevd særskilte korrigerende tiltak. Gjennomførte revisjoner og leverandørbesøk har likevel identifisert forbedringsområder i Unibuss sine rutiner for kartlegging og oppfølging av leverandører, og dette arbeidet er fulgt opp med konkrete tiltak.

For å styrke ansvarlighet i leverandørkjeden har Unibuss definert følgende mål:

- **Innen 2025:** Fullføre kartleggingen av alle høyrisikoleverandører og etablere oppfølgingsplaner der risiko er identifisert.
- **Innen 2026:** Sikre at minst 80 % av leverandører i definerte risikobransjer har dokumentert oppfølging av sosiale forhold, inkludert nødvendige forbedringstiltak.
- **Innen 2027:** Videreutvikle og formalisere dagens løpende vurderinger til et system for regelmessige, årlige evalueringer av strategiske og høyrisikoleverandører.

Unibuss vil fortsette arbeidet med systematisk kartlegging av potensielle negative påvirkninger og følge opp leverandører med tiltak tilpasset alvorlighetsgrad og sannsynlighet, med mål om kontinuerlig forbedring og styrket ansvarlighet i hele leverandørkjeden.

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

S3 Berørte lokalsamfunn

Innledning og Sporveiens tilnærming

Sporveiens virksomhet påvirker store deler av Oslo. For å levere et trygt, pålitelig og effektivt kollektivtilbud er det nødvendig å vedlikeholde, drifte og utvikle infrastrukturen for T-bane, trikk og buss. Dette innebærer perioder med arbeid tett på folks hjem, arbeidsplasser og den daglige ferdselen i byrommet. Sporveien skaper betydelige verdier for byen i form av trygg og bærekraftig mobilitet, men enkelte prosjekter og driftsendringer kan også medføre midlertidige ulemper for naboer, offentlige institusjoner, næringsliv og andre som oppholder seg i byrommet. Sporveien har som ambisjon å være en **god nabo**. Vi skal ha en åpen og tilgjengelig kommunikasjon med alle berørte parter og bidra til trygghet og forutsigbarhet i områdene der vi jobber. Denne ambisjonen ligger til grunn for hvordan vi planlegger, gjennomfører og følger opp både drift og utbyggingsarbeider i hele konsernet.

Med berørte lokalsamfunn menes naboer, brukere av byrommet, lokale virksomheter, skoler og barnehager, samt andre grupper som oppholder seg i områder der Sporveien har drift, vedlikehold eller anleggsaktivitet.

Hvert år gjennomfører Sporveien en rekke vedlikeholds- og utviklingsprosjekter for å sikre et moderne og robust kollektivsystem. Mange av tiltakene er nødvendige for å ivareta sikkerheten og kapasiteten i transportnettet, men kan samtidig påvirke omgivelsene i perioder. Sporveien arbeider derfor systematisk med å finne gode løsninger, tilpasse aktivitetene til lokale forhold og redusere belastningen for naboer og lokalsamfunn så langt det lar seg gjøre.

Tydelig kommunikasjon og god dialog

Åpen og konstruktiv dialog er et viktig virkemiddel i dette arbeidet. Sporveien legger stor vekt på tidlig, tydelig og målrettet informasjon før, under og etter prosjekter og større driftsendringer. De fleste større prosjekter har dedikert

kommunikasjonskompetanse med ansvar for å sikre god informasjon til privatpersoner, næringsdrivende og offentlige aktører som påvirkes av arbeidene.

For å nå ut til ulike målgrupper benytter Sporveien en kombinasjon av informasjons- og dialogtiltak, tilpasset det enkelte prosjekt og de berørte områdene. Dette kan omfatte informasjonsmøter, særmøter med spesielt berørte parter, løpende oppdateringer om fremdrift, samt bruk av SMS-varsling, nyhetsbrev, oppslag i nærområdet og digitale kanaler. På denne måten får Sporveien bedre innsikt i lokale behov og kan justere gjennomføringen der det er mulig, samtidig som naboer får tydelige kanaler for dialog inn mot virksomheten.

Systematisk vedlikehold og modernisering bidrar også til å redusere ulemper på sikt. Investeringer i nytt utstyr og forbedrede arbeidsmetoder muliggjør lavere støy- og vibrasjonsnivåer fra både anleggsaktivitet og daglig drift. Støyende arbeider legges til dagtid der dette lar seg gjøre, og ved nattarbeid varsles naboer i forkant for å sikre økt forutsigbarhet.

Gjennom denne helhetlige tilnærmingen søker Sporveien å balansere behovet for nødvendige inngrep i infrastrukturen med hensynet til berørte lokalsamfunn. Ambisjonen er å gjennomføre arbeidet på en ansvarlig måte som ivaretar sikkerhet, reduserer belastninger og bygger tillit og gode relasjoner i byens nabolag.

Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter

Høsten 2025 oppdaterte Sporveien sin doble vesentlighetsanalyse (DVA). I denne analysen ble berørte lokalsamfunn identifisert som et vesentlig tema på konsernnivå. Analysen omfatter hele Sporveiens virksomhet, inkludert drift av T-bane, trikk og buss.

To under-undertemaer ble identifisert som vesentlige:

- påvirkning på land- og arealbruk
- sikkerhetsrelaterte påvirkninger i lokalsamfunn

Begge påvirkningene er vurdert som potensiell eller faktisk negativ påvirkning, knyttet til Sporveiens egen virksomhet og prosjekter, og med kort, mellomlang og lang tidshorison. Påvirkningene ble ikke vurdert som vesentlige fra et finansielt risikoperspektiv, men anses som sentrale når det gjelder Sporveiens ansvar overfor mennesker og lokalsamfunn som berøres av virksomheten.

Sikkerhetsrelaterte påvirkninger vurderes som særlig kritiske. Sporveien opererer i tett befolkede områder, og både anleggsaktivitet, drift og vedlikehold kan påvirke tryggheten i lokalsamfunn. Dette gjelder blant annet arbeid langs trafikkerte traseer, midlertidige endringer i gang- og kjøremønstre, anleggsarbeid nær boliger og skoler, samt løpende drift av kollektivtransport i byrom med høy aktivitet.

Sporveien anerkjenner at virksomheten kan påvirke grunnleggende rettigheter i berørte lokalsamfunn, særlig

knyttet til trygg ferdsel, helse og retten til et forsvarlig nærmiljø. Sikkerhetsrelaterte påvirkninger vurderes derfor som særlig kritiske og inngår som et gjennomgående hensyn i planlegging, gjennomføring og oppfølging av både drift og utbyggingsprosjekter.

For bussdriften innebærer dette blant annet risiko knyttet til ferdsel i boligområder, ved holdeplasser, langs skoleveier og i områder med blandet trafikk, samt håndtering av trafikale hendelser som kan påvirke sikkerheten for myke trafikanter og naboer.

Tabellen nedenfor viser de vesentlige påvirkningene knyttet til berørte lokalsamfunn slik de er identifisert i Sporveiens doble vesentlighetsanalyse.

Påvirkningene gjelder Sporveiens samlede virksomhet, inkludert utvikling og vedlikehold av skinnegående infrastruktur, anleggsprosjekter i byrom og bussdrift i tett befolkede områder.

Vesentlige påvirkninger knyttet til berørte lokalsamfunn:

Tema	Undertema	Under-undertema	Type	Hvor i verdikjeden	Tidshorisont
S3	Økonomiske, sosiale og kulturelle rettigheter	Påvirkning på land- og arealbruk	Potensiell eller faktisk negativ påvirkning	Egen virksomhet	Kort, mellomlang, lang
S3	Økonomiske, sosiale og kulturelle rettigheter	Sikkerhetsrelaterte påvirkninger i lokalsamfunn	Potensiell eller faktisk negativ påvirkning	Egen virksomhet	Kort, mellomlang, lang

Policyer for berørte lokalsamfunn

Sporveiens forpliktelser overfor berørte lokalsamfunn er forankret i konsernets styringssystemer, prosjektmodeller og sikkerhetskrav. Disse bygger på prinsipper om ansvarlig arealbruk, høy sikkerhetsstandard og god dialog med omgivelsene.

Sporveien har per i dag ingen egen policy som er spesifikt rettet mot berørte lokalsamfunn. Ansvar og forpliktelser på området er i stedet integrert i konsernets overordnede styringsdokumenter, særlig innen etikk, sikkerhet, kvalitet og miljø. Disse dokumentene legger føringer for hvordan Sporveien skal forebygge og håndtere negativ påvirkning på mennesker og lokalsamfunn som berøres av virksomheten.

- Etisk regelverk for Sporveiskonsernet; gjelder for alle ansatte og innleide
- Etiske krav til leverandører; gjelder for alle leverandører og eventuelle underleverandører som benyttes til oppfyllelse av kontrakten
- Prosedyre for varsling om kritikkverdige forhold i Sporveien

Ansvarlig arealbruk og god naborelasjon

Som forvalter av viktig kollektivinfrastruktur har Sporveien et ansvar for å planlegge og gjennomføre aktiviteter på en måte som tar hensyn til nabolag og lokalmiljø. Våre interne styringssystemer stiller krav til hvordan arealinngrep og midlertidige arbeidsområder planlegges, risikovurderes og gjennomføres. Målet er å minimere negative konsekvenser for berørte lokalsamfunn. Også ambisjonen om å være en god nabo gjennomsyrrer planlegging, prosjektering og utførelse av arbeider, både innen skinnegående infrastruktur og bussdrift i eksisterende byrom.

Avhengig av hvilken fase Sporveiens prosjekter befinner seg i, kan det være behov for dialog og kontakt med naboer og andre berørte parter. Tabellen på side 87 gir en oversikt over typiske årsaker til kontakt med traseens naboer gjennom prosjekt- og driftsløpet, basert på gjeldende lovkrav og interne prosedyrer.

Sikkerhetsvurderinger og risikohåndtering i lokalmiljø

Før prosjekter og større aktiviteter igangsettes gjennomfører Sporveien systematiske risikoanalyser som vurderer hvordan arbeidet påvirker lokalsamfunnet. Dette inkluderer vurdering av ferdselsmønstre, trafikale forhold, skoleveier, tilgjengelighet og behov for fysiske sikringstiltak. Tilsvarende vurderinger inngår også i planleggingen av bussdrift i områder med forhøyet risiko, som tett boligbebyggelse eller områder med høy andel myke trafikanter.

Risikovurderingene oppdateres gjennom hele prosjekt- og driftsperioden, og tiltak justeres fortløpende ved behov for å ivareta sikkerhet og trygg ferdsel i lokalmiljøet.

Som byggherre etterlever Sporveien kravene i byggherre-forskriften, som skal sikre at hensynet til sikkerhet, helse og arbeidsmiljø ivaretas for arbeidstakere og andre som utfører arbeid på bygg- og anleggsplassen. Det gjennomføres systematiske risikovurderinger gjennom hele prosjektets livssyklus fra tidlig planlegging til endelig ferdigstillelse med særskilt vekt på risikoreduserende tiltak i byggefase.

Gjennom kontraktsbestemmelser pålegger Sporveien entreprenørene å etablere og opprettholde forsvarlig sikring av alle bygg- og anleggsområder, slik at hensynet til lokalsamfunnets sikkerhet ivaretas. Sporveiens byggherre-organisasjon fører løpende og systematisk oppfølging av entreprenørene i alle faser av prosjektet for å sikre at berørte lokalsamfunn blir hensyntatt og beskyttet i tråd med gjeldende krav og forventninger.

Kommunikasjon og dialog som risikoreduserende tiltak

God dialog med naboer og berørte lokalsamfunn er et sentralt virkemiddel for å forebygge uønskede hendelser og redusere risiko. Kommunikasjon brukes aktivt for å skape forutsigbarhet og støtte opp under trygg ferdsel ved prosjekter og større endringer i drift. Vi informerer som tidligere nevnt gjennom flere kanaler.

Prosedyre Kommunikasjon og oppfølging av traseens naboer:

Fase	Krav i lovverk	Årsak til kontakt med traseens naboer
Ide	Plan & bygningsloven (PBL)	Reguleringsplan – varsle naboer om endringer
Forprosjekt	Forurensningsforskriften kap. 5 samt kommunale krav	<ul style="list-style-type: none"> • Støyskjermer • Andre byggetekniske tiltak på bygninger • Underbygning (vibrasjoner)
Prosjektering	Teknisk Regelverk, PBL	Prosess angitt i byggesaksgangen
Bygging	Forurensningsforskriften kap. 5 samt kommunale krav	<ul style="list-style-type: none"> • Plassering av midlertidige objekter/gjenstander • Klage på støy dag eller natt • Informasjonsmateriell til naboer i forbindelse med anleggsarbeid • Informasjon til naboer vedrørende godkjente dispensasjoner fra støyforskrift før planlagt arbeid starter • Transport over eiendoms- /anleggsvei
Drift, vedlikehold	Forurensningsforskriften kap. 5 samt kommunale krav	<ul style="list-style-type: none"> • Klage på støy fra vognmateriell eller infrastruktur • Klage på støy fra vedlikeholdsarbeid (avtale med gårdeier/nabo) • Bomanlegg (ringeklokker som støyer) • Bardunfeste for kjøreledning • Vegetasjon (trær, busker), gjerder (oppsetting, vedlikehold) • Løpende informasjonsmateriell, byggeaktiviteter som skjer i naboens regi

Dialog med lokalsamfunn er en integrert del av Sporveiens risikoreduserende arbeid og bidrar til økt forutsigbarhet, tryggere ferdsel og bedre samhandling med omgivelsene.

Alle større prosjekter har en dedikert kommunikasjonsrådgiver som gjennomfører en interessentanalyse i den tidlige fasen. Analysen identifiserer hvilke grupper som skal informeres eller involveres, og danner grunnlaget for prosjektspesifikk informasjon om tiltak, tidsplaner og kontaktpunkter.

For hvert prosjekt opprettes en prosjektside på sporveien.no, som oppdateres løpende og brukes som hovedkanal i eksternt

kommunikasjon. Berørte naboer varsles i forkant av støyende arbeid eller arbeider som varer over tid, primært via SMS. Vi holder også løpende dialog gjennom nabokontakt@sporveien.no.

Ved større prosjekter bruker vi også plakater og byggeplassflater med QR-koder som leder til prosjektinformasjon på nettsiden. I tillegg arrangerer vi nabomøter (fysiske eller digitale), sender nyhetsbrev der det er aktuelt, og koordinerer med Ruter og relevante offentlige etater.

Tiltak og handlingsplaner

Tiltak for å redusere negativ påvirkning i lokalsamfunn

Sporveien arbeider systematisk for å redusere sikkerhetsrelatert risiko og negativ påvirkning for naboer og andre berørte parter i og rundt lokalsamfunn som påvirkes av virksomheten.

Dette omfatter blant annet:

- Etablering av tydelige og robuste fysiske barrierer rundt anleggsområder
- Midlertidige omlegginger av gang-, sykkel- og kjøremønstre for å sikre trygg ferdsel, i samarbeid med Bymiljøetaten
- Ekstra vakthold og økt lokal tilstedeværelse i områder med forhøyet risiko
- Forbedret belysning og skilting ved stasjoner, holdeplasser og arbeidsområder
- Bruk av tekniske løsninger som kameraovervåking og varslingssystemer, i kritiske soner
- Tett koordinering med Oslo kommune, politi og nødetater ved aktivitet som påvirker sentrale ferdselsårer og byrom
- Støy- og støvreduserende tiltak i områder rundt bygg- og anleggsplaner

For bussdriften innebærer dette også målrettede tiltak knyttet til trafikksikkerhet, herunder opplæring i risikoforståelse og sikker kjøring, etablering av sikre kjøreruter, bruk av sanntidsinformasjon, samt tydelige rutiner for håndtering av trafikale hendelser som kan påvirke lokalsamfunn.

Tiltak for å redusere støy og andre ulemper

Støy og vibrasjoner er blant de mest merkbare belastningene for berørte lokalsamfunn. Sporveien etterlever gjeldende støykrav og forskrifter og arbeider for å redusere ulempene ved å planlegge støyende aktiviteter til mindre belastende tidspunkter der det er mulig. Når arbeid må utføres på nattetid eller på andre tidspunkter som kan medføre økt belastning, varsles naboer i forkant.

Det investeres kontinuerlig i moderne og mer stillegående utstyr, og systematisk vedlikehold av infrastruktur og kjøretøy bidrar til å redusere støy over tid. I bussdriften arbeides det blant annet med kjøremønstre, kjøretøyvedlikehold og gradvis overgang til mer stillegående teknologi for å redusere belastningen i boligområder.

Tiltak knyttet til støyforurensning og vibrasjonskader vurderes fortløpende av Sporveien i alle utbyggingsprosjekter.

Basert på disse vurderingene identifiseres nødvendige tiltak, som deretter kommuniseres til utførende entreprenører gjennom kontraktsbestemmelser og følges opp gjennom systematisk oppfølging på byggeplassen.

Eksempler på slike tiltak kan omfatte:

- Begrensning av arbeidstid for støyende aktiviteter til tidsrom som gir minst mulig belastning for omgivelsene
- Etablering av støyskjermer eller andre fysiske barrierer for å redusere støyutbredelse
- Bruk av maskiner og utstyr med lavere støy- og vibrasjonsnivå, eller montering av dempeutstyr på eksisterende maskiner
- Kontinuerlig måling og logging av støy og vibrasjoner for å sikre etterlevelse av grenseverdier
- Varsling av naboer og lokalsamfunn ved planlagte aktiviteter som kan gi økt støy eller vibrasjoner
- Justering av arbeidsmetoder, for eksempel bruk av borede fremfor slagbaserte installasjoner for å redusere vibrasjoner

Klage- og varslingsmekanismer

Sporveien har flere etablerte kanaler for mottak og håndtering av henvendelser fra naboer og berørte lokalsamfunn. Klage- og varslingsmekanismene skal sikre at bekymringer, uønskede hendelser og alvorlige forhold blir fanget opp, vurdert og fulgt opp på en forsvarlig måte.

Klage- og kontaktkanaler knyttet til prosjekter og drift

Berørte naboer kan sende inn klager eller spørsmål gjennom Sporveiens digitale kanaler. Henvendelser kan rettes via sporveien.no eller direkte til prosjekt- og driftsorganisasjonene på e-post. Mange anleggsområder har også plakater med QR-kode som leder til oppdatert og relevant prosjektinformasjon.

Alle henvendelser registreres og behandles i tråd med interne rutiner, med sikte på forutsigbar, rask og tydelig oppfølging. Henvendelser om manglende vedlikehold, støyplager fra trikk, T-bane eller anleggsarbeid, skader på materiell eller personskader kan også meldes via Sporveiens nettside. Dersom man ikke har BankID, kan klager sendes til Skadekontoret per post.

Varslingsordningen

Sporveiens varslingsordning er tilgjengelig for både interne og eksterne interessenter. Ordningen skal sikre at alvorlige forhold – som for eksempel mistanke om korrupsjon, svindel eller brudd på lover, regler og etiske retningslinjer – kan meldes på en trygg måte og håndteres på en forsvarlig og strukturert måte. Varslingsordningen gir mulighet for både navngitt og anonym varsling. Alle varsler behandles i henhold til Sporveiens retningslinjer og håndteres på en måte som ivaretar både melder og sakens alvor. Varsler kan sendes inn via Sporveiens nettsider sporveien.no.

Mål og oppfølging

Sporveiens overordnede mål er å minimere negativ påvirkning på berørte lokalsamfunn og sikre trygg, forutsigbar og inkluderende ferdsel i og rundt kollektivinfrastrukturen.

Arbeidet følges opp gjennom blant annet:

- Sporveien benytter HMS Reg og Synergi som systemer for registrering, behandling og oppfølging av sikkerhetshendelser i og rundt anleggs- og driftsområder. Data og erfaringer fra disse systemene brukes i den løpende forbedringen av tiltak og arbeidsmetoder knyttet til berørte lokalsamfunn
- Etablerte kanaler for mottak og oppfølging av henvendelser og klager fra berørte lokalsamfunn
- Oversikt over erfaringer fra dialog og informasjonsarbeid i berørte områder
- Sporveiens byggherreorganisasjon følger opp entreprenører gjennom hele utbyggingsprosjektet slik at berørte lokalsamfunn blir ivaretatt
- Alle nye stasjoner og holdeplasser skal bidra til tryggere og mer inkluderende byrom, i tråd med gjeldende krav til universell utforming og sikkerhet

Sporveien arbeider videre med å utvikle mer systematisk oppfølging av påvirkning på berørte lokalsamfunn, blant annet gjennom bedre sammenstilling av erfaringer fra prosjekter, drift og dialog.

Erfaringer fra perioden 2023–2025 viser at tidlig involvering av naboer, tydelig kommunikasjon og systematiske sikkerhets-tiltak bidrar til færre uønskede hendelser og økt trygghet i lokalmiljøene. Disse erfaringene brukes i det videre arbeidet med å styrke systematikk, målretting og læring i oppfølgingen av berørte lokalsamfunn. Dette danner grunnlag for videre utvikling og forbedring av Sporveiens arbeid med berørte lokalsamfunn på tvers av hele konsernet.

S4 Forbrukere og sluttbrukere

Innledning

Vi skal få flere til å reise kollektivt. Det skal vi få til ved å gjøre det enda enklere å reise, og ved å sørge for at kollektivtilbudet er tilgjengelig for alle – uansett funksjonsevne. Våre reisende skal kunne stole på at vi frakter dem dit de vil, raskt, trygt og med lavt klimaavtrykk. Våre tjenester påvirker hverdagen til svært mange mennesker og kan også ha negative konsekvenser for kunder og naboer. Slike konsekvenser kan blant annet være ulykker, utrygghet, redusert tilgjengelighet ved drifts-avbrudd, utilstrekkelig universell utforming eller opplevelsen av manglende kommunikasjon med naboer og andre interessenter. Gjennom systematisk arbeid med sikkerhet, beredskap, universell utforming, nabodialog og kundetilfredshet søker vi å identifisere, redusere og kompensere for disse påvirkningene.

Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter

Høsten 2025 oppdaterte vi vår doble vesentlighetsanalyse, der Forbrukere og sluttbrukere ble videreført som et vesentlig tema for Sporveien. Følgende undertema og under-undertema ble identifisert som vesentlig påvirkning (for finansiell påvirkning havnet alle disse under terskelverdi):

Tema	Undertema	Under-undertema	Type	Hvor i verdikjeden	Tidshorison
S4	Personlig sikkerhet for forbrukere og sluttbrukere	Helse og sikkerhet	Faktisk negativ påvirkning	Nedstrøms	Kort
S4	Sosial inkludering av kunder og sluttbrukere	Ikke-diskriminering	Potensiell og/eller faktisk negativ påvirkning	Nedstrøms	Kort

Policyer

Attraktiv reise og kundetilfredshet

Vår visjon er «Bærekraftig mobilitet for alle». Den settes ut i livet gjennom konsernstrategien «Best 2025», som beskriver de viktigste prioriteringene knyttet til våre reisende. Strategien innebærer at vi skal tilby attraktive, trygge og rimelige kollektivreiser for alle, uansett alder og funksjonsevne. Kollektivtilbudet er avgjørende for å redusere klimagassutslipp fra persontransport, og vi skal samtidig være en pådriver for bærekraftig byutvikling. Fremdrift og resultater måles gjennom kundetilfredshet (MIS), regularitet og antall reiser, som inngår i konsernets KPI-system.

Sikkerhet og beredskap

Vi har en visjon om null alvorlig skadde eller døde, og jobber systematisk med å forebygge ulykker. Arbeidet med sikkerhet og beredskap er forankret i nasjonale krav og retningslinjer for kollektivtransport, som kravforskriften, sikringsforskriften og forskrift om nasjonal beredskap på jernbane. Disse sikrer at vi ivaretar tryggheten til passasjerer, tredjepersoner og ansatte gjennom god sikkerhetsstyring og etterlevelse.

I Unibuss er passasjersikkerhet en særskilt prioritet: alle busser tilfredsstiller de nyeste sikkerhetskravene, inkludert nødutganger, brannslukningssystemer og sikring for rullestolbrukere. Unibuss er sertifisert etter ISO 39001 og arbeider etter nullvisjonen: ingen ulykker med drepte eller alvorlig skadde. Sikkerhet settes først i alle deler av driften, og sjåfører får nødvendig kompetanse for å kjøre trygt. Bussene holdes godt vedlike for å sikre pålitelig og sikker transport. Trafikksikkerhetsrisiko vurderes jevnlig, og tiltak forbedres fortløpende. Målet er trygge reiser for alle, hver dag.

Universell utforming og komfort

Krav og retningslinjer for tilgjengelighet og universell utforming er nedfelt i Sporveiens tekniske regelverk. Dette regelverket er basert på relevante lover og offentlige forskrifter og beskriver hvordan vi skal tilrettelegge de fysiske omgivelsene i kollektivtilbudet for å gjøre det tilgjengelig for alle. Regelverket operasjonaliserer krav fra likestillings- og diskrimineringsloven, forskrift om universell utforming av IKT-løsninger og relevante jernbane- og trikkforskrifter.

Vi vet at ulike grupper opplever kollektivtilbudet forskjellig. Derfor vurderer vi hvordan endringer i infrastruktur og drift kan slå ut for ulike passasjergrupper. Målet er å unngå indirekte diskriminering og sikre at ingen rammes uforholdsmessig. Dialogen med brukerorganisasjoner gir oss viktig innsikt og hjelper oss å utforme gode tiltak.

Unibuss følger også internasjonale standarder og oppdrags-givernes krav, inkludert Bus Nordic-standard for universell utforming og passasjerkomfort, ECE-R-107 sikkerhetskrav for kollektivtransport, samt krav fra Ruter, Vestfold Kollektivtrafikk og øvrige administrasjonsselskaper, i tråd med kontraktskravene fra oppdragsgiver.

Prosesser

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

Tilbakemeldinger fra kunder og naboer er helt sentrale for at vi skal bli bedre. Vi legger til rette for at det skal være enkelt å si fra, og følger faste rutiner når det gjelder sikkerhet, tilgjengelighet, kundebehandling og kommunikasjon med naboer. Vi vurderer både konkrete tiltak og mer langsiktige forbedringer, og er opptatt av at like saker behandles likt – og at de som melder fra, får en tydelig tilbakemelding.

Blant aktivitetene vi gjennomfører er:

- **Løpende kundeundersøkelser (MIS)** måler opplevelsene av reisene vi leverer. Det er Ruter som utfører undersøkelsene og deler resultatene med driftsselskapene. Reiseopplevelser og klager registreres i Ruters systemer og fordeles til operatørene (Unibuss) og infrastrukturforvalter (Sporveien) for oppfølging. I tillegg deltar vi årlig i eksterne kundetilfredshet- og lojalitetsmålinger, se side 96.
- **Nabokontakt** er et systematisk arbeid for å ta vare på naboer og reisende når vi gjennomfører større prosjekter. Hvert prosjekt har en egen kontaktperson som svarer på spørsmål, informerer berørte, arrangerer nabomøter og generelt sørger for at vi er en god nabo.
- **Vi mottar meldinger** fra ansatte, reisende og Ruter i felles systemer. Saker rutes til riktig enhet og lukkes med årsakskode. Dette hjelper oss med å rette feil og forbedre oss.
- **Samarbeid om beredskap** med Oslo kommune, Bymiljøetaten, Brann- og redningsetaten og andre beredskapsaktører styrker koordineringen og kvaliteten i arbeidet. Tilbakemeldinger etter både beredskapsøvelser og reelle hendelser sikrer kontinuerlig forbedring av beredskapen.

- **Samarbeid om tilgjengelighet og universell utforming** med brukerorganisasjoner som Norges Handikapforbund, Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon og Norges Blindeforbund har blant annet bidratt til å gjøre de nye trikkene, holdeplasser og plattformer mer tilgjengelige. Gjennom møter og dialog får vi nyttige tilbakemeldinger og innspill til forbedringstiltak.

Vi bruker resultatene fra de løpende kundeundersøkelsene og øvrige målinger på en systematisk måte. MIS-målingene blir gjennomgått i samhandlingsmøter med Ruter, der vi sammen blir enig om punkter som skal følges opp og utbedres. Resultatene fra målingene av kundetilfredshet og lojalitet blir presentert til ledergrupper og delt i hele organisasjonen for å vise hvordan hver avdeling og ansatt kan bidra til å møte de reisendes behov og ønsker.

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

Tiltak

Attraktiv reise og kundetilfredshet

Med 250 millioner reisende i året spiller Sporveien en viktig rolle for innbyggere og besøkende som ønsker å benytte seg av kollektive transportløsninger. Vi ønsker å frakte enda flere reisende og skal levere en så god reiseopplevelse at folk lar bilen stå. Målet er høy regularitet, god punktlighet, høy kundetilfredshet, samt tilgjengelighet for alle.

Komfort og kundetilfredshet

- Moderne og vedlikeholdte kjøretøy: Løpende oppgradering av trikker og T-banevogner gir bedre komfort.

- Kundetilfredshetsmålinger: Bruk av MIS-målinger og Norsk Kundebarometer/Barcode Intelligence for å identifisere forbedringsområder.

Pålitelighet og punktlighet

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

Tilgjengelighet og universell utforming

- Lavgulvtrikker og trinnfrie løsninger: For enklere på- og avstigning.
- Oppgraderte stasjoner og holdeplasser: Bedre skilting, belysning og tilpasninger for personer med nedsatt mobilitet.
- Alle nye bybusser er utstyrt med lavgulv, rullestolramper og tydelig merking for syns- og hørselshemmede.
- Unibuss følger opp passasjertilbakemeldinger om tilgjengelighet for å sikre at transporttilbudet fungerer for alle grupper.

Digital informasjon og kundeservice

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

Ansvarlig kommunikasjon

Vi har et tydelig ansvar for å gi korrekt, tilgjengelig og inkluderende informasjon til reisende og naboer, ved våre stasjoner og eiendommer. Kommunikasjonen skal være klar og etterrettelig. Vi legger vekt på god skilting, tydelig informasjon ved arbeid, avvik og endringer i driften, og en åpen dialog med passasjerer og naboer. Slik kan reisene blir trygge og forutsigbare, og forholdet til omgivelsene godt.

Trygghet og sikkerhet

- Kameraovervåkning og vakthold: Økt trygghet om bord og på stasjoner.
- Beredskapssamarbeid: Samarbeid med Oslo kommune, Bymiljøetaten og nødetater for rask håndtering av hendelser.
- Passasjersikkerhet er en prioritet – alle busser tilfredsstiller de nyeste sikkerhetskravene, inkludert nødutganger, brannslukningssystemer og sikring av rullestolbrukere.

Miljøvennlig og bærekraftig transport

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

Kvalitetssikring av leveranser (Unibuss)

- Fabrikkesøk og tekniske inspeksjoner under produksjon for å avdekke eventuelle feil før levering.
- Kontroll ved mottak for å sikre at alle busser oppfyller kravene i anbudene.
- System for feilrapportering under drift, som gjør det mulig å registrere, følge opp og rette avvik på en systematisk måte.

Formålet er å minimere avvik mellom bestilling og leveranse, og sikre høy standard på sikkerhet, tilgjengelighet og komfort.

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

Beredskap

Sporveien har satt seg flere mål for å sikre et proaktivt beredskapsarbeid og effektiv krisehåndtering. Vi skal være forberedt og sikre en trygg og effektiv håndtering av både fysiske og digitale hendelser. Videre skal vi forbedre samvirket mellom Sporveien, nødetater og kommunale aktører, og styrke og digitalisere krisehåndteringsverktøyene for å forbedre håndteringen av hendelser. Til slutt skal vi øke den interne kompetansen om beredskap og kontinuitetsplanlegging. Slik kan organisasjonen stå best mulig rustet til å møte ulike utfordringer.

Klimaendringene merkes allerede i form av hyppigere ekstremvær, som styrtregn, is, hete og kraftig vind. Slike hendelser påvirker både infrastrukturen vår og driften av kollektivtilbudet, og kan gjøre det vanskeligere for folk å komme seg dit de skal – særlig for dem som er helt avhengige av oss i hverdagen. Derfor vurderer vi klimarelaterte scenarioer som en del av beredskapsarbeidet, og planlegger for hvordan vi kan holde tilbudet mest mulig stabilt, sikre tydelig informasjon når avvik oppstår og prioritere sårbare grupper dersom hendelser varer over tid.

Informasjonssikkerhet

Offentlig transport er en kritisk samfunnsfunksjon som blir stadig mer digitalisert, med komplekse IT- og OT-systemer. Denne utviklingen gir store fordeler, men øker også sårbarheten for cyberangrep, sabotasje og andre trusler. Nasjonal sikkerhetsmyndighet peker på at både statlige og kriminelle aktører retter seg mot kritisk infrastruktur, og sabotasjeforsøk mot transportsektoren anses som sannsynlig. Spesielt OT-systemer og leverandørkjeder er utsatt. Et vellykket angrep kan føre til driftsstans, omdømmetap og økonomiske tap. For å møte disse utfordringene arbeider Sporveien målrettet med å styrke informasjonssikkerheten gjennom bla.:

- Operasjonalisering av styringssystem basert på anerkjente standarder som ISO 27001 og IEC 62443.
- Kontinuerlig vurdering av risiko knyttet til IT- og OT-miljøer.

- Styrking av beredskap mot digitale angrep og fysiske trusler.
- Forbedret overvåking og respondering på informasjonssikkerhetshendelser.

Informasjonssikkerhetsarbeidet knyttet til innføringen av togstyringssystemet CBTC (Communication Based Train Control) har bidratt til et betydelig løft i informasjonssikkerhetsarbeidet totalt sett og blitt et godt eksempel for videre arbeid.

Gjennom 2025 gjennomførte vi en rekke tiltak for å følge opp disse målene og øve på håndteringen av hendelser. Vi gjennomførte ti beredskapsøvelser, inkludert tre samvirkeøvelser med nødetater. Beredskapsplanene oppdateres og vedlikeholdes fortløpende for å sikre samsvar med gjeldende forskriftskrav. Vi styrket samarbeidet med Oslo kommune og eksterne aktører, og gjorde digitale forbedringer i krisehåndteringsverktøyene. Kompetansenivået i organisasjonen er økt gjennom deltakelse på kurs og interne opplæringstiltak. Evaluering av reelle hendelser har gitt verdifulle læringspunkter og bidratt til å gjøre kollektivtilbudet enda tryggere.

Unibuss understøtter beredskapen i bussdrift gjennom tekniske sikkerhetskrav til kjøretøyene og regelmessig opplæring av førere i sikker kjøring, passasjerhåndtering og håndtering av krisesituasjoner.

Unibuss gjennomfører beredskapsøvelser i samarbeid med oppdragsgivere og nødetater. Øvelsene dekker evakuering, teknisk svikt og passasjerhendelser. Erfaringer dokumenteres og brukes til forbedring av rutiner, materiell og opplæring.

Sikkerhet

Trikken og T-banen har som mål å redusere antall uønskede hendelser og skader blant passasjerer, ansatte og andre trafikanter. Vi jobber med et bredt spekter av mål og indikatorer

for å overvåke sikkerhetsbildet i virksomheten. Vårt mål er at alle endringer og prosesser skal føre til lavere risiko for våre reisende. Sikkerhetsstyringen følger en årlig plan for risiko-vurderinger, endringsstyring og indikatoroppfølging (uønskede hendelser, alvorlighetsgrad og barrierestatus). I tillegg fokuserer vi på å styrke sikkerhetskulturen både internt og blant våre passasjerer.

T-banen

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

På T-banen ble det i 2025 registrert én ulykke med alvorlig personskade. Statens jernbanetilsyn gjennomførte revisjon innen nasjonal beredskap med to vedtak som skal svares ut i løpet av første kvartal 2026.

Trikken

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

På Trikken ble det registrert 0,6 alvorlige hendelser per million kjørte vognkilometer.

Unibuss

Unibuss er sertifisert etter ISO 39001 og arbeider etter nullvisjonen: ingen ulykker med drepte eller alvorlig skadde. Sikkerhet settes først i alle deler av driften, og sjåfører får nødvendig kompetanse for å kjøre trygt.

Universell utforming

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

T-banen

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

Trikken

De siste årene er det gjennomført en storstilt satsing på trikk i Oslo, for å utvikle neste generasjons trikketilbud. Trikkeprogrammet omfatter anskaffelsen av nye, moderne trikker og oppgradering av infrastruktur og trikkebaser. Målet for programmet er at Oslo skal ha et attraktivt, robust og kostnads-effektivt trikketilbud for alle – som i praksis betyr at alle skal ha tilgang til trikken, uavhengig av funksjonsnivå. Den siste av de gamle trikkene uten lavgulv ble faset ut av drift i september 2025, og den siste av de nye trikkene ble levert i Oslo i november 2025.

De nye trikkene til Oslo er i seg selv universelt utformet, i og med at de blant annet har lavgulv som gjør det enkelt å gå av og på, brede dører og god plass til barnevogn- og rullestolbrukere, for å nevne noe. Tiltak prioriteres i samarbeid med Ruter og brukerorganisasjoner, og status følges i årlige UU-gjennomganger (universell utforming) per linje og stasjon. De fleste av

byens trikkeplattformer har i dag en utforming som gjør dem tilgjengelige for alle. Mange av byens trikkeholdeplasser er oppgradert som del av trikkeprogrammet, med plattformer i en høyde og bredde som forenkler av- og påstigning. I tillegg er plattformer forlenget og har fått ledelinjer og varsellinjer i plattformdekket som er til hjelp for blinde og svaksynte.

Unibuss

Alle nye bybusser i Unibuss er utstyrt med lavgulv, rullestolramper og tydelig merking som gjør det enklere å reise for syns- og hørselshemmede. I tillegg følger Unibuss systematisk opp passasjer-tilbakemeldinger om tilgjengelighet for å sikre at transporttilbudet fungerer godt for alle grupper.

Mål og resultater

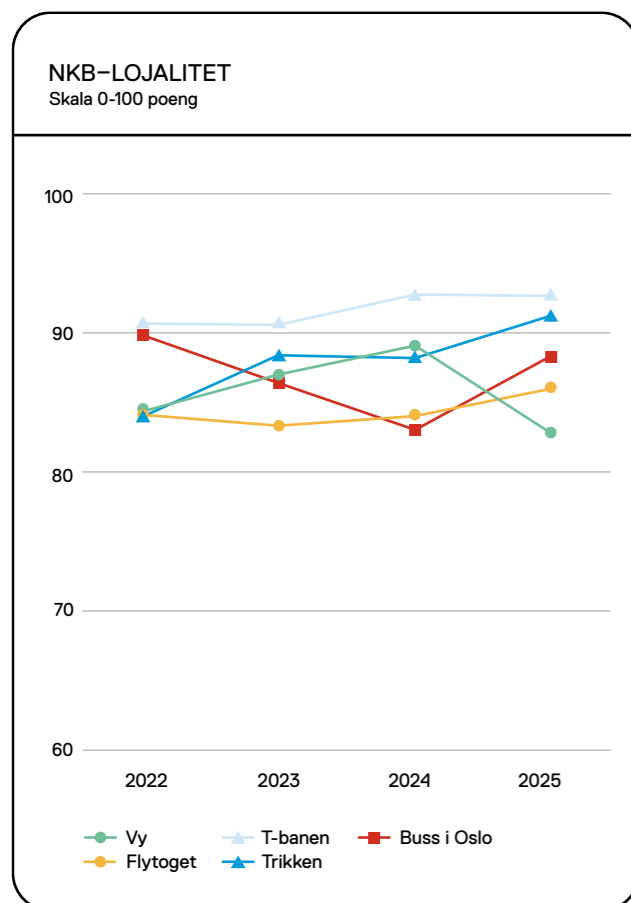
Sporveien

Attraktiv reise er én av tre prioriteringer i Sporveiens nye konsernstrategi som ble vedtatt i 2025. Det er foreløpig ikke satt konkrete måltall i strategien, men KPI-er er planlagt for følgende områder.

- Kundetilfredshet
- Regularitet
- Antall reiser
- Trafikksikkerhet

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

I Unibuss har vi som mål å minimalisere avvik mellom bestilling og leveranse. Busser inspiseres under produksjon og ved mottak for å sikre kvaliteten. Vi følger systematisk opp passasjer-tilbakemeldinger og bruker dem til kontinuerlig forbedring. Unibuss rapporterer nøkkeltall per kontraktsområde (regularitet, punktlighet, kundetilfredshet, avtale om digitale tjenester, årlig satsingsområde).



Resultater Kundetilfredshet og lojalitet

Målingen av kundetilfredshet og lojalitet i regi av Norsk Kundebarometer/Barcode Intelligence omfattet i 2025 157 virksomheter og ble gjennomført i perioden januar-mars 2025. Den bekreftet at Sporveien og Unibuss har lojale og fornøyde kunder og at kundene verdsetter høy regularitet og det gode rutetilbudet.

I lojalitetsmålingen for persontransport toppet T-banen listen i 2025, slik selskapet også gjorde i 2024. Trikken havnet på andreplass i 2025, to plasser opp fra 2024. Videre plasserte de røde bybussene seg på en femte plass, mot en 11. plass i 2024. De grønne regionbussene havnet på fjerdeplass, opp fra åttende plass i 2024. De røde bussene hadde en fremgang på hele 5,4 poeng, etter å ha opplevd utfordringer med en krevende vinter sterkt preget av vær-, og føreforhold og implementering av elektriske busser på to nye anbudskontrakter i 2024. Systematisk jobbing for å hindre tilsvarende utfordringer vinteren 2025 ga positiv utvikling for bussene.

I kundetilfredsmålingen skåret T-banen litt svakere i 2025 enn året før, men resultatet var likevel svært godt. T-banen har arbeidet systematisk med vedlikehold og driftsstabilitet, og har de senere årene ligget stabilt over ti poeng bedre på kundetilfredshet enn den gjorde for ti år siden. Trikken oppnådde sin høyeste totalskår noensinne i målingen i 2024, og tok et marginalt steg tilbake i 2025, men opprettholder et høyt nivå. Resultatet tyder på at kundene er svært fornøyd med introduksjonen av de nye trikkene.

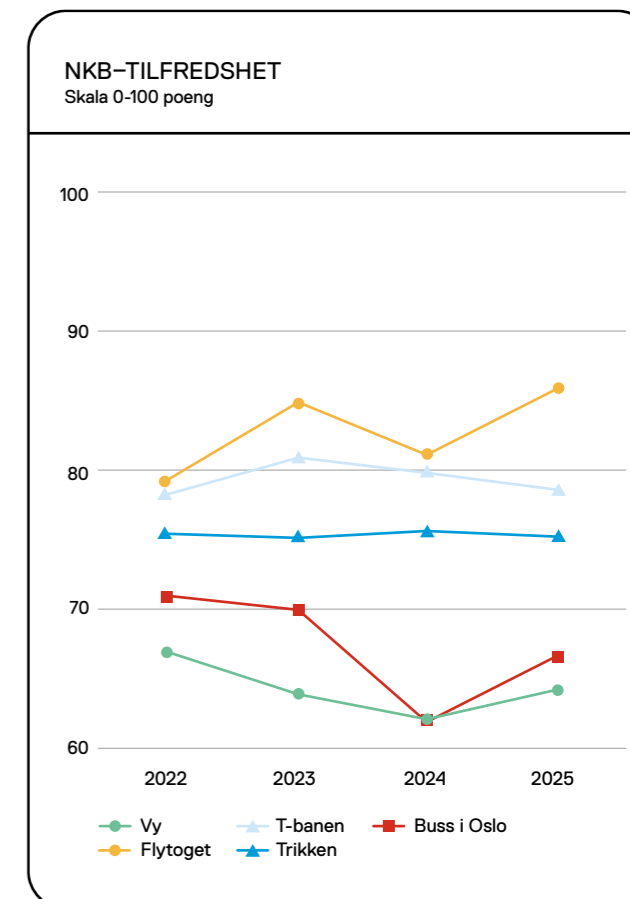
Sporveien Trikken vant Bærekraftprisen 2025, med T-banen på en solid tredjeplass. Dette var femte gang et av Sporveiens selskaper går helt til topps på Norsk Bærekraftbarometer. Forbrukerne opplever at Sporveien i stor grad bidrar og tar

Nye trikker og god regularitet gir fornøyde kunder!



ansvar, at vi tar hensyn til miljøet i vår daglige drift, samt at vi leverer produkter og tjenester som på best mulig måte ivaretar miljøet. Samtidig peker forbrukerne på at Sporveien kan bli bedre til å vise åpenhet og ansvarlighet i driften. Unibuss bidrar gjennom sin drift til Sporveiens generelle omdømme. Det er ingen spesifikk rangering for selskapet Unibuss, derimot måles «de røde bybussene». Bussene endte på 34. plass i 2025, mot 45. plass i 2024. Den positive utviklingen for de røde bybussene antas å være knyttet til de forebyggende tiltakene gjennomført i forkant av vinteren 2024/25.

Sporveien har høy kundetilfredshet og punktlighet. Unibuss leverer på sikkerhet, kvalitet og kundeføring. Samlet styrker dette reiseopplevelsen og lojaliteten hos kundene.





Sporveien forholder seg til kommunens eierskapsmelding når det gjelder forretningsetikk.

G1 Forretningsskikk

Innledning

Sporveien har identifisert Forretningsskikk G1 som et vesentlig tema i oppdatert dobbeltvesentlighetsanalyse for 2025.

Følgende undertema og under-undertema som ble identifisert som vesentlig påvirkning innenfor temaet forretningsskikk (for finansiell påvirkning havnet alle disse under terskelverdi):

Tema	Undertema	Under-undertema	Type	Hvor i verdikjeden	Tidshorison
G1	Forretningskultur	n/a	Faktisk negativ påvirkning	Egen virksomhet	Mellomlang Lang
G1	Forretningskultur	n/a	Faktisk positiv påvirkning	Egen virksomhet	Kort Mellomlang Lang
G1	Vern av varslere	n/a	Faktisk positiv påvirkning	Egen virksomhet	Kort Mellomlang Lang
G1	Vern av varslere	n/a	Faktisk positiv påvirkning	Egen virksomhet	Kort Mellomlang Lang
G1	Korrupsjon og bestikkelser	Forebygging og opplæring av ansatte	Faktisk negativ påvirkning	Egen virksomhet og oppstrøms	Kort Mellomlang Lang
G1	Korrupsjon og bestikkelser	Forebygging og opplæring av ansatte	Faktisk positiv påvirkning	Egen virksomhet	Kort Mellomlang Lang
G1	Selskapsspesifikk: «Informasjons-sikkerhet», på side 103	n/a	Faktisk negativ påvirkning	Egen virksomhet	Kort Mellomlang Lang

Styring og ledelse

Forretningsskikk er integrert i Sporveiskonsernets strategi, verdier og virksomhetsstyring. Som et offentlig eid konsern har vi et særlig ansvar for å opptre med høy etisk standard og bidra til tillit i samfunnet. Vi arbeider for å sikre integritet, transparens og etisk drift i alle deler av virksomheten, og forventer det samme av våre samarbeidspartnere og leverandører.

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

Sporveiens etiske regelverk er retningsgivende for hele konsernet og beskriver hvordan vi skal utøve vår virksomhet med høy etisk standard. Styret vedtar både det etiske regelverket og de etiske kravene til leverandører, basert på innspill fra compliance.

Compliance-enheten bistår konsernet med løpende risikovurderinger, fører tilsyn og har ansvar for at virksomheten drives i samsvar med gjeldende lover, regler og etiske standarder på området. Konsernledelsen og styret holdes jevnlig oppdatert om arbeidet gjennom årlig compliance-rapportering.

Policyer og tiltak

Etisk regelverk for Sporveiskonsernet

Sporveiens etiske regelverk er retningsgivende for konsernet, og skal sikre god etisk praksis og definere felles standarder for ansvarlig adferd for alle som arbeider i Sporveien.

Formålet med vårt etiske regelverk er å sikre god etisk praksis og definere felles standarder for ansatte og innleide i hele

Sporveiskonsernet. Regelverket beskriver blant annet tydelig forbudet mot korrupsjon og hvordan ansatte skal forholde seg til situasjoner med representasjon, gaver og reiser. Andre bestemmelser i regelverket omhandler blant annet varsling, interessekonflikter og habilitet, rus, mobbing og arbeidsmiljø, sosiale medier og bijobber.

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

Alle ansatte og innleide i Sporveien må gjennomføre et digitalt kurs om etikk med dilemmatrening. I tillegg holdes egne gjennomganger og kurs for ansatte med et særskilt behov gitt stilling, ansvar eller aktivitet, blant annet for ledere. Sporveien arbeider integrert, kontinuerlig og målrettet med bevisstgjøring og forebygging for å fremme etterlevelse.

Etisk regelverk for Sporveiskonsernet er tilgjengelig for alle på konsernets nettsider, [Sporveien.no](https://www.sporveien.no).

Unibuss følger Sporveiens etiske regelverk for ansatte og innleide.

Håndtering av relasjoner med leverandører

Sporveien er en stor offentlig innkjøper og vi har et ekstra ansvar for å bruke fellesskapets midler på en fornuftig og nøktern måte.

Ansvarlige innkjøp er en viktig del av Sporveiens bærekraftsarbeid, og vi ønsker å holde en høy etisk standard ved alle innkjøp, uansett om de skjer i eller utenfor Norge. For våre leverandører ønsker Sporveien å skape forutsigbare, objektive og rettferdige anskaffelsesprosesser, som skal bidra til at vi når våre mål.

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

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

Sporveien har også en egen policy for innkjøpsordre, som skal sikre en effektiv, lovlig og transparent innkjøpsprosess i tråd med lov om offentlige anskaffelser og våre interne retningslinjer for innkjøp. Policyen gjelder for alle ansatte og avdelinger i Sporveien som utfører innkjøp av varer eller tjenester, uavhengig av innkjøpets størrelse eller type. Den omfatter både innkjøp med eksisterende leverandøravtaler og innkjøp uten slike avtaler.

Policyen skal sikre en effektiv, kontrollert og transparent innkjøpsprosess i Sporveien. Målet er å etterleve lov om offentlige anskaffelser, interne retningslinjer, bransjestandarder, og sikre økonomisk ansvarlighet, høy datakvalitet og sporbarhet for alle innkjøp.

Etiske krav til leverandører er tilgjengelig for alle på konsernets nettsider, [Sporveien.no](https://www.sporveien.no).

Unibuss har utarbeidet sine egne etiske krav til leverandører som blant annet bygger på Sporveiens etiske krav til

leverandører. Alle leverandører skal signere og etterleve Unibuss' etiske krav, som omfatter nulltoleranse for korrupsjon og interessekonflikter, krav til arbeidsforhold, miljø og sosial bærekraft, samt en forpliktelse til å etterleve relevante ISO-standarder.

Unibuss har også styrket kontraktsarbeidet ved å tydeliggjøre krav til ansvarlighet og sikre at disse kravene inngår som en integrert del av kontraktsinngåelsen. Videre har Unibuss etablert digitale overvåkingsverktøy for bedre risikostyring og kontroll i leverandørkjeden, og gjennomfører risikovurderinger av leverandører og kontrakter for å avdekke mulige interessekonflikter.

Varsling

Sporveien har en konsernfelles varslingsordning der ansatte og eksterne kan varsle om kritikkverdige forhold. Alle varslingsaker blir behandlet av Sporveiens varslingsråd i henhold til gjeldende varslingsrutiner for konsernet. Varslingsrådet skal sørge for en forutsigbar, forsvarlig og trygg behandling av varslingsaker og fremmer anbefalinger til tiltak. Erfaringer og læringspunkter fra varslingsaker brukes i årlig forbedring av opplæringsprogrammer og rutiner.

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

Varsling kan skje konfidensielt og/eller anonymt.

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

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

År	Registrerte varsler	Kritikkverdige forhold*
2025	24	3**
2024	6	4**
2023	14	9**

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

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

Unibuss har tilsvarende varslingsordning tilgjengelig for ansatte og eksterne, i tråd med konsernets rutiner og krav til forsvarlig saksbehandling.

Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser

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

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

opplæring og kompetansedeling for ansatte innen innkjøp og kontraktsforvaltning, for å sikre forståelse og etterlevelse av kravene.

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

I Sporveiens etiske krav til leverandører fremgår det et tydelig forbud mot korrupsjon og andre økonomiske misligheter. I tillegg forventer vi at leverandørene arbeider aktivt mot alle former for korrupsjon, utpressing og hvitvasking. Sporveien krever at leverandørene har et etisk regelverk som gjelder for sine ansatte. Regelverket skal inneholde et forbud mot å tilby, love eller gi utilbørlige fordeler til kunder, leverandører og offentlig ansatte, og tilsvarende gjelder for mottak av slike fordeler. Leverandøren må også sørge for undersøkelser av forhold der det er rimelig å anta at korrupsjon kan ha funnet sted. Leverandøren skal også undersøke og rapportere forhold der det er rimelig grunn til å anta at korrupsjon eller utilbørlig påvirkning har forekommet.

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

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

Bekreftede hendelser av korrupsjon eller bestikkelser

Sporveien hadde ingen registrerte hendelser med korrupsjon eller bestikkelser i rapporteringsperioden. Det er ikke kommet inn saker via varslingskanalen (verken intern eller eksternt varslingskanal) som har resultert i bekreftede hendelser av korrupsjon eller bestikkelser.

Mål

Sporveien arbeider kontinuerlig for å styrke etikk, transparens og kontroll.

Våre mål for 2026 er:

- Redusere mislighold av kontraktskrav gjennom forbedrede kontrollrutiner.
- Forbedre internkontrollfunksjonen.
- Oppdatere etisk regelverk og varslingsprosedyrer.
- Obligatorisk krav til årlig gjennomgang av etisk regelverk for alle ansatte og innleide.
- Forbedre vårt complianceprogram.
- Sikre robuste kontrollmekanismer for å forhindre korrupsjon.
- Sikre at strategiske leverandører systematisk vurderes for compliance-risiko, med dokumentasjon innhentet i forbindelse med nye kontrakter og ved fornyelse av eksisterende avtaler
- Styrke bevisstheten om etiske retningslinjer og forebygging av korrupsjon ved å integrere grunnleggende opplæring i eksisterende møter og prosesser for ansatte med ansvar for innkjøp og kontrakter.

Informasjonssikkerhet

Informasjonssikkerhet er avgjørende for Sporveien fordi kollektivtransport utgjør en kritisk samfunnsfunksjon som millioner av mennesker er avhengige av hver dag. Nasjonal sikkerhetsmyndighet (NSM) har vurdert at trusselbildet mot transportsektoren er komplekst og økende. Et vellykket cyberangrep kan føre til driftsstans, omdømmetap, store økonomiske tap og i verste fall gå på bekostning av liv og helse.

For å redusere denne risikoen har Sporveien utviklet et styringssystem for informasjonssikkerhet som bygger på internasjonale standarder som ISO 27001 og IEC 62443, og integreres i konsernets felles styringssystem. Dette sikrer en helhetlig og strukturert tilnærming til informasjonssikkerhetsarbeidet som reduserer risikoen for informasjonssikkerhetshendelser og beskytter Sporveiens verdier.

Operasjonaliseringen av styringssystemet inngår i Informasjonssikkerhetsprogrammet styrt av Sporveiens ledelse. Gjennom 2025 har Informasjonssikkerhetsprogrammet bidratt til betydelige forbedringer i informasjonssikkerheten. Det er gjort flere store logiske og fysiske oppgraderinger og utskiftninger på både IT- og OT-siden, som har økt sikkerheten og stabiliteten på sentral infrastruktur.

Ordliste

Generell ordliste

Bærekraft

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

Dobbelt vesentlighetsanalyse

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

Interessenter (Stakeholders)

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

Bærekraftsrapporteringen

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

CSRD

(Corporate Sustainability Reporting Directive)

EU-direktivet som innfører bærekraftsrapporteringen.

ESRS

(European Sustainability Reporting Standards)

Standardene med krav vi må følge når vi rapporterer.

IRO

Impacts, risks and opportunities, altså påvirkning, risiko og muligheter.

Scope 1

Direkte utslipp

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

Scope 2

Indirekte utslipp fra innkjøpt energi

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

Scope 3

Andre indirekte utslipp

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

Oppstrøms

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

Nedstrøms

Aktiviteter og konsekvenser knyttet til et produkts eller en tjenestes bruk og avhending etter at det har forlatt virksomheten, for eksempel distribusjon, kundebruk og avfallshåndtering.

ESG – E: Miljø

Klimaavtrykk (Carbon Footprint)

Summen av drivhusgassutslipp og virksomhet direkte eller indirekte forårsaker.

Scope 1, 2 og 3

Kategorisering av utslipp (se motstående side).

Klimarisiko

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

kWh (Kilowatttime)

Et energimål som viser hvor mye energi som brukes eller produseres i løpet av én time med en effekt på én kilowatt. Megawatttime (MWh) tilsvarer 1 000 kWh, og gigawatttime (GWh) tilsvarer 1 000 MWh eller 1 million kWh.

Sirkulær økonomi

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

Naturpåvirkning

Virksomhetens effekt på biologisk mangfold, økosystemer og naturressurser.

Taksonomien

Et klassifiseringssystem for bærekraftige økonomiske aktiviteter innenfor EU.

tCO₂e (Tonn karbondioksid ekvivalenter)

Et måleformat som brukes for å sammenligne utslipp av ulike klimagasser ved å gjøre dem om til hvor mye karbondioksid som ville hatt samme klimaeffekt.

ESG – S: Sosialt

Menneskerettigheter

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

Arbeidsforhold

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

Mangfold og inkludering

Tiltak og praksiser for å fremme likestilling og motvirke diskriminering.

ESG – G: Styring

Bærekraftsstrategi

Overordnede mål og tiltak for å integrere bærekraft i virksomheten.

Etisk forretningspraksis

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

Due Diligence/Aktsomhetsvurderinger

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

Bærekraftsmål (SDG – Sustainable Development Goals)

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

Åpenhetsloven

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

Leverandørkjedeansvar

Oppfølging av leverandører for å sikre etterlevelse av bærekraftsstandarder.

Risiko- og vesentlighetsvurdering

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

Forbrukerrettigheter

Rettigheter knyttet til produktsikkerhet, etisk markedsføring og kundebeskyttelse.

Leverandørkjeder

Ansvar for etiske, miljømessige og sosiale forhold i verdikjeden.

Foto

Christian Loennechen/Sporveien
(2, 3, 4, 8, 16, 42)
Svend Aspaas (14)
Sporveien (41)

Illustrasjon

Rune Markhus

Kontakt

firmapost@sporveien.com
www.sporveien.no

