



Årsrapport 2025

Bærekraftig mobilitet for alle



Innhold

DEL 1 OM SPORVEIEN

Sporveiens samfunnsoppdrag:	
Mer kollektivtrafikk for pengene	5
Dette er Sporveien	6
Nøkkeltall	7
Viktige hendelser 2025	8
Konsernsjefens ord	10
Bærekraftig løsning på fremtidens behov	12
Sporveiens stolte historie siden 1875	14

DEL 2 STRATEGI

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

DEL 3 VIRKSOMHETEN

Sporveien T-banen	32
T-baneprogrammet	34
Sporveien Trikken	36
Trikkeprogrammet	38
Unibuss	40
Sporveien Vognmateriell	42
Infrastruktur vedlikehold	44
Eiendom og utbygging	46
Eiendomsavdelingen	48
Sporveien Bussanlegg	49
Sporveien Media	50
Joule	51
Grafer T-banen, Trikken, Unibuss og Vognmateriell	52

DEL 4 BÆREKRAFTSRAPPORT

ESRS2 Innledende del	61
E1 Klimaendringer	73
S2 Arbeidere i verdikjeden	80
S3 Berørte lokalsamfunn	84
S4 Forbrukere og sluttbrukere	90
G1 Forretningsskikk	99
Ordlister	104

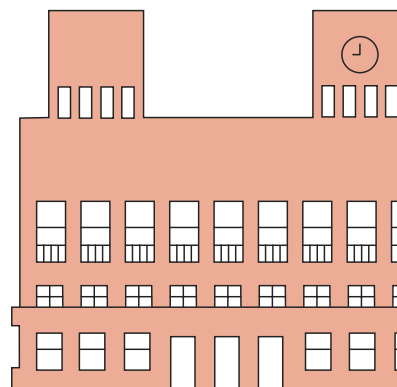
DEL 5 STYRING

Organisasjonen	108
Eierstyring og selskapsledelse	109
Konsernledelsen	112
Styret	114

DEL 6 ÅRSBERETNING OG -REGNSKAP

Årsberetning for Sporveien AS 2025	118
Resultatregnskap 2025	129
Balanse 2025	130
Kontantstrømoppstilling	132
Noter	133
Revisors beretning	149

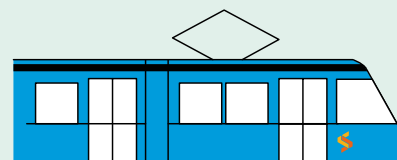
Oslo kommune
eier Sporveien



Fakta ▼

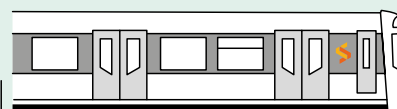
TRIKKEN

6 linjer
87 trikker
2 baser



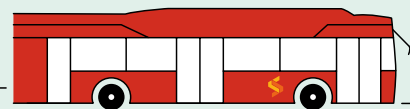
T-BANEN

5 linjer
115 togsett
2 baser



UNIBUSS

Rutebuss
og flybuss



EIENDOM OG UTBYGGING

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



Bedre luft og mindre klimautslipp

SPORVEIEN

3 406 ansatte
5 975 mill. kr i omsetning
250 mill. reisende

Attraktiv arbeidsplass med mangfold og høy kompetanse

Ruter bestiller kollektivtrafikk fra Sporveien

Resultater

TRIKKEN

55* mill. reiser
4,7 mill. vogndkm.
98,1% regularitet**

Drift, vedlikehold og utvikling av infrastruktur for trikk og T-bane

Vedlikehold og oppgradering av trikker og T-banetrokker

Raske og trygge reiser i byen

Kunst- og kulturopplevelser ombord og langs linjenettet

T-BANEN

106* mill. reiser
8,3 mill. togkm.
99,3% regularitet**

Tilrettelegging for fossilfri kollektivtrafikk

UNIBUSS

88* mill. reiser
27,6 mill. busskm.
99,9% regularitet**

Utvikling av gode byrom og knutepunkter

EIENDOM OG UTBYGGING

Oppgradering og modernisering. Bevarende av verdier.

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



Majorstuen 1965: Vogn 135 er klar for den siste avgangen mellom Majorstuen og Vålerenga.

SPORVEIENS SAMFUNNSOPPDRAG

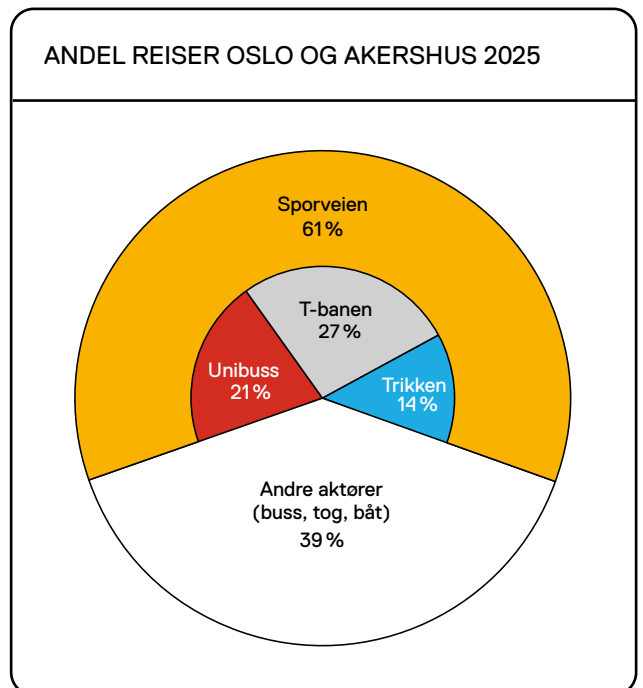
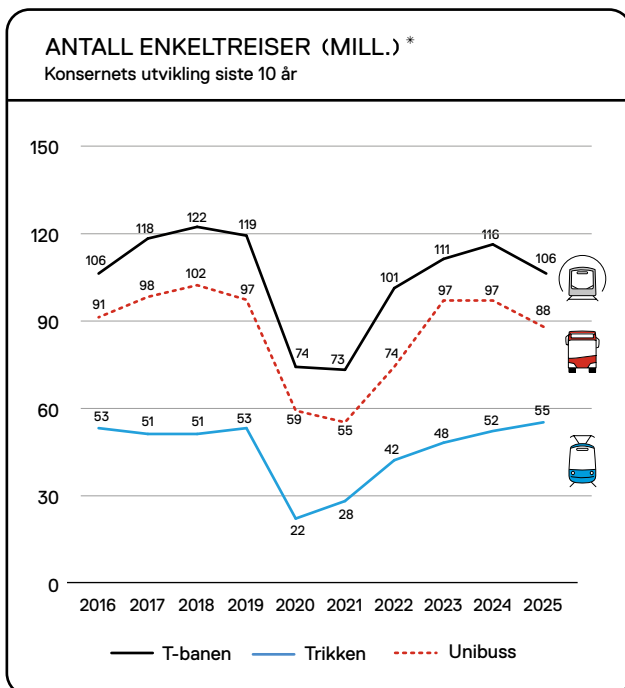
Mer kollektivtrafikk for pengene

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

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

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

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



* En stjerne betyr avrundet til nærmeste million.

Dette er Sporveien

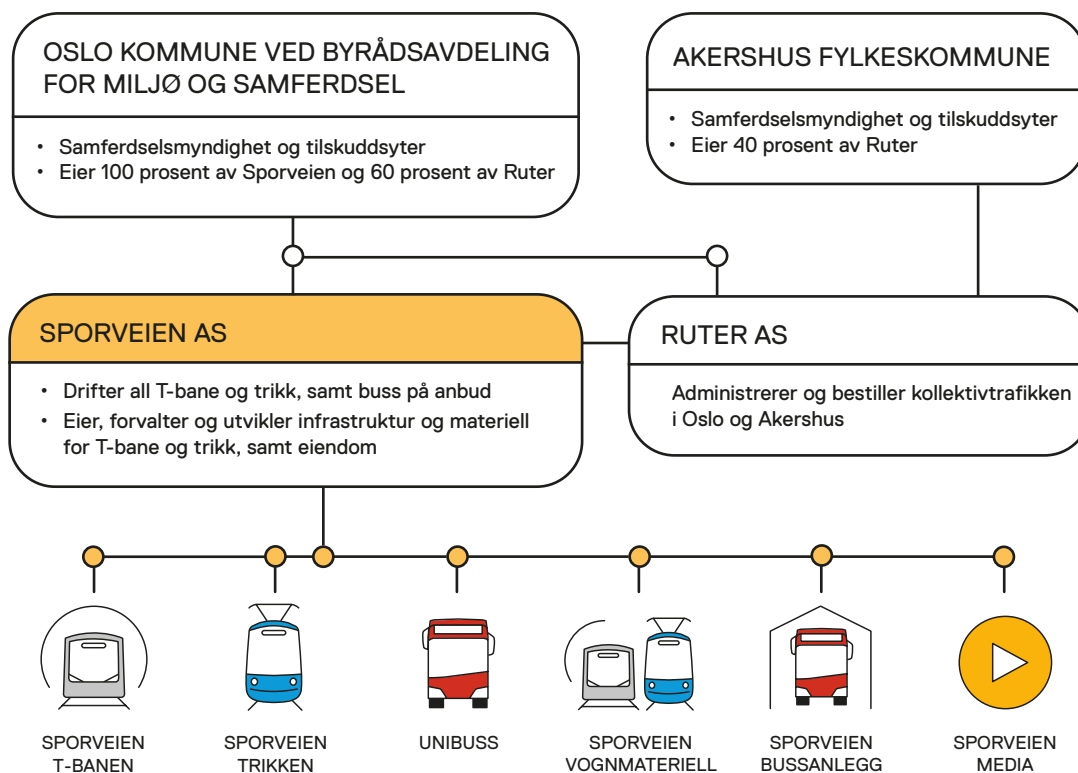
Sporveien forvalter store verdier på vegne av fellesskapet. Hver eneste dag leverer vi den kollektivtrafikken byens befolkning er helt avhengig av.

Sporveien står for 61 prosent av kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. Vi tilbyr reiser med T-bane og trikk, og konkurrerer om å kjøre anbudsutsatte bussruter. Konsernet eier, utvikler og forvalter skinnegående materiell og infrastrukturen til T-bane og trikk, det vil si skinner, stasjoner, tunneller, baser, bygninger og signalanlegg.

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

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

Aktørene i kollektivtrafikken



Nøkkeltall 2025

13,3
millioner kjørte
kilometer på skinner

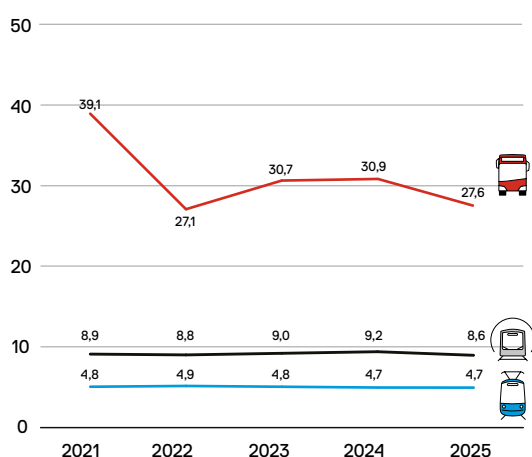
250
millioner
enkeltreiser

27,6
millioner kjørte
kilometer buss

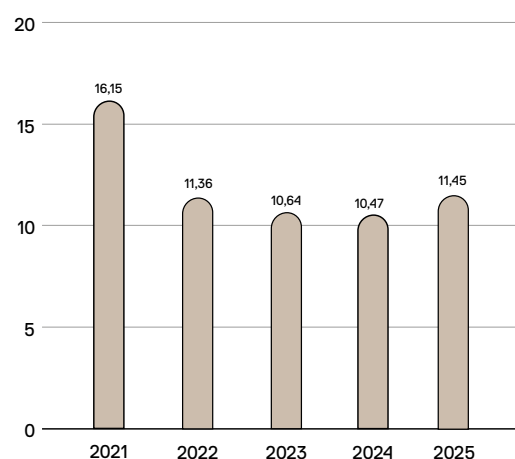
3 406
ansatte
Andel kvinner: 17 %

Nøkkeltall 2021–2025

KJØRTE KM (MILL.)



KOSTNADER PER REISE PÅ SKINNER (NOK)



NØKKELTALL KONSERN

	2025	2024	2023	2022	2021
Driftsinntekter (MNOK)	5 975	5 742	5 606	5 090	5 020
Driftskostnader (MNOK)	5 364	5 334	5 874	4 645	4 644
Driftsresultat (MNOK)	611	407	-264	445	376
Driftsmargin (%)	10,21	7,09	-4,71	8,7	7,5
Resultat før skatt (MNOK)	329,4	186,6	-369,1	374,6	279,8
Årsresultat (MNOK)	256,5	125,96	-289,09	285,2	212,5
Antall ansatte	3 406	3 364	3 658	3 306	3 589
Enkeltreiser (millioner)	250	264	256	217	156
Kjørte kilometer på skinner (millioner)	13,3	13,9	13,8	13,7	13,7
Kjørte kilometer buss (millioner)	27,6	30,9	30,7	27,1	39,1
Kostnader per kjørte kilometer på skinner (NOK)*	139,13	126,57	122,92	118,17	118,65
Kostnader per reise på skinner (NOK)**	11,45	10,47	10,64	11,36	16,15

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

** To stjerner betyr reisetallene gikk kraftig ned i perioden 2021–22 på grunn av pandemi, samtidig som reisetilbudet ble opprettholdt. Dette ga økt kostnad per reise i forhold til tidligere år.

Viktige hendelser 2025

KAPASITET

28. mars

Etablering av brudd i skinnegang mellom Borgen og Majorstuen, som en del av arbeidet med påkoplingen av Fornebubanen. Det blir kjørt buss for bane på strekningen. Bruddet varer til desember 2025.

Påsken (14.–20. april)

Vellykket gjennomføring av fullskala operasjonell test av nytt signal-system CBTC.

23. april

For første gang på en ordinær hverdag: alle avganger blir kjørt med den nye SL18-trikken!

12. juni

Sporveien bytter sju sporveksler ved Grefsen vognhall. Arbeidet pågår til oktober, og sikrer stabil inn- og utkjøring av vognhallen i mange år fremover.

20. juni

Arkitektkontoret SAAHA vinner konkurransen om oppgraderingen av Grønland T-banestasjon.

23. juni

Majorstuen stasjon stenger for av- og påstigning frem til september. Togene kjører forbi uten å stoppe.

5. juli

Helstengt Majorstuen stasjon frem til 10. august. Holmenkollbanen stenger i samme periode for oppgradering.

11. august

T-banen passerer Majorstuen stasjon igjen, men stasjonen er stengt for av- og påstigning frem til og med 19. september.

9.–14. september

Vellykket gjennomføring av operasjonell test av nytt signal-system CBTC mellom Ryen og Bergkrystallen.

20. september

Majorstuen stasjon åpner for av- og påstigning igjen! Etter tre måneders intensivt arbeid er stasjonen nå åpen for publikum, som planlagt, på tid og innen kostnadsrammen.



Stor stas at stengeperioden på Majorstuen er over!

31. oktober

Et nytt trikkeverksted står ferdig på Skullerud. Dette gir utvidet verkstedkapasitet og et mer effektivt vedlikehold av trikkeinfrastrukturen.

2. desember

Etter en ukes prøvedrift kjører Sporveien fullt rutetilbud med nytt signalsystem CBTC mellom Brattlikollen og Bergkrystallen. Nytt signalsystem introduseres gradvis i T-banenettet frem til 2029.

3. desember

Oppgraderingen av Bergkrystallen likeretter ferdigstilles. Dette sikrer nødvendig kapasitet i strømforsyningen for den planlagte økningen i ruteproduksjon fra 2029.

KUNDER OG BYEN

14. februar

«Datatrikken», en SL18 i EU-prosjektet R2DATO, ruller ut i byens gater og samler inn data, med mål om å gjøre trikkene smartere og tryggere.

6. mai

Som et ledd i oppgraderinger av T-banestasjoner i sentrum og på Tøyen gjenåpnes Vaterlandspassasjen i ny, fin prakt!

9. mai

Siste SL95-trikk utfaset, etter å ha vært i tjeneste for byen siden 1999.

19. mai

Sporveien går i gang med sommerens sliping av trikkespor, samt asfaltering og fuging langs skinnegangen, for å redusere støy og sikre en trygg og stabil trikke-drift.

3. juni

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård besøker fagforeningen OSA og Ryen verksted, og får presentasjon av Sporveien, de store prosjektene og hvordan vi jobber hver dag for å levere god kollektivtrafikk for byen vår.

11. juli

Sporveien mottar godkjent rammetillatelse for ny inngang til T-banen fra Finnmarksgata på Tøyen.

12. august

Havarikommisjonen konkluderer med at trikkeavsporingen i Storgata 29. oktober 2024 skyldtes et akutt illebefinnende hos vognfører, og ikke feil på verken trikk eller infrastruktur.

25. august

Sporveien starter bygging av et midlertidig trikkespor i Josefines gate, som skal brukes frem til Pilestredet er ferdig oppgradert.

8. september

Avtalen om bygging av Diakonhjemmet T-banestasjon signeres. Stasjonen skal stå klar i 2027.

28. september

Etter hele 43 år i trafikk takker SL79 for seg som rutegående sporvogn i hovedstaden.

4. november

Oppgraderingen av sentrumsstasjonene fortsetter: Stortinget stasjon stenges for av- og påstigning frem til 2. desember.

11. november

Den siste av totalt 87 nye SL18-trikker, vogn nummer 487, ankommer Grefsen.

15. november

Sporveien gjennomfører prøveordning med nattåpen T-bane for linjene 2 og 3: Dette skjer sju netter mellom lørdag og søndag fra og med uke 46.

24. november

Sporveien ferdigstiller oppgradering av Tveita T-banestasjon.

15. desember

Trikken tar i bruk det midlertidige trikkesporet i Josefines gate. Begivenheten blir markert med utdeling av boller, gløgg og pepperkaker til naboer og samarbeidspartnere.

ORGANISASJONEN**24. februar**

Kampanje og besøk av byrådene for miljø og samferdsel (MOS) og utdanning for å få fokus på behovet for fagarbeidere.

1. april

Christian Skaug er ansatt som konserndirektør Sporveien T-banen, med oppstart 1. april.

5. juni

Sporveien Bussanlegg åpner selskapets nye, helelektriske bussanlegg i Drøbak.

16. juni

T-banens nye kompetansesenter på Ryen åpnes: et felles faglig senter for alle ansatte i T-banen.

12.–13. september

Sporveien feirer 150-årsdag med jubileumsfestival for alle ansatte på utestedet Vippra!

13. september

Historiens aller første verdensmesterskap for trikkførere arrangeres i Wien, og Sporveiens lag vinner en bronsemedalje. Verdens beste kvinnelige trikkfører er norsk!

Trikkens Ingrid Nansve og Ole M. Fossen vant VM-medalje!

**6. oktober**

Sporveien og resten av byen feirer at det er 150 år siden den første hestesporvognen kjørte ut i byens gater.

20. oktober

Sporveiens styre beslutter at datterselskapet Joule skal legge ned sin elsykkelvirksomhet og realisere eiendelene knyttet til driften.

7. november

Sporveien Bussanlegg signerer avtale for Kloppaveien 16-20 – en tomt som skal ha et anlegg klart til en busskontrakt i 2029.

25. november

Sporveien tildeles Oslo kommunes fagopplæringspris for 2025!

2. desember

Kronprinsen reiser med T-banen og besøker Ryen verksted, Majorstuen stasjon og Fornebubanen, for å anerkjenne de ansattes innsats gjennom 150 år.

MILJØ/BÆREKRAFT**7. mai**

Sporveien Trikken går til topps i Norsk Bærekraftbarometer 2025, T-banen blir nummer tre.

3. juni

Sporveien åpner i samarbeid med Pride Art for fjerde gang utstilling i Sporveispasasjen på Jernbanetorget T-banestasjon. Det estimeres to millioner potensielle besøkende.

6. juni

Sporveien er en av finalistene til Global Innovation Management Institute (GIMI) Awards 2025, nominert for arbeid med 3D-printing av verktøy og komponenter til drift og vedlikehold, i kategorien «Mest innovative prosjekt i offentlig sektor».

27. juni

Sporveien og kunstneren Simon Alfredo bidrar til å skape gode byrom ved Tåsen T-banestasjon, med utsmykningen «Ha en fin-fin dag!».

26. september

Banesjef trikk mottar en av de første elektriske liftbilene som leveres til Norden, et viktig bidrag til miljøvennlig vedlikehold av Oslos trikkenettverk.

19. oktober

Sporveien donerer to seter fra en SL79 til årets TV-aksjon, som bidrar med kr 40 300 til innsamlingen.

28. november

Den første SL18-juletrikken tenes på Grefsen stasjon i nytt Oslo-inspirert design.

Et stemningsfylt innslag i bybildet.



KONSERNESJEFENS ORD

Hver tur teller

«Er det noen her som er glade i Sporveien?», spurte ordfører Anne Lindboe på jubileumsmarkeringen vår 6. oktober 2025. Ja, jublet alle fremmøtte!

Nå er det over 150 år siden byens første sporvogn rullet gjennom Oslos gater. Fra noen få daglige avganger leverer vi nå over 250 millioner reiser årlig. Kollektivtransporten i Oslo er på høyt internasjonalt nivå – både når det gjelder kundetilfredshet og antall avganger. I 150 år har Sporveien vært en drivkraft i byutviklingen, og reisen har så vidt begynt.

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

Når verden endrer seg, må vi endre oss med den. Sporveien skal ha en organisasjon som er fremtidsrettet, dynamisk og i kontinuerlig endring. Det er vi godt i gang med. Samtidig er vi avhengige av rammevilkår som sikrer bærekraftig kollektivtransport – en avgjørende brikke i Oslos arbeid mot å bli en nullutslippsby innen 2035.

Skinnene – veien til en levende by

Siden 6. oktober 1875 har vi satt spor – bokstavelig talt – i gatene og formet hvordan folk lever i byen vår. Der vi har lagt skinner, har nye bydeler vokst frem. Bøler og Lambertseter er gode eksempler på hvordan Sporveien driver frem byutvikling. I 1993 ble øst og vest sammenkoblet for alltid med den første gjennomgående T-banelinjen fra Sognsvann til Bergkrystallen.

Vi har også skapt nye inviterende og levende byrom. På begynnelsen av 1990-tallet vek en seksfelts bilvei for trikk og fri ferdsel på Rådhusplassen og Aker brygge. Tenk hvor annerledes Oslo ville vært hvis alle som i dag reiser under bakken med T-banen, skulle reist på gateplan. På denne måten bygger vi en grønnere hovedstad og en bedre by å leve i.

Kollektivtransport er mer enn å frakte folk fra A til B. Det skaper møteplasser der mennesker kommer tett på hverandre – noe som blir stadig viktigere i en digital hverdag. Et Oslo med mindre biltrafikk betyr mindre støy og eksos, renere luft og en mer tilgjengelig by for alle.

Teknologisk innovasjon

For at folk skal velge kollektivt fremfor bil, må alternativet være mer attraktivt. Våre tilbud må rett og slett være bedre enn

biler som snart kjører helt av seg selv. Derfor er teknologisk innovasjon en sentral del av vår kjernekompetanse.

Kollektivtransport er en viktig del av løsningen på miljøutfordringer. Det gjør at Sporveien er godt posisjonert for fremtidig vekst, samtidig som også vi stilles overfor nye krav. Vår jobb er å gjøre det enkelt å velge miljøvennlig og la bilen stå. Den jobben fortsetter med full styrke. På den måten er vi løsningen for byen vår – for hver tur teller.

Menneskene – vårt DNA

Bak hver reise står 3 400 dedikerte medarbeidere med omtrent 90 ulike nasjonaliteter. Førere, sjåførere, ingeniører, fagarbeidere, økonomer og planleggere som jobber mot samme mål: At våre reisende skal komme trygt fram, hver dag og natt, året rundt.

Som konsernsjef er min viktigste oppgave å legge til rette for at våre medarbeidere kan utvikle seg, trives og prestere. For å lykkes må vi bryte ned skillelinjer mellom avdelinger og bygge en kultur der vi utnytter hele organisasjonens kompetanse. Det kaller vi «Ett Sporveien» – ett lag med felles mål og retning. Dette er avgjørende for å møte morgendagens utfordringer og levere verdiskapende mobilitet for Oslo. Sammen skal vi skape byens beste arbeidsplass.

Alle om bord!

I 2025 har vi laget vår nye reviderte konsernstrategi: Alle om bord! De lange linjene i Sporveiens visjon strekker seg langt utover vår egen tid. Prosjektene våre skal ikke bare møte dagens behov, men legge grunnlaget for en bærekraftig by for kommende generasjoner. I en verden styrt av kvartalsrapporter og politiske fireårsperioder, kan det være utfordrende å få gjennomslag for langsiktige perspektiver. Mange av våre initiativer krever planlegging over mange tiår. Derfor er en av mine viktigste oppgaver å sikre at vi alle løfter blikket – både internt i organisasjonen og hos eiere og beslutningstakere. Slik kan vi ta de riktige valgene i dag for å sikre en grønn og levende by som fungerer, både nå og i fremtiden.

Vi rigger oss for fremtiden

I 2025 har vi gjennomført en omfattende omorganisering for å sikre at Sporveien er best mulig rustet til å levere på vår strategi «Alle om bord!». Som et samlet selskap skal vi



Konsernsjefen er stolt over å lede en organisasjon som gjennom 150 år har vært en drivkraft i byutvikling – en reise som så vidt har begynt.

hente ut synergier gjennom forenklede prosesser og økt gjennomføringskraft. Den nye organisasjonen gir oss en tydeligere virksomhetsstyring, legger til rette for realisering av vår teknologistrategi, og skaper grunnlag for økt engasjement og trivsel blant våre medarbeidere. Med dette fundamentet på plass er vi godt posisjonert til å levere bærekraftig mobilitet for Oslo i årene som kommer.

Opp- og nedturer

Året 2025 var preget av høy aktivitet med over 100 små og store prosjekter i hele byen. Trikkeprogrammet har nådd en milepæl med levering av den siste av 87 nye trikker, og representerer en omfattende oppgradering av trikketilbudet i Oslo. T-baneprogrammet er godt i gang. Gjennom 2025 er det levert på mange store milepæler, og i løpet av de kommende årene vil T-banen gjennomgå sin største oppgradering siden 1960-tallet.

Året innebar også utfordringer. Den stramme økonomiske situasjonen krevde grundige gjennomganger av alle kostnader og utvikling av nye løsninger. T-baneprogrammet har ført til flere og lengre stenginger på T-banen, noe som har påvirket de reisende ved at de har måttet benytte alternative reiseruter.

Samtidig hadde vi flere lyspunkter i 2025: De reisende er svært godt fornøyde med oss, vellykket rehabilitering av Majorstuen stasjon, førsteplass for Trikken og tredjeplass for T-banen på Norsk Bærekraftbarometer, markering av vårt 150-årsjubileum,

første delstrekning med CBTC er ferdigstilt, Unibuss leverer fantastisk regularitet, Trikken har hatt en sterk vekst for andre året på rad, arbeidet med førerassistanse og autonome trikker fortsetter, åpning av nytt bussanlegg i Drøbak, ny operasjonssentral for T-banen ferdigstilt innen estimert tid, og den siste av 87 trikker er levert – nå starter arbeidet med å utnytte både vogner og infrastruktur optimalt.

2025 har gitt oss både opp- og nedturer. De to tingene som har gledet meg aller mest er utviklingen i totalt antall reiser, tross oppgraderingene på T-banen. Og at vi sammen i Sporveien jobber hardt for å gi de reisende en god tur, også når ting ikke går som planlagt. For hver tur teller.

Stolt historie, stor fremtid

Reisen vår har så vidt begynt. Oslo vokser. Behovene til byens innbyggere endrer seg. Og vi skal være der – med nye løsninger, god service og smartere teknologi.

Vi har vært her i 150 år. Vi skal være her i minst 150 år til. Takk for reisen så langt – vi gleder oss til mange flere!

Med hilsen

Birte K.W. Sjøle
Konsernsjef i Sporveien

Bærekraftig løsning på fremtidens behov

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



SPORVEIEN T-BANEN AS

Sporveien T-banen AS leverer all T-banetrafikk i Oslo og Akershus, og vedlikeholder tilhørende driftsmidler og infrastruktur. Selskapet har en egen driftstillatelse fra Statens jernbanetilsyn og kjører på avtale med administrasjonsselskapet Ruter AS. Om T-banen, se side 32.



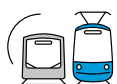
SPORVEIEN TRIKKEN AS

Sporveien Trikken AS har ansvar for all trikkedrift i Oslo, og vedlikeholder tilhørende driftsmidler og infrastruktur. Selskapet har en egen driftstillatelse fra Statens jernbanetilsyn og kjører på avtale med administrasjonsselskapet Ruter AS. Om Trikken, se side 36.



UNIBUSS AS

Unibuss består av Unibuss AS og datterselskapet Unibuss Ekspres AS. Unibuss driver anbudsbasert virksomhet innen rutebusstrafikk og flybuss. Om Unibuss, se side 40.



SPORVEIEN VOGNMATERIELL AS

Sporveien Vognmateriell AS skal anskaffe, finansiere, leie ut og forvalte T-banetrog og trikker til bruk i Osloregionen. Om Sporveien Vognmateriell, se side 42.



SPORVEIEN BUSSANLEGG AS

Sporveien Bussanlegg AS eier og leier ut elleve bussanlegg til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus, med en samlet kapasitet til 800 busser. Selskapet er en del av Eiendom og utbygging. Om Sporveien Bussanlegg, se side 49.



JOULE AS

Joule AS har de senere årene solgt elsykkelabonnement i Osloregionen. Driften ble besluttet avviklet i oktober 2025. Om Joule AS, se side 51.



SPORVEIEN MEDIA AS

Sporveien Media AS forvalter all trafikkreklame på Sporveiens driftsmidler, stasjoner og bygninger, samt reklamefinansierte lehus i Oslo. Selskapet er en del av Eiendom og utbygging. Om Sporveien Media, se side 50.



VERKSTEDER

Konsernets verksteder er organisert i morselskapet og har ansvar for vedlikehold av T-banetrog og trikker. Verkstedene har lokasjoner på Grefsen, Holtet, Ryen og Avløs.



INFRASTRUKTUR VEDLIKEHOLD

Vedlikehold av infrastruktur utføres av ansatte i morselskapet, på oppdrag fra T-bane og trikk. Dette gjelder skinnegang, tunneller og signalsystem. Infrastruktur har lokasjoner på Etterstad, Holtet, Majorstuen og Skullerud. Om vedlikehold av infrastruktur, se side 44.



EIENDOM OG UTBYGGING

Eiendom og utbygging er en del av morselskapet. Enheten har ansvar for utbygging og utvikling av eiendommer og infrastruktur, samt å samle og styrke kommersielle inntekter fra passasjerstrømmer. Eiendom har i tillegg ansvar for vedlikehold av stasjoner, holdeplasser og bygninger. Om vedlikehold og utvikling av eiendommer, se side 48. Om utbyggingsprosjektene, se side 46.











KONSERNSENTERET

Sporveiens konsernsenter er fordelt på områdene Økonomi og porteføljestyling, Juridisk, kvalitet og etterlevelse, Folk og arbeidsmiljø, Strategi og samfunn, og Teknologi og data. Konsernets hovedkontor er på Tøyen i Oslo.

I tillegg til selskapene/enhetene i oversikten over, eier Sporveien med underliggende virksomheter disse selskapene: Sporveien Oslo AS, Enebakkveien 310 AS, Teglveien 17 AS, Bussanlegg Ski AS, Kloppaveien 16 AS, Kloppaveien 18 AS, Bussanlegg Årnes AS, samt Sporveien Eiendom Holding AS, med datterselskapene Lilleakerveien AS og Brynseng Torg AS.











Sporveien T-banen AS

	REISENDE	LINJER	REGULARITET	TOGKM	ANSATTE	TOGSETT	TOGTIMER	DRIFTSINNTEKTER I TUSEN KR
								
2025	106 mill.	5	99,3%	8 580 112	683	115	287 096	2 589 541
2024	116 mill.	5	99,0 %	9 170 795	652	115	305 599	2 407 825
2023	111 mill.	5	99,3 %	8 969 742	615	115	300 975	2 228 159
2022	101 mill.	5	99,6 %	8 828 332	594	115	305 679	2 124 409
2021	73 mill.	5	99,6 %	8 919 812	596	115	306 522	1 954 700











Sporveien Trikken AS

	REISENDE	LINJER	REGULARITET	VOGNKM	ANSATTE	TRIKKER	VOGN- TIMER	DRIFTSINNTEKTER I TUSEN KR
								
2025	55 mill.	6	98,1%	4 694 129	475	87	338 157	1 410 401
2024	52 mill.	6	98,8 %	4 719 888	476	87	338 094	1 221 145
2023	48 mill.	6	99,2 %	4 804 350	442	84	336 136	1 287 875
2022	42 mill.	6	99,3 %	4 876 692	409	86	333 030	1 189 942
2021	28 mill.	6	99,5 %	4 824 749	411	71	323 692	1 064 800



Unibuss AS

	REISENDE	LINJER	REGULARITET	BUSSKM	ANSATTE	BUSSER	BUSS- TIMER	DRIFTSINNTEKTER I TUSEN KR
								
2025	88 mill.	241	99,9%	27 580 629	1 210	443	1 531 000	1 823 856
2024	97 mill.	241	99,9 %	30 868 801	1 246	460	1 643 510	2 100 355
2023	97 mill.	283	99,9 %	30 721 433	1 619	546	2 088 200	2 088 200
2022	74 mill.	254	99,9 %	27 092 104	1 371	560	1 409 300	1 747 300
2021	55 mill.	277	99,9 %	39 059 005	1 660	640	1 797 298	1 887 800

Sporveiens stolte historie siden 1875

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

Med det var spiren for byens kollektivtrafikk plantet, og utviklingen gikk raskt. I 1894 ble Nordens første elektriske sporvei åpnet (mellom Jernbanetorget og Majorstuen), og noen år senere var alle linjene bygget om til elektrisk drift. Over ett hundre elektriske sporvogner var etter hvert i drift, og nye linjer kom raskt til: Holmenkolbanen til Slemdal i 1912, Ekebergbanen i 1917 og Lilleakerbanen i 1919.

Kommunalt eierskap

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

Sporveien eies fortsatt av Oslo kommune. Selskapet har et helhetlig ansvar for drift av T-bane og trikk, inkludert vedlikehold og oppgraderinger av infrastrukturen¹. Sporveien løser også store utbyggingsprosjekter og forvalter en betydelig eiendomsmasse. Datterselskapet Unibuss er et av Norges største busselskaper. I 2025 feiret Sporveien at det er 150 år siden den første hestesporvognen rullet ut i byens gater, og i jubileumsåret hadde Sporveien om lag 3 400 ansatte og en omsetning på 5 975 millioner kroner.

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



1875

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

1894

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



AS Oslo Sporveier

1924

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

1925

Selskapet får navnet AS Oslo Sporveier.

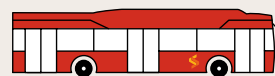


1966

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

1970

Universalmånedskort for hele Oslo og samordnet bytakst blir innført.



2006

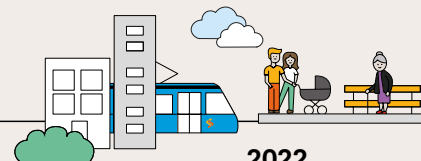
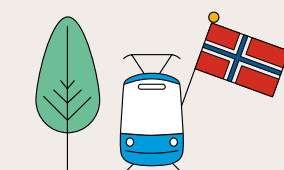
T-baneringen og ny stasjon på Sinsen åpner. 115 nye MX3000 T-banetrog blir gradvis satt i trafikk.

2010

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

2013

Selskapets navn endres til Sporveien Oslo AS.



2020

De første nye SL18-trikkene kommer til Oslo.

2022

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



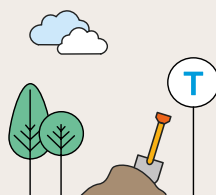
1898

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



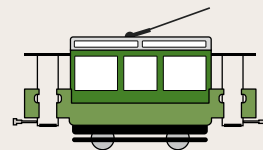
1910

Linjenummer (1-10) innføres på alle linjer.



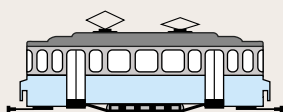
1912

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



1917

A/S Ekebergbanen åpner forstadsbane mellom Gamlebyen og Sæter.



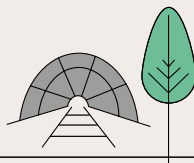
1926

Østensjøbanen åpner med strekningen Vålerenga – Oppsal.



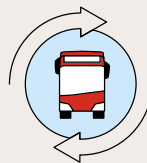
1927

Oslo får sin første busslinje.



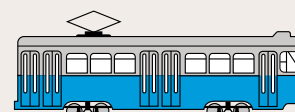
1928

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



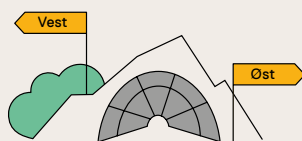
1931

Bussringen åpner.



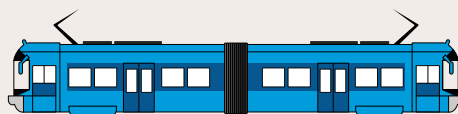
1952

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



1993

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



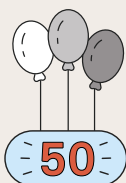
1999

Nye, italienske leddtrikker med lavgulv blir gradvis fasett inn.

KTP AS

2006

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



2016

22. mai: T-banen fyller 50 år!



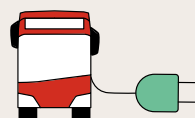
2017

13. november: Unibuss fyller 90 år!



2017

Selskapsnavnet endres til Sporveien AS.



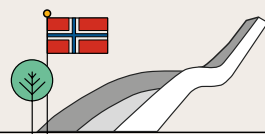
2018

Unibuss bestiller 40 elbusser.



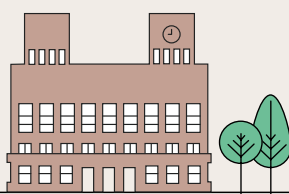
2019

Trikken i Oslo fyller 125 år.



2023

31. mai: Holmenkollbanen fyller 125 år!



2024

100 år med kommunalt eierskap.



2025

6. oktober: Sporveien fyller 150 år!





DEL 2

Strategi

Alle om bord!

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

I 2025 ferdigstilte Sporveien en ny strategi, som har to formål. Den skal bygge videre på det som har fungert tidligere. Samtidig må den gjenspeile en strategisk kontekst med store endringer.

Noe ligger fast. Sporveien har samfunnskritiske leveranser i form av offentlige kollektivtjenester. Det er avgjørende å opprettholde kvaliteten i disse tjenestene til byen og innbyggerne. De som reiser hver dag stoler på at kollektivtrafikken er i rute. Det legger vi stolthet i å levere. Videre er det viktig å skape mest mulig kollektivtrafikk for pengene.

Samtidig er omgivelsene våre i endring. Innenfor kollektivtrafikken pågår det store transformasjonsprosjekter, som det store T-baneløftet*. Både overgangen til et nytt signalsystem og tilkoblingen av Fornebubanen representerer store interne endringer. Samtidig er det turbulens i de eksterne omgivelsene. Geopolitiske endringer med tolltariffer og kriger gir lokale utslag, og forsterker betydningen av beredskap. Det er også tiltakende ekstremvær som stiller nye krav til hele samfunnet. Og ikke minst utvikles det ny teknologi, som kunstig intelligens (KI), med ulik grad av modenhet. Innenfor alle disse temaene ønsker vi i Sporveien å finne gode, lokale løsninger.

Hva betyr alt dette? For det første er det viktig å holde kursen, og gjennomføre de langsiktige, planlagte prosjektene med god kvalitet. Veksten i kollektivtilbudet bidrar til et mer bærekraftig samfunn. Deretter er det viktig å ta godt vare på den infrastrukturen vi allerede har. Og til sist er det viktig å finne interne forbedringsgevinster slik at tjenestene kan leveres med lavest mulig kostnad. På den måten kan vi fortsette å være løsningen for byen.

Om strategien

Visjonen vår – bærekraftig mobilitet for alle – videreføres inn i neste strategiperiode. Visjonen er en ledestjerne i alt vi gjør. Den inspirerer og gir kraft i arbeidet vårt for å realisere kommunens

ambisjoner om færre bilreiser og mindre klimautslipp. I neste strategiperiode skal vi skape enda mer kollektivtrafikk for pengene. På den måten bidrar vi til bærekraftig byutvikling.

Vårt langsiktige, strategiske målbilde består av tre deler: attraktive reiser, engasjerte medarbeidere, og en bærekraftig by. Å være et attraktivt reisealternativ med fornøyde reisende er avgjørende for å levere på samfunnsoppdraget vårt. Vi samarbeider med Ruter for å gjøre tilbudet så godt som mulig. Vi legger også til rette for å skape engasjement og trivsel hos våre ansatte. Det er menneskene i organisasjonen som får alt til å skje. Det er viktig for oss å tiltrekke, utvikle og beholde dyktige folk for å nå det overordnede målet, som er å bidra til en bærekraftig by. Utviklingen i verden viser at dette er viktigere enn noen gang.

For å kunne levere på det overordnede målbildet har vi forsterket det interne produktfokus. Hva betyr det? Vi forstår T-banen, trikken, bussen, eiendom og media som produkter. Et viktig prinsipp i den nye strategien er at helheten er viktigere enn enkelthetene. Alle produktene må levere for at helheten skal være god for de reisende. Vi har satt offensive mål for alle produktene. Samtidig legger vi forholdene til rette for at produktenhetene skal kunne prestere best mulig.

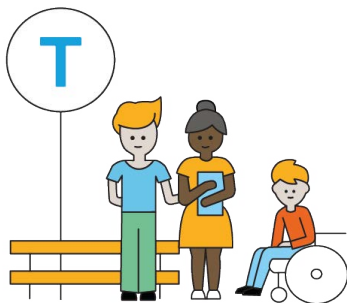
Vi har allerede tatt grep. I 2025 gjennomførte vi et organiseringsprosjekt under overskriften «Ett Sporveien». Målet med organisasjonsprosjektet er blant annet å sikre at vi leverer på de strategiske målsettingene på kort og lang sikt og å hente ut synergier og effekter av å være et integrert selskap.

Det absolutt viktigste i den nye strategien er å levere hver dag. Det er noe som er godt befestet i kulturen i Sporveien. Vi holder hjulene i gang, slik at det gode kollektivtilbudet er tilgjengelig for alle. Kort sagt, vi skaper bærekraftig mobilitet for alle.

* En stjerne betyr for informasjon om organiseringen av T-baneløftet: se side 34



Engasjerte medarbeidere:
Alle skal om bord!



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



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



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

BESTPROGRAMMENE SPORVEIENS KONSERNSTRATEGI

Langsiktig arbeid har skapt stor gevinst

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

Best 2015 (2011–2015)

BESTE LEVERANDØR AV KOLLEKTIVTRAFIKK

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

Viktige suksessfaktorer

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

Best 2020 (2016–2020)

BESTE NORDISKE LØSNING FOR EFFEKTIV OG MILJØVENNLIG PERSONTRANSPORT

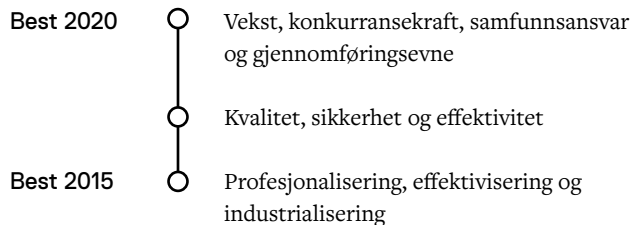
Nytt byråd lanserte høye klima- og miljøambisjoner og en storstilt satsing på kollektivtilbudet i forkant av Best 2020. Sporveien tok fatt på store moderniseringsoppgaver i kollektivsystemet, men tok også viktige, omfattende grep for å profesjonalisere innkjøp og logistikk, driftsprosesser, vedlikehold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

Viktige suksessfaktorer

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

Best 2025 (2021–2025)

BYGGER VIDERE PÅ EN SOLID PLATTFORM

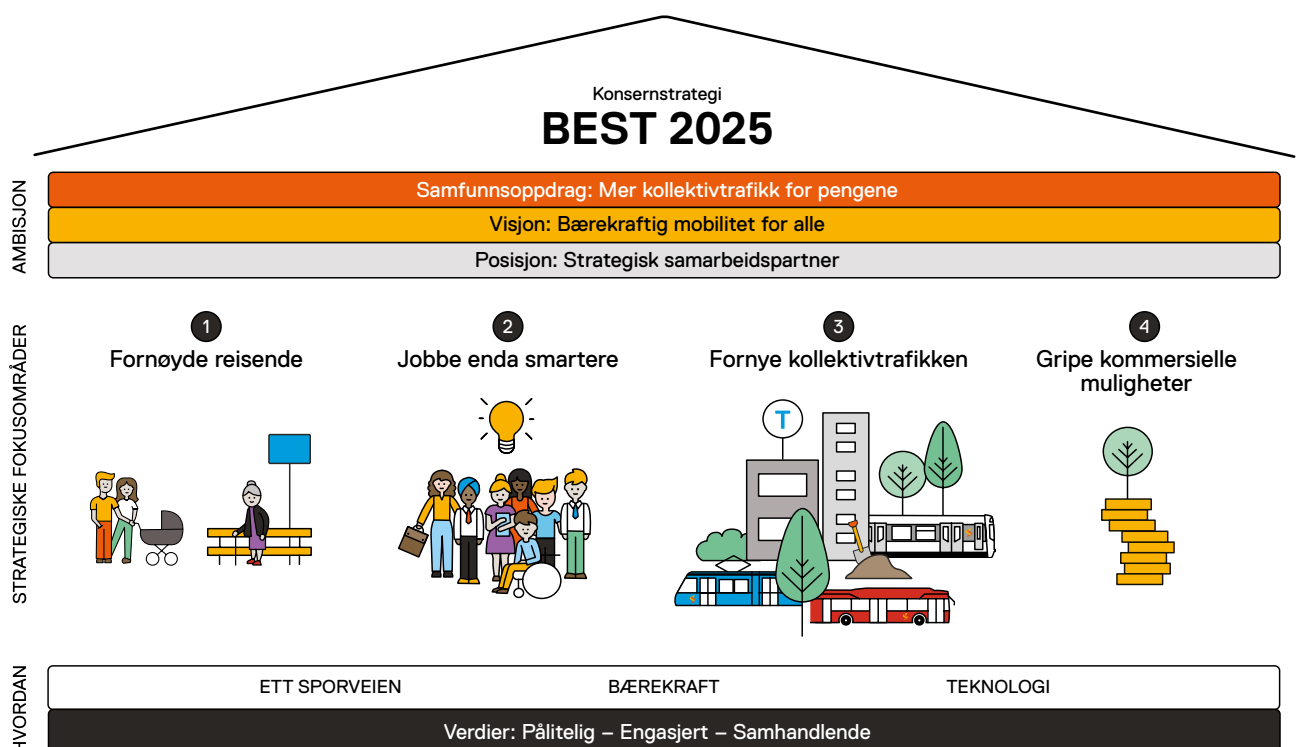


Best 2025 (2021–2025)

BÆREKRAFTIG MOBILITET FOR ALLE

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

Målet om effektivisering ligger fast. Sporveien har en integrert forretningsmodell, der selskapet styrer vogner, personell, verksteder, infrastruktur og trafikk i ett helhetlig system. Konsernet sikter derfor etter gevinster fra alle deler av systemet og på tvers av de fire strategiske prioriteringene som er satt i Best 2025. Målet ble i 2024 justert fra å realisere årlige forbedringsgevinster på 250 millioner kroner til 425 millioner kroner innen utløpet av 2025.



BEST 2025
SPORVEIENS KONSERNSTRATEGI

Strategisk fokusområde

Fornøyde reisende

Det er gledelig å se at Sporveien i antall reiser er tilbake på nivåene fra før koronapandemien. Trikken har i nyere tid aldri hatt så mange reisende som i 2025, riktignok til dels grunnet T-banens omfattende arbeider på fellesstrekningen Majorstuen–Tøyen.

Den enkelte oppgraderingen som kanskje er til størst glede for flest reisende er oppgraderingen av Majorstuen stasjon. Stasjonen er nå rettet ut etter å ha ligget i en svak kurve i mange år.

Riktig kvalitet på tilbudet er avgjørende for å ha fornøyde reisende, for Sporveiens del gjelder det spesielt regularitet og punktlighet. Resultater fra Norsk kundebarometer 2025 viser at T-banen ligger på andreplass og Trikken på fjerdeplass av de best likte persontransportsselskapene i landet. I en benchmarking av de ledende metrosystemene i verden scorer T-banen høyt og er Europas mest kostnadseffektive

T-banesystem. Det gir fornøyde reisende og stolte medarbeidere i Sporveien.

Vinteren 2023–24 var krevende med hensyn til snømengde, store temperaturskjeller og introduksjon av ny teknologi på bussiden. I samarbeid med Ruter og Bymiljøetaten ble det gjort tiltak på selve bussene, samt på veidrift og fremkommelighet. Dette, sammen med en langt mildere vinter i 2024–25, resulterte i normal drift gjennom vinteren. Samhandlingen mellom disse sentrale aktørene ble videreført inn mot neste vinter.

Hvert år nyter millioner av reisende godt av Oslos kollektivtilbud.





Tydelige roller og ansvar legger grunnlaget for mer effektive arbeidsprosesser og bedre samhandling.

Strategisk fokusområde

Jobbe enda smartere

I 2025 har Sporveien videreført arbeidet med å styrke organisasjonen gjennom målrettede forbedringer og innovasjon.

Vi er midt i et omfattende organisasjonsprosjekt hvor hovedfokus er å etablere en tydelig produktorganisering for både trikk og T-bane. Dette innebærer at roller og ansvar blir tydeliggjort på tvers av hele organisasjonen, noe som legger grunnlaget for mer effektive arbeidsprosesser og bedre samhandling.

Unibuss har gjennomført en vellykket organisasjonsendring og leverer nå produksjonstall som er blant de beste i den helelektriske bussflåten i Ruter-området. Dette er et resultat av målrettet innsats og evne til å tilpasse seg nye krav og forventninger.

Samarbeidet mellom verkstedene for trikk og T-bane har også blitt styrket. Nå leverer T-baneverkstedet boggirevisjoner for SL18-trikkene, med oppstart fra 2026. Dette tverrfaglige samarbeidet bidrar til økt effektivitet og bedre ressursutnyttelse på tvers av virksomheten.

Trikken fortsetter prosjektet R2DATO (Rail to Digital automated up to autonomous Train Operation) med utvikling

av fjernstyring av SL18 inne på lukkede områder. Gjennom 2025 har man nådd nye milepæler og ved hjelp av EU-midler fortsetter arbeidet med tett samarbeid mellom leverandør og fagmiljøene i Sporveien.

I løpet av året har Sporveien investert betydelig i å utforske hvordan kunstig intelligens kan bidra til smartere arbeidsprosesser. Over 200 medarbeidere har deltatt i opplæring og testing av Copilot, noe som har gitt verdifull innsikt i hvordan digitale verktøy kan støtte både ledere og medarbeidere i hverdagen.

Forbedringsprogrammet fortsetter å levere betydelige besparelser for kollektivtrafikken. Gjennom 2025 har programmet bidratt med 315 millioner kroner i effektivisering, og samlet har Best-programmene per 2025 levert 1 603 millioner kroner i akkumulerte besparelser årlig tilbake til kollektivtrafikken. Disse resultatene viser at systematisk forbedringsarbeid gir konkrete gevinster for miljøet, økonomien og Sporveiens evne til å levere bærekraftig mobilitet for alle.

BEST 2025 SPORVEIENS KONSERNSTRATEGI

Strategisk fokusområde

Fornye kollektivtrafikken

T-banen er i full gang med å innføre et nytt signalsystem (CBTC – Communication based train control). Det nye signalsystemet medfører en helt ny måte å styre togene på.

I 2025 har T-banen satt i drift første delstrekning med CBTC på fem stasjoner ytterst på Lambertseterbanen. Første del av prosjektet Oppgradert Majorstuen stasjon er ferdigstilt, med nye, rette spor og større plattformer. Forneubanen har snart fullført all tunellboring, og byggingen av stasjoner langs den nye traseen er godt i gang. Påkoblingen av tunelløpene ved Majorstuen er ferdigstilt. Prosjektene påvirker dagens T-banedrift, samtidig som de krever at driftsorganisasjonen styrker både kapasitet og kompetanse for å kunne utnytte investeringene når de er ferdige.

De neste årene skal T-banen få 20 prosent flere avganger og øke antall reisende til 140 millioner i året. For å skape denne veksten trenger Oslo flere T-banepogner. I 2025 er designet av de nye M4-vognene ferdigstilt, og de aller første delene sveiset i fabrikken til CAF i Spania. Leveransen av vogner til test i Oslo er ventet i 2027, og første vogn til trafikk kommer i 2029. Vognkontrakten innebærer et opsjonsprogram som muliggjør innkjøp av flere vogner for å styrke kapasiteten ytterligere.

Sporveien skal bygge den nye stasjonen Diakonhjemmet på Holmenkollbanen. Den skal erstatte dagens stasjoner på Frøen og Steinerud. Prosjektet er utviklet i samarbeid med Det Norske Diakonhjem og hadde byggestart sommeren 2025. Den nye stasjonen skal stå ferdig ved årsskiftet 2027–28.

Akershus fylkeskommune har utredet arealkonsekvenser og hensynssone for en forlengelse av T-banen fra Ellingsrudåsen inn i Lørenskog kommune. Tre alternativer er vurdert, og Lørenskog kommune har anbefalt et av dem som grunnlag for revisjon av kommuneplanens arealdel i 2025. Saken går videre til behandling i fylkeskommunen i første halvår 2026.

Fra høsten 2025 består trikketilbudet i Oslo av en enhetlig trikkeflåte. Dette er en sentral milepæl i Trikkeprogrammet og Oslos satsing på trikkeproduktet og anskaffelse av 87 nye trikker. Det er jobbet godt med å bli kjent med de nye vognene, med fokus på tilgjengelighet og pålitelighet i leveransen. For å best utnytte Oslo kommunes investering i trikkeproduktet, er det fokus på optimal utnyttelse av trikker og infrastruktur.



De gule boksene som monteres i T-banesporet fungerer som faste referansepunkter og oppgir togenes nøyaktige plassering.

Strategisk fokusområde

Gripe kommersielle muligheter

Sporveien arbeider med å skape kommersielle inntekter til forbedring og videreutvikling av kollektivtilbudet. Moderne og funksjonelle knutepunkter skaper gode reiseopplevelser, bidrar til byutvikling og gjør Oslo til en bedre by å bo og arbeide i.



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

Solide reklameinntekter og digitalisering

Sporveien Media leverer betydelig vekst i inntektene fra salg av reklameflater. Inntektene fra reklame utgjorde over 200 millioner kroner i 2025, en økning på om lag 50 millioner fra 2024.

I 2025 ble leveransen av de nye SL18-trikkene fullført med digitale skjermer som gir en bedre reiseopplevelse og økt inntektpotensial knyttet til reklame.

I samarbeid med vår partner JCDecaux har vi startet oppgraderingen av både digitale og analoge reklamebærere på T-banestasjonene, noe som moderniserer tilbudet og sikrer fremtidig verdiskapning. Blant annet er det installert nye og større skjermer mellom sporene på sentrumsstasjonene.

En helhetlig oppgradering av Majorstuen stasjon har medført en total fornyelse av samtlige kommersielle flater på stasjonsområdet. Oppgraderingene gir grunnlag for ytterligere fremtidig utvikling i inntektpotensialet.

Joule fases ut

Sporveien har de seneste årene prøvd ut et konsept for utleie av elsykler gjennom en abonnementsløsning for privatkunder. Tilbudet har gitt erfaring med elsykkel for 3164 unike brukere i Oslo. Til tross for salgsvekst har ikke lønnsomheten i virksomheten utviklet seg som forutsatt. Joule har vært gjennom en fase hvor man har vurdert ulike strategiske alternativer for selskapet. Konklusjonen ble at virksomheten opphørte med virkning fra høsten 2025.

Videre utvikling av Sporveiens eiendommer

Sporveien utvikler sine eiendommer langs viktige ferdsselsårer og knutepunkter i Oslo for å forme fremtidens bymiljø og skape flere inntekter til kollektivtrafikken. Sporveien ønsker å utvikle eiendommer som har flere funksjoner: gi nytte for de reisende, dekke Sporveiens egne arealbehov og sikre bidrag til langsiktig finansiering av kollektivtrafikken.

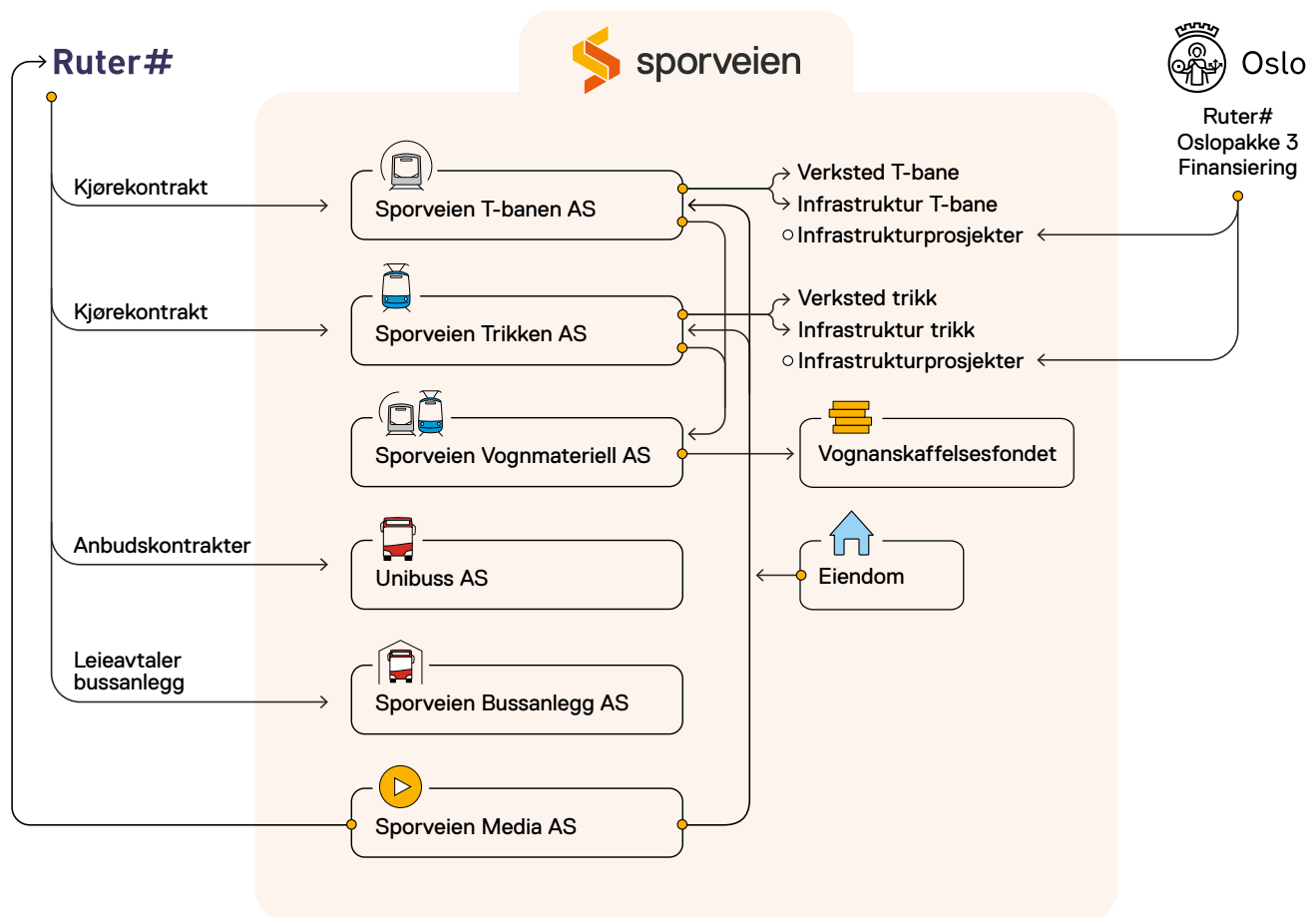
Komplett planforslag for Etterstad base er nå sendt til behandling i Plan- og bygningsetaten (PBE).

Prosjektet innebærer en totalfornyelse av basen for infrastrukturvedlikeholdet på T-banen, i kombinasjon med bolig- og næringsutvikling basert på etablering av et lokk over området. Omfanget er på over 70 000 kvm, og omfatter blant annet kontorer, ulike typer boliger, nye torg, møteplasser, grøntarealer og nabolagsfunksjoner.

Andre store prosjekter som er under utvikling, omfatter blant annet Brynseng stasjon og arealer for næring og kultur på Majorstuen stasjon.

Slik finansieres Sporveien

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



Målsatte forbedringsgevinster

Målet om å gi forbedringsgevinster tilbake til kollektivtrafikken har ligget fast gjennom alle Best-strategiene. Sporveien har en integrert forretningsmodell, der selskapet styrer vogner, personell, verksteder, infrastruktur og trafikk i ett helhetlig system. Konsernet har siden starten på Best-strategiene gjennomført store moderniseringsoppgaver i kollektivsystemet, og samtidig tatt viktige organisatoriske grep for å levere mer kollektivtrafikk for pengene (se s. 20–25). Dette gir per 2025 1 603 millioner kroner i akkumulerte besparelser årlig til kollektivtrafikken.

Akkumulerte forbedringsgevinster

Siden 2011 har Sporveien realisert store forbedringsgevinster. Det opprinnelige målet var å nå 1 240 millioner innen 2025. Dette tallet ble i 2024 oppjustert til 1 415 millioner kroner innen 2025.

Gevinstene i 2025 beløp seg til 315 millioner kroner og er summen av en rekke små og store tiltak. Sporveien har tatt sikte

på å ta ut forbedringsgevinster fra alle deler av virksomheten og på tvers av de fire strategiske prioriteringene.

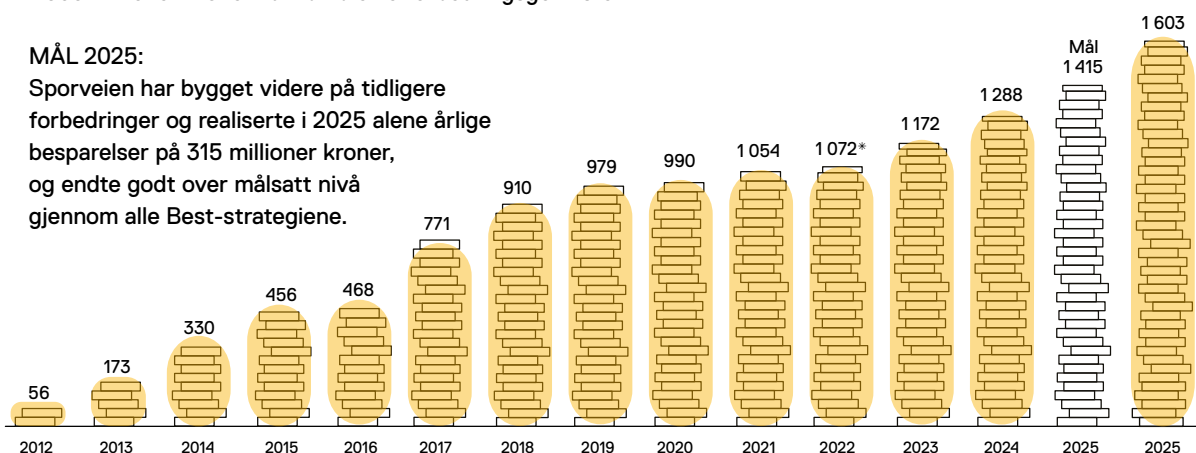
Grafen viser de akkumulerte forbedringsgevinstene Sporveien har skapt fra 2011 til og med 2025, totalt 1 603 millioner kroner årlig per 2025, godt over målet på 1 415 millioner.

FORBEDRINGSEFFEKT PER 2025:

1 603 millioner kroner i akkumulerte forbedringsgevinster

MÅL 2025:

Sporveien har bygget videre på tidligere forbedringer og realiserte i 2025 alene årlige besparelser på 315 millioner kroner, og endte godt over målsatt nivå gjennom alle Best-strategiene.



Planer for kapasitetsøkning frem til 2035

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



Byggestart for fornyelse av Trondheimsveien fra Haslesvingen til Sinsenkrysset november 2026. Fornyelsen tilrettelegger for økt frekvens i henhold til Trikkeprogrammet.

Byggestart for fornyelse på Lilleakerbanen, inkludert vendeløsning på Øraker.

Oppgradering av Briskebylinjen: Byggestart januar 2026, planlagt ferdigstilling juni 2027.



Oppgraderingen av Majorstuen stasjon med nytt endespor til Holmenkollbanen er ferdig.

De første passasjerene ønskes velkommen om bord i de nye T-banevognene M4.

2028

2027

2026



All kollektivtransport i hovedstadsregionen skal være utslippsfri.



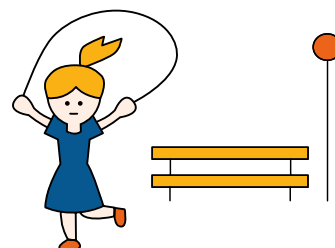
Oppstart produksjon nye T-banevogner.

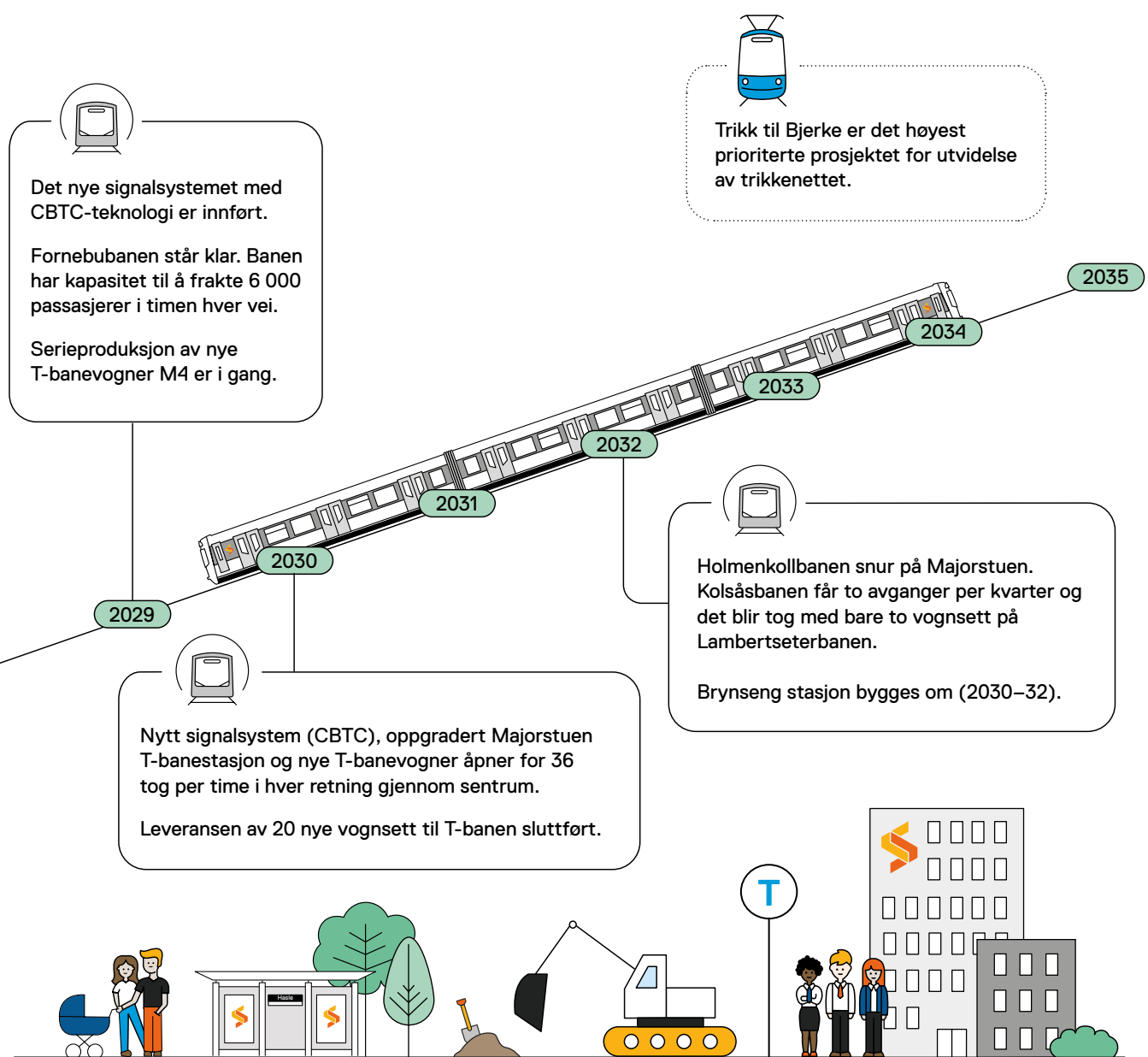


Nye Diakonhjemmet T-banestasjon står ferdig mot slutten av året.

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

Oppstart testing av M4 T-banevogner i Oslo.





Det nye signalsystemet med CBTC-teknologi er innført.

Forneubanen står klar. Banen har kapasitet til å frakte 6 000 passasjerer i timen hver vei.

Serieproduksjon av nye T-banetrog M4 er i gang.

Trikk til Bjerke er det høyest prioriterte prosjektet for utvidelse av trikkenettet.

Nytt signalsystem (CBTC), oppgradert Majorstuen T-banestasjon og nye T-banetrog åpner for 36 tog per time i hver retning gjennom sentrum.

Leveransen av 20 nye vognsett til T-banen sluttført.

Holmenkollbanen snur på Majorstuen. Kolsåsbanen får to avganger per kvarter og det blir tog med bare to vognsett på Lambertseterbanen.

Brynseng stasjon bygges om (2030–32).



SPORVEIENS INTERNE PROSJEKTER FOR Å ØKE KAPASITETEN FREMMER

TRIKKEN MED VERKSTEDER

2022–2028: Flere ulike prosjekter som skal:

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

INFRASTRUKTUR / TRIKKEN

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

T-BANEN MED VERKSTEDER

2022–2030: Videreutvikling av driftskonseptet for å:

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

INFRASTRUKTUR / T-BANEN

2026–2029: Planlegging og bygging av ny lakkhall på Ryen base.

Etter 2030: Ombygging av Etterstad base.

INFRASTRUKTUR / TRIKKEN OG T-BANEN

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

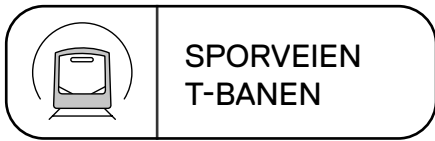
Oversikten inneholder målsatte tidspunkter. Endringer kan forekomme over tid.





DEL 3

Virksomheten



En T-bane for fremtiden

2025 har vært et spennende og utviklende år for Sporveien T-banen. På vår ferd mot å levere en T-bane med økt kapasitet har vi passert flere viktige milepæler. Det har vært utfordrende – både for kundene og for oss. Men vi vet at alt vi har gjort i 2025 vil komme byen til gode, på sikt.

Sporveien T-banen AS (T-banen) drifter og leverer all T-banetraffikk i Oslo og Akershus. Selskapet har driftstillatelse fra Statens jernbanetilsyn. Drift av verksted og infrastruktur som er organisert i morselskapet Sporveien AS, inngår i selskapets driftstillatelse.

T-banen kjører på avtale med administrasjonsselskapet Ruter AS. Ruter bestiller ruteplan, og T-banen planlegger og leverer trafikken. Selskapet drifter fem linjer i Oslo, hvorav to strekker seg inn i Bærum i Akershus. Ved utgangen av 2025 hadde T-banen 683 ansatte.

Året oppsummert

I løpet av 2025 har T-banen levert 106 millioner kundereiser (116 millioner i 2024) til en regularitet på 99,3 prosent (99 prosent i 2024) og hatt en kundetilfredshet på 84 prosent (83,9 prosent i 2024). Store deler av året ble preget av planlagte driftsavvik knyttet til oppgradering av Majorstuen stasjon, forberedelser til implementering av det nye signalsystemet og påkobling av Forneububanen. Til tross for mange planlagte driftsavvik, har T-banen opprettholdt en stabil drift på områder som ikke har vært berørt av prosjektene. Prosjektinformasjonen har hatt fokus på god forventningsstyring overfor både beboere og kunder.

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

- Oppgradering av Majorstuen stasjon og tilrettelegging for påkobling av Forneububanen medførte stenging av strekningen mellom Borgen og Majorstuen gjennom sommeren. Dette var et krevende driftsavvik, men avviklingen gikk i henhold til plan.

- Parallelt med stengingen ble det utført oppgraderinger på flere av byens stasjoner og banestrekninger.
- Gjennom året har det vært stor aktivitet med installasjon og testing av det nye signalsystemet CBTC, og høsten 2025 åpnet første delstrekning med CBTC-teknologi mellom Brattlikollen og Bergkrystallen.
- T-banen koordinerer de store prosjektene i et T-baneprogram som omtales som T-baneløftet, et viktig virkemiddel for å sikre god samordning av leveransene.

T-banen ble i 2025 rangert som tredje beste virksomhet i Norsk Bærekraftbarometer, noe som bekrefter publikums tillit til selskapets innsats for miljø og bærekraft. Kundeundersøkelsene for 2025 viser også høy tilfredshet og lojalitet blant passasjerene, som anerkjenner T-banen som et pålitelig og foretrukket transportmiddel i Oslo.

Videre utvikling

Sporveien T-banen ser fremover og forbereder seg på fremtidens transportbehov. Implementering av CBTC i hele linjenettet fortsetter for full styrke, og sammen med anskaffelsen av nye vogner og forberedelser for å ta imot Forneububanen, er dette viktige bidrag til å skape en mer moderne og effektiv T-bane.

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



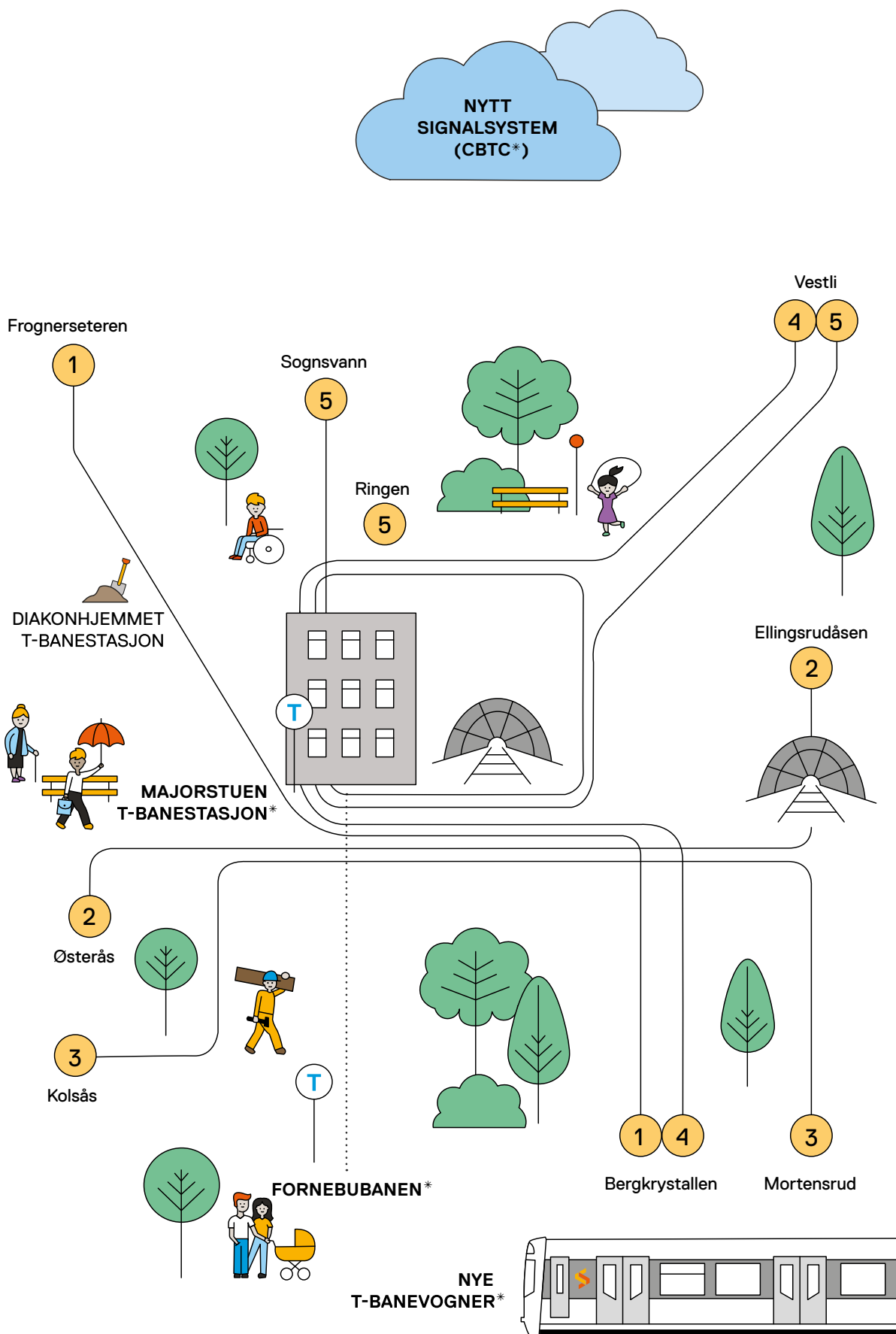
NØKKELTALL	2025	2024	2023
Total omsetning (MNOK)	2 589,5	2 407,8	2 228,2
Resultat etter skatt (MNOK)	9,9	-61,6	-54,2
Antall reiser (millioner)	106	116	111
Kundetilfredshet*	83,6	83,9	84,0
Regularitet**	99,3 %	99,0 %	99,3 %
Ansatte (andel kvinner)	683 (28 %)	652 (28 %)	615 (27 %)
Kost per kilometer	135,44***	119,09	119,67

2025 var et krevende år for T-banen. Til tross for dette leverte Silje Strand og hennes kolleger 106 millioner reiser med en regularitet på 99,3 prosent.

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

** To stjerner betyr andel avtalte avganger kjørt. Mål 2025: 99 %.

*** Tre stjerner betyr økte kostnader til vedlikehold av infrastrukturen og vogner i tillegg til økte kostnader til IT har medført økning i kostnad per kilometer.



* Stjerne betyr: Disse fire prosjektene utgjør T-baneløftet: Nytt signalsystem (CBTC), Majorstuen T-banestasjon, Forneubanen og Nye T-banegygnere



Det store T-baneløftet

De store T-baneprosjektene er godt i gang og har nådd flere milepæler i 2025. Gjennom oppgradering og bygging av stasjoner, baser og infrastruktur bidrar de til byutvikling og enda flere reisende på T-banen.

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

Nytt signalsystem (CBTC)

T-banen skal få et nytt og moderne signalsystem for å erstatte det gamle og øke kapasiteten i det eksisterende T-banenettet. Sporveien inngikk avtale med Siemens Mobility i 2021 om leveransen av systemet, og prosjektet pågår nå for fullt. 2025 var et år med utstrakt testing og den første, store milepælen i prosjektet; driftssettelse av første delstrekning med CBTC på de ytterste fem stasjonene på Lambertseterbanen.

Nye T-banevogner

I 2022 fikk Sporveien oppdraget med å anskaffe nye T-banevogner og kontrakt med CAF ble inngått i 2024. Gjennom 2025 er prosjektet i mål med preliminært design av vognene. Endelig design er i henhold til plan og ferdigstilles i januar. De første delene er sveiset sammen og produksjonen av vognene starter for fullt i 2026. De første vognsettene skal være på plass i 2029, og 20 vognsett er planlagt ferdigstilt innen mars 2030.

Oppgradert Majorstuen T-banestasjon

Majorstuen T-banestasjon ble åpnet for normal drift 20. september. Det gjenstår fortsatt noe arbeid, men stasjonen kan brukes som normalt samtidig som prosjektet ferdigstilles. Ved fullført prosjekt skal stasjonen være oppgradert med rette spor og plattformer, flere adkomster og ny gangbru i vest. Stasjonen bidrar til økt kapasitet med raskere av- og påstigning for passasjerer på alle linjer og er et flott knutepunkt for reisende på T-banen.

Fornebubanen

Fornebubanen skal utvide T-banens linjenett med en ny bane mellom Majorstuen i Oslo og Fornebu i Bærum. Banen blir 7,7 kilometer lang, og vil ha seks nye, underjordiske stasjoner, samt en base med verksted i tilknytning til Fornebu stasjon. Fornebubanen skal settes i drift i 2029. Den bygges av en dedikert etat i Oslo kommune, og skal overtas av Sporveien når den er klar for drift.

ANDRE SENTRALE PROSJEKTER:

Nye Diakonhjemmet T-banestasjon

Sporveien skal bygge ny stasjon ved Diakonhjemmet sykehus. Prosjektet er i forprosjektfasen og planlagt ferdigstilt i 2028. Diakonhjemmet stasjon blir en helt ny, moderne og tilgjengelig stasjon som skal erstatte stasjonene Frøen og Steinerud.

KAPASITETSUTVIDELSE

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

Gevinster

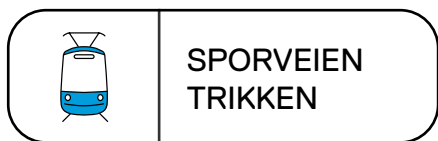
Målsatte gevinster er økt kapasitet, utvidet linjenett, og økt sikkerhet, driftsstabilitet og hastighet.

Organisering

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

Finansiering

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



Et nytt kapittel i Trikkens historie

Ved utgangen av 2025 er det kun nye trikker i rutetrafikk i Oslo. Samtlige nye trikker er satt i drift. For de reisende betyr dette at de alltid møtes av en moderne trikk med bedre plass om bord, og de som reiser med barnevogn eller bruker rullestol kommer seg enklere frem.

Sporveien Trikken AS (Trikken) er ansvarlig for forvaltning og drift av trikketilbudet i Oslo. Selskapet opererer på oppdrag fra administrasjonsselskapet Ruter og med tillatelse fra Statens jernbanetilsyn. Selskapet kjøper vedlikehold av spor og vogner fra infrastruktur- og verkstedsenhetene i Sporveien, og leier trikker fra Sporveien Vognmaterieell AS. Ved utgangen av 2025 hadde Trikken 475 ansatte.

Året oppsummert

I 2025 fraktet Trikken 55 millioner passasjerer, mot 52 millioner i 2024. Trikken kjørte 98,1 prosent av alle planlagte avganger i 2025, mot 98,8 prosent i 2024. Trikken jobber systematisk med å forbedre og stabilisere ytelsen til vognparken.

Ved utgangen av 2025 hadde Trikken mottatt samtlige 87 nye trikker fra leverandøren CAF. De nye trikkene tilbyr bedre reisekomfort, bedre plass og universell utforming, som gjør kollektivtilbudet tilgjengelig for flere. Den siste reisen i rutetrafikk med gamle trikketyper ble gjennomført 28. september 2025.

Antall ulykker og alvorlige hendelser per million vognkilometer var 0,6. Det var ingen dødsfall knyttet til kjøring av trikk i 2025.

Trikken fikk førsteplass i Norsk Bærekraftbarometer 2025, en kåring selskapet fikk andreplass i året før.

I februar ble en spesialutstyrt trikk kalt «Datatrikken» satt inn i rutetrafikk. Trikken er utstyrt med ulike sensorer og kjører i trafikk for å samle inn data om trikkenettet og trafikken i

Oslo. Innsamlingen er en del av EU-prosjektet R2DATO, som Sporveien deltar i, og er en forutsetning for utvikling og testing av førerassistansesfunksjoner for de nye trikkene. Etter hvert skal prosjektet også kartlegge muligheten for at trikkene skal kunne bevege seg autonomt i vognhall og på base.

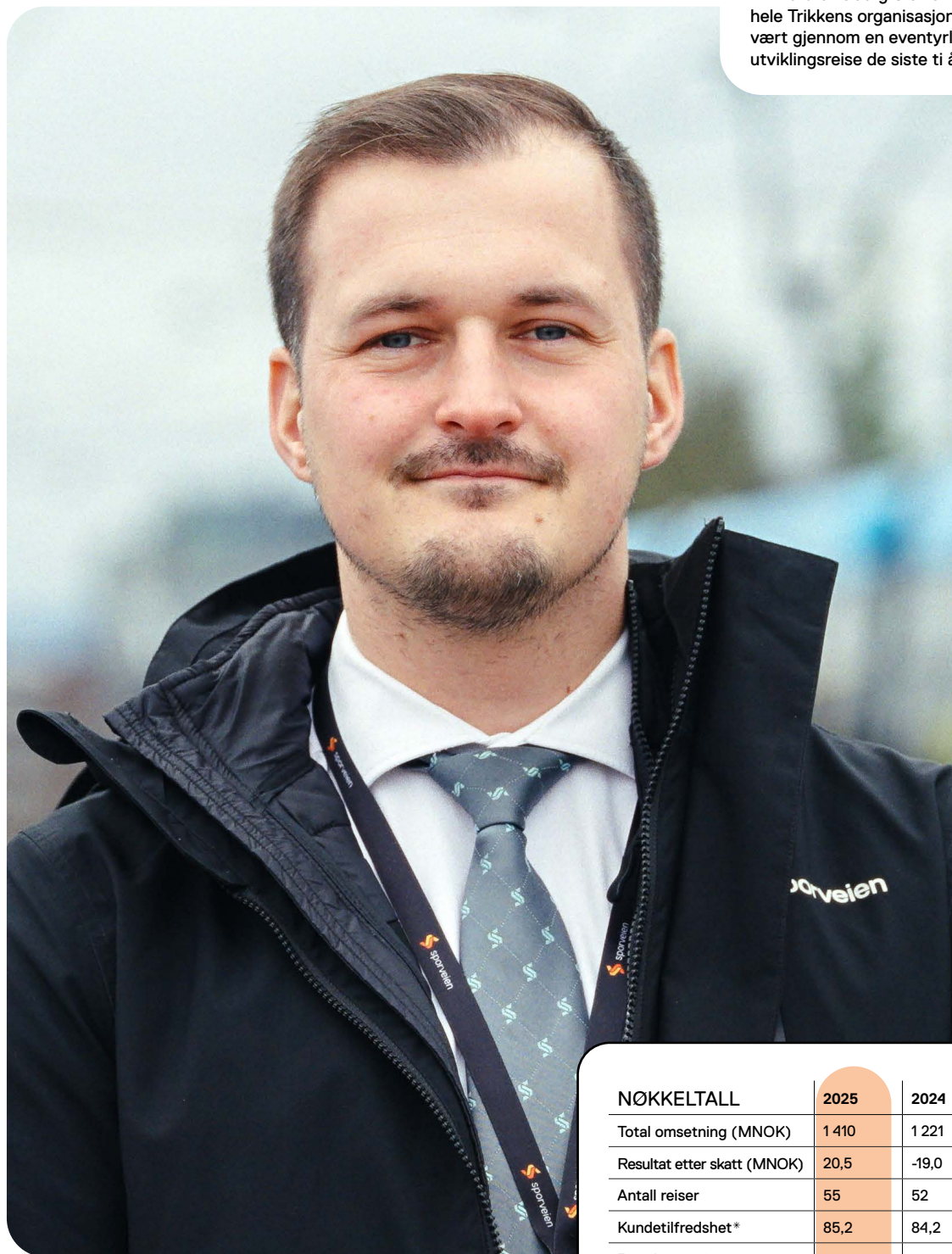
Sporveien er i dialog med myndighetene og er avhengig av endringer i regelverket for å kunne ta i bruk alle mulighetene de nye trikkene gir. Samferdselsdepartementet har bedt Statens jernbanetilsyn vurdere hvorvidt jernbanelovgivningen er tilstrekkelig tilpasset den teknologiske utviklingen som skjer innen trikk og sporvognsdrift. Teknologi som utvikles i prosjektet vil kunne ha stor betydning for trafikkikkerhet og reisekomfort i fremtiden.

Videre utvikling

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

Gjennom Trikkeprogrammet skapes fremtidens byreise i Oslo. Målet er å sikre et attraktivt, robust og kostnadseffektivt trikketilbud for innbyggerne. Innen 2030 skal de nye trikkene kunne tilby kapasitet til 100 millioner årlige reiser, en dobling fra dagens nivå. De moderne trikkene er designet for å frakte mange passasjerer på begrenset plass, noe som frigjør arealer til byliv og attraktive byrom. Samtidig er de nye trikkene relevante for kommunens strategier for bærekraft, klima og mobilitet.

Trikkfører Georg Sletten og hele Trikkens organisasjon har vært gjennom en eventyrlig utviklingsreise de siste ti årene.



NØKKELTALL	2025	2024	2023
Total omsetning (MNOK)	1 410	1 221	1 288
Resultat etter skatt (MNOK)	20,5	-19,0	-12,5
Antall reiser	55	52	48
Kundetilfredshet*	85,2	84,2	83,3
Regularitet**	98,1 %	98,8 %	99,2 %
Ansatte (andel kvinner)	475 (20 %)	476 (21 %)	442 (21 %)
Kost per kilometer	145,88***	141,11	129,00

Ved reforhandlingen av Oslopakke 3 i mai 2024 ble trikk til Bjerke et prioritert prosjekt i Oslo kommune, med investeringsramme på 1 800 millioner kroner. Statens vegvesen jobber i den forbindelse med prinsippavklaringer for Riksvei 4, hvor trikk til Bjerke er et sentralt element i parsellen fra Sinsen til Bjerke. Dette arbeidet ferdigstilles i 2026.

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

** To stjerner betyr andel avtalte avganger kjørt. Mål 2025: 99,0 %

*** Tre stjerner betyr økte kostnader knyttet til vogner, infrastruktur og personal medførte økning i kostnad per kilometer i 2025.



Fra leveranse til ny hverdag

Alle 87 nye trikker var innen utløpet av 2025 satt i drift i Oslo. De nye trikkene har nå kjørt totalt ni millioner kilometer i Oslo. Leveransen av den siste nye trikken markerte en viktig milepæl i Trikkeprogrammet.

En bedre reise for alle

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

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

Sporveien har siden oppstarten av Trikkeprogrammet samarbeidet med Bymiljøetaten, Ruter og Vann- og avløpsetaten om oppgraderingen av flere trikkestraseer. I 2027 vil Briskebylinjen bli gjenåpnet, med oppgradert infrastruktur, nye vann- og avløpsrør, nye fortau og universelt utformede holdeplasser. Også i Pilestredet pågår et større oppgraderingsarbeid som i 2028 vil sikre videre drift av trikk til Rikshospitalet, og samtidig gi området et estetisk løft og et mer fremkommelig og trikkevennlig bymiljø.

Levering og tilvenning

De nye trikkene ble gradvis satt i trafikk etter en nøye kvalitetsprosess utført av Sporveien, både ved produksjonsanlegget i Spania og ved ankomst i Oslo. Trikkene ble fraktet i to separate deler til Oslo og ferdigstilt ved Grefsen trikkebase. Før Sporveien formelt overtok trikkene på vegne av Oslo, gjennomgikk de en grundig kvalitetskontroll.

Den siste trikken som ble levert til Oslo har vognnummer 487. Den markerer samtidig en milepæl for produsenten: Trikk 487 er vogn nummer 1 000 bygget på Urbos 100-plattformen. Et sentralt prinsipp i anskaffelsen av nye trikker har vært å velge velprøvd og pålitelig teknologi. Oslos SL18-flåte er derfor basert på en veletablert plattform som allerede er i ordinær drift i flere byer.

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



Den nye Oslotrikken setter sitt preg på bybildet.

FREMTIDENS BYREISE

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

GEVINSTER

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

ORGANISERING

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

FINANSIERING

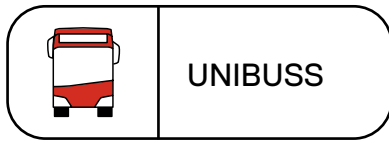
- Trikkeanskaffelse: Kostnadsramme på 4 145 MNOK vedtatt av Oslo bystyre
- Infrastruktur: Anslått til 3 200 MNOK ved oppstarten av Trikkeprogrammet. Bystyret fastsetter kostnadsramme for de største enkeltprosjektene
- Baseutvikling: Kostnadsramme er fastsatt til 1 083 MNOK.

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

FREMDRIFT

TRIKKEANSKAFFELSE

2015: Investeringsbeslutning
 2016: Prekvalifisering av leverandører
 2017–2018: Tilbud og kontrakts-inngåelse
 2021–2022: Testing, prøvedrift og serieproduksjon
 2022–2025: Leveranse og drifts-setting av nye trikker



Daglig drift og ekstrakjøring

Unibuss er blant landets største busselskaper og en ledende aktør innen elektrisk bussdrift. I 2025 har selskapet hatt fokus på å etablere en robust og fremtidsrettet organisasjon.

Unibuss-konsernet er Sporveien AS' største datterselskap målt i antall ansatte, med 1 210 medarbeidere. Virksomheten består av to selskaper: Unibuss AS (rutebuss) og Unibuss Ekspress AS (flybuss). Ved utgangen av 2025 opererte Unibuss i Oslo, Vestfold og Trøndelag.

Året oppsummert

I løpet av 2025 fraktet Unibuss 88 millioner passasjerer og omsatte for 1 823 millioner kroner. Alle anbudskontrakter i Oslo kjøres med full elektrisk drift. Ny organisering av stab og ledergruppe ble etablert mot slutten av 2024, og effektene av endringen har materialisert seg gjennom året. Omorganiseringen var nødvendig etter at Unibuss gikk ut av to større kontrakter i 2024, noe som medførte redusert omsetning. Det har vært et særskilt fokus på å sikre stabil vinterdrift til tross for innføring av ny elbussteknologi. Tiltakene har gitt høy regularitet og gode kundeopplevelser. Kundetilfredsheten i 2025 ble målt til 83,6 poeng, en økning fra 82,9 poeng i 2024.

Som følge av omfattende oppgraderinger på T-banen i Oslo har Unibuss gjennomført erstatningskjøring mellom Borgen og Majorstuen fra mars til november. I tillegg har selskapet håndtert avvikskjøring knyttet til trikkeoppgraderinger og ulike arrangementer i Oslo-området. Det er avklart at Unibuss avslutter anbudskontrakten som driftes i Vestfold 30. juni 2026.

Unibuss Ekspress har hatt god aktivitet i 2025, med antall reisende på nivå med 2024.

Unibuss har de siste årene implementert flere digitale løsninger for å styrke kundetjenester og samarbeidet med oppdragsgivere. Systemene er tett integrert med Ruter, som fastsetter de overordnede premissene. Digitaliseringen gir bedre informasjonsflyt og tilgang til data.

Unibuss har investert i videreutvikling av styrings- og kvalitets-systemer og er sertifisert etter følgende ISO-standarder:

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

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

Videre utvikling

Den nye organiseringen og en vesentlig lavere kostnadsbase gir et godt utgangspunkt for fremtiden. Redusert omsetning som følge av oppsagte kontrakter i 2024 og avslutning av Vestfold-kontrakten vil medføre volumutfordringer, men erfaring med ny teknologi, digitale løsninger og mulige nye kontrakter gir Unibuss solide vekstmuligheter i årene som kommer. Unibuss er på sikt avhengig av å vinne nye anbudskontrakter for å være en bærekraftig virksomhet.



Bas på Brubakk, Hassan Shahzad, og kollegene i Unibuss har som mål å gjøre hverdagslogistikken bedre og enklere for alle reisende.

UNIBUSS- LOKASJONER PER 31.12.2025



NØKKELTALL	2025	2024	2023
Total omsetning (MNOK)	1 823	2 100,3	2 088,2
Resultat etter skatt (MNOK)	9,8	-3,1	-439,4
Antall reiser (millioner)	88	97	97
Kundetilfredshet*	83,6	82,9	83,2
Regularitet**	99,9 %	99,9 %	99,9 %
Ansatte (andel kvinner)	1 210 (7,7%)	1 213 (7,9 %)	1 619 (6,7 %)

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

** To stjerner betyr andel avtalte avganger kjørt. Mål 2025: 99,9 %



Eier, ivaretar og fornyer vognparken

Sporveien Vognmateriell finansierer investeringer i rullende materiell og bidrar til å forvalte dette på en god måte. I tillegg fortsatte arbeidet med å finansiere oppgraderinger og vedlikehold av eksisterende trikker og T-banvogner. I løpet av 2025 er de siste SL18 ankommet byen og hele flåten på 87 trikker er satt i produksjon for Oslos innbyggere.

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

Året oppsummert

Vognmateriell oppnådde et årsresultat på 140 millioner kroner i 2025. Årsresultatet blir disponert og overført som opptjent egenkapital. Egenkapitalen skal sikre evne til å anskaffe nytt materiell når det blir nødvendig, samt å dekke selskapets ansvar som vogneier.

I 2025 overtok Vognmateriell de siste nye SL18-trikkene. Dette betyr at hele flåten er levert og satt i arbeid for Oslos innbyggere. Finansieringen av ny trikkeflåte er gjort med lån fra Oslo kommune og en betydelig andel fra Vognmateriell sitt gjenanskaffelsesfond. Vognleiemodellens inntekter dekker investeringene i materiell, men også et bidrag til gjenanskaffelsesevne.

Vognmateriell setter av midler til og finansierer det periodiske vedlikeholdet av alle vogntypene. Dette vedlikeholdet (serviceprogrammet) er godt definert og utløses av kjørte kilometer eller tid.

I tillegg setter Vognmateriell av midler til og finansierer oppgraderinger, endringer og fornyelsesaktiviteter. Målet med tiltakene er å beholde vognene i god teknisk stand, forbedre produksjonen, sikre god tilgjengelighet og regularitet, samt holde vognene attraktive og kundevennlige gjennom hele levetiden.

I 2025 pågikk flere slike tiltak. Anskaffelse og montering av nye førerstoler i MX-togene, oppgradering og vedlikehold av evakueringsdører på T-baneflåten, innkjøp og montering av utstyr for digital innsamling og tolkning av vedlikeholdsdata i sanntid, samt flere mindre aktiviteter. Felles for mange av prosjektene er målsetningen om bruk av teknologi for å optimalisere vedlikeholdet. Teknologiutvikling, kompetanse og erfaring er viktige faktorer på veien mot mer tilstandsbasert vedlikehold.

Trikkeparken har vært gjennom et generasjonsskifte. Allikevel har utviklingen av den nye flåten allerede startet. Trikken og leverandøren CAF gjennomfører blant annet et prosjekt om autonome trikker. To av SL18-trikkene har fått påmontert utstyr for å samle inn data og tester teknologien i normal drift. Vognmateriell bidrar med finansiering til denne type utviklingsprosjekter.

De gamle trikkene er nå ferdige med ruteproduksjon. Ved utgangen av 2025 er dermed alle de gamle trikkene tatt ut av drift og sendt til gjenvinning eller museumsformål.



Trikkeførerene Ayse Belgic og Ingrid Nansve tar avskjed med fortiden og blir med neste generasjons trikker inn i fremtiden.

Nytt signalsystem på T-banen i Oslo (CBTC) medfører en ombygging av MX-togene for å kunne kjøre på det nye systemet. Investeringen på togene gjennomføres med finansiering fra Vognmateriell. Den totale investeringen er forventet å bli 923 millioner kroner. Ved utgangen av 2025 er i overkant av 30 vogner oppgradert med nytt signalutstyr om bord.

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

Videre utvikling

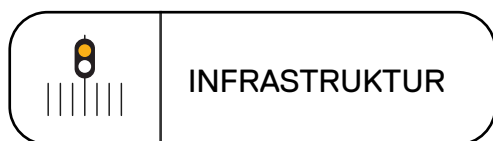
Sporveien Vognmateriell har som ambisjon å ha en vognpark i verdensklasse. Det betyr at selskapet skal sørge for at dagens T-banvogner er så godt vedlikeholdt og oppgradert at kundene

NØKKELTALL	2025	2024	2023
Driftsinntekter (MNOK)	867	784	790
Årsresultat (MNOK)	140	169,5	216,9
Eiendeler (MNOK)	8 445	8 662	6 400
Vognanskaffelsesfond (MNOK)	1 807	1 667	1 506

fremdeles oppfatter dem som pålitelige, moderne, attraktive og konkurransedyktige. Oslo har nå to homogene og moderne vognparker – en unik posisjon blant verdens kollektivbyer.



Nattarbeid i tunnelen sikrer stabil T-banedrift på dagtid.



INFRASTRUKTUR

Vedlikehold som bevarer infrastrukturen

Vedlikehold av Sporveiens infrastruktur utføres av ansatte i morselskapet, på oppdrag fra T-bane og trikk. Dette gjelder skinnegang, tunneller og signalsystem. Infrastruktur har lokasjoner på Etterstad, Holtet, Skullerud og Majorstuen.



Vinter og snø er ingen hindring når infrastrukturen skal vedlikeholdes!

Et år med bredt engasjement og høy aktivitet

2025 har vært et år der konsernets infrastrukturenheter har levert på et bredt spekter av prosjekter – fra store anleggsarbeider til strategiske oppgraderinger og effektivisering av drift.

Et trygt og punktlig kollektivtilbud krever kontinuerlig vedlikehold. Gjennom den fireårige tilleggsavtalen til Oslopakke 3 for perioden 2025–28 mottar Sporveien i gjennomsnitt

1 437 millioner kroner årlig til vedlikehold av infrastrukturen for T-bane og trikk. Dette gir god forutsigbarhet og gjør det mulig å planlegge og prioritere tiltak som gir høy effekt på driftssikkerhet, tilgjengelighet og energieffektivitet.

Gjennom året har 150 meter med trikkeskinner blitt byttet i Grefsenveien, og vi har arbeidet med vedlikehold eller utskifting av sporveksler på Jernbanetorget, i Muselunden, i Grefsen vognhall og i Bogstadveien. Flere strekninger har fått asfaltering og vedlikehold av dekket, hvilket bidrar til stabil drift. Det investeres 90 millioner kroner til denne type tiltak i 2025–26.

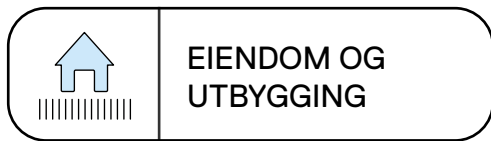
Likeretteranlegget ved Bergkrystallen T-banestasjon, som er en del av et større strømforsyningsprosjekt, er ferdigstilt. Dette bidrar til mer stabil og energieffektiv drift av T-banenettet.

Skullerud verksted er ferdigstilt, noe som vil gi Sporveien utvidet verkstedkapasitet og bidra til et mer effektivt vedlikehold av trikkens infrastruktur.

Gjennom året har Sporveien også investert i nytt vedlikeholdsutstyr, inkludert elektriske anleggskjøretøy og spesialmaskiner, som gradvis tas i bruk frem mot 2027–28.

Aldri før har Sporveien jobbet parallelt med så mange store prosjekter innen T-bane, trikk og buss. Det krever god koordinering, høy fagkompetanse og et sterkt engasjement fra hele organisasjonen.

Konsernets infrastrukturenheter har gjennom året vist evne til å levere – og står godt rustet til å møte nye utfordringer i 2026.



EIENDOM OG
UTBYGGING

Enhet for eiendom og utbygging

Eiendom og utbygging er en del av morselskapet. Enheten har ansvar for utbygging og utvikling av eiendommer og infrastruktur, samt å samle og styrke kommersielle inntekter fra passasjerstrømmer. Her er en oversikt over de større prosjektene. På de neste sidene presenteres enhetens aktiviteter innen eiendom, bussanlegg og kommersiell satsing.



VIKTIGE PROSJEKTER T-BANE

NYTT SIGNALSYSTEM (CBTC)

Sporveien fortsetter arbeidet med å innføre nytt signalsystem (CBTC) på T-banen. Systemet vil gi økt kapasitet, bedre punktlighet og høyere sikkerhet. I 2025 har det vært fremdrift i testing, ombygging av tog og teknisk tilrettelegging.

MAJORSTUEN T-BANESTASJON

Stasjonen oppgraderes for å spre passasjerene bedre og dermed redusere togenes stasjonsoppholdstid. Det skaper rom for fremtidig trafikk fra Forneubanen med planlagte åtte tog i timen. Oppgradert stasjon skal kunne håndtere totalt 36 tog i timen.

DIAKONHJEMMET T-BANESTASJON

Etter 12 års planlegging er avtalen om bygging av Diakonhjemmet T-banestasjon signert. Sporveiens første nye stasjon siden 2016 skal stå klar i slutten av 2027.

NYE T-BANEVOGNER (M4)

Arbeidet med leveransen av nye M4-vogner har fortsatt for fullt i 2025. Prosjektet er inne i teknisk designfase av vognene. De første nye vognene skal leveres i 2027.

HOLMENKOLLBANEN

Oppgraderingene omfatter blant annet ny løsning for planovergangene Vettakollen og Skådalen, skinneskift på strekningen helt opp til Frognerseteren, samt vegetasjonsrydding og fjellsikring ved Gråkammen. I tillegg til sommerens arbeider vil det bli en ny og langt større oppgradering på Holmenkollbanen i 2027, i forbindelse med stengingen som følger av arbeidet på nye Diakonhjemmet stasjon.

SENTRUMSBANEN

350 meter skinner med fastspor er byttet, inkludert overgangssone i begge retninger mellom Stortinget og Nationaltheatret. Solid infrastruktur på denne strekningen er svært viktig for å opprettholde god regularitet i hele T-banenettet.

STASJONSOPPGRADERINGER: T-BANENS SENTRUMSSTASJONER

I 2025 har stasjonsprosjektet fortsatt arbeidene på stasjonene Jernbanetorget og Stortinget. I tillegg til oppussing og renovering av arealer, vil stasjonene bli oppgradert med tilgjengelighetstiltak som bedre belysning, talevarsling og skilting. Også omfattende betongrehabilitering og lekkasjettinger har blitt gjort.



I løpet av 2025 er Majorstuen T-banestasjon blitt oppgradert.



VIKTIGE PROSJEKTER TRIKKEN

BRISKEBYLINJEN

Sporveien skal tilrettelegge for drift med de nye trikkene over Briskeby. Oppgraderingen vil omfatte en helhetlig fornyelse av gatestrekningen, inklusiv infrastrukturen til Bymiljøetaten og Vann- og avløpsetaten. Oppstart av arbeidene er planlagt til januar 2026.

PILESTREDET

Sporveien forbereder en kritisk viktig oppgradering av trikkens infrastruktur mellom Parkveien og Sporveisgata, for å kunne fortsette å kjøre trikk på strekningen i retning Rikshospitalet. For å sikre et best mulig kollektivtilbud inntil oppgraderingen i Pilestredet er ferdig, er det etablert et midlertidig trikkspor i Josefines gate. Sporet ble tatt i bruk i desember 2025 og er planlagt fjernet når oppgraderingen i Pilestredet er ferdig.

LILLEAKERBANEN

Sporveien skal fornye kontaktledningsanlegget mellom Thune og Lilleakerveien. Samtidig etableres en ny vendemulighet for trikken ved Øraker.

TRONDHEIMSVEIEN

Kontaktledningsanlegg skal skiftes og kabler fornyes mellom Nybrua og Muselunden. Mellom Rosenhoffgata og Muselunden skal slitte trikkeskiner skiftes. Oppgraderingen vil gi mindre risiko for feil på infrastrukturen og færre driftsforstyrrelser. Tiltak på Rosenhoff og Sinsenterrassen holdeplasser skal gi bedre tilgjengelighet til trikken for alle reisende. Forprosjektfasen startet i 2024 og var ferdig på nyåret 2026. Strekningen er planlagt å være ferdig oppgradert i 2028.

TILRETTELEGGING FOR VIDERE UTBYGGING AV TRIKKENETTET

Sporveien har i 2025 arbeidet med planlegging og koordinering av fremtidige trikkprosjekter, i tett samarbeid med Oslo kommune og Ruter.

Fagarbeider Ilir Neziri monterer den nye strømledningen til trikken i Josefines gate.



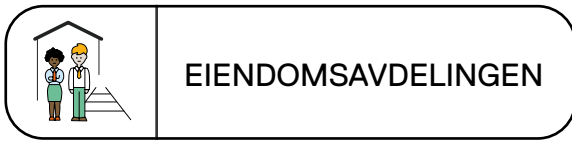
VIKTIGE PROSJEKTER BUSS

DRØBAK BUSSANLEGG

Det nye bussanlegget er et selvstendig anlegg, der alle funksjonene for bussdrift dekkes, inkludert administrasjonslokaler, verkstedspor for inntil fire busser, vaskehall, et såkalt PKK-spor for periodisk kjøretøykontroll, samt gode arbeidsforhold for de ansatte med sosiale soner og pause- og loungeområder for sjåførene. Anlegget er tilrettelagt for inntil 60 bussoppstillingsplasser og skal dekke Ruters kapasitetsbehov for bussdrift i området.

STRATEGI FOR NULLUTSLIPP

Sporveien viderefører arbeidet med å gjøre bussdriften utslippsfri. I 2025 har det vært fokus på energieffektivisering og tilrettelegging for elektrisk drift i egne anlegg.



Eiendomsutvikling for fremtiden

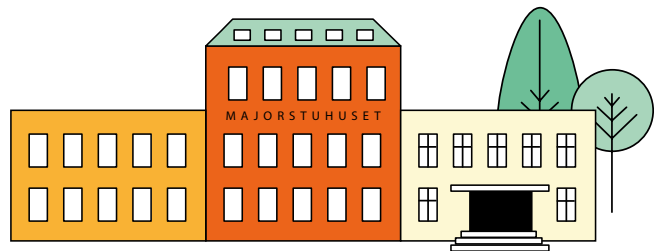
Sporveien utvikler eiendommer langs viktige ferdselsårer og knutepunkter i Oslo, for å skape fremtidens bymiljø og bidra til inntekter til kollektivtrafikken.

Eiendomsavdelingen har mange oppgaver, herunder å sikre kommersiell utvikling. Målet er multifunksjonelle eiendommer som skaper inntekter som kommer kollektivtrafikken til gode. Prosjektene skal være økonomisk bærekraftige og bidra til trivelige byrom.

Året oppsummert

2025 var et begivenhetsrikt år for eiendomsavdelingen, hvor Sporveien markerte seg som en sentral aktør i byutviklingen i Oslo. Et velfungerende kollektivtilbud krever godt vedlikehold og gode fasiliteter, men Sporveiens eiendommer har også som mål å integreres sømløst i bybildet, enten ved å utvikle under bakkenivå eller i høyden. Prosjekter som Brynseng T-banestasjon og Etterstad base er gode eksempler på denne tilnærmingen. I begge prosjektene er det planlagt lokk over driften for å skape nye byrom og forbindelser.

Prosjektene Etterstad base og Brynseng T-banestasjon er under regulering. I august 2025 ble komplett planforslag for prosjektet Etterstad base sendt til Plan- og bygningsetaten. Der venter en behandlingstid hos kommunen før det kan oversendes til politisk behandling. Planforslaget for Etterstad base inkluderer en ny driftsbasis, kontor- og næringsbygg, boliger, nye torg, møteplasser, grøntarealer og nabolagsfunksjoner. Prosjektet har en størrelse på cirka 70 000 kvadratmeter totalt, som vil gi et betydelig bidrag til en ny og attraktiv byutvikling i området. Prosjektet på Brynseng T-banestasjon er et rent kontor- og næringsprosjekt på cirka 10 000 kvadratmeter, som vil tilføre området gode kvaliteter. Det er en ambisjon om at oppdatert komplett planforslag sendes til Plan- og bygningsetaten i løpet av 2026, og deretter videre til politisk behandling i Oslo rådhus.

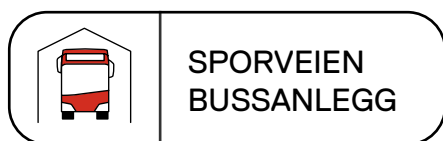


Videre har Sporveien jobbet med utviklingen av Majorstuen stasjonsområde. Selve stasjonen er i 2025 under ombygging, med mål om å sikre bedre flyt på stasjonen og samtidig åpne et helt nytt byrom. Her undersøker vi muligheten for å transformere de gamle vognhallene på stasjonen for å gjøre dem tilgjengelige for publikum.

Sporveien har også utredet muligheter for å legge til rette for et nytt bygningskonsept for bygget over T-banenedgangen nær Akerselva ved Grønland T-banestasjon. Målsettingen med prosjektet er å skape et tryggere og mer attraktivt område ved T-banenedgangen og samtidig legge til rette for et mer attraktivt næringskonsept som sikrer kommersielle inntekter.

Videre utvikling

Kort oppsummert var 2025 et år der vi jobbet videre med visjonen om å skape bærekraftige knutepunkter og attraktive byrom. Ved å integrere kollektivtrafikk, kommersiell utvikling og lokalbefolkningens behov ønsker Sporveien å være en positiv bidragsyter i utviklingen av byen.



SPORVEIEN
BUSSANLEGG

Målrettet styrking av kapasiteten

2025 har vært et år preget av betydelig aktivitet for Sporveien Bussanlegg, med viktige investeringer i både nye og eksisterende anlegg. Gjennom målrettet arbeid med utbygging, elektrifisering og vedlikehold har virksomheten styrket kapasiteten og lagt grunnlaget for en mer bærekraftig bussdrift i Oslo og Akershus.

Året oppsummert

2025 har vært et spennende år med blant annet ferdigstilling av nytt bussanlegg på Drøbak, samt ferdigstilling av første fase av nytt anlegg i Ski. Anlegget i Ski og Drøbak betjener de nye busskontraktene i Follo som hadde oppstart sommeren 2025.

Fokuset på økt anleggskapasitet i Akershus gjenspeiles også gjennom kjøpsprosesser i Lørenskog og på Sætre i Asker. På Lørenskog har det vært en lang prosess med å finne et egnet areal for bussanlegg og politikerne er nå positive til anlegg i kommunen.

I 2025 er det gjennomført omfattende vedlikeholdsarbeid på flere anlegg for å sikre høy driftssikkerhet, bedre arbeidsmiljø og økt energieffektivitet. På Alnabru er verkstedgulvet skiftet og pausefasilitetene oppgradert for å gi et mer funksjonelt og trivelig arbeidsmiljø. På Enebakk er vinduene skiftet for å forbedre inneklimate og redusere energitap. Det er også gjort betydelige investeringer på Rosenholm, blant annet i ny solskjerming og innføring av en ny målestruktur og SD-anlegg* som legger til rette for mer effektiv energistyring.

På Skui har anlegget fått ny bussvaskemaskin og renseanlegg som oppfyller kravene til svanemerket kjøretøyvask. Tiltaket bidrar til vannbesparelse på om lag 90 prosent og reduserer utslipp av olje og tungmetaller betydelig.

Servicehus

I løpet av året er oppgraderte pausefasiliteter for bussførere ferdigstilt på Helsfyr. Ved slutten av året åpnet også et helt

nytt servicehus på Holmlia og en utvidelse av det eksisterende servicehuset på Voksen skog. Det flerårige arbeidet med å fornye servicehusene nærmer seg slutten, og en stor andel av servicehusene er nye. Samtidig gjenstår enkelte lokasjoner, og arbeidet med ytterligere forbedringer fortsetter i tråd med mål om å tilby moderne og brukervennlige fasiliteter for bussjåfører.

Samlet sett har 2025 vært et år preget av betydelig utvikling, gjennom ferdigstilte anleggsprosjekter, anskaffelser og målrettet vedlikeholdsarbeid. Bussanlegg har styrket sin kapasitet i Akershus og lagt et solid grunnlag for videre elektrifisering og bærekraftig drift. De gjennomførte investeringene har bidratt til mer effektive anlegg, bedre arbeidsforhold og redusert miljøpåvirkning. Med dette står virksomheten godt rustet til å møte fremtidens behov for å ivareta en miljøvennlig og driftssikker kollektivtransport.



I løpet av året har flere servicehus for bussjåfører blitt oppgradert.

* En stjerne betyr sentralt driftskontrollanlegg



Et viktig bidrag til kollektivtrafikken

Reklameinntektene fra annonser på T-bane, trikk, buss og stasjoner går direkte til å styrke kollektivtilbudet for de reisende.

Året oppsummert

I 2025 bidro Sporveien Media med 202 millioner kroner til kollektivtrafikken – en økning på 45* millioner kroner fra 2024. Den positive utviklingen i markedet for utendørsannonsering skyldes både økt etterspørsel og målrettet videreutvikling og oppgradering av reklameporteføljen.

Sporveien Media samarbeider med JCDecaux Norge og Bauer Media Outdoor, som sikrer høy kvalitet på både salg og drift av analoge og digitale reklameprodukter. Samarbeidet legger til rette for løsninger som gir verdi for både annonsører og reisende.

Sporveien Media har som mål å holde høy standard på reklameproduktene.



Trafikkreklameavtalen med JCDecaux Norge

I løpet av året har en stor andel analoge vitriner på T-banestasjoner fått oppgradert belysning fra lysrør til energieffektive LED-lys. Det er også gjennomført investeringer i nye digitale skjermer, blant annet mellom sporene på Jernbanetorget, Stortinget, Nationaltheatret og Majorstuen T-banestasjoner. Skjermene har høy visuell kvalitet og JCDecaux leverer solid drift og vedlikehold, noe som bidrar til en positiv opplevelse for publikum.

Lehusavtalen med Bauer Media Outdoor

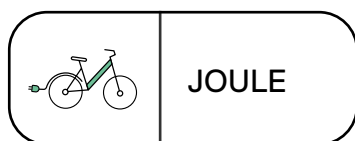
I løpet av året har en stor andel lehus fått oppgradert belysning fra lysrør til energieffektive LED-lys. Dette forbedrer både bærekraft og kvaliteten på drift og vedlikehold. Det er stort fokus på renhold og fjerning av tagging, slik at lehusene fremstår som innbydende og trygge for de reisende.

Oppgraderingene innebærer mer moderne og energieffektive løsninger. Sporveien Media og samarbeidspartnerne gjennomfører hyppige drifts- og vedlikeholdsoppdrag, som sikrer at reklameflater og lehus fremstår ryddige og godt vedlikeholdt. Dette bidrar til et mer trivelig bymiljø.

Videre utvikling

Sporveien Media ser med optimisme på 2026, og vil fortsette satsingen på nye produkter, bærekraftige løsninger og godt vedlikehold – til fordel for alle som bruker kollektivtrafikken. I samarbeid med leverandører vil selskapet videreutvikle både digitale og analoge reklameløsninger. Økt rekkevidde og redusert miljøbelastning står sentralt, og digitale produkter og oppgraderinger vil være viktige satsingsområder i årene som kommer.

* En stjerne betyr: 2024-resultat ble justert etter forrige årsrapportering.



Joule legger ned drift av elsykkelabonnement

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

Joule AS er en kommersiell satsing eid av Sporveien. 20. oktober 2025 besluttet Sporveien AS at Joule skal legge ned sin sykkelvirksomhet og realisere eiendelene knyttet til driften. Sporveiens økonomi blir strammere fremover og i tråd med ny strategi skal hovedproduktene T-bane, trikk og buss prioriteres. Lønnsomheten i Joule har dessverre ikke vært god nok til å prioritere videre drift.

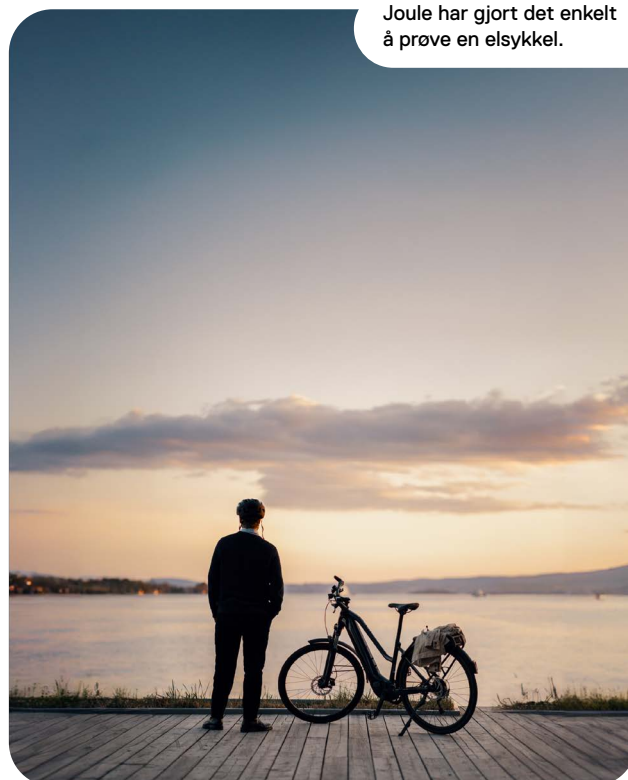
Året oppsummert

Joule oppnådde inntekter på 17,3 millioner kroner i 2025, der 9,8 millioner kroner var inntektsført før beslutning om avvikling i oktober. Toppunktet i antall abonnenter var 1 200 samtidige kunder, noe som representerer en vekst på ni prosent sammenlignet med fjoråret, selv med likt antall elsykler tilgjengelig for utleie. Selskapet har i 2025 levert sin beste sesong siden etablering, med økt inntjening per elsykkel og reduserte kostnader.

Samtidig som selskapet har jobbet for å bedre økonomien i Joule, har man forsøkt å finne nye eiere som ønsker å videreføre drift av elsykkelabonnementstjenesten. Dette har man ikke lykkes med innen tiden man har hatt til rådighet.

Selskapet er stolt av å ha bygget Joule siden 2022, der tjenesten har spredd elsykkelglede til over 3 100 unike abonnenter. Etter beslutningen om å legge ned driften i selskapet, har Joule solgt elsyklene, først til eksisterende abonnenter og deretter til andre interessenter gjennom et utsalg fra verkstedet i Nydalen. Håpet er at elsyklene skal fortsette å skape gode elsykkelopplevelser i og rundt byen vår.

Joule har gjort det enkelt å prøve en elsykkel.



Videre utvikling

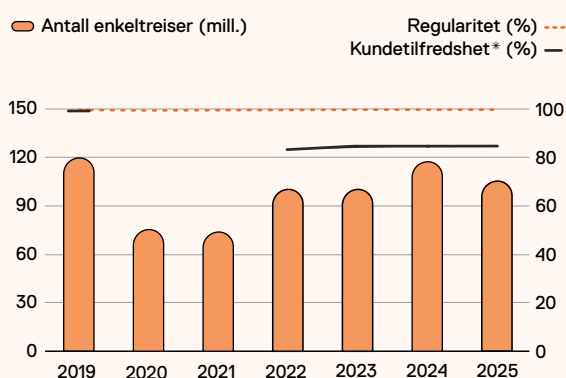
Etter at Joule har realisert alle eiendeler knyttet til drift, vil Sporveien i 2026 beslutte hva som skal gjøres videre med selskapet.



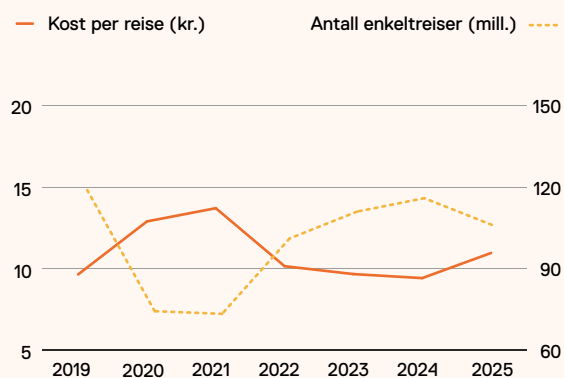
Nøkkeltall T-bane

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

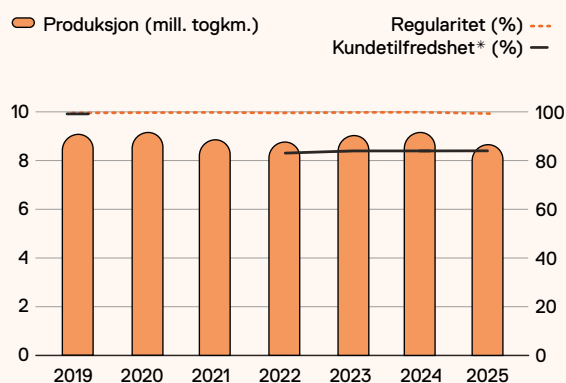
KUNDETILFREDSHET OG ENKELTREISER



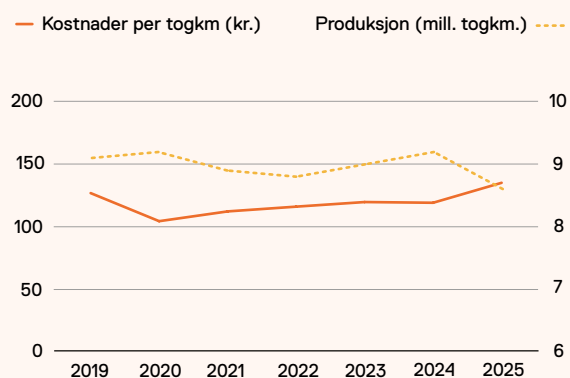
REISER OG KOSTNADER



REGULARITET OG PRODUKSJON



TOGKILOMETER OG KOSTNADER



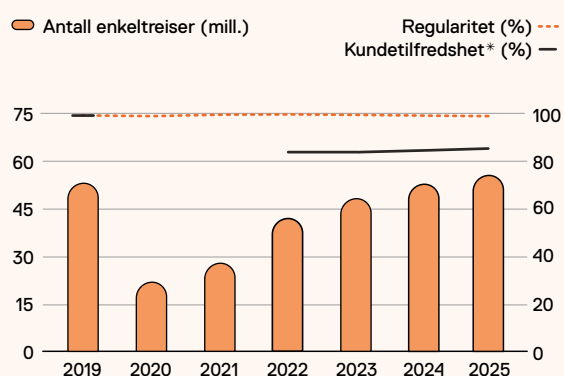
* En stjerne betyr kundetilfredshet ikke målt 2020-2021 pga pandemi. Fra 2022 ble metodikk for målingene endret, slik at alle svar er vektet. En score over 80 er vurdert som god.



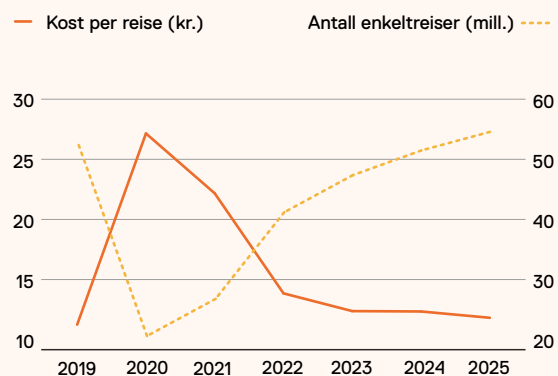
Nøkkeltall Trikken

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

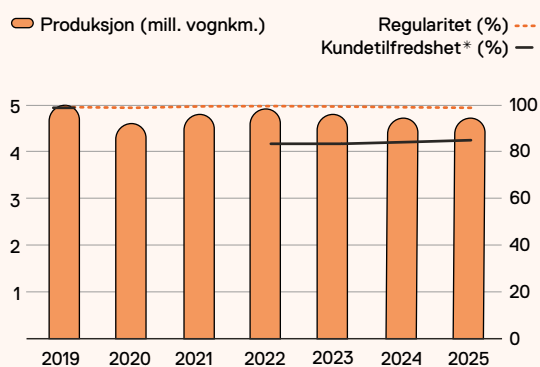
KUNDETILFREDSHET OG ENKELTREISER



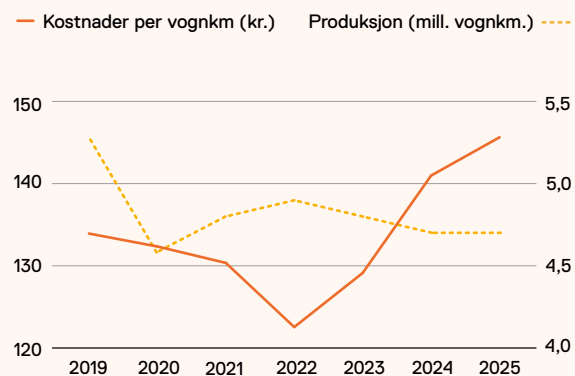
REISER OG KOSTNADER



REGULARITET OG PRODUKSJON



VOGNKILOMETER OG KOSTNADER



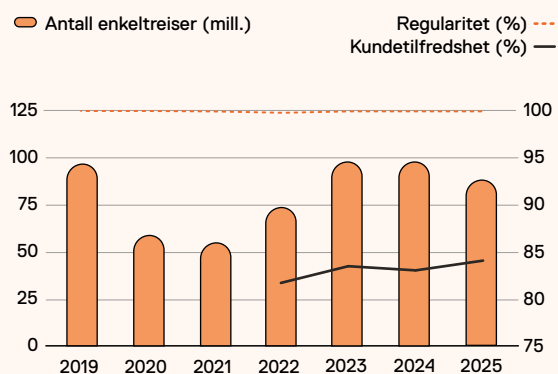
* En stjerne betyr kundetilfredshet ikke målt 2020-2021 pga pandemi. Fra 2022 ble metodikk for målingene endret, slik at alle svar er vektet. En score over 80 er vurdert som god.



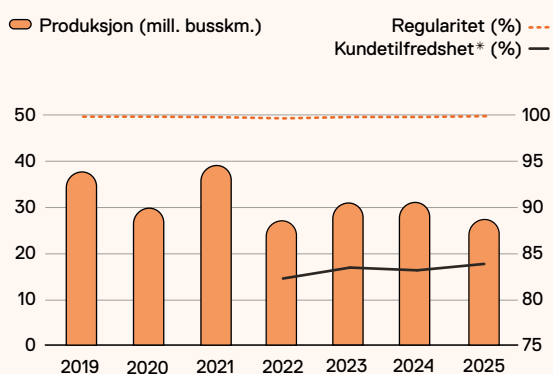
Nøkkeltall Unibuss

Her finner du statistikk for Unibuss. Les mer om Unibuss på side 40.

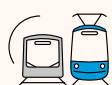
KUNDETILFREDSHET OG ENKELTREISER



REGULARITET OG PRODUKSJON



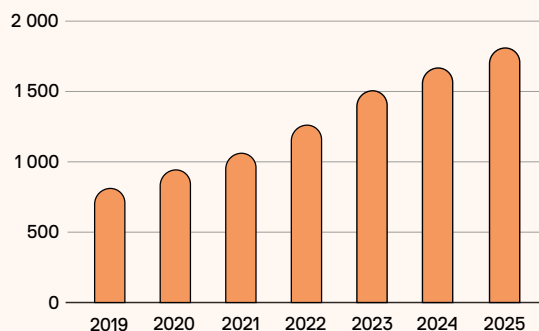
* En stjerne betyr kundetilfredshet ikke målt 2020-2021 pga pandemi. Fra 2022 ble metodikk for målingene endret, slik at alle svar er vektet. En score over 80 er vurdert som god.



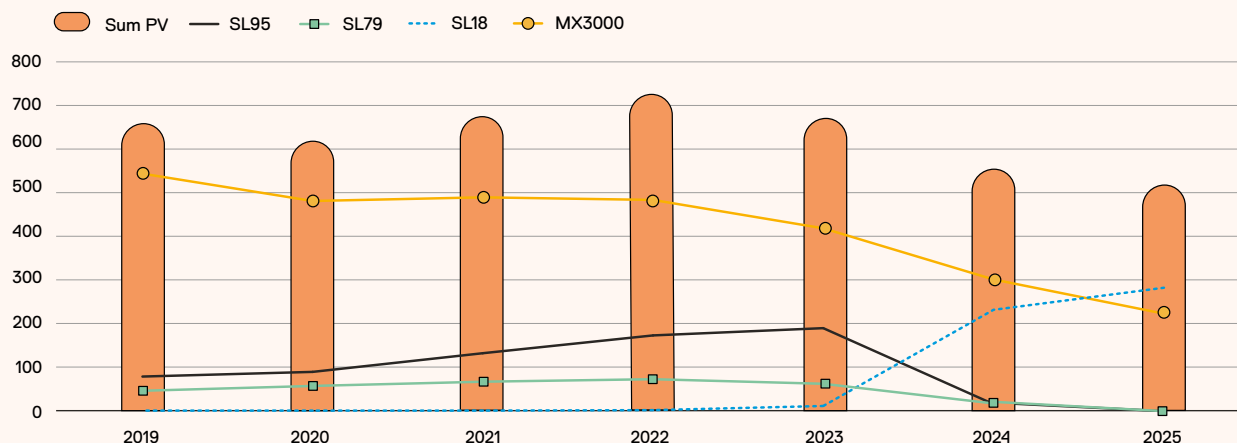
Nøkkeltall Sporveien Vognmateriell

Her finner du statistikk for Sporveien Vognmateriell. Les mer om Sporveien Vognmateriell på side 42.

VOGNANSKAFSELSESFOND (MNOK)



PERIODISK VEDLIKEHOLD (PV) - FORPLIKTELSE





Sporveien Vognmateriell har bidratt til at Oslo nå har en ensartet trikkeflåte.





DEL 4

Bærekrafts-
rapport



Innhold

ESRS2	Innledende del	61
E1	Klimaendringer	73
S2	Arbeidere i verdikjeden	80
S3	Berørte lokalsamfunn	84
S4	Forbrukere og sluttbrukere	90
G1	Forretningsskikk	99
	Ordliste	104

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



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 bærekraftsrelaterede 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, eksternt 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 bærekraftsrapportering.

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 leverandør oppfølging. 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.

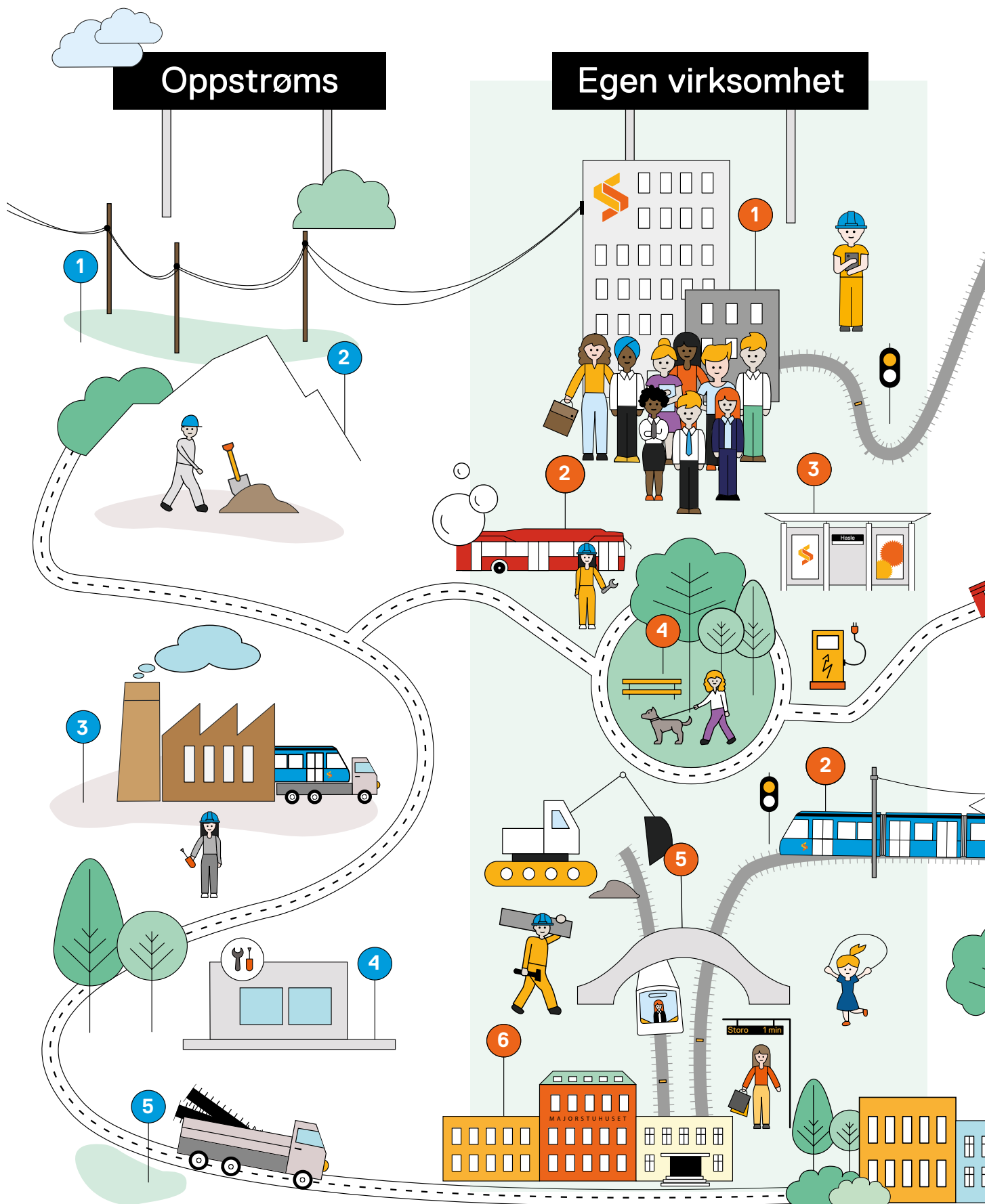
Videre vurderte Sporveien alle identifiserte påvirkninger for å avgjøre hvilke som er mest betydningsfulle. I dette arbeidet ble påvirkningens alvorlighet, omfang, varighet og sannsynlighet gjennomgått. Kun de påvirkningene som samlet sett ble vurdert som vesentlige, ble tatt med videre i analysen. På 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.

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

1. Innsikt i virksomheten og bærekraft:

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

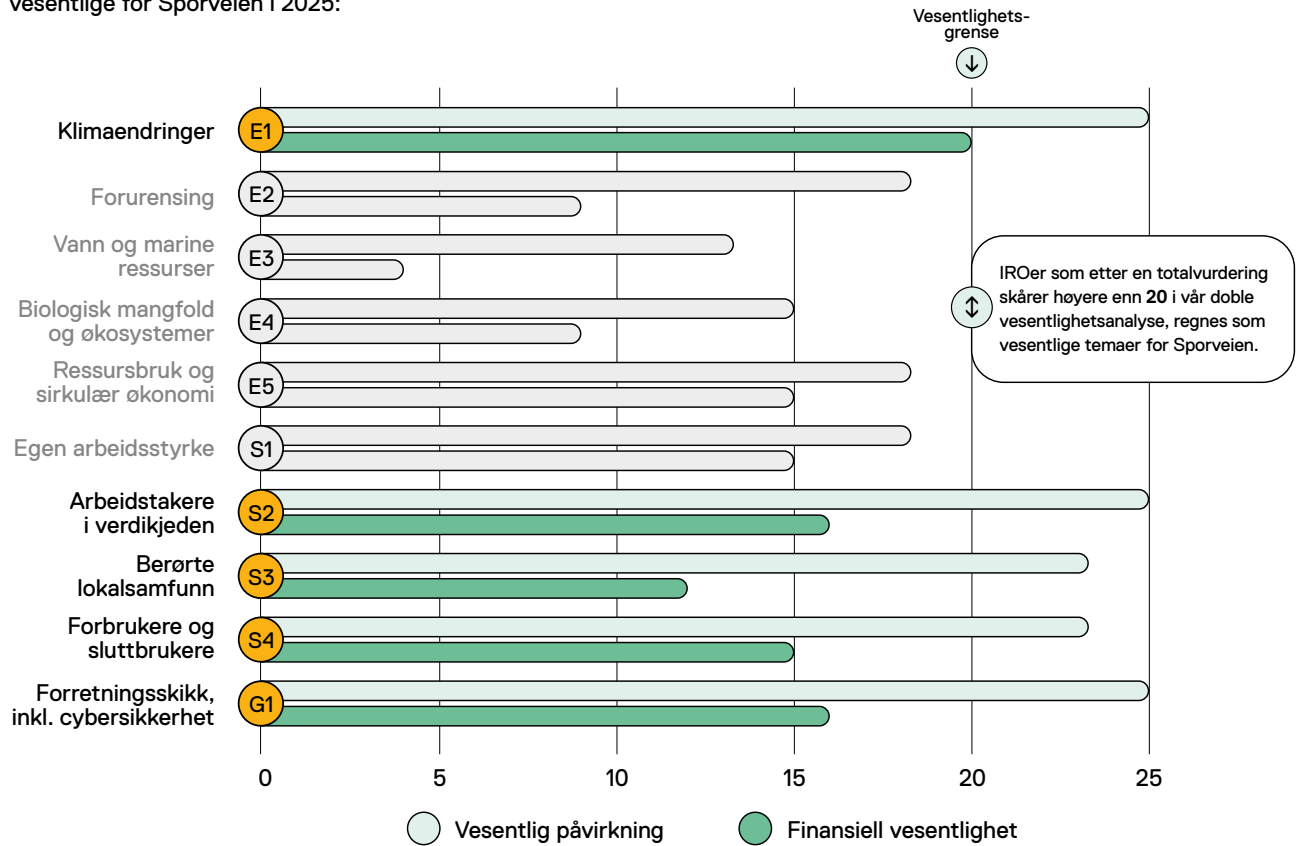
Undertema	Påvirkning/risiko	Type	Hvor
Cybersecurity	Etterlevelse av lovverk i forbindelse med personopplysninger og driftssikkerhet	Faktisk, negativ påvirkning	Drift



Sporveiens IT-sikkerhetssjef Selvei 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

- Arbidsforhold
- 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 avfallshåndtering, 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 dobbeltvesentlighetsanalyse 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. Strømforbruk og energitilgang avhenger av føringene i kontrakter med oppdragsgivere. Krav til nullutslipp kan for eksempel medføre økt behov for investeringer i infrastruktur og energikilder. Vi jobber aktivt for 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 anbud i vår rutedrift. Det er oppdragsgiver som bestemmer busstypene i tilbudsarbeidet, og langsiktige investeringer i elektriske busser, ladeinfrastruktur og bussanlegg er forankret i kontrakter og handlingsplaner for ruteområdene. 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.

Energiltak

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 driftsoptimalisering fremover.

Resultater

Energieresultater

I 2025 var Sporveiens totale energibruk omtrent 262 GWh. Dette inkluderer strøm, fjernvarme, fossilt drivstoff og bio-drivstoff. 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).

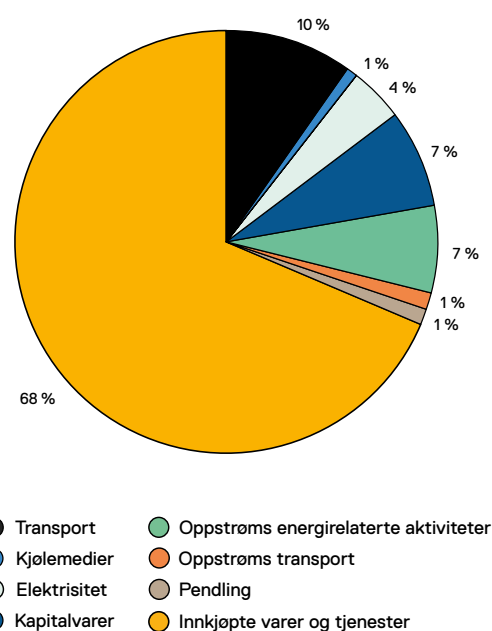
Tidligere energikartlegging har identifisert nye muligheter for optimalisering, og innføringen av aluminiumsstrømskinner har redusert energitap i kjørestromforsyningen. I 2025 har større prosjekter – som oppgradering av strømskinner og innfasing av alle nye SL18-trikker – bidratt til redusert bruk av kjørestrom 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 elbuss. 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.

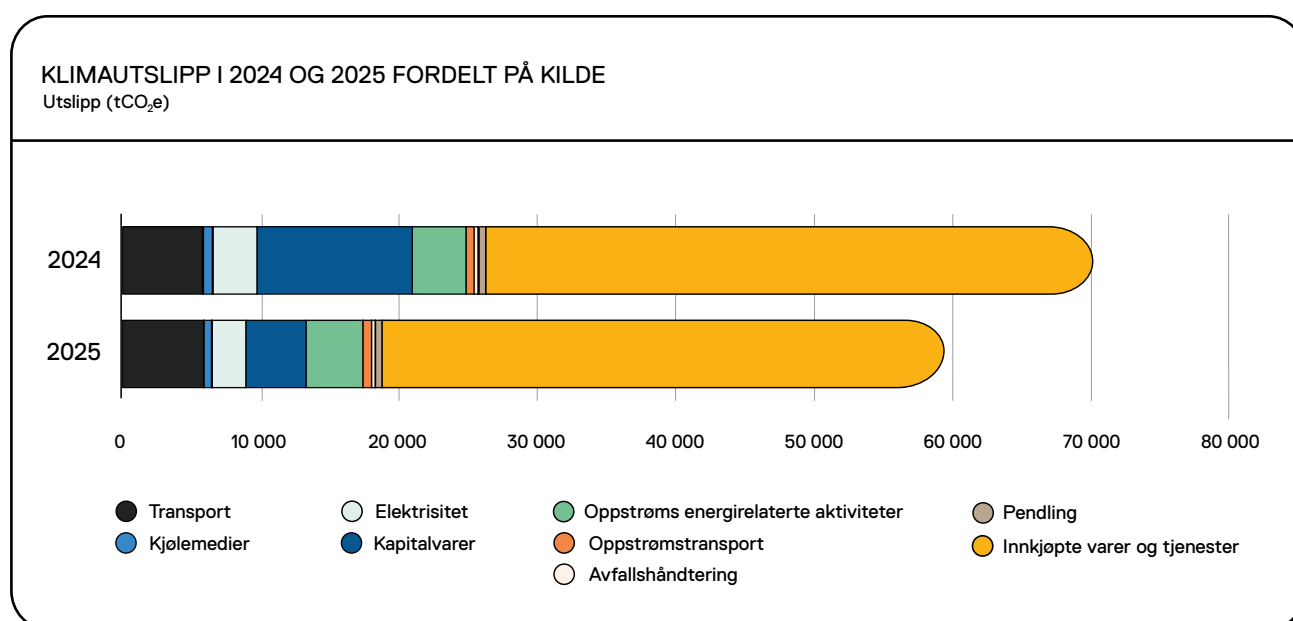
KLIMAUTSLIPP I 2025 FORDELT PÅ KILDE



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 stasjonær 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 utslippkvoter (%)	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.

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

* 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.

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. Etiske 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 arbeidstakerrepresentanter 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, særsmøter med spesielt berørte parter, løpende oppdateringer om fremdrift, samt bruk av SMS-varslings, 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 tidshorisont. 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 ferdigstilling med særskilt vekt på risikoreducerende tiltak i byggefasen.

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 risikoreducerende 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 ekstern

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 varslingsystemer, 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 anleggsplasser

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 nattestid 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, støypenger 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 sikkerhetstiltak 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):

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. Fremmdrift 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.

Tema	Undertema	Under-undertema	Type	Hvor i verdikjeden	Tidshorisont
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

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 sjåførere 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 trikkeforskrifter.

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 oppdragsgivernes 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 reiseene 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 feil-rapporter 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-banetrokker 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 bli trygge og forutsigbare, og forholdet til omgivelsene godt.

Trygghet og sikkerhet

- Kameraovervåking 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 risikovurderinger, 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 sjåførere 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-gjennomgang (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 passasjertilbakemeldinger om tilgjengelighet for å sikre at transporttilbudet fungerer godt for alle grupper.

Mål og resultater

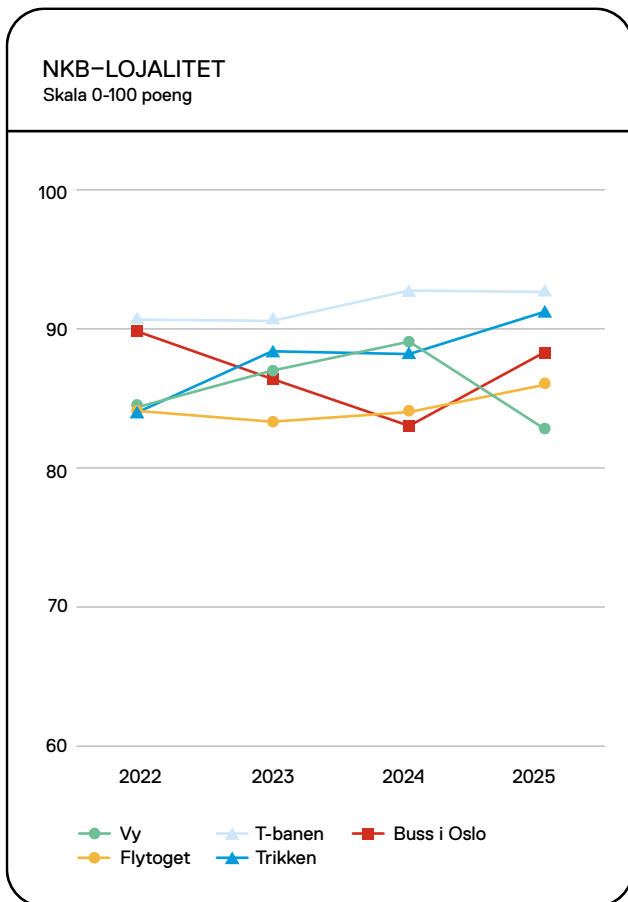
Sporveien

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 passasjertilbakemeldinger 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!

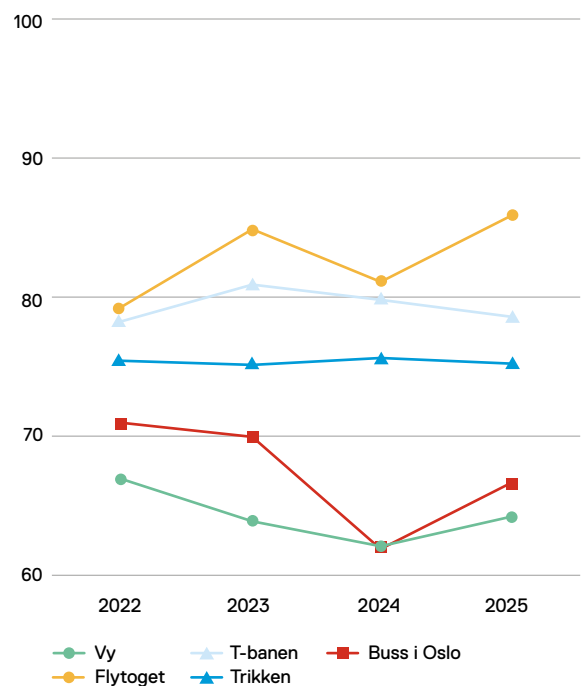


ansvar, at vi tar hensyn til miljøet i vår daglige drift, samt at vi leverer produkter og tjenester som på best mulig måte ivaretar miljøet. Samtidig peker forbrukerne på at Sporveien kan bli bedre til å vise åpenhet og ansvarlighet i driften. Unibuss bidrar gjennom sin drift til Sporveiens generelle 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 kundehåndtering. Samlet styrker dette reiseopplevelsen og lojaliteten hos kundene.

NKB-TILFREDSHET

Skala 0-100 poeng





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	Tidshorisont
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 bestikkelse	Forebygging og opplæring av ansatte	Faktisk negativ påvirkning	Egen virksomhet og oppstrøms	Kort Mellomlang Lang
G1	Korrupsjon og bestikkelse	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 tilsvare 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.

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 varslingsaker 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 ekstern 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 bærekraftsspørsmål påvirker selskapet (finansiell vesentlighet) og hvordan selskapet påvirker samfunnet og miljøet (påvirkningsvesentlighet).

Interessenter (Stakeholders)

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

Bærekraftsrapporteringen

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

CSRD

(Corporate Sustainability Reporting Directive)

EU-direktivet som innfører bærekraftsrapporteringen.

ESRS

(European Sustainability Reporting Standards)

Standardene med krav vi må følge når vi rapporterer.

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 en virksomhet direkte eller indirekte forårsaker.

Scope 1, 2 og 3

Kategorisering av utslipp (se motstående side).

Klimarisiko

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

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.

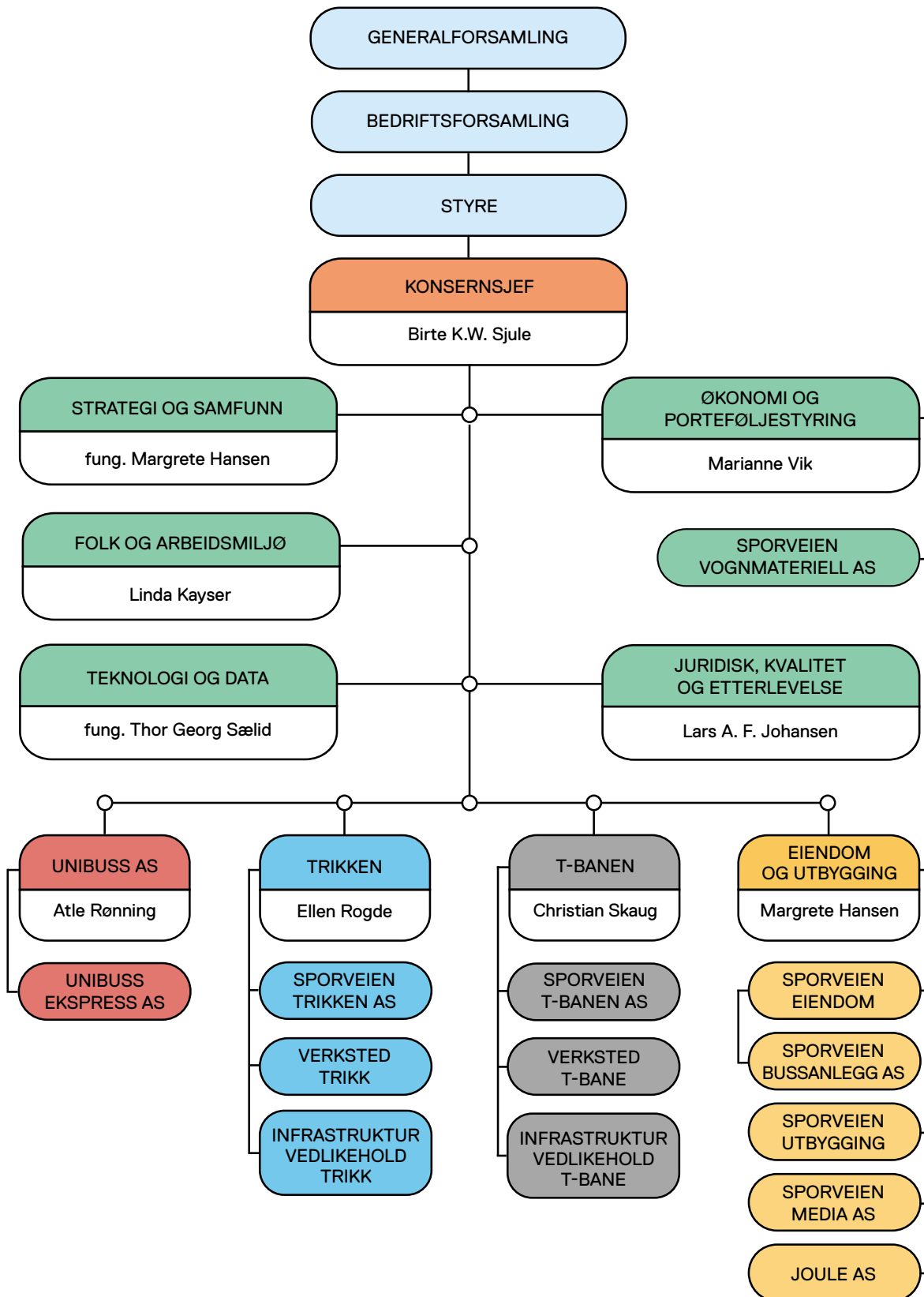
Leverandørkjeder

Ansvar for etiske, miljømessige og sosiale forhold i verdikjeden.



Organisasjonen

Per 31.12.2025



Eierstyring og selskapsledelse

1. REDEGJØRELSE FOR EIERSTYRING OG SELSKAPSLIÐELSE

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

Det er tre hovedmål:

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

Våre styrende dokumenter innbefatter blant annet Styreinstruks, Konsernsjefsinstruks, Etisk regelverk og Konsernpolicy for risikostyring og internkontroll. Styrende dokumenter blir gjennomgått jevnlig. Styreinstruksen ble sist endret 15.05.2023. Den gjenspeiler aksjelovens krav bygget på beste praksis innenfor risikostyring og internkontroll, samt krav til etikk og samfunnsansvar. Det etiske regelverket er gjort kjent for alle ansatte og er tilgjengelig på selskapets nettside. Konsernpolicy for risikostyring og internkontroll utgjør et felles rammeverk og fastsetter prinsipper og ansvar for risikostyring og internkontroll.

2. VIRKSOMHET

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

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

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

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

Samtlige ansatte og personer med verv, samt konsulenter, prosjektledere og andre innleide ressurser til konsernet Sporveien AS med datterselskaper er omfattet av det etiske regelverket. De må undertegne på at de har lest og forstått regelverket, og de gjennomgår obligatorisk e-læringskurs om etiske problemstillinger som kan oppstå i virksomheten. Alle nye ansatte og innleide skal ta kurset ved oppstart i Sporveien. Sporveien arbeider integrert, kontinuerlig og målrettet med bevisstgjøring og forebygging for å fremme etterlevelse.

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

3. SELSKAPSKAPITAL OG UTBYTTE

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

4. LIKEBEHANDLING AV AKSJEEIERE OG TRANSAKSJONER MED NÆRSTÅENDE

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

5. FRI OMSETTELIGHET

Det er ikke vedtektsfestet noen form for omsetningsbegrensninger.

6. GENERALFORSAMLING

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

7. VALGKOMITÉ

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

8. BEDRIFTSFORSAMLING OG STYRE, SAMMENSETNING OG UAVHENGIGHET

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

9. STYRETS ARBEID

Styret følger aksjelovens krav om å forvalte selskapets verdier på vegne av eierne. Styrets arbeid er fastsatt i egen instruks av 15.05.2023. Styret arbeider etter en årlig arbeidsplan med vekt på hovedoppgaver som mål, strategi, organisering og kontroll av virksomheten. Det evaluerer årlig sin virksomhet. Styret har fastsatt egen instruks for konsernsjef. Det ble avholdt elleve styremøter i 2025.

Styret rettet spesielt fokus på følgende tema i 2025:

- Gjennomføring av de store programmene (trikk og T-bane)
- Ny konsernstrategi 2035
- Organisasjonsprosjektet
- Oppfølging av de økonomiske resultatene og budsjett 2026
- Strategisk risikovurderinger
- Reinvesteringer

10. RISIKOSTYRING OG INTERNKONTROLL

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

Sporveien har etablert en intern og ekstern varslingsordning for å fange opp kritikkverdige forhold. Formålet med varslingsordningen er å øke tilliten til at Sporveiskonsernet kan og vil rydde opp i uønskede forhold. Både ansatte og innleide har rett og plikt til å varsle om kritikkverdige forhold, enten

gjennom nærmeste overordnede, direkte til compliance-enheten eller via ekstern varslingskanal. Varsling kan skje konfidensielt og/eller anonymt. Varslingsrådet i Sporveien vurderer og behandler mottatte varsler, og gir anbefalinger til tiltak. Rådet skal sørge for en forutsigbar, forsvarlig og trygg håndtering av varslingssaker. Varsling inngår i den årlige compliance-rapporteringen til styret.

Sporveiens internkontroll skal bidra til målrettet og effektiv drift og risikohåndtering, pålitelig rapportering og etterlevelse av krav og lovverk. Compliance-enheten sjekker etterlevelse av interne rutiner og regelverk ved testing av internkontroll og monitorering. Dette støtter styrets arbeid med å påse kvalitet og effektivitet innenfor virksomhets- og risikostyring, eierstyring og selskapsledelse.

11. GODTGJØRELSE TIL STYRET

Godtgjørelse til styret oppgis i note 4 til årsregnskapet. Godtgjørelse til styret er ikke resultatavhengig, og styremedlemmene deltar ikke i insentiv- eller opsjonsprogrammer.

12. GODTGJØRELSE TIL LEDENDE ANSATTE

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

13. INFORMASJON OG KOMMUNIKASJON

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

Bedriftsforsamlingen i Sporveien AS besto ved utgangen av 2025 av:

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

Oversikt over de ulike styrene og deres medlemmer ved utgangen av 2025:

Sporveien AS

Åsne Havelid (styreleder), Helga Nes (nestleder), Arne Giske, Stein Nilsen, Heidrun Reisæter, Ola Floberg og Sores Yuzer.

Sporveien T-banen AS

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

Sporveien Trikken AS

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

Unibuss AS

Birte Sjule (styreleder), Cato Hellesjø, Marianne Vik, Lars Andreas Fredsvold Johansen, Christian Skaug og Mukhtar Ahmad.

Sporveien Vognmateriell AS

Marianne Vik (styreleder), Ellen Rogde og Christian Skaug.

Sporveien Media AS

Margrete Hansen (styreleder), Erling Kittelsen, Ellen Rogde, Christian Skaug og Rune Pedersen.

Sporveien Bussanlegg AS

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

Joule AS

Margrete Hansen (styreleder), Cato Hellesjø, Marianne Vik, Ellen Rogde og Lars Andreas Fredsvold Johansen.



Fra venstre: Marianne Vik, Christian Skaug, Ellen Rogde, Margrete Hansen, Birte K.W. Sjule, Thor Georg Sælid, Linda Kayser og Lars A.F. Johansen. Atle Rønning var ikke til stede da bildet ble tatt.

Konsernledelsen i Sporveien

per 31.12.2025

BIRTE K.W. SJULE (1978)

Konsernsjef

Utdanning: Sivilingeniør industriell økonomi og teknologiledelse (NTNU).

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

MARGRETE HANSEN (1978)

Konserndirektør Eiendom og utbygging

Fung: konserndirektør strategi og samfunn

Utdanning: Siviløkonom (NHH).

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

MARIANNE VIK (1962)

Konserndirektør Økonomi og porteføljestyring

Utdanning: Siviløkonom (NHH).

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

LINDA KAYSER (1966)

Konserndirektør Folk og arbeidsmiljø

Utdanning: Siviløkonomi (Universitæt Mannheim), Master of Management (BI).

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

CHRISTIAN SKAUG (1978)

Administrerende direktør, Sporveien T-banen AS
/Konserndirektør T-bane

Utdanning: Sivilingeniør industriell økonomi og teknologiledelse (NTNU).

Erfaring: Kommersiell direktør i Widerøe, adm.dir. i Widerøe Ground Handling, assisterende driftsdirektør og rutesjef.

ELLEN ROGDE (1968)

Konserndirektør/adm.dir. Sporveien Trikken AS
/Konserndirektør trikk

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

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

ATLE RØNNING (1969)

Daglig leder Unibuss

Utdanning: Siviløkonom og Statsautorisert revisor (NHH).

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

LARS A.F. JOHANSEN (1977)

Konserndirektør juridisk, kvalitet og etterlevelse

Utdanning: Cand.jur. fra Universitetet i Tromsø

Erfaring: Diverse lederroller i Sporveien, forretningsadvokat i Wikborg Rein, dommerfullmektig i Oslo byfogdembete og Moss tingrett, samt advokatfullmektig i EY.

THOR GEORG SÆLID (1963)

Fung. Konserndirektør Teknologi og data

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

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

Styret



STYRELEDER ÅSNE HAVNELID (1961)

Utdanning: Diplomøkonom fra Handelshøyskolen BI.
Bakgrunn/erfaring: Ledende roller i norsk samfunns- og næringsliv, blant annet Norges Toppidrettsgymnas, Olympiatoppen, SAS, VM på ski i Oslo, Røde Kors i Norge og Norsk Tipping. Styreleder for Ski-VM 2025 i Trondheim og Vinmonopolet, og nestleder i NRKs styre.



NESTLEDER HELGA NES (1956)

Utdanning: Master of Business Administration (MBA), Strategi og ledelse, Handelshøyskolen BI, M.Sc-grad i kjemi fra Universitetet i Trondheim.
Bakgrunn/erfaring: Fra 2018 selvstendig næringsdrivende. Styremedlem i Bane NOR Eiendom AS. Tidligere utbyggingsdirektør i Bane NOR SF, samt flere tidligere lederroller i Statoil og fag- og lederroller i Norsk Hydro.



STYREMEDLEM HEIDRUN REISÆTER (1976)

Utdanning: Executive MBA Økonomisk styring og ledelse (NHH), Styrekompetanse (BI), Cand. Polit. Medievitenskap (UiO).
Bakgrunn/erfaring: Teknologidirektør i NAV. Tidligere teknologidirektør og medieutviklingssjef i NRK. Diverse lederroller innen produkt- og forretningsutvikling i VG og Schibstedkonsernet.



STYREMEDLEM ARNE GISKE (1957)

Utdanning: Siviløkonom fra BI, Master of Business Administration (MBA) fra University of Wisconsin.
Bakgrunn/erfaring: Tidligere konsernsjef i Veidekke ASA, konserndirektør Eiendom og CFO i Veidekke, generalsekretær i Skiforeningen og viseadm. dir. i ABB-konsernet. Styremedlem i Asplan Viak AS og Clemens Eiendom AS.



STYREMEDLEM STEIN NILSEN (1965)

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

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



STYREMEDLEM SORES YUZER (1991)

(ansattrepresentant)

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

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



STYREMEDLEM OLA FLOBERG (1962)

(ansattrepresentant)

Utdanning: Elektriker og Pottemakerutdanning, Risør.

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





DEL 6

Årsberetning og
-regnskap

ÅRSBERETNING FOR SPORVEIEN AS 2025

Baner vei for bærekraftig byliv

Sporveien AS (Sporveien) er Norges største kollektivtransportkonsern målt i antall reiser. I 2025 feiret Sporveien og kollektivtrafikken i Oslo og Akershus 150 år, og vi leverte 250 millioner reiser, samtidig som vi opprettholdt et trygt og godt tilbud til de reisende gjennom året. Mot året før er det færre passasjerer på T-banen, etter planlagte stengeperioder for ombygging, men trikkens antall passasjerer er økende. Unibuss har færre kontrakter og derfor noe nedgang i antall passasjerer.

Konsernets resultat før skatt var 329,4 millioner kroner i 2025, basert på en omsetning på 5 975 millioner kroner.

Om virksomheten

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

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

Datterselskapet Unibuss AS konkurrerer om anbud i konkurranse med andre aktører i bussmarkedet. Unibuss AS er en aktiv pådriver for mer miljøvennlig, elektrifisert kollektivtransport. Virksomheten er organisert i selskapene Unibuss AS (rutebuss) og datterselskapet Unibuss Ekspress AS (flybuss).

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

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

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

Datterselskapet Joule AS har tilbudt måneds- og årsabonnement på elsykkel, men har besluttet å avvike denne virksomheten.

I 2025 ble Sporveien tildelt 1 437 millioner kroner gjennom Oslopakke 3 til reinvestering i infrastrukturen til T-bane og trikk, som var i henhold til innmeldt behov. Reinvesteringsrapporten fra 2025 fastsatte det årlige behovet for å opprettholde tilstanden på infrastrukturen til 1 619 millioner 2027-kroner. I tillegg har Sporveien anbefalt å redusere etterslepet med 450 millioner 2027-kroner i året frem til 2030 for å klargjøre infrastrukturen for den store kapasitetsøkningen som kommer. I handlingsprogrammet for 2026-2029 er tildelte midler for reinvestering i infrastrukturen til trikk og T-bane betydelig lavere enn innmeldt behov. Totalt for fireårsperioden er det avsatt cirka 850 millioner kroner mindre enn behovet for å opprettholde standarden og cirka 2 300 millioner kroner mindre enn anbefalt nivå fra Sporveien.

Marked og strategi

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

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

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

Samfunnsansvar og bærekraft

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

I 2025 ble vi nok en gang kåret til Norges mest bærekraftige virksomhet av Norsk Bærekraftbarometer. Denne gangen var det Trikken som kom på første plass, mens T-banen ble kåret som nummer tre.

Vi jobber for å sikre at samfunnsoppdraget blir løst på en måte som reduserer klimautslipp, verner om miljø og mennesker og etterlever høye etiske standarder. Bærekraftsarbeidet i Sporveien gjenspeiler konsernets visjon og de høye klima- og miljøambisjonene som er satt av Oslo kommune. Sporveien har som mål å redusere egne klimagassutslipp. Konsernet jobber systematisk med å sikre gode sosiale forhold i egen virksomhet og verdikjeden, i tråd med åpenhetsloven og kommunens forventninger om å bidra til å skape et seriøst og anstendig arbeidsliv. Vi har for 2025 utarbeidet en egen bærekraftsrapport i henhold til standardene som forventes innført.

Klima og miljø

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

Sporveien har et forenklet klimagassregnskap, og har opprinnelsessertifikat på all strøm for kjøring av T-bane og trikk. Resterende strøm er uten opprinnelsesgaranti og er den største kilden til utslipp av klimagasser fra driften. Unibuss er sertifisert etter ISO 14001.

I 2025 oppnådde Sporveien en kildesorteringsgrad på 81,5 prosent. Konsernet arbeider også systematisk med avfallsforebygging og sirkularitet på et overordnet plan.

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

Strategi – Best 2025

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

Fire strategisk prioriterte områder danner rammen om Best 2025:

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

Sporveien har en integrert forretningsmodell, der selskapet styrer vogner, personell, verksteder, infrastruktur og trafikk i ett helhetlig system. Med kontroll over hele verdikjeden kan konsernet optimalisere hvert enkelt ledd i kjeden og samhandlingen mellom leddene. Sporveien sikter etter forbedringsgevinster fra alle deler av virksomheten og på tvers av de fire strategiske prioriteringene.

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

Redegjørelse for årsregnskapet

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

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

Konsernets resultat

I 2025 oppnådde Sporveien et resultat før skatt på 329,4 MNOK (2024: 186,6 MNOK). Omsetningen totalt var 5 975 MNOK i 2025 (2024: 5 742 MNOK).

Alle driftsarter har levert god og stabil drift. Konsernet har stabilisert nivået på avskrivninger mot 2024. Det er fremdeles høye nedskrivninger av anleggsmidler, tross lavere sett mot 2024 og dette kan relateres til tapsføring av kontrakter i Unibuss. T-banen og Trikken leverer positive resultater, og snur med dette utviklingen fra negative resultat i 2024. Unibuss har redusert aktivitetsnivået fra seks til fire kontrakter, men opprettholder fremdeles lønnsom drift.

Konsernet økte også i 2025 finanskostnadene mot fjoråret. Økningen skyldes hovedsakelig store låneopptak i løpet av andre halvår av 2024, som ga første fulle år med belastning av renter i 2025.

Kontantstrøm og økonomisk stilling

Konsernets netto kontantstrøm per 31.12.2025 var -103,9 MNOK (2024: 173,2 MNOK). Årets investeringer utgjorde 3 620,9 MNOK (2024: 3 221,9 MNOK). Investeringene ble finansiert med 676,1 MNOK (2024: 457,5 MNOK) fra operasjonelle aktiviteter og 2 840,9 MNOK (2024: 2 937,6 MNOK) fra finansieringsaktiviteter.

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

Investeringsaktiviteten er fremdeles høy og flere større prosjekter er ferdigstilt og aktivert, tross noe avtakende mot 2024. Samtlige nye SL18-trikker er nå overført fra prosjekt og aktivert i Sporveien Vognmateriell. Unibuss har redusert investeringsnivået fra 2024 vesentlig, motvirket av store og strategiske investeringer i eiendommer i Sporveien Bussanlegg. Per 31.12.2025 utgjør konsernets balanse 16 370 MNOK (2024: 16 243 MNOK).

Soliditet

Ved utgangen av 2025 var konsernets egenkapitalgrad 26,97 prosent (2024: 25,64 prosent). Egenkapitalgraden er økende, og påvirkes positivt av disponering av årsresultat til egenkapitalen, og fra at gjelden totalt sett gikk ned tross nytt opptak av nytt langsiktig lån fra Oslo kommune.

Likviditet

Likviditetsreserven var 1 755,7 MNOK ved utgangen av 2025 (2024: 1 859,9 MNOK). Av dette var 400 millioner kroner ubenyttet kassakreditt.

Virksomhetene

Sporveien T-banen AS (T-banen)

T-banen fikk i 2025 et resultat før skatt på 12,8 MNOK (2024: -78,9 MNOK). I resultatet er det økte inntekter og kostnader sammenlignet med 2024, økt inntekt fra Tjenestekjøpsavtalen med Ruter og de økte kostnadene knytter seg til verkstedet, noe økte lønnskostnader som følge av flere ansatte, samt økte IT-kostnader sammenlignet med 2024. Selskapet fraktet 106 millioner reisende, mot 116 millioner i 2024. T-banen leverte god og sikker driftskvalitet, til tross for en lang stengeperiode med splittet vognpark på vest og øst. Denne stengeperioden var knyttet til påkobling av Fornebubanen og oppgradering av Majorstuen stasjon.

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

T-banen overvåker et sett med sikkerhetsindikatorer for drift, kjøretøy og infrastruktur som måler sikkerhetsnivået i virksomheten. I 2025 var det kun en ulykke som førte til alvorlig personskade. Samlet sett er T-banens sikkerhetsnivå vurdert som tilfredsstillende og er en indikasjon på at T-banen har en god sikkerhetskultur.

T-banen arbeider kontinuerlig med utvikling innen digital sikkerhet og sikring, og holder fokus på dette også i 2026.

T-banen rigger seg for å ta imot store prosjekter i årene fremover: Fornebubanen, nytt signalsystem CBTC, nye T-banvogner

Nøkkel tall T-banen	2025	2024
Driftsinntekter (MNOK)	2 589,5	2 407,8
Årsresultat (MNOK)	10,0	-61,6
Antall reiser (mill.)	106	116
Kundetilfredshet (%)	83,6	83,9
Regularitet (%)	99,3	99,0

og oppgradert Majorstuen stasjon. Koordinering av de store prosjektene i et T-baneprogram er et viktig virkemiddel for å sikre god samordning av leveransene. Videre effektivisering blir i tillegg viktig for å kunne tilby mest mulig kollektivtrafikk for pengene. I tråd med forbedringsprogrammet til Sporveien vil T-banen jobbe med å øke kapasiteten på fellesstrekningen, frigjøre flere tog for trafikk og effektivisere energibruken.

T-baneprogrammet

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

- **Nytt signalsystem CBTC**

T-banen skal få et nytt og moderne signalsystem for å erstatte det gamle og for å øke kapasiteten i det eksisterende T-banenettet. Sporveien inngikk avtale med Siemens Mobility i 2021 om leveransen av systemet, og prosjektet pågår nå for fullt. 2025 var et år med utstrakt testing og den første, store milepælen i prosjektet; driftsettelse av første delstrekning med CBTC på de ytterste fem stasjonene på Lambertseterbanen. I løpet av 2025 ble installasjonen av CBTC-utstyr ferdigstilt i om lag 30 T-banetrog, og togene godkjente for tilbakeføring i drift.

- **Nye T-banetrog**

I 2022 fikk Sporveien oppdraget med å anskaffe nye T-banetrog og kontrakt med CAF ble inngått i 2024. Gjennom 2025 er prosjektet i mål med konseptdesignfasen og kommet i gang med preliminær design av vognene. Final design er i henhold til plan og ferdigstilles i januar 2026. De første delene er sveiset sammen og produksjonen av vognene starter for fullt i 2026. De første vognsettene skal være på plass i 2029, og 20 vognsett er planlagt ferdigstilt innen mars 2030.

- **Oppgradert Majorstuen T-banestasjon**

Majorstuen T-banestasjon ble gjenåpnet for normal drift 20. september, men det gjenstår fortsatt en del arbeid. Stasjonen kan brukes som normalt, samtidig som prosjektet ferdigstilles. Ved fullført prosjekt skal stasjonen være oppgradert med rette spor og plattformer, flere adkomster og ny gangbru i vest. I tillegg vil prosjektet anlegge en ny butt med seksvognsplattform knyttet til Holmenkollbanens utgående spor. Stasjonen bidrar til økt kapasitet med raskere av- og påstigning for passasjerer på alle linjer og er et flott knutepunkt for reisende på Oslo-vest på T-banen.

- **Fornebubanen**

Fornebubanen utvider T-banens linjenett med en ny bane mellom Majorstuen i Oslo og Fornebu i Bærum. Banen blir 7,7 kilometer lang, og vil ha seks nye, underjordiske stasjoner, samt en base med verksted i tilknytning til Fornebu stasjon. Fornebubanen skal settes i drift i 2029. Den bygges av en egen dedikert etat i Oslo kommune, og skal overtas av Sporveien når den er klar.

Andre sentrale T-baneprosjekter:

- **Nye Diakonhjemmet T-banestasjon**

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

Sporveien Trikken AS (Trikken)

Trikken fikk i 2025 et resultat før skatt på 26,4 MNOK (2024: -24,4 MNOK). Selskapet fraktet 55,2 millioner passasjerer, en økning med 3 millioner reisende fra 2024.

Ved utgangen av 2025 ble den aller siste av de totalt 87 nye SL18-trikkene levert, og dermed er hele trikkeflåten fornyet og hele rutetilbudet opereres nå med moderne trikker. For de reisende betyr dette bedre komfort, større kapasitet og økt tilgjengelighet som følge av universell utforming.

Trikken kjørte 98,13 prosent av alle planlagte avganger i 2025, en liten nedgang fra 98,8 prosent i 2024. Den viktigste årsaken var driftsavvik som følge av påfyll av feil sandtype i trikkens bremsesystemer, noe som nødvendiggjorde en midlertidig innskrenking i vognparkens tilgjengelighet for å gjennomføre kontroll og utbedringer. Selskapet jobber systematisk med å forbedre stabiliteten i vognparken og opprettholde et godt tilbud for de reisende.

Trikken hadde 0,85 ulykker og alvorlige hendelser per million kjørte vognkilometer, en forbedring fra 1,3 i 2024. Det var ingen dødsfall knyttet til Trikkens drift i 2025.

I 2015 vedtok Oslos bystyre Trikkeprogrammet, som har resultert i at hovedstaden ti år senere har 87 moderne trikker i drift, oppgraderte trikkebaser og forbedret infrastruktur. Samtidig har dette gitt anledning til å rehabilitere vann- og avløpsnett i byen og etablere nye sykkelveier. Målet er at Trikken innen 2030 skal kunne tilby kapasitet til å frakte 100 millioner reisende årlig, en dobling fra dagens nivå. Selskapet har hatt et høyt fokus på en god innfasing av de nye trikkene gjennom blant annet opplæring og nødvendige driftstilpasninger. Arbeidet retter seg nå mot videre

optimalisering av trikkene i ordinær drift, med vekt på stabilitet, effektivitet og ytterligere forbedringer i passasjeropplevelsen.

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

Nøkkeltall Trikken	2025	2024
Driftsinntekter (MNOK)	1 410,4	1 221,1
Årsresultat (MNOK)	20,6	-19,0
Antall reiser (mill.)	55,2	51,6
Kundetilfredshet (%)	85,2	84,2
Regularitet (%)	98,13	98,8

Trikkeprogrammet

Alle 87 nye trikker var innen utløpet av 2025 satt i drift i Oslo. De nye trikkene har nå kjørt totalt 9 millioner kilometer i Oslo. Leveransen av den siste nye trikken markerte en viktig milepæl i Trikkeprogrammet.

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

Unibuss

I 2025 fikk Unibuss et resultat før skatt på 12,6 MNOK (2024: -2,1 MNOK). Selskapet transporterte 88 millioner passasjerer og oppnådde en omsetning på 1 823,9 millioner kroner i 2025. Kundetilfredsheten ble målt til 83,6 prosent.

Ved utgangen av 2025 hadde Unibuss fire kontrakter for rutebussdrift, med en samlet regularitet på hele 99,98 prosent gjennom hele året. Alle anbudskontrakter i Oslo kjøres med full elektrisk drift. Ny organisering av stab og ledergruppe ble etablert mot slutten av 2024, og effektene av endringen har materialisert seg gjennom året. Omorganiseringen var nødvendig etter at Unibuss gikk ut av to større kontrakter i 2024, noe som medførte redusert omsetning. Det har vært et

særskilt fokus på å sikre stabil vinterdrift til tross for innføring av ny elbussteknologi gjennom året.

Som følge av omfattende oppgraderinger på T-banen i Oslo har Unibuss gjennomført erstatningskjøring mellom Borgen og Majorstuen fra mars til november. I tillegg har selskapet håndtert avvikskjøring knyttet til trikkeoppgraderinger og ulike arrangementer i Oslo-området.

Unibuss Ekspress har hatt god aktivitet i 2025, med antall reisende på nivå med 2024.

Nøkkeltall Unibuss	2025	2024
Driftsinntekter (MNOK)	1 823,9	2 100,4
Årsresultat (MNOK)	9,8	-3,1
Antall reiser (mill.)	88	97
Kundetilfredshet (%)	83,6	82,9
Regularitet (%)	99,9	99,9

Sporveien Vognmateriell AS (Vognmateriell)

Sporveien Vognmateriell fikk i 2025 et resultat før skatt på 179,8 MNOK (2024: 217,3 MNOK). Resultat etter skatt blir i sin helhet overført vognanskaffelsesfondet som skal benyttes til å investere i nytt materiell når dagens T-banevogner og trikker må avhendes. Ved utgangen av 2025 var beholdningen i fondet 1 807,0 MNOK, medregnet årets resultat.

Selskapet har overtatt eierskapet til 87 SL18-trikker ved utgangen av 2025. I tillegg finansierer selskapet garantipersonell for Trikken i forbindelse med oppfølging av fremtidig garantiansvar. Sporveien Vognmateriell videreførte også finansieringen av en rekke prosjekter for å bevare verdiene i materiellet. To av de viktigste prosjektene er vedlikeholdsrettet digital datakommunikasjon og ny førerstol på T-banevognene. Vognmateriell skal finansiere vogn delen av CBTC-prosjektet og samarbeider tett med T-banen og Trikken om tiltak for å effektivisere energibruken i vognparken.

Nøkkeltall Vognmateriell	2025	2024
Driftsinntekter (MNOK)	866,6	784,0
Årsresultat (MNOK)	140,3	169,5
Eiendeler (MNOK)	8 444,5	8 661,7
Vognanskaffelsesfond (MNOK)	1 807,0	1 666,7

Resultatet i selskapet synker i forhold til fjoråret da 2025 er første året med helårseffekt av rentekostnader ifbm. låneopptak i 2024 relatert til SL18 anskaffelsen. Det generelle rentenivået har også steget betraktelig i perioden 2022 – 2025. Økningen påvirker lånetransjer for 1,5 MRD i opprinnelig hovedstol i MX anskaffelsen som har hatt ti års renterullering i 2025.

Feil, mangler og utbedringsprosjekter som selskapet er ansvarlig for belaster i 2025 resultatet med 8,2 MNOK (2024: 8,4 MNOK).

Sporveien Bussanlegg AS (Bussanlegg)

Bussanlegg fikk i 2025 et resultat før skatt på 31,5 MNOK (2024: 13,4 MNOK). I 2025 er nytt bussanlegg i Drøbak og første fase av nytt anlegg i Ski ferdigstilt. Anleggene betjener nye busskontrakter i Follo som hadde oppstart sommeren 2025.

Fokuset på økt anleggskapasitet i Akershus gjenspeiles også gjennom kjøpsprosesser i Lørenskog og på Sætre i Asker. I 2025 er det i tillegg gjennomført omfattende vedlikeholdsarbeid på flere anlegg for å sikre høy driftssikkerhet, bedre arbeidsmiljø og økt energieffektivitet. Samlet sett har året vært preget av betydelig utvikling, både gjennom ferdigstilte anleggsprosjekter, målrettet vedlikehold og anskaffelser av nye arealer for bussanlegg. Med dette står virksomheten godt rustet til å møte fremtidens behov for å ivareta miljøvennlig og driftssikker kollektivtransport.

Sporveien Media AS (Media)

I 2025 leverte Media et resultat før skatt på 2,6 MNOK (2024: 0,16 MNOK), og bidro med 202 MNOK til å styrke kollektivtilbudet – en økning på 45 MNOK fra året før. Selskapet forvalter trafikkreklame på T-bane, trikk og buss, samt på stasjoner og i bygninger, gjennom samarbeidsavtalen med JCDecaux Norge. Media forvalter også kontrakten for reklamefinansierte lehus i Oslo i samarbeid med Bauer Media Outdoor.

Sporveien Media bidrar til finansieringen av kollektivtrafikken. Alle inntekter som genereres gjennom utendørsreklameavtalene går uavkortet tilbake til buss-, trikk- og T-banedriften. Veksten i 2025 var særlig knyttet til oppgraderingen av reklameporteføljen på T-banen og trikken, samt videreutviklingen av både digitale og analoge flater. I løpet av året ble det gjennomført et stort antall drifts- og vedlikeholdsoppdrag for å sikre at produkter på stasjoner og reklamefinansierte holdeplasser holdes i god stand.

Joule AS

I 2025 fikk Joule et resultat før skatt på -14,9 MNOK (2024: -19,5 MNOK).

Joule ble startet i 2022 for å utvikle og drifte virksomhet med utleie av elsykler i en abonnementsmodell. Etter tre års drift hvor sykkelutleien har gått med tap, er det konkludert med at det ikke er grunnlag for videre satsning på dagens sykkelvirksomhet. Administrasjonen har utarbeidet en plan for omlegging av selskapets virksomhet, der første steg er avvikling av leieavtaler og salg av syklene.

Risikostyring

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

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

Operasjonell risiko

Produksjon av kollektivtransport innebærer en iboende risiko for ulykker og skader på mennesker og eiendom, men våre operasjoner fortsatt blant de sikreste transportsystemene i Norge. Sporveien jobber systematisk for å ivareta liv og helse for både reisende og ansatte.

For å sikre en oppdatert og robust beredskap, reviderer Sporveien jevnlig sine risikoanalyser og konsernets beredskapssystem i tråd med endringer i risikobildet og sikkerhetsmyndighetenes trusselvurderinger. I 2025 gjennomførte Sporveien totalt ti beredskapsøvelser, hvorav tre samvirkeøvelser med nødetater og sju interne beredskapsøvelser. Formålet med øvelsene var å styrke beredskapen, avdekke svakheter og sikre en helhetlig og koordinert innsats ved uønskede hendelser.

I 2025 var beredskapsarbeidet særlig rettet mot cyberrisiko, informasjonssikkerhet og håndtering av uforutsette drifts-avbrudd. Det ble gjennomført målrettede øvelser for å teste robustheten i drifts- og sikkerhetskritiske IT-systemer, samt identifisere forbedringsområder. Gjennom samvirkeøvelser og erfaringsutveksling har Sporveien videreutviklet sin beredskapsevne, styrket samordningen av ressurser og forbedret evnen til å håndtere krisesituasjoner.

Finansiell risiko

Konsernet Sporveien har finansiell risiko innenfor flere områder, herunder renterisiko gjennom lån, valutarisiko, energipriserisiko og utfordringer med leveranser i leverandørkjeden, inkludert økte kostnader. Konsernet benytter finansielle sikringsinstrumenter for å redusere effekten av svingningene i valutakurser og strømpriser. I tillegg har 84 prosent av konsernets langsiktige gjeld fastrente med enten fem eller ti års løpetid. Konsernet hadde sikret 51 prosent av strømforsbruket mot system- eller områdepris i 2025.

Compliance-risiko

Sporveien vurderer systematisk compliance-risiko, og sikrer at virksomheten drives i samsvar med gjeldende lover, regler og etiske standarder, samt håndterer påstander om eventuelle kritikkverdige forhold gjennom vår varslingsordning.

I våre styrende dokumenter fremgår det hvordan compliance-risiko skal håndteres. Sporveien har høye standarder for forretningsskikk, som er tydelig nedfelt i konsernets retningslinjer og prosedyrer. Vårt etiske regelverk definerer felles standarder og er retningsgivende for vår atferd både internt og i våre samarbeidsrelasjoner. Vi stiller også etiske krav til våre leverandører for å sikre ansvarlighet i hele leverandørkjeden.

Markedsrisiko

Konsernet har inngått flerårige kjøpekontrakter for trikk og T-bane med lav markedsrisiko. Den anbudsbaserte rutebusskjøringen utgjør majoriteten av Unibuss sine leveranser og har kontrakter på åtte til ti år pluss opsjoner på inntil fire år.

Forskning og utvikling

Sporveien har et sterkt fokus på ny teknologi, data og innovasjon, og posisjonerer seg aktivt i møte med den raske globale utviklingen i tiden fremover. Vår tilnærming til ny teknologi er strukturert og ansvarlig, med tydelig etterlevelse av gjeldende lover, regelverk og sikkerhetsstandarder. Vi har særlig fokus på kunstig intelligens, herunder maskinlæring, generativ

KI og utvikling av spesialiserte KI-agenter. Sporveien arbeider også aktivt med å identifisere og benytte eksterne finansieringsmuligheter innen innovasjon, bærekraft og forskning, blant annet gjennom Forskningsrådets SkatteFUNN-ordning.

I en stadig mer dataintensiv drift, der nytt materiell leverer sanntidsdata med høy presisjon, er steget mot datadrevet og prediktivt vedlikehold kortere enn noensinne, og potensialet for økt innsikt og effektivitet betydelig.

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

3D-printing er en veletablert og strategisk viktig del av vår innovasjonsplattform, der vi allerede har opparbeidet betydelig kompetanse og praktisk erfaring. Teknologien gir oss høy grad av fleksibilitet i utvikling, tilpasning og produksjon av komponenter tilpasset vår drift, samtidig som den åpner for et omfattende videre mulighetsrom innen effektivisering, bærekraft og verdiskaping. Denne tilnærmingen understøtter en sirkulær økonomi og inngår som en sentral del av vårt langsiktige engasjement for fremtidsrettede løsninger.

Sporveien arbeider kontinuerlig og målrettet for å forbedre kundeopplevelsen for våre reisende. Vi har fokus på data-drevet innsikt, som gir oss stadig bedre forståelse av både stabile og dynamiske behov. Dette gjør oss i stand til å ta gode beslutninger rundt allokering av ressurser – og skape mer kollektivtrafikk for pengene.

Organisasjon

Konsernet hadde 3 406 ansatte og 3 119 årsverk ved utløpet av 2025. Medarbeiderne i konsernet var fordelt som følger:

Selskap	2025	2024
Sporveien T-banen AS	683	648
Sporveien Trikken AS	475	475
Sporveien AS	1 038	1 028
Unibuss AS	1 124	1 125
Unibuss Ekspress AS	86	88

Sporveien tilbyr kompetanseutvikling for medarbeidere og ledere på alle nivåer.

I 2025 ble det avholdt 850 kurs for rundt 4 400 deltagere. I tillegg tok ansatte og innleide til sammen nesten 6 000 e-læringskurs.

292 av 311 ansatte i deltidsstillinger var førere. Førerstillinger er svært populære deltidsjobber.

Kartleggingen av ufrivillig deltidsarbeid i medarbeiderundersøkelsen 2024 viste at Sporveien ikke har indikasjoner på ufrivillig deltid, og at ansatte med redusert stilling har gode muligheter for økt stillingsprosent. Det ble ikke gjennomført tilsvarende kartlegging i 2025.

Sporveien følger et prinsipp om at lederlønninger skal være konkurransedyktige og følge lederens ansvar og prestasjoner, uten at konsernet er lønnsledende. Lederlønn finnes i egen rapport og i notene til regnskapet.

HMS

Sykefraværet i konsernet var 9,6 prosent i 2025 (2024: 9,7). Legemeldt sykefravær utgjorde 7,6 prosent (2024: 7,9) av det totale sykefraværet, og 7 prosent (2024: 7,1) var å anse som langtidssykefravær.

Sykefraværet totalt har ligget høyere enn ønsket over flere år og har vist seg utfordrende å redusere. Det er store variasjoner i ulike deler av organisasjonen. Nytt, tverrfaglig initiativ ble initiert fra slutten av 2024 for en mer systematisk og helhetlig tilnærming til sykefraværsforebygging og -oppfølging. Arbeidet som kalles Helsepolet har pågått i 2025 og fortsetter i 2026.

H1-verdien viser antall fraværsskader hos ansatte per million arbeidede timer. H-verdi for konsernet i 2025 ble 10,2, med 46 skader med fravær, mot 11,3 i 2024. Det pågår et målrettet arbeid med granskinger, systematisk læring og styrket forebygging, blant annet gjennom riktig bruk av arbeidstøy og verneutstyr, for å redusere risikoen for gjentakende hendelser. De fleste av Sporveiens skader er som følge av hendelser knyttet til vold mot billettkontrollører og fallulykker.

Ansvarlig leverandørkjede

Sporveien arbeider kontinuerlig med å sikre grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold i

leverandørkjeden. Vi har etablert prosedyrer og rutiner for å sikre ansvarlighet i leverandørkjeden.

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. Kravene er en del av kontrakten med leverandøren, med egne bestemmelser som regulerer overtredelse.

Sporveien har innarbeidet seriøsitetsbestemmelser i alle kontraktmalene våre basert på Oslo-modellen. Vi stiller tydelige krav til våre leverandører og deres underleverandører innenfor alle vare- og tjenesteområder. Vi har også utarbeidet egne prosedyrer i forbindelse med gjennomføring av anskaffelser for å avdekke om anskaffelsen innebærer risiko for brudd på grunnleggende menneskerettigheter og arbeidstakerrettigheter slik at det kan stilles egnede krav i anskaffelsen.

Sporveien er underlagt åpenhetsloven, som skal fremme virksomheters respekt for grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold i leverandørkjeden. Vi gjør kontinuerlige risikovurderinger av våre leverandører gjennom screening av nye og eksisterende leverandører.

I 2025 har vi arbeidet med å forbedre våre arbeidsprosesser for aktsomhetsvurderinger, i tråd med kravene i åpenhetsloven og OECDs retningslinjer. Fremover vil vi ha fokus på å forbedre leverandøroppfølgingen knyttet til de viktigste risikoområdene som er identifisert gjennom risikovurderingene og i dobbelt-vesentlighetsanalyse, som ble oppdatert høsten 2025.

Redegjørelsen for hvordan Sporveien arbeider for å etterleve kravene i åpenhetsloven er offentlig tilgjengelig på konsernets nettsider.

Likestilling og mangfold

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

Sporveien skal være en arbeidsplass hvor medarbeidere føler seg akseptert for den de er, og har like muligheter til å lykkes. Vi har gjennom året 2025 jobbet med temaet mangfold og inkludering basert på rammeverket «Plass til alle». Det er et verktøy for å skape bevissthet om mangfold og inkludering i Sporveien, og det består av: en introduksjonsfilm med konsernsjefen, en veileder til leder, og en fysisk dialogduk som gjennomføres fysisk i grupper. Det har vært svært gode tilbakemeldinger på hvordan dette arbeidet med «Plass til alle» har gitt bedre innsikt og en bevissthet rundt inkludering og mangfold. I tillegg har vi jobbet med å få tilpasset de nye uniformene og arbeidstøyet for kvinner og menn. Vi er opptatt av å tilpasse arbeidstøy til ulike behov, slik at det skal være behagelig og forsvarlig i forhold til ulike arbeidssituasjoner.

Ved utgangen av 2025 var kvinneandelen i konsernet 17 prosent. Sporveien har siden 2023 hatt kvinnelige konsernsjef, og andelen kvinner i konsernledelsen var 60 prosent ved utgangen av 2025. Andelen kvinnelige ledere i de to øverste ledernivåene (uten Unibuss) var 50 prosent ved utgangen av 2024. Sporveien ønsker en kjønnsbalansert virksomhet og ledergruppe og har dette som fokus i rekrutteringsprosessene.

Fremtidsutsikter

Det nasjonale målet om nullvekst i biltrafikken og Oslo kommunes ambisiøse klimamål støtter fortsatt vekst i kollektivtrafikken og økte leveranser fra Sporveien. Samtidig vet vi at vi går inn i en periode hvor økonomien blir strammere, og det bevilges mindre midler enn Sporveiens anbefalinger for å opprettholde standarden på infrastruktur til trikk og T-bane. Den geopolitiske situasjonen, klimaendringer og ekstremvær innebærer også behov for økt fokus og innsats på samfunnsikkerhet og beredskap. Teknologi har blitt en større del av kjernevirksomheten og er en tydelig driver for utvikling og forbedringsarbeid, og sammen med de store utviklingsløpene vet vi at dette vil kreve mye av organisasjonen vår de neste årene. Det betyr at vi må lykkes med å prioritere de riktige tingene.

Vi har et klart mål: redusere bilbruken og kutte klimautslippet. Men for å få det til, må vi alltid være kostnadsbevisste og fokusere på det som betyr mest.

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

Potensialet som skapes av de nye trikkene, Fornebubanen, nye Majorstuen T-baneknutepunkt, nytt signalanlegg CBTC og andre prosjekter som vil gjøre det gode kollektivtilbudet i Oslo enda bedre for de reisende, og vil gjøre Oslo til en enda mer attraktiv by.

Både T-banen og Trikken er godt posisjonert for videre vekst. Tidlige beregninger har vist at Fornebubanen vil tilføre cirka 20 millioner ekstra passasjerer på T-banen årlig med sine åtte avganger per time i hver retning. Signalsystemet CBTC blir innført trinnvis mot 2028 og vil legge til rette for å frakte flere passasjerer like sikkert. Systemet øker kapasiteten i fellestunellen gjennom Oslo sentrum til minimum 36 tog i timen per retning. Flere nye vogner skal anskaffes for å utnytte den økte kapasiteten, og i tillegg til innføring av Fornebubanen vil også Grorudbanen bli styrket med en ekstra avgang hvert kvarter. Gjennomføring av så vidt store prosjekter med gjensidig avhengighet medfører også risiko med tanke på gjennomføring, finansiering og mottak.

Med de nye trikkene er det lagt til rette for betydelig flere reisende. De nye trikkene er større enn de gamle, og med økt frekvens er de viktige bidragsytere til Oslo kommunes strategier og programmer for bilfritt byliv, klima og bærekraft og kan frakte 100 millioner passasjerer årlig. Sporveien er opptatt av at det legges opp til gevinstrealisering av investeringene i ny trikkeflåte gjennom finansiering av økt produksjon, slik at målene for trikkeprogrammet kan nås.

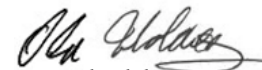
Bussbransjen opererer i et marked med krevende rammebetingelser, preget av blant annet ubalanserte kontrakter og svak lønnsomhet. For Unibuss er vekst og kontinuerlig arbeid med forbedring av virksomheten, sentrale forutsetninger for å lykkes fremover.

Styret retter en stor takk til alle medarbeidere i Sporveien for innsatsen gjennom 2025.

Oslo 20.03.2026

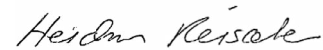

Åsne Havnelid
Styrets leder

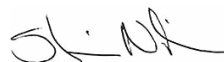

Helga Nes
Styrets nestleder


Ola Floberg
Styremedlem


Arne Giske
Styremedlem


Sores Yuzer
Styremedlem


Heidrun Reisæter
Styremedlem


Stein Nilsen
Styremedlem


Birte K.W. Sjule
Konsernsjef

Innhold

Årsregnskap 2025

Resultatregnskap 2025	129
Balanse 2025	130
Kontantstrømoppstilling	132
Regnskapsprinsipper	133
Note 1 Virksomhetsområder	133
Note 2 Mellomværende med foretak i samme konsern og nærstående	134
Note 3 Varer	135
Note 4 Lønnskostnad og andre godtgjørelser	136
Note 5 Pensjonskostnader og forpliktelser	136
Note 6 Varige driftsmidler	138
Note 7 Annen driftskostnad	140
Note 8 Investeringer i foretak i samme konsern	141
Note 9 Finansinntekter og kostnader	142
Note 10 Finansielle risikoforhold	142
Note 11 Skattekostnad	143
Note 12 Selskapskapital og aksjonærinformasjon	145
Note 13 Bankinnskudd, kontanter o.l.	145
Note 14 Annen langsiktig gjeld	146
Note 15 Pantstillelser og garantier mv.	147
Note 16 Gjeld prosjekter (netto)	147
Note 17 Annen kortsiktig gjeld	148
Note 18 Tvister	148
Note 19 Hendelser etter balansedagen	148
Revisors beretning	149

Resultatregnskap

2025 (beløp i hele tusen)

	Noter	Konsern 2025	Konsern 2024	Morselskap 2025	Morselskap 2024
DRIFTSINNEKTER OG DRIFTSKOSTNADER					
Driftsinntekter					
Annen driftsinntekt	1,2	5 974 670	5 741 779	2 112 983	2 018 739
Inntekt ved salg av eiendeler		0	0	0	0
Sum driftsinntekter		5 974 670	5 741 779	2 112 983	2 018 739
Driftskostnader					
Varekostnad	2,3	773 937	901 778	490 180	548 106
Lønnskostnad	4,5	2 685 600	2 806 551	813 779	709 449
Avskrivning på varige driftsmidler	6	778 780	789 676	219 257	216 619
Nedskrivning på varige driftsmidler	6	30 341	79 199	0	0
Annen driftskostnad	2,7	1 095 406	757 162	411 031	405 195
Sum driftskostnader		5 364 064	5 334 365	1 934 248	1 879 370
DRIFTSRESULTAT		610 606	407 413	178 735	139 369
FINANSINNEKTER OG FINANSKOSTNADER					
Finansinntekter					
Inntekt på investering i datterselskap		0	0	199 682	83 931
Renteinntekt fra foretak i samme konsern		1	0	49 425	63 592
Annen renteinntekt	1,9	59 589	74 646	54 281	73 277
Annen finansinntekt	1,9	614	1 615	0	0
Sum finansinntekter		60 204	76 261	303 388	220 799
Finanskostnader					
Rentekostnad til foretak i samme konsern		0	0	133 814	145 821
Annen rentekostnad	1,9	334 256	188 314	71 825	63 499
Annen finanskostnad	1,9	7 143	108 761	25 586	14 661
Sum finanskostnader		341 399	297 075	231 225	223 981
NETTO FINANSPOSTER		-281 195	-220 814	72 163	-3 182
ORDINÆRT RESULTAT FØR SKATTEKOSTNAD					
Skattekostnad på ordinært resultat	11	72 942	60 634	15 692	11 970
ORDINÆRT RESULTAT		256 468	125 966	235 205	124 217
ÅRSRESULTAT		256 468	125 966	235 205	124 217
OVERFØRINGER OG DISPONERINGER					
Overføringer annen egenkapital	12	256 468	125 966	235 205	124 217
SUM OVERFØRINGER OG DISPONERINGER		256 468	125 966	235 205	124 217

Balanse

Per 31. desember 2025 (beløp i hele tusen)

EIENDELER	Noter	Konsern 2025	Konsern 2024	Morselskap 2025	Morselskap 2024
ANLEGGSMIDLER					
Immaterielle eiendeler					
Konsesjoner, patenter, lisenser o.l.	6	2 524	4 806	100	100
Goodwill	6	0	0	0	0
Sum immaterielle eiendeler		2 524	4 806	100	100
Varige driftsmidler					
Tomter, bygninger og annen fast eiendom	6	3 081 346	2 310 832	1 209 337	1 123 706
Kjørevei	6	287 700	314 688	287 700	314 688
Anlegg under utførelse	6	421 252	1 241 745	534 204	871 906
Maskiner, rullende materiell	6	7 519 311	7 415 003	410 944	420 203
Driftsløsøre	6	0	0	0	0
Sum varige driftsmidler		11 309 609	11 282 268	2 442 185	2 730 503
Finansielle anleggsmidler					
Investeringer i datterselskap	8	0	0	3 193 407	3 043 800
Lån til foretak i samme konsern	2	0	0	1 134 295	719 852
Investeringer i aksjer og andeler		90	90	90	90
Andre langsiktige fordringer	2	697 988	726 586	697 978	726 576
Overfinansiert pensjonsforpliktelse	5	1 517 733	1 456 672	878 168	874 453
Sum finansielle anleggsmidler		2 215 811	2 183 348	5 903 938	5 364 771
SUM ANLEGGSMIDLER		13 527 944	13 470 422	8 346 223	8 095 374
OMLØPSMIDLER					
Varer	3	617 070	507 278	607 273	504 299
Fordringer					
Kundefordringer	2	570 439	632 364	379 865	381 507
Andre kortsiktige fordringer		299 416	173 901	324 739	276 403
Fordringer på konsernselskap	2	0	0	412 761	535 667
Sum fordringer		869 855	806 265	1 117 364	1 193 576
Bankinnskudd, kontanter o.l.	13	1 355 697	1 459 580	1 175 283	1 342 125
SUM OMLØPSMIDLER		2 842 623	2 773 123	2 899 921	3 040 001
SUM EIENDELER		16 370 566	16 243 545	11 246 144	11 135 375

EGENKAPITAL OG GJELD	Noter	Konsern 2025	Konsern 2024	Morselskap 2025	Morselskap 2024
EGENKAPITAL					
Innskutt egenkapital					
Selskapskapital		304 535	304 535	304 535	304 535
Overkurs		490 315	490 315	490 315	490 315
Sum innskutt egenkapital	12	794 850	794 850	794 850	794 850
Opptjent egenkapital					
Fond for vurderingsforskjeller		1 426 978	1 276 097	1 426 508	1 276 901
Annen egenkapital		2 193 051	2 094 398	2 188 400	2 102 802
Sum opptjent egenkapital		3 620 029	3 370 495	3 614 908	3 379 703
SUM EGENKAPITAL	12	4 414 879	4 165 345	4 409 758	4 174 553
GJELD					
LANGSIKTIG GJELD					
Avsetning for forpliktelser					
Pensjonsforpliktelser	5	0	0	0	0
Utsatt skatt	11	740 745	667 345	78 161	80 479
Andre avsetninger for forpliktelser		56 790	77 871	0	0
Avsetning for periodisk vedlikehold	14	514 787	557 661	0	0
Sum avsetning for forpliktelser		1 312 322	1 302 876	78 161	80 479
Annen langsiktig gjeld					
Øvrig langsiktig gjeld	14,15	7 682 714	7 847 669	2 004 749	1 660 708
Sum annen langsiktig gjeld		7 682 714	7 847 669	2 004 749	1 660 708
SUM LANGSIKTIG GJELD		8 995 036	9 150 545	2 082 910	1 741 187
KORTSIKTIG GJELD					
Leverandørgjeld	2	950 702	692 030	557 666	556 232
Betalbar skatt	11	7 677	0	7 677	0
Skyldig offentlige avgifter		248 953	26 674	90 667	0
Kortsiktig gjeld til konsernselskap	2	0	0	3 085 247	3 324 327
Gjeld prosjekter (netto)	16	179 572	279 623	179 572	306 623
Annen kortsiktig gjeld	10,14,17	1 573 747	1 929 329	832 647	1 032 454
SUM KORTSIKTIG GJELD		2 960 652	2 927 656	4 753 476	5 219 636
SUM GJELD		11 955 688	12 078 201	6 836 385	6 960 822
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		16 370 566	16 243 545	11 246 144	11 135 375


Oslo 20.03.2026



 Asne Havnelid
 Styrets leder

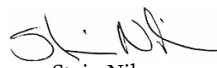

 Helga Nes
 Styrets nestleder


 Ola Floberg


 Arne Giske
 Styremedlem


 Sores Yuzer
 Styremedlem


 Heidrun Reisæter
 Styremedlem


 Stein Nilsen
 Styremedlem


 Birte K.W. Sjule
 Konsernsjef

Kontantstrømoppstilling

(beløp i hele tusen)

	Konsern 2025	Konsern 2024	Morselskap 2025	Morselskap 2024
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter				
Resultat før skattekostnad	329 410	186 600	250 897	136 187
Periodens betalte skatt	302	-317	0	-317
Avskrivninger	716 187	656 359	180 484	86 951
Nedskrivning anleggsmidler	30 341	189 062	0	0
Nedskrivning finansielle anleggsmidler	0	0	19 520	0
Forskjell mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger pensjonsordringer	-61 061	-135 171	-3 715	-35 504
Resultatandel fra datterselskaper	0	0	-199 682	-83 931
Endring i varelager	-97 356	-59 352	-102 974	-61 416
Endring i kundefordringer	61 312	18 134	1 642	-217 914
Endring i leverandørgjeld	258 673	-124 448	1 433	-323
Endring i andre tidsavgrensingsposter	-561 684	-273 404	238 508	319 564
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	676 125	457 463	386 114	143 297
Kontantstrøm fra investeringsaktiviteter				
Innbetalinger ved salg av varige driftsmidler	1 313 420	1 485 927	1 097 310	765 750
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-2 096 214	-2 897 197	-989 476	-394 443
Innbetalinger på lånefordring konsernselskaper	0	0	113 057	244 997
Innbetalinger på andre lånefordringer	28 597	28 597	28 597	28 597
Utbetalinger ved opptak av lånefordring konsernselskaper	0	0	-475 000	0
Utbetaling ved kjøp av aksjer	0	-997	0	0
Utbetaling ved investering i datterselskap	0	0	0	-444 402
Utbetalinger på fremmedfinansierte prosjekter	-2 866 721	-1 838 208	-2 866 721	-1 838 208
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-3 620 918	-3 221 878	-3 092 233	-1 637 709
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter				
Bevegelse i konsernkontoordningen	0	0	-617 397	734 520
Innbetalinger ved opptak av annen gjeld	400 000	2 298 500	400 000	0
Utbetalinger ved nedbetaling av annen gjeld	-425 811	-1 272 248	-55 960	-927 500
Innbetalinger av konsernbidrag	0	0	246 389	249 260
Utbetalinger av konsernbidrag	0	0	-300 477	-328 679
Innbetaling ved konvertering av gjeld	0	73 129	0	0
Innbetalinger på fremmedfinansierte prosjekter	2 866 721	1 838 208	2 866 721	1 838 208
Netto kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter	2 840 910	2 937 589	2 539 276	1 565 809
Netto kontantstrøm for perioden	-103 884	173 174	-166 843	71 397
Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens start	1 459 580	1 286 406	1 342 125	1 270 728
Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens slutt	1 355 696	1 459 580	1 175 282	1 342 125
Denne består av:				
Bankinnskudd mv.	1 355 697	1 459 580	1 175 283	1 342 125

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

NOTER

Regnskapsprinsipper

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

Øvrige regnskapsprinsipper er presentert som en del av den enkelte note. Med mindre annet er spesifisert er alle tall oppgitt i hele tusen.

NOTE 1 – VIRKSOMHETSOMRÅDER (Beløp i hele tusen)

	*Vedlikehold	T-bane	Trikk	Buss	Eliminering	Konsern
Resultat						
Annen driftsinntekt	3 452 400	2 589 541	1 410 401	1 820 937	-3 298 609	5 974 670
Sum inntekter	3 452 400	2 589 541	1 410 401	1 820 937	-3 298 609	5 974 670
Driftskostnader før avskrivning	2 339 510	2 579 623	1 390 259	1 544 159	-3 298 609	4 554 943
Driftsresultat før av-/nedskrivning	1 112 890	9 917	20 142	276 778	0	1 419 727
Av-/nedskrivning	614 967	0	0	195 897	-1 743	809 122
Driftsresultat	497 923	9 917	20 142	80 881	1 743	610 606
Balanse						
Anleggsmidler	16 035 322	250 457	145 397	1 430 391	-4 333 624	13 527 944
Omløpsmidler	5 529 481	203 309	172 124	564 683	-3 626 975	2 842 623
Gjeld	14 581 906	395 088	264 084	1 599 421	-4 884 812	11 955 688
Investeringstilganger	1 984 873	0	0	85 677		

*Stjerne betyr omfatter vedlikehold av infrastruktur og vogner, samt utleie av eiendom. Samlede husleieinntekter for konsernet utgjør MNOK 314,1 (MNOK 345,5 i 2024), hvorimot totale annonseinntekter er på MNOK 202,5 (MNOK 156,7 i 2024). Konsernets driftsinntekter stammer i hovedsak fra virksomhet i Oslo.

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

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

NOTE 2 – MELLOMVÆRENDE MED FORETAK I SAMME KONSERN OG NÆRSTÅENDE (Beløp i hele tusen)

	2025	2024
Salg av tjenester til selskap i samme konsern (mor)		
Joule AS	6 464	8 641
Sporveien Media AS	3 049	3 128
Sporveien T-banen AS	1 240 684	1 216 312
Sporveien Trikken AS	708 954	640 948
Sporveien Vognmateriell AS	5 627	9 449
Enebakkveien 310 AS	12	0
Unibuss AS	3 993	5 258
Sporveien Bussanlegg AS	9 420	9 584
Teglveien 17 AS	16	0
Bussanlegg Ski AS	5	0
Sum	1 978 224	1 893 319
Kjøp av tjenester fra selskap i samme konsern (mor)		
Sporveien T-banen AS	7	0
Sporveien Trikken AS	535	453
Enebakkveien 310 AS	4 224	3 051
Sum	4 766	3 504
Langsiktige fordringer (mor)		
Joule AS	17 450	49 079
Sporveien Bussanlegg AS	1 116 846	670 773
Sum	1 134 296	719 852
Kortsiktige fordringer (mor)		
Kundefordringer	2 383	37 056
Mottatt konsernbidrag	170 040	246 389
Andre fordringer	240 338	252 222
Sum	412 761	535 667
Kortsiktig gjeld (mor)		
Leverandørgjeld	0	392
Avgitt konsernbidrag	149 817	300 476
Konsernkontoordning	2 909 536	3 022 560
Annen kortsiktig gjeld	25 893	899
Sum	3 085 247	3 324 327

Sporveien AS utfører alt vedlikehold på trikkene og T-banevognene, samt tilhørende infrastruktur. Rammeavtale om tjenestekjøp er inngått mellom partene Ruter AS og Sporveien T-banen AS og Ruter AS og Sporveien Trikken AS. Rammeavtalen om tjenestekjøp med Ruter AS dekker kostnadene til korrektivt og preventivt vedlikehold som faktureres datterselskapene fra Sporveien AS. Periodisk vedlikehold med lavere frekvens enn årlig, viderefaktureres fra Sporveien T-banen AS og Sporveien Trikken AS til Sporveien Vognmateriell AS.

Kundefordringer og andre fordringer er oppført i balansen til pålydende etter fradrag for avsetning til forventet tap. Avsetning til tap gjøres på grunnlag av individuelle vurderinger av de enkelte fordringene. Omløpsmidler og kortsiktig gjeld omfatter poster som forfaller til betaling innen ett år etter rapporteringsperioden, samt poster tilknyttet den ordinære driftssyklusen. Øvrige poster er klassifisert som anleggsmidler. Omløpsmidler vurderes til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi. Kortsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på opptakstidspunktet.

Ruter AS eies av Oslo kommune (60 prosent) og Akershus fylkeskommune (40 prosent), og har ansvaret for utviklingen av kollektivtrafikken i Oslo og Akershus, med unntak av den som utføres av Vygruppen AS. Ruter AS kjøper transporttjenester fra Unibuss AS, Sporveien T-banen AS og Sporveien Trikken AS. Kontraktene for T-bane og trikk er ikke anbudsutsatt. Avtalene gjelder for fireårsperioden 2025-2028.

Unibuss AS inngår anbudskontrakter med Ruter AS om levering av rutebusstjenester. I hovedsak er dette bruttokontrakter hvor kjøper har ansvar for billettinntektene. For disse kontraktene bærer Unibuss AS en risiko for at endringer i rute- og driftsopplegg ikke fanges opp av godtgjøringsmodellen i kontraktene, og for at indeksene som regulerer godtgjørelsen i kontraktene avviker fra kostnadsutviklingen i bransjen. I et marked med lave marginer kan begge forhold resultere i ulønnsomme kontrakter. Unibuss AS estimerer forventet resultatutvikling i den enkelte kontrakt, og foretar avsetninger

der nåverdijusterte inntekter er lavere enn uunngåelige kostnader som påløper i kontraktperioden.

Det vesentligste av konsernets inntekter er i henhold til kontrakter som inngås med Ruter AS. Ruter AS mottar offentlige tilskudd og genererer inntekter fra billettsalg. Konsernet Sporveien AS fakturerer Ruter AS i tråd med fremforhandlede kjøreavtaler og finansieringsavtaler mellom partene. Inntektene finansierer utøvelsen av definerte tjenester og investeringer i kollektivtrafikken. Inntektene er sammenstilt i samme periode som tilsvarende kostnader/investeringer.

Konsernet Sporveien AS har gjennomført flere ulike transaksjoner med nærstående selskaper. Alle transaksjoner er foretatt som en del av den ordinære virksomheten, og betingelser er satt i henhold til prinsippet om armlengdes avstand. De vesentligste transaksjonene som er foretatt er som følger:

(Beløp i hele tusen)

	Konsern 2025	Konsern 2024	Morselskap 2025	Morselskap 2024
Salg av tjenester til nærstående parter				
Salg av tjenester til Ruter AS - resultatført	5 320 291	4 973 899	13 035	12 793
Salg av tjenester til Ruter AS - balanseført mot prosjekt	2 605 517	1 758 775	2 605 517	1 758 775
Kjøp av tjenester fra nærstående parter				
Ruter AS	155 071	358 650	11 073	22 348

Salg av tjenester inkluderer også tjenester som ikke føres over resultatet til Sporveien, men som balanseføres.

For 2025 beløper dette seg til TNOK 2 605 517.

Balansen inkluderer følgende beløp vedrørende transaksjoner med nærstående selskap:

	Konsern 2025	Konsern 2024	Morselskap 2025	Morselskap 2024
Ruter AS				
Kundefordringer	116 054	204 991	7 769	58 429
Annen kortsiktig fordring	28 597	28 597	28 597	28 597
Leverandørgjeld	24 118	9 446	3 330	2 442
Andre langsiktige fordringer	697 978	726 576	697 978	726 576

NOTE 3 – VARER (Beløp i hele tusen)

	Konsern 2025	Konsern 2024	Morselskap 2025	Morselskap 2024
Produksjonsmaterieill og reservedeler	716 749	590 010	705 781	587 031
Ukuransavsetning materieillbeholdning	-99 679	-82 732	-98 508	-82 732
Sum varelager	617 070	507 278	607 273	504 299

Lager av innkjøpte varer er verdsatt til laveste av gjennomsnittlig anskaffelseskost og virkelig verdi. Virkelig verdi er estimert salgspris fratrukket nødvendige utgifter til ferdigstillelse og salg.

Det foretas nedskrivning for påregnelig ukurans. Ukurans på forbruksartikler vurderes basert på omløpshastighet, hvorimot ukurans på reparasjonsdeler vurderes ut fra forventet teknisk

levetid. Reparasjonsdeler vurderes til å ha tilsvarende levetid som vognene, og ukurans avsettes når deler ikke lenger vurderes å ha tilstrekkelig bruksverdi. Infrastrukturenheten i morselskapet benytter omløpshastigheten på varene som prinsipp for vurdering og beregning av ukuransavsetning.

NOTE 4 – LØNSKOSTNAD OG ANDRE GODTGJØRELSER (Beløp i hele tusen)

	Konsern 2025	Konsern 2024	Morselskap 2025	Morselskap 2024
Spesifikasjon av lønnskostnader				
Lønn	2 089 683	2 167 908	567 562	499 894
Arbeidsgiveravgift	422 980	397 645	143 275	134 313
Pensjonskostnader ekskl. arbeidsgiveravgift	129 930	182 903	70 836	47 125
Andre lønnsrelaterte ytelser	43 006	58 095	32 107	28 117
Sum	2 685 600	2 806 551	813 779	709 449
Antall ansatte ved årets slutt	3 406	3 426	1 038	1 028
Antall årsverk	3 119	3 165	1 029	1 019

	Lønn	Annen godtgjørelse	Pensjonskostnader
Godtgjørelser konsern			
Konsernsjef Sporveien AS	2 929	136	126
Daglig leder Unibuss AS	2 270	0	77
Adm. dir. Sporveien T-banen AS*	2 442	8	552
Adm. dir. Sporveien Trikken AS	2 259	1	126
Konsernstyret	1 657		
Bedriftsforsamlingen	234		
Honorarer datterselskaper	Styret	Bedrifts-	
Unibuss AS	450	forsamling	
		35	

Av datterselskapene er det kun Unibuss AS som har eksterne styremedlemmer som honoreres. For lederlønsrapportering henvises det til egen attestert rapport for lederlønninger.

* En stjerne betyr: Sporveien T-banen AS byttet daglig leder i regnskapsåret. Oppgitte beløp gjelder samlet godtgjørelse til begge, hvorpå det var overlapp med to måneder.

NOTE 5 – PENSJONSKOSTNADER OG FORPLIKTELSE

Konsernets pensjonsordninger omfatter både en lukket offentlig tjenstepensjon og en aktiv innskuddspensjon. Den offentlige tjenstepensjonen er todelt og er ytelsesordning på 70 prosent som ble lukket i 2003 for konsernet Unibuss, i 2015 for Sporveien AS, Sporveien T-banen AS og Sporveien Trikken AS og i 2019 for Sporveien Vognmateriell AS. For ansatte som ikke valgte overgang til innskuddspensjon er det en påslagsmodell for ansatte født etter 1962. Denne forvaltes av Oslo Pensjonsforsikring AS. Ansettelse etter dette opptjener pensjon etter innskuddsbasert ordning. Ved beregning av årets pensjonskostnad for de ytelsesbaserte ordningene, benyttes en lineær opptjeningsprofil basert på forutsetninger om diskonteringsrente, fremtidig regulering av lønn, pensjoner og ytelser fra folketrygden, fremtidig avkastning på pensjonsmidler, samt aktuarmessige forutsetninger om dødelighet, frivillig avgang, osv.

Estimatavviket er ved utgangen av 2025 137 MNOK, en reduksjon på 6 MNOK. Estimatavviket for konsernet ved utgangen av 2025 er 285 MNOK en reduksjon på 7 MNOK.

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

Offentlig tjenstepensjon forvaltes av Oslo Pensjonsforsikring AS. Innskuddsordningen er en spareordning som forvaltes av Gjensidige.

Ytelsesordningen

Den offentlige tjenstepensjonen består av to ulike ordninger. Dette er en bruttoordning med 70 prosent ytelse hvor pensjonsytelsene i hovedsak avhengig av antall opptjeningsår og lønnsnivå ved oppnådd pensjonsalder. I tillegg er det fra og med 2020 innført en påslagsmodell for aktive medlemmer født etter 1962. Pensjonsavtalene er finansiert gjennom en forsikringsordning. Per 31.12.25 omfatter forpliktelsen 5 502 ansatte, tidligere ansatte og pensjonister i konsernet, hvorav 3 367 i morselskapet.

Aktuarberegningene er utført per 31.12.2025. I beregningen inngår avtalefestet pensjon (AFP) og forpliktelser knyttet til førtidspensjonering som dekkes over selskapets drift. AFP er i 2025 endret til en livslang ytelse for alle medlemmer født i 1963 eller senere. Endringen til livsvarig AFP er for Sporveien regnskapsført som en planendring i 2025. For Trikken og T-banen må dette sees i sammenheng med bortfall av særaldersgrenser. En stor andel av aktive har hatt særaldersgrense og en overgangsløsning for disse er under vurdering. Planendringene for livslang AFP og bortfall av særaldersgrenser er ikke hensyntatt i beregningen for 2025. For Unibuss og Sporveien Vognmateriell har ikke omleggingen regnskapsmessig effekt.

Regnskapsmessig er arbeidsgiveravgift lagt direkte på periodens pensjonsopptjening. I tillegg er det også beregnet arbeidsgiveravgift på netto overfinansiering per 31.12.2025. Denne arbeidsgiveravgiften er inkludert i bruttoforpliktelsen

31.12.2025. Verdijustert avkastning på pensjonsmidlene for 2025 ble cirka 6 prosent.

Diskonteringsrenten er beregnet med bakgrunn i påslagsmetoden som også er benyttet tidligere år. Det er tatt utgangspunkt i 25 års renteswap (3,91 prosent), og for kredittrisiko på 59 punkter.

Innskuddsordningen

Sporveiens selskaper har en innskuddspensjonsordning og privat AFP. Fra og med 01.07.2025 ble sparesatsene endret som en del av enigheten i tariffoppgjøret i konsernet. Innskuddsatsene er økt fra 6 prosent–7 prosent for inntekt mellom 0 og 7,1G, mens inntekt mellom 7,1G og 12G er økt fra 9 prosent–22 prosent. Det er ingen sparing for lønn utover 12G. Ved utgangen av 2025 er det 3 553 ansatte som har innskuddsordning i konsernet, hvorav 795 i morselskapet. Privat AFP har en sparing på 2,7 prosent inntil 7,1G i 2025.

PENSJONSKOSTNADER OG FORPLIKTELSER (Beløp i hele tusen)

	Konsern 2025	Konsern 2024	Morselskap 2025	Morselskap 2024
Årets opptjente pensjonsrettigheter	65 167	71 672	30 036	33 244
Rentekostnad på opptjente pensjonsrettigheter	198 753	175 455	109 599	96 968
Avkastning på pensjonsmidler	-361 712	-314 351	-205 163	-180 216
Årets resultatføring av estimatavvik	36 517	69 723	17 827	35 648
Administrasjonskostnader	10 132	14 337	5 792	7 944
Planendring	43 642	0	43 642	0
Netto pensjonskostnad, ytelsesplaner	-7 501	16 836	1 733	-6 412
Privat AFP	32 053	25 684	16 873	13 549
Kostnadsført pensjonstilskudd tilskuddsplaner	162 787	157 118	62 231	46 620
Årets pensjonskostnad	187 339	199 638	80 837	53 757
Opptjente pensjonsrettigheter inkludert arbeidsgiveravgift	5 051 638	4 963 828	2 801 316	2 760 107
Pensjonsmidler	-6 284 602	-6 131 061	-3 542 763	-3 491 947
Ikke resultatført virkning av estimatavvik	-284 769	-292 139	-136 721	-142 613
Netto pensjonsforpliktelse	-1 517 733	-1 459 372	-878 168	-874 453
Herav overfinansiering	-1 517 733	-1 459 372	-878 168	-874 453
Pensjonsforpliktelse vedrørende AFP-ordning	0	2 700	0	0
Sum pensjonsforpliktelser	-1 517 733	-1 456 672	-878 168	-874 453
Økonomiske forutsetninger				
Diskonteringsrente			4,50 %	4,49 %
Forventet avkastning på fondsmidler			6,40 %	6,00 %
Forventet lønnsregulering			3,75 %	3,75 %
Forventet pensjonsøkning			2,75 %	2,75 %
Forventet G-regulering			3,75 %	3,75 %
Amortiseringsfaktor			8	8

NOTE 6 – VARIGE DRIFTSMIDLER (Beløp i hele tusen)

Konsern	Kjørevei inkl. tomteverdi	Maskiner, rullende materiell	Tomter, bygninger og annen fast eiendom	Anlegg under utførelse	Reparasjonsdeler sporvogn	Sum
Anskaffelseskost per 01.01.2025	1 665 789	13 104 923	3 999 177	1 241 745	0	20 011 634
+ Tilgang	6606	750 370	920 678	418 560	0	2 096 214
- Avgang	-17 531	-90 354	-8 768	-1 239 053	0	-1 355 705
Anskaffelseskost per 31.12.2025	1 654 864	13 764 939	4 911 087	421 252	0	20 752 143
Oppskrivning per 01.01.2025	68 749	0	29 372	0	0	98 121
+ Avskrivning på oppskrivning	0	0	-5 422	0	0	-5 422
Oppskrivning per 31.12.2025	68 749	0	23 950	0	0	92 699
Akk. av-/nedskrivning per 01.01.2025	1 419 848	5 689 919	1 717 718	0	0	8 827 485
+ Ordinære avskrivninger	24 156	590 844	144 975	0	0	759 975
- Avskrivning på oppskrivning	0	0	-7 133	0	0	-7 133
- Tilbakeført avskrivning	-8 093	-64 330	-3 016	0	0	-75 438
+ Nedskrivninger	0	29 193	1 148	0	0	30 341
Akk. av-/nedskrivning per 31.12.2025	1 435 911	6 245 627	1 853 693	0	0	9 535 231
Balanseført verdi per 01.01.2025	314 690	7 415 004	2 310 831	1 241 745	0	11 282 268
Balanseført verdi per 31.12.2025	287 700	7 519 311	3 081 345	421 252	0	11 309 609
Morselskap	Kjørevei inkl. tomteverdi	Maskiner, rullende materiell	Tomter, bygninger og annen fast eiendom	Anlegg under utførelse	Reparasjonsdeler sporvogn	Sum
Anskaffelseskost per 01.01.2025	1 665 790	1 187 696	2 164 726	871 908	0	5 890 120
+ Tilgang	6 606	97 745	164 303	720 821	0	989 474
- Avgang	-17 531	-14 845	-6 409	-1 058 524	0	-1 097 309
Anskaffelseskost per 31.12.2025	1 654 865	1 270 596	2 322 620	534 205	0	5 782 286
Oppskrivning per 01.01.2025	68 749	0	31 082	0	0	99 831
+ Avskrivning på oppskrivning	0	0	-7 133	0	0	-7 133
Oppskrivning per 31.12.2025	68 749	0	23 949	0	0	92 698
Akk. av-/nedskrivning per 01.01.2025	1 419 851	767 493	1 072 103	0	0	3 259 447
+ Ordinære avskrivninger	24 154	106 445	75 279	0	0	205 878
- Avskrivning på oppskrivning	0	0	-7 133	0	0	-7 133
- Tilbakeført avskrivning	-8 093	-14 285	-3 016	0	0	-25 394
+ Nedskrivninger	0	0	0	0	0	0
Akk. av-/nedskrivning per 31.12.2025	1 435 912	859 653	1 137 234	0	0	3 432 799
Balanseført verdi per 01.01.2025	314 688	420 203	1 123 705	871 908	0	2 730 503
Balanseført verdi per 31.12.2025	287 700	410 944	1 209 338	534 203	0	2 442 184
Økonomisk levetid	25-70 år	3-30 år	0-50 år		Restlevetid	
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær		Lineær	

Avskrivning i balansen og avskrivning i resultatet avviker fordi avskrivning i resultatet defineres som ordinær avskrivning pluss netto av reversert anskaffelses- og avskrivningskost på utrangerte driftsmidler.

FORTS. NOTE 6 – VARIGE DRIFTSMIDLER (Beløp i hele tusen)

	Konsern 2025	Konsern 2024	Morselskap 2025	Morselskap 2024
Ordinær avskrivning i spesifikasjon av balansen (note til venstre)	759 975	770 376	205 878	204 087
Restverdi ved avgang	21 088	20 972	13 379	12 532
Reverserte avsetninger fra fjoråret	0	0	0	0
Avskrivning immaterielle eiendeler	-2 283	-1 672	0	0
Avskrivning i resultat	778 780	789 676	219 257	216 619

Immaterielle eiendeler – Konsern	Lisenser	Varemerker	Andre immatr./Goodwill	Sum
Anskaffelseskost per 01.01.2025	4 080	100	27 776	31 956
+ Tilgang	0	0	0	0
Anskaffelseskost per 31.12.2025	4 080	100	27 776	31 956
Akk. av-/nedskrivning per 01.01.2025	4 080	0	23 070	27 150
+ Ordinære avskrivninger	0	0	2 283	2 283
Akk. av-/nedskrivning per 31.12.2025	4 080	0	25 353	29 433
Balansført verdi per 01.01.2025	0	100	4 706	4 806
Balansført verdi per 31.12.2025	0	100	2 424	2 524
Økonomisk levetid	4 år		3 år	
Avskrivningsplan	Lineær	Avskrives ikke	Lineær	

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

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

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

eiendeler og forpliktelser balanseføres. For avtaler klassifisert som operasjonelle leieavtaler, er leien behandlet som en driftskostnad.

Immaterielle eiendeler**Lisenser**

Består av brukerlisenser til selskapets ERP-system og avskrives lineært over fire år. Ingen tilganger i 2024.

Vognmateriell trikker

Vognmateriell trikker er fra og med 2017 reklassifisert fra varelager til varige driftsmidler. Begrunnelsen for reklassifiseringen er at vognmateriellet er vurdert i henhold til samme restlevetid som sporvognene. Restlevetiden for vognene er fastsatt i Trikkeprogrammet sin fremdriftsplan der alle eldre trikker er blitt skiftet ut med nye trikker i løpet av 2024, og 1. halvår 2025.

Finansiell leie av busser

Konsernet har 259 busser som finansieres gjennom finansiell lease per 31.12.2025. Ved finansiell lease er det leietaker som sitter med den finansielle risikoen. Avtalene utløper i 2033. Balansført verdi av finansiell leie av busser er TNOK 1 085 311 per 31.12.2025.

Operasjonell leie av busser

Selskapet går inn i 2026 med 73 busser som finansieres gjennom operasjonell lease. Bussene har gjenkjøpsavtale med garantert

gjenkjøpspris av leverandør. Hensikten er at konsernet kan tilbakelevere bussene til leverandør etter endt leieperiode. Kostnadsført leie i 2025 utgjør TNOK 17 648 (TNOK 52 684 i 2024).

Operasjonell leie av biler

Driftsselskapene samt Sporveien AS inngår i rammeavtale for konsernet om leasing av biler. Løpende leasingavtaler per bil har individuelle løpetider. Rammeavtale for leasing og biladministrasjon gjelder for alle nye uttak av biler. Bilparken fornyes fortløpende etter hvert som kontrakt på bilene utløper. Totale leiekostnader for Sporveien T-banen AS i 2025 var MNOK 1,7, MNOK 0,995 for Sporveien Trikken AS og MNOK 28,2 for Sporveien AS.

Andre leieavtaler

Sporveien T-banen AS og Sporveien Trikken AS (driftsselskapene) leier infrastruktur og kjøper drifts- og vedlikeholdstjenester fra enheter i morselskapet. Godtgjørelse for leie og vedlikehold av infrastruktur og vognmateriell avtales med varighet på fem år. For 2025 var leiebeløpet MNOK 390,5 for T-bane og MNOK 202 for trikk.

Driftsselskapene leier vogner av Sporveien Vognmateriell AS. For 2025 var leiebeløpet MNOK 617,8 for T-bane og MNOK 208,2 for trikk.

Driftsselskapene leier lokaler av Sporveien AS. Leiebeløpet var i 2025 på MNOK 10,1 for T-bane og MNOK 6,1 for trikk. Leieavtalene løper for ett år av gangen dersom ingen av partene har endret avtalen innen 01.03 året før.

NOTE 7 – ANNEN DRIFTSKOSTNAD (Beløp i hele tusen)

	Konsern 2025	Konsern 2024	Morselskap 2025	Morselskap 2024
Konserninterne kjøp	0	0	4 766	3 504
Kjøp av eksterne tjenester	190 961	234 084	110 812	140 182
Leiekostnader eiendom inkl. vakhold	236 170	237 810	31 506	29 562
Leasing - operasjonell leie av busser	32 162	69 990	0	0
Bygningsstrøm	48 747	49 816	17 399	16 002
Kjørestrøm	152 879	183 433	0	0
Kompensasjon energi	0	-60 246	0	-5 057
Vedlikehold bygninger	32 378	19 171	17 276	10 866
Forsikringspremie	56 164	32 273	16 637	13 508
Tap på fordringer/avsetning tap kontrakter *)	-15 279	-374 398	292	3 274
Andre driftskostnader	361 224	365 229	212 343	193 354
Sum andre driftskostnader	1 095 406	757 162	411 031	405 195
Lovpålagt revisjon (eksklusiv mva)	2 522	2 224	882	600
Andre tjenester	303	1 206	58	210
Attestasjonsoppgaver	167	181	72	0
Sum	2 992	3 611	1 011	810

* Stjerne betyr: konsernet vurderer behov for avsetning til tap tilknyttet sine busskontrakter ved årsslutt, samt løpende ved indikasjoner på kontraktstap. Alle vesentlige anbudskontrakter vurderes separat. I 2024 ble det oppløst tapsavsetninger på Bærumskontraktene på 296 MNOK. I 2025 er det oppløst ytterligere tapsavsetning på 15 MNOK. Det ble i 2024 avsatt ytterligere 30 MNOK i tap på andre kontrakter på en annen kontrakt. I 2025 er 20 MNOK av disse reversert.

Kostnader resultatføres i samme periode som tilhørende inntekt. Utgifter til egen forskning og utvikling kostnadsføres løpende. Det vesentligste av kostnadene er relatert til lønns-kostnader og innleie av eksternt arbeidskraft, samt avsetning for tapskontrakter.

NOTE 8 – INVESTERINGER I FORETAK I SAMME KONSERN (Beløp i hele tusen)

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

Investering i datterselskaper	Anskaffelses-kost per 31.12.2025	Inngående balanse 2025	Resultat 2025	Konsernbidrag 2025	Andre endringer 2025	Utgående balanse per 31.12.2025
Joule AS	43	24 421	-11 599	0	-19 520	-6 699
Sporveien Media AS	120	8 924	2005	0	0	10 930
Sporveien T-banen AS	89 451	7 472	9 987	-9 987	0	7 472
Sporveien Trikken AS	67 232	34 056	20 569	-20 569	0	34 056
Sporveien Vognmaterieil AS	1 223 093	2 186 718	140 264	0	0	2 326 982
Enebakkeveien 310 AS	72 798	75 324	3 781	0	0	79 105
Unibuss AS	151 261	421 302	9 829	0	0	431 130
Sporveien Bussanlegg AS	162 900	285 583	24 847	0	0	310 430
Sum investering i datterselskaper	1 766 898	3 043 800	199 682	-30 555	-19 520	3 193 407

Investering i datterselskaper	Anskaffelses-kost per 31.12.2024	Inngående balanse 2024	Resultat 2024	Konsernbidrag 2024	Andre endringer 2024	Utgående balanse per 31.12.2024
Joule AS	43	-7 807	-15 182	27 409	20 000	24 421
Sporveien Media AS	120	8 802	122	0	0	8 924
Sporveien T-banen AS	89 451	58 678	-61 582	10 376	0	7 472
Sporveien Trikken AS	67 232	53 437	-19 036	-345	0	34 056
Sporveien Vognmaterieil AS	1 223 093	2 024 640	169 456	-7 377	0	2 186 718
Enebakkeveien 310 AS	72 798	75 412	2 646	-2 734	0	75 324
Unibuss AS	151 261	0	-3 100	0	424 402	421 302
Sporveien Bussanlegg AS	162 900	274 977	10 606	0	0	285 583
Sum investering i datterselskaper	1 766 898	2 488 139	83 931	27 329	444 402	3 043 800

I Sporveien AS er det bokført MNOK 108 i kjøpesum utover bokført EK i Sporveien Bussanlegg AS. Dette er en del av anskaffelseskosten fra 2008 tilknyttet salg av Alnabru og Klemetsrud fra Sporveien AS til Sporveien Bussanlegg AS. Til sammen utgjør dette i størrelsesorden MNOK 58,6. Meravskrivning utgjør årlig MNOK 1,7. Dette er eliminert i konsernregnskapet.

Konsolideringsprinsipper

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

Datterselskap

Ervervede datterselskaper regnskapsføres i konsernregnskapet basert på morselskapets anskaffelseskost. Anskaffelseskost tilordnes identifiserbare eiendeler og gjeld i datterselskapet som oppføres i konsernregnskapet til virkelig verdi på oppkjøpstidspunktet. Eventuell merverdi ut over hva som kan henføres til identifiserbare eiendeler og gjeld, balanseføres som goodwill. Goodwill behandles som en residual og balanseføres med den andelen som er observert i oppkjøpstransaksjonen. Merverdier i konsernregnskapet avskrives over de oppkjøpte eiendelenes forventede levetid. Datterselskaper vurderes etter egenkapitalmetoden i selskapsregnskapet. Morselskapets andel av resultatet er basert på de investerte selskapenes resultat etter skatt med fradrag for interne gevinster og eventuelle avskrivninger på merverdi som skyldes at kostpris på aksjene var høyere enn den ervervede andelen av bokført egenkapital. I resultatregnskapet er resultatandelene vist under finansposter, hvorimot eiendelene i balansen er vist under finansielle anleggsmidler. Utbytte, konsernbidrag og andre utdelinger fra datterselskap er inntektsført samme år som det er avsatt i givers regnskap.

NOTE 9 – FINANSINTEKTER OG KOSTNADER

Finansinntekter består i hovedsak av renteinntekter fra bankinnskudd samt agiogevinster. Renteinntekter inntektsføres etter periodiseringsprinsippet.

Finanskostnader omfatter rentekostnader på lån og disagio. Kostnadene resultatføres etter periodiseringsprinsippet. Rentekostnader som kan henføres til prosjekter under utvikling aktiveres løpende.

NOTE 10 – FINANSIELLE RISIKOFORHOLD

Konsernet Sporveien AS benytter tidvis finansielle sikringsinstrumenter for å redusere effekten av svingningene i markedsrenter (NIBOR), valutakurser og energipriser. Endret markedsverdi for sikringsinstrumenter gjort for regnskapsperioder senere enn balansedato, er hensyntatt i resultatregnskapet inneværende år. Sporveien AS er eksponert mot flere typer markedsrisikoer, og benytter diverse instrumenter for å sikre seg mot disse risikoene.

Renterisiko

Konsernet er eksponert for renterisiko gjennom langsiktig rentebærende gjeld og plassering av likvide midler. Gjelden i konsernet er i hovedsak tatt opp til fast rente med fem eller ti års rentebinding, hovedsakelig mot Oslo kommune, noe som begrenser konsernets eksponering for kortsiktige renteendringer.

Per 31.12.2025 utgjør konsernets langsiktige gjeld MNOK 7 682,7. En mindre andel av gjelden har flytende rente og er eksponert mot endringer i markedsrenten (NIBOR), blant annet knyttet til rullering av lån og leasingfinansiering.

Konsernet har en kontantbeholdning per 31.12.2025 på MNOK 1 355. Kontantbeholdningen er plassert som bankinnskudd med flytende rente, og finansinntektene vil dermed variere med endringer i markedsrenten (NIBOR).

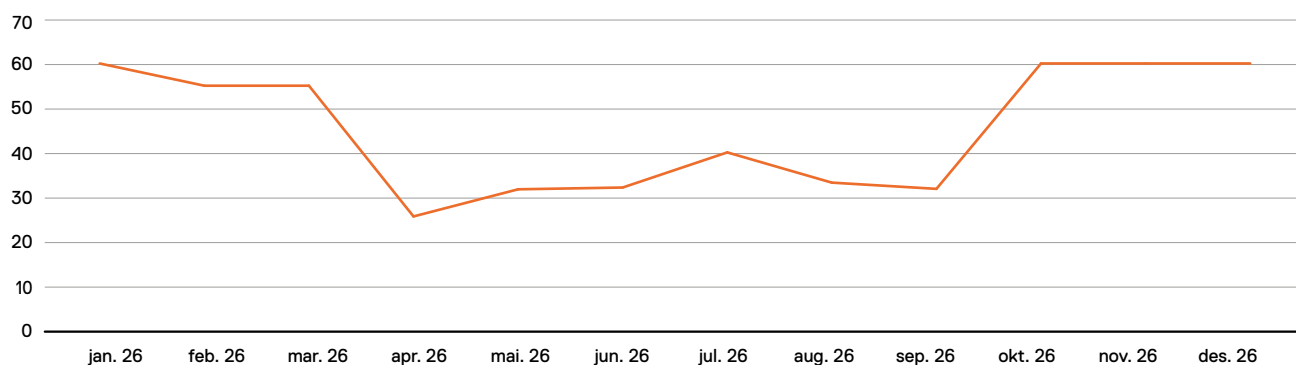
Valutarisiko

Transaksjoner i utenlandsk valuta omregnes til NOK på transaksjonstidspunktet. Pengeposter i utenlandsk valuta omregnes til NOK ved å benytte balansedagens kurs. Valutakursendringer resultatføres løpende i regnskapsperioden under andre finansposter.

På selskapets driftsside er valutaeksponeringen moderat, men de store prosjektene som anskaffelsen av nye trikker, nye T-banetrokker, nytt signalsystem til T-banen og kjøp av busser vil ha utbetalinger hovedsakelig i utenlandsk valuta. Valutarisikoen og eventuell sikring i slike store anskaffelser behandles isolert for hvert enkelt prosjekt. Trikkeanskaffelsen har utarbeidet en sikringsstrategi for valutarisikoen prosjektet er eksponert mot. Prosjektet har sikret store deler av sin valutaeksponering. Anskaffelse av nye T-banetrokker i forbindelse med Fornebu-banen er sikret 100 prosent per utgang av 2025.

Kraftpriserisiko

Konsernet er storforbruker av strøm, og har dermed vesentlig risiko mot pris på strøm. Rammene for håndtering av priserisiko på strøm er fastsatt i konsernets strategi for risikostyring, og skal tilpasses ved hjelp av fastprisavtaler som er tilpasset konsernets forventede forbruksprofil. Konsernet har hatt fastprisavtaler for cirka 48 prosent av forbruket i 2025.

SIKRINGSGRAD (PROSENT)

Sporveien har en høyere sikringsgrad i første og fjerde kvartal da dette er kvartaler med høyest forbruk og tradisjonelt høyere strømpriser. Sikringsgrad for begge disse kvartalene var på 63 prosent. For 2026 er det sikret en gjennomsnittlig sikringsgrad på cirka 45 prosent.

Likviditetsrisiko

Konsernets likviditet er organisert i en konsernkontoordning. Kassakredittordningen på MNOK 400 ble ikke benyttet i løpet av 2025. Sporveien har i løpet av 2025 hatt en relativt stabilt høy likviditetsreserve, og likviditetsrisikoen vurderes som lav.

NOTE 11 - SKATTEKOSTNAD (Beløp i hele tusen)

	Konsern 2025	Konsern 2024	Morselskap 2025	Morselskap 2024
Midlertidige forskjeller som inngår i grunnlaget for utsatt skatt/skattefordel				
Anleggsmidler	3 309 414	3 135 355	-391 652	-368 684
Varelager	-97 041	-84 432	-98 508	-3 218
Fordringer	603	-4 547	-567	-82 732
Gevinst og tapskonto	2 413	3 017	4 175	5 219
Pensjonsmidler	1 517 733	1 456 673	878 168	874 453
Andre skatteøkende midlertidige forskjeller	-569 431	-635 702	0	0
Netto midlertidige forskjeller	4 163 691	3 870 364	391 616	425 038
Avskåret rentefradrag til fremføring	-36 338	-59 225	-36 338	-59 225
Underskudd og godtgjørelse til fremføring	-760 331	-777 756	0	0
Grunnlag for utsatt skatt/skattefordel i balansen	3 367 022	3 033 383	355 278	365 813
Utsatt skatt/skattefordel i regnskapet	740 745	667 344	78 161	80 479
Endring i forskjeller som inngår i grunnlag for utsatt skatt skattefordel (netto)				
Resultat før skattekostnad	329 410	186 600	250 897	136 187
Permanente forskjeller	2 455	16 472	-179 571	-81 777
Grunnlag for årets skattekostnad	331 866	203 072	71 326	54 410
Endring i forskjeller som inngår i grunnlag for utsatt skatt/skattefordel	-293 327	-709 767	33 422	9 432
Endring som følge av endring på IB	0	24 555	0	0
Tilgang/avgang UTS/USF fra kjøp/salg	37 080	0	0	0
Endring i underskudd og godtgjørelse til fremføring	-17 425	347 608	0	0
Avskåret rentefradrag som ikke beskattes i år	-22 887	57 782	-22 887	57 782
Grunnlag for betalbar skatt i resultatregnskapet	35 306	-76 750	81 861	121 624
Mottatt konsernbidrag direkte balanseført	0	0	57 782	95 021
Avgitt konsernbidrag direkte balanseført	0	0	-104 747	-216 646
Fradrag fremførbare renter	0	0	0	0
Skattepliktig inntekt (grunnlag for betalbar skatt i balansen)	35 306	-76 750	34 896	0
Fordeling av skattekostnaden				
Betalbar skatt (22 % av grunnlag for betalbar skatt i resultatregnskapet)	6 024	0	29 068	26 757
For mye, for lite avsatt i fjor	1 653	0	-11 059	0
Sum betalbar skatt	7 677	0	18 009	26 757
Betalbar skatt i resultatet	7 677	0	18 009	26 757
Korrigerende tidligere års feil	23	251	0	0
Tilgang/avgang UTS/USF fra kjøp/salg	-8 158	0	0	0
Endring i utsatt skatt/skattefordel	73 401	66 963	-2 318	-14 787
Andre endringer	0	-6 580	0	0
Skattekostnad (22 % av grunnlag for årets skattekostnad)	72 942	60 634	15 692	11 970

	Konsern 2025	Konsern 2024	Morselskap 2025	Morselskap 2024
Avstemming av årets skattekostnad				
Regnskapsmessig resultat før skattekostnad	329 410	186 600	250 897	136 187
Beregnet skatt 22 %	72 470	41 052	55 197	29 961
Skattekostnad i resultatregnskapet	72 942	60 634	15 692	11 970
Differanse	-472	-19 582	39 506	17 991
Differansen består av følgende:				
22 % av permanente forskjeller	540	3 624	-39 506	-17 991
22 % av fremførbare renter	0	0	0	0
Andre forskjeller	-68	15 958	0	0
Sum forklart differanse	472	19 582	-39 506	-17 991
Betalbar skatt i balansen				
Betalbar skatt i skattekostnaden	7 677	0	18 009	26 757
Skattevirkning av konsernbidrag	0	0	-10 332	-26 757
Tidligere års feil	0	0	0	0
Sum betalbar skatt i balansen	7 677	0	7 677	0

Det forutsettes at selskapet går med overskudd i fremtiden. Dette muliggjør utnyttelse av utsatt skattefordel. I konsernet benyttes konsernbidrag for å utnytte skatteposisjoner i de enkelte selskapene.

Konsernet driver skattepliktig virksomhet, og skattekostnaden beregnes således etter reglene i skatteloven. Skattekostnaden i resultatregnskapet omfatter både periodens betalbare skatt og endring i utsatt skatt. Utsatt skatt er beregnet med 22 prosent på grunnlag av de midlertidige forskjeller som eksisterer mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier, samt ligningsmessig underskudd til fremføring ved utgangen av regnskapsåret. Skatteøkende og skattereduserende midlertidige forskjeller som reverserer eller kan reversere i samme periode er utlignet.

Netto utsatt skattefordel balanseføres i den grad det er sannsynlig at denne kan bli nyttiggjort. Det er gjort særskilt vurdering av utsatt skattefordel knyttet til Unibuss, og funnet sannsynlig at denne fordel vil kunne brukes på et fremtidig tidspunkt.

Skattereduksjon ved avgitt konsernbidrag, og skatt på mottatt konsernbidrag som føres som reduksjon av balanseført beløp på investering i datterselskap, føres direkte mot skatt i balansen (mot betalbar skatt hvis konsernbidraget har virkning på betalbar skatt, og mot utsatt skatt hvis konsernbidraget har virkning på utsatt skatt). Både i selskapsregnskapet og i konsernregnskapet regnskapsføres utsatt skatt til nominelt beløp. Betalbar skatt og utsatt skatt er regnskapsført direkte mot egenkapitalen i den grad skattepostene relaterer seg til poster ført direkte mot egenkapitalen.

NOTE 12 – SELSKAPSKAPITAL OG AKSJONÆRINFORMASJON

Konsernets egenkapital	Aksjekapital	Overkurs	Fond for vurderingsforskjeller	Vognanskaffelsesfond	Annen egenkapital	Sum
Konsernets egenkapital per 01.01.2025	304 535	490 315	1 276 097	1 668 482	425 916	4 165 345
Overføring til/fra fond	0	0	150 881	140 264	-291 145	0
Andre transaksjoner	0	0	0	0	-6 934	-6 934
Disponert fra årets resultat	0	0	0	0	256 468	256 468
Konsernets egenkapital per 31.12.2025	304 535	490 315	1 426 978	1 808 746	384 305	4 414 879

Morselskapets egenkapital	Aksjekapital	Overkurs	Fond for vurderingsforskjeller	Vognanskaffelsesfond	Annen egenkapital	Sum
Morselskapets egenkapital per 01.01.2025	304 535	490 315	1 276 902	0	2 102 801	4 174 553
Overføring til/fra fond	0	0	149 607	0	-149 607	0
Disponert fra årets resultat	0	0	0	0	235 205	235 205
Morselskapets egenkapital per 31.12.2025	304 535	490 315	1 426 509	0	2 188 400	4 409 758

Konsernets frie egenkapital er pr. 31.12.2025 MNOK 2 606
Vognanskaffelsesfondet viser midler avsatt til vognanskaffelser etter selskapets vedtekter §3.

Selskapet har 2 768 500 aksjer pålydende NOK 110 per aksje.
Samlet aksjekapital utgjør TNOK 304 535.

Selskapet har en aksjonær:

Navn	Foretaksnr.	Antall	Eierandel
Oslo kommune	958 935 420	2 768 500	100 %

Ingen av selskapets tillitsvalgte, administrerende direktør eller medlemmer av styret eier aksjer i selskapet. Oslo kommune utarbeider ikke konsernregnskap der Sporveien AS inngår.

NOTE 13 – BANKINNSKUD, KONTANTER O.L

Det finnes bundne bankinnskudd i konsernet. Dette gjelder en depositumskonto i Sporveien Bussanlegg AS på MNOK 10,0, en depositumskonto i Joule på 0,3 MNOK, samt to konti i Unibuss AS på totalt 161,0 MNOK som er til dekning for skattetrekk og

bankgarantier. Rammen for kassakreditt i konsernet er på MNOK 400. Konsernet hadde innestående likvider på MNOK 1 356 per 31.12.2025.

NOTE 14 – ANNEN LANGSIKTIG GJELD (Beløp i hele tusen)

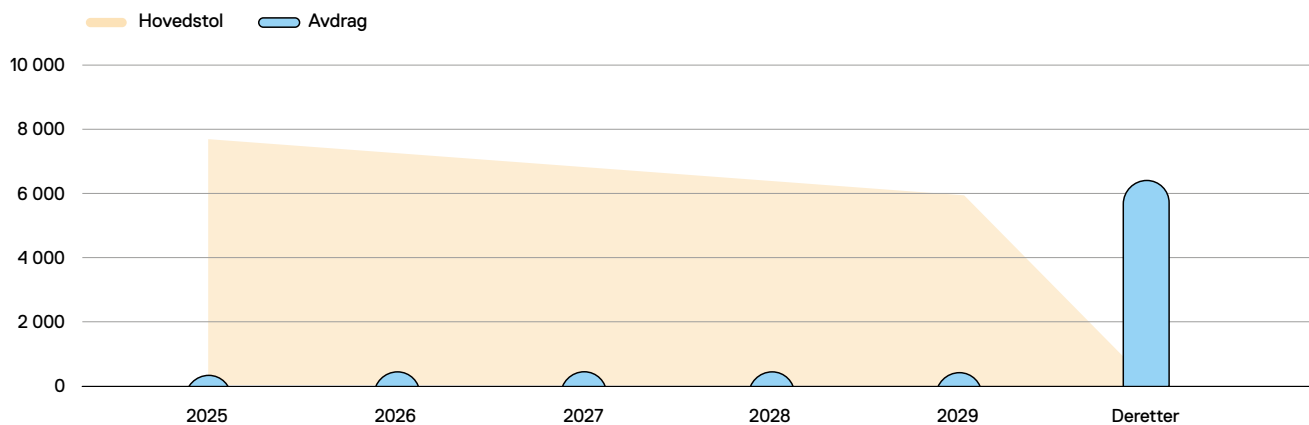
	Konsern 2025	Konsern 2024	Morselskap 2025	Morselskap 2024
Gjeld til Oslo kommune	6 459 747	6 347 662	2 004 749	1 660 708
Annen langsiktig gjeld	112 000	120 000	0	0
Gjeld til kredittinstitusjoner	1 110 967	1 380 007	0	0
Sum annen langsiktig gjeld	7 682 714	7 847 669	2 004 749	1 660 708

Langsiktig gjeld i konsernet er redusert med MNOK 165 i 2025. Nedgangen skyldes nedbetaling av gjeld på MNOK 426, opptak av lån på MNOK 400, og reklassifisering av kortsiktig andel av langsiktig gjeld for Unibuss. Sporveien har en økning på MNOK 344. Økningen kommer fra nedbetaling av gjeld på MNOK 56 og opptak av MNOK 400 til prosjektet nye T-banevogner.

Konsernet har, i tillegg til lån, også en forpliktelse knyttet til periodisk vedlikehold på trikk og t-bane. Det er per 31.12.2025 avsatt totalt MNOK 515 for fremtidig vedlikehold på materiellet. Det er henholdsvis MNOK 289 til trikk og MNOK 226 til T-bane per 31.12.2025.

Avdragsprofil	Konsern	Morselskap
2026	434 659	55 959
2027	442 641	55 959
2028	464 391	69 292
Deretter	6 341 023	1 823 539
Sum langsiktig gjeld	7 682 714	2 004 749
Kortsiktig gjeld	435 613	55 959

Konsernet hadde en snittrente på 4,2 prosent.
Morselskapet hadde en snittrente på 4,02 prosent.

LÅNEPROFIL FOR KONSERNET (MNOK)

NOTE 15 – PANTSTILLELSER OG GARANTIER MV. (Beløp i hele tusen)

	Konsern 2025	Konsern 2024	Morselskap 2025	Morselskap 2024
Gjeld som er sikret ved pant og lignende	0	0	0	0

Sporveien AS har ingen gjeld sikret i pant eller kommunale garantier. Unibuss AS hadde per 31.12.2025 leasinggjeld på MNOK 1 250,1. Konsernet har ulike driftsgarantier relatert til blant annet kontrakter og husleie, hvorav Unibuss AS har bankgarantier på til sammen MNOK 129,8 med MNOK 133,3 innestående på garantikonto.

Skattetrekksgarantier per 31.12.25 overfor Oslo Kemnerkontor på til sammen MNOK 134 fra Nordea er gjeldende for understående selskaper. Samtlige av skattetrekksgarantiene utløper ved oppsigelse.

NOTE 16 – GJELD PROSJEKTER (NETTO) (Beløp i hele millioner)

Pådrag fremmedfinansierte prosjekter	2025	2024	Kostnadsramme	Tatt i bruk dato
57345 CBTC Signalanlegg	2 447	1 598	2 473	31.12.2028
57354 Østensjøbanen Etterstad–Hellerud	1 015	982	1 017	31.12.2025
87324 Oppgradert Majorstuen stasjon	825	289	848	01.01.2028
57704 Stasjoner, innen- og utendørs	431	74	309	31.05.2026
57378 Arbeidsmaskiner (gule maskiner)	162	80	166	31.03.2029
57505 Briskeby – tilpasning til SL18	55	10	132	31.08.2027
57719 Holmenkollbanen – Oppgradering	126	7	131	31.12.2027
57726 Akutte reinvesteringer T-bane 2025	89	1	112	31.01.2026
57511 Maskinprogram trikk	93	45	109	31.10.2028
57718 Stortinget–Blindern, vedlikeholdstiltak	88	2	108	31.12.2025
Sum øvrige prosjekter	1 111	1 459	1 316	
Krav til egenandeler i prosjektportefølje	0			
Sum pådrag fremmedfinansierte prosjekter	6 442			
Fakturert	-6 653			
Prosjektlager	31			
Netto balanseført	-179			

Det foregående år er ikke summert da det kun er ment å vise utvikling i aktive prosjekter, og ikke den totale porteføljen for foregående år.

Det vesentligste av konsernets inntekter er i henhold til kontrakter som inngås med Ruter AS. Ruter AS mottar offentlige tilskudd fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune som viderefaktureres til konsernet Sporveien AS. Dette er offentlige midler til finansiering av utøvelsen av definerte tjenester og investeringer i kollektivtrafikken. Tilskuddet er sammenstilt i samme periode som tilsvarende kostnader/investeringer. På denne måten opptrer Sporveien AS som utbygger på vegne av selskapene som mottar de offentlige tilskuddene.

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

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

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

NOTE 17 – ANNEN KORTSIKTIG GJELD

Kortsiktig gjeld omfatter poster som forfaller til betaling innen ett år etter rapporteringsperioden, samt poster som knytter seg til den ordinære driftssyklusen. Øvrige poster er klassifisert

som langsiktig gjeld. Første års avdrag langsiktig gjeld er klassifisert som kortsiktig gjeld.

NOTE 18 – TVISTER

Sporveiskonsernet er involvert i enkelte pågående tvister. Per 31.12.2025 er det ikke foretatt regnskapsmessige avsetninger for disse forholdene, da konsernet vurderer at utbetaling ikke er sannsynlig og/eller at eventuelle utfall ikke kan estimeres pålitelig.

Datterselskapet Unibuss er part i en tvist knyttet til valg av bussleverandør i forbindelse med anskaffelse av busser til en kjørekontrakt. Motpart har tatt ut søksmål, og konsernet

bestrider kravet og vurderer det som usannsynlig at tvisten vil medføre vesentlig økonomisk utbetaling.

Det er fremdeles dialog med ESA knyttet til anonym klage om mulig ulovlig statsstøtte fra Sporveien og Ruter til Unibuss. Både Sporveien og Ruter har bestridt at det er gitt ulovlig statsstøtte, og konsernet vurderer derfor at det ikke er behov for å foreta avsetning.

NOTE 19 – HENDELSER ETTER BALANSEDAGEN

Det foreligger ingen hendelser etter balansedagen som ikke er hensyntatt i årsregnskapet.



Deloitte AS
Dronning Eufemias gate 14
Postboks 221
NO-0103 Oslo
Norway

+47 23 27 90 00
www.deloitte.no

Til generalforsamlingen i Sporveien AS

UAVHENGIG REVISORS BERETNING

Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet for Sporveien AS som består av:

- selskapsregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2025, resultatregnskap, kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.
- konsernregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2025, resultatregnskap, kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening

- oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav,
- gir selskapsregnskapet et rettviseende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2025 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge, og
- gir konsernregnskapet et rettviseende bilde av konsernets finansielle stilling per 31. desember 2025 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med International Standards on Auditing (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet nedenfor under *Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet*. Vi er uavhengige av selskapet og konsernet i samsvar med kravene i relevante lover og forskrifter i Norge og International Code of Ethics for Professional Accountants (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-reglene), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Innhentet revisjonsbevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Øvrig informasjon

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlige for informasjonen i årsberetningen. Vår konklusjon om årsregnskapet ovenfor dekker ikke informasjonen i årsberetningen.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese årsberetningen. Formålet er å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom årsberetningen og årsregnskapet og den kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen av årsregnskapet, eller hvorvidt informasjon i årsberetningen ellers fremstår som vesentlig feil. Vi har plikt til å rapportere dersom årsberetningen fremstår som vesentlig feil. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

Basert på kunnskapen vi har opparbeidet oss i revisjonen, mener vi at årsberetningen

- er konsistent med årsregnskapet og
- inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende lovkrav.

Deloitte AS and Deloitte Advokatfirma AS are the Norwegian affiliates of Deloitte NSE LLP, a member firm of Deloitte Touche Tohmatsu Limited, a UK private company limited by guarantee ("DTTL"). DTTL and each of its member firms are legally separate and independent entities. DTTL and Deloitte NSE LLP do not provide services to clients. Please see www.deloitte.com/about to learn more about our global network of member firms.

Registrert i Foretaksregisteret
Medlemmer av Den norske Revisorforening
Organisasjonsnummer: 980 211 282

Deloitte Norway conducts business through two legally separate and independent limited liability companies; Deloitte AS, providing audit, consulting, financial advisory and risk management services, and Deloitte Advokatfirma AS, providing tax and legal services.



Ledelsens ansvar for årsregnskapet

Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge. Ledelsen er også ansvarlig for slik internkontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil.

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

Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Vårt mål er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en revisjonsberetning som inneholder vår konklusjon. Betyggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon er å anse som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke de økonomiske beslutningene som brukerne foretar på grunnlag av årsregnskapet.

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

- identifiserer og vurderer vi risikoen for vesentlig feilinformasjon i årsregnskapet, enten det skyldes misligheter eller utilsiktede feil. Vi utformer og gjennomfører revisjonshandlinger for å håndtere slike risikoer, og innhenter revisjonsbevis som er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon som følge av misligheter ikke blir avdekket, er høyere enn for feilinformasjon som skyldes utilsiktede feil, siden misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av internkontroll.
- opparbeider vi oss en forståelse av intern kontroll som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets og konsernets interne kontroll.
- evaluerer vi om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimatene og tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen er rimelige.
- konkluderer vi på om ledelsens bruk av fortsatt drift-forutsetningen er hensiktsmessig, og, basert på innhentede revisjonsbevis, hvorvidt det foreligger vesentlig usikkerhet knyttet til hendelser eller forhold som kan skape tvil av betydning om selskapets og konsernets evne til fortsatt drift. Dersom vi konkluderer med at det eksisterer vesentlig usikkerhet, kreves det at vi i revisjonsberetningen henleder oppmerksomheten på tilleggsopplysningene i årsregnskapet, eller, dersom slike tilleggsopplysninger ikke er tilstrekkelige, at vi modifierer vår konklusjon. Våre konklusjoner er basert på revisjonsbevis innhentet frem til datoen for revisjonsberetningen. Etterfølgende hendelser eller forhold kan imidlertid medføre at selskapet og konsernet ikke kan fortsette driften.
- evaluerer vi den samlede presentasjonen, strukturen og innholdet i årsregnskapet, inkludert tilleggsopplysningene, og hvorvidt årsregnskapet gir uttrykk for de underliggende transaksjonene og hendelsene på en måte som gir et rettviseende bilde.
- innhenter vi tilstrekkelig og hensiktsmessig revisjonsbevis vedrørende den finansielle informasjonen til enhetene eller forretningsområdene i konsernet for å kunne gi uttrykk for en mening om konsernregnskapet. Vi er ansvarlige for å lede, følge opp og gjennomføre konsernrevisjonen. Vi har eneansvar for vår konklusjon om konsernregnskapet.

Vi kommuniserer med styret blant annet om det planlagte innholdet i og tidspunkt for revisjonsarbeidet og eventuelle vesentlige funn i revisjonen, herunder vesentlige svakheter i intern kontroll som vi avdekker gjennom revisjonen.



Uavhengig revisors beretning
Sporveien AS

Oslo, 26. mars 2026
Deloitte AS

Eivind Skaug
statsautorisert revisor
(elektronisk signert)

Uavhengig revisors beretning - Sporveien AS

Name	Date
Skaug, Eivind	2026-03-26

Identification

 **bankID** Skaug, Eivind



KOLOFON

ANSVARLIG REDAKTØR
Margrete Hansen/Sporveien

REDAKSJON:
Sølvi Gaalaas (red.), Erling Kittelsen, Anette Espeli,
Silje Nilsen og Christian Loennechen.

Stor takk til alle bidragsytere både i og utenfor Sporveien.

KONSEPT OG DESIGN:
Dinamo

ILLUSTRASJON:
Rune Markhus

FOTO:
Christian Loennechen/Sporveien (8, 9, 11, 19, 22, 23, 33,
37, 34, 44, 45, 46, 49, 55, 58, 59, 60, 65, 72, 98, 112, 152)
Roy Budmiger (4)
Stian Hogstad (9)
Sporveien (24, 97)
Pir2 arkitekter (25)
Ahmad Dean (42)
Tone Tuhus (47)
JCDecaux (50)
Rammelaus (51)
Svend Aspaas (70)
Rune Bendiksen (114, 115)

SPORVEIEN AS
Økernveien 9, 0653 Oslo
Postboks 2857, Tøyen 0608 Oslo
Telefon: +47 22 08 40 00
E-post: firmapost@sporveien.com

www.sporveien.no

