

Årsrapport 2014

Pulsen av Oslo



Innhold

Om Sporveien	6
Sporveissjefen har ordet	8
Sporveien - En suksesshistorie	10
Vårt samfunnsoppdrag	12
Byvekst må skje ved fortetting	14
Alt henger sammen med alt	16
Samfunnsansvar - Miljø	18
Transportutfordringene løses gjennom kollektivtransport	20
Samfunnsansvar - Ansatte	22
Sporveismedarbeideren - En stolt rolle i utvikling	24
Samfunnsansvar - Ansatte	26
Samfunnsansvar - Kunst og kultur	28
Stolthet på Stovner - Kunst løfter reisen	30
Samfunnsansvar - Historien	32
Strategi - Sporveien i rute	34
Kolsåsbanen på skinner igjen	38
Infrastruktur 2014	40
Kollektivtrafikk er ingen utgiftspost	44
Sporveiens datterselskaper	46
Historien om Sporveien	50
Viktige hendelser i 2014	56
Eierstyring og selskapsledelse	62
Sporveiens konsernledelse	66
Årsberetning	70
Styret i Sporveien	77
Resultatregnskap	81
Balanse	82
Noter	84
Kontantstrøm	103
Revisjonsberetning	104

Sporveishuset

Samfunnsoppdrag	MER KOLLEKTIVTRANSPORT FOR PENGENE
Visjon	SAMMEN GJØR VI KOLLEKTIVTRAFIKKEN TIL ET NATURLIG FØRSTEVALG
Strategi	SPORVEIEN SKAL VÆRE DEN BESTE LEVERANDØREN AV KOLLEKTIVTRAFIKK I 2015
Verdier	PÅLITELIG - ENGASJERT - SAMHANDLENDE

Strategisk ambisjon



● T-BANEN ● TRIKKEN ● UNIBUSS

“Sporveien skal være den beste løsningen på effektiv og miljøvennlig kollektivtrafikk. Ingen skal levere mer sikker og effektiv kollektivtrafikk til høyere kvalitet enn Sporveien ved utgangen av 2015.”

		Tall i NOK 1.000
	97 %	1.624.586
	95 %	782.742
	93 %	1.467.808

Nøkkeltall Konsern

Tall i NOK 1.000	2014	2013	2012
Driftsinntekter	4.211.687	3.480.160	3.392.864
Driftskostnader	3.913.366	3.256.881	3.295.358
Driftsresultat	298.321	223.279	97.506
Driftsmargin	7,1 %	5,8 %	2,9 %
Resultat før skatt	206.141	160.332	27.528
Årsresultat	153.813	130.633	18.773



Briskebytrikken er et kjent og kjært syn på Oslos vestkant.



Oslo skal kjøpe nye trikker

Det er etablert et utviklingsprogram for trikken i Oslo som skal sikre at byen innen 2021 skal ha kjøpt og fått på plass nye trikker, samt ha oppgradert infrastrukturen til trikken. Trikkeprogrammet er et samarbeid mellom Sporveien, Ruter, Oslo Vognselskap og Bymiljøetaten. Trikken frakter over 50 millioner passasjerer i året og er med det svært viktig for kollektivtrafikken i Oslo.

OM SPORVEIEN

Størst på kollektivreiser

Sporveien er landets største leverandør av kollektivtrafikk og frakter årlig over 200 millioner passasjerer. Med Sporveiens strategi «Best 2015» skal vi ikke bare være den største, men også den beste leverandøren av kollektivtrafikk i 2015.

Sporveien utgjør en vesentlig del av kollektivtrafikken på skinner og hjul i Oslo og Akershus, og er det største kollektivselskapet målt i antall reiser i Norge. Vår visjon er: ”Sammen gjør vi kollektivtrafikken til et naturlig førstevalg”. En visjon som innebærer at vi hele tiden strekker oss for å bli bedre. Kundetilfredshetsmålinger viser at 97 prosent er fornøyd med vår t-baneleveranse, 95 prosent med vår trikkeleveranse, og 93 prosent med vår bussleveranse.


I samarbeid med Ruter AS og Oslo Vognselskap AS legger Sporveien grunnlaget for en effektiv og markedsrettet kollektivtrafikk som skal være til det beste for Oslo og Akershus. Sporveiens samfunnsoppdrag er å gi mer kollektivtransport for pengene.

Ledende på skinner og hjul

Sporveien kjører all skinnegående kollektivtrafikk med trikk og t-bane i Oslo og Akershus via datterselskapene Sporveien Trikken AS og Sporveien T-banen AS. Via datterselskapet Unibuss AS har konsernet også en stor andel av den anbudsbaserte busstrafikken i Oslo, Akershus, Vestfold og Oppland.

I tillegg eier, forvalter og utvikler virksomheten infrastrukturen som er knyttet til trikk og t-bane. Det vil si at Sporveien har ansvaret for stasjoner, tunneler og bygninger. Konsernet har også ansvar for vedlikehold av trikker og t-banevogner. Gjennom Sporveien Media AS forvaltes og utvikles all trafikkreklamevirksomhet på materiell og eiendom eid eller forvaltet av Ruter og Sporveien. Sporveien ivaretar en stor eiendomsmasse, primært knyttet til driften av kollektivtrafikken.





Waqas Walayat og Snorre Lindberg, to av Sporveiens kompetente medarbeidere bidrar til at konsernets mange utbyggingsprosjekter går etter planen.

Vår visjon er:
”Sammen gjør vi
kollektivtrafikken til
et naturlig førstevalg.”

SPORVEISSJEFEN HAR ORDET

Neste stasjon: Fremtiden

I løpet av de neste 20 årene er det forventet at det kommer 400.000 nye innbyggere i Oslo og Akershus. Dette stiller store krav til fremtidens kollektivtransport og gode miljøvennlige løsninger. Oslo og Akershus har i dag 1,2 millioner innbyggere, noe som er en fjerdedel av Norges befolkning, - på bare 1,6 prosent av arealet. Fremtidens Oslo-region trenger nye løsninger og mer kapasitet. Vi i Sporveien har gjennom vår virksomhetsstrategi «Best 2015» de siste fire årene jobbet dedikert for å effektivisere og profesjonalisere hele konsernet. Sporveien har nå flere trikker og t-banevogner i daglig trafikk enn noen gang tidligere. Oppgraderingsbehovet på infrastrukturen viser at den går ned for fjerde år på rad, og en rekke viktige og krevende prosjekter er i gang for å skape ny kapasitet og nye løsninger. Samtidig er det siden 2012 gjennomført produktivitetsvekst og kostnadsreduksjoner for over 300 millioner kroner. Og forbedringene fortsetter. Gjennom dette viktige strategiarbeidet er jeg glad for å kunne si at fundamentet er lagt for Sporveiens viktigste samfunnsinnsats i årene som kommer. Vi skal sikre at befolkningsveksten svares opp med et sterkt kollektivtilbud også i fremtiden.

Året 2014 har vært et godt år for Sporveien. Kundetilfredsheten med trikken, bussen og t-banen er historisk høy, og selskapet opplever stadig vekst i antall passasjerer. I 2014 ble det gjennomført i overkant av 200 millioner enkeltreiser med Sporveiens transportmidler. Vi leverer et resultat for 2014 på i overkant av 200 millioner kroner. Dette er en konsekvens av det svært omfattende effektiviseringsarbeidet som er gjennomført de senere årene og som skal gjøre Sporveien i stand til å håndtere økte avskrivninger knyttet til vedlikeholdsetterslep på infrastrukturen og fremtidige pensjonsforpliktelser.

Store vedlikeholdsprosjekter er startet opp og store utbyggingsprosjekter er avsluttet. Etter omfattende oppgradering åpnet den nye Kolsåsbanen 12. oktober 2014. Strekningen fra Sørbyhaugen til Kolsås er oppgradert til metrostandard og det er bygd ni nye stasjoner tilpasset 6-vognstog, slik det også er på det meste av t-banens øvrige linjenett. Åpningen skjedde til avtalt tid og kostnadene for prosjektet er innenfor de budsjetterte rammene på 2,9 milliarder kroner. Byggingen av den nye Lørenbanen på t-banenettet går som planlagt. Det er en strekning på 1600



meter mellom Sinsen stasjon og Økern stasjon, og banen skal gå i tunnel fra Sinsen til strekningen rett før Økern stasjon. Det bygges også en helt ny Løren t-banestasjon. Med denne utbyggingen får Oslo en forbindelse mellom Grorudbanen og t-baneringen som gir mulighet til å kjøre t-bane fra øst mot vest uten å belaste kapasiteten i felles-tunnelen mellom Tøyen og Majorstuen. Den nye Løren t-banestasjon skal sikre et godt kollektivtilbud til den nye Lørenbyen og planen er at Lørenbanen skal åpnes våren 2016. Sporveiens erfaring med store byggeprosjekter for t-banen er avgjørende for at byggingen av Forneubanen skal bli en suksess – og vi har en ambisjon om å være i førerretet for bygging av denne.

Vi gjennomfører også en omfattende oppgradering av infrastrukturen for trikken. Ekebergbanen rustes opp, Bogstadveien er rustet opp og det er igangsatt betydelige arbeider i sentrum med mål om å bedre standarden på infrastruktur og forbedre fremkommeligheten for trikken. Bussdriften i konsernet driftes gjennom datterselskapet Unibuss. Unibuss vant i 2014 anbudet om busskjøring i ruteområdet Østensjø i sterk konkurranse med andre bussoperatørselskaper. Det forteller at Unibuss er konkurransedyktig både på pris og kvalitet. Unibuss jobber dedikert med effektiviseringsprosesser og har levert betydelige bidrag til Sporveiens strategi «Best 2015» og selskapet har positive resultater for første gang på flere år.

Fremtidens kollektivtrafikk

Resultatene av «Best 2015» danner fundamentet for Sporveiens satsing inn i en ny viktig strategiperiode frem mot 2020. Grunnmuren for den fremtidige kollektivtrafikken skal bygges, og vårt bidrag til å redusere klimagassutslipp og storbyens miljøutfordringer vil vektlegges i enda større grad. Gjennom vårt samfunnsansvar og samfunnsoppdrag, skal Sporveien være en viktig bidragsyter til at Oslo-regionens befolkningsvekst møtes med et stadig mer effektivt og miljøvennlig kollektivtilbud.

Frem til 2020 skal Sporveien alene og sammen med samarbeidspartnere gjennomføre en rekke store og svært krevende byggeprosjekter for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. Vår oppgave er å finne best mulige løsninger innenfor våre rammebetingelser. Sporveien skal være banebrytende på å sikre Oslo en effektiv og



“Oppgraderingsbehovet på infrastrukturen går ned, og en rekke viktige og krevende prosjekter er i gang for å skape ny kapasitet og nye løsninger.”

Vi arbeider 24 timer i døgnet, 365 dager i året for å nå våre målsetninger i strategien «Best 2015».

mest mulig miljøvennlig kollektivtransport. Derfor skal vi bruke mye kraft på å gjennomføre omfattende prosjekter de neste årene. Vi har ambisjoner om blant annet å utvikle Sporveiens t-banestasjon og tilhørende eiendom på Majorstuen, tilrettelegge for forsyning av elektrisitet til fremtidige el-busser, innføre nytt signal- og sikringssystem for t-banen, bygge Fornebubanen og gjennomføre oppgradering av infrastruktur til trikken.

Jeg takker alle ansatte i Sporveien for en fantastisk innsats i 2014. «Sammen gjør vi kollektivtrafikken til et naturlig førstevalg». Dette er visjonen vår og den skal vi etterleve.

Vi arbeider 24 timer i døgnet, 365 dager i året for å oppfylle denne visjonen. Når byen sover, jobber Sporveiens medarbeidere med vedlikehold av materiell, skinner, strøm og tunneler – slik at kollektivtrafikken skal gå som planlagt neste dag. Når byen våkner står våre førere og sjåførere klare til å frakte folk trygt og sikkert dit de skal med trikker, t-banetrokker og buss. Det er vi stolte av - fordi det er selve fundamentet og garantien for en effektiv og sikker kollektivtrafikk. Dette skal vi fortsette å gjøre. Sammen skal vi bidra til å løfte kollektivtrafikken til et enda høyere nivå i årene fremover. Sammen gjør vi kollektivtrafikken til et naturlig førstevalg.

Sporveien - en suksesshistorie

– I den tiden jeg har vært byråd, har Sporveien vært en suksesshistorie. Dette skal jeg ikke ta æren for alene, men jeg har bidratt til å gi Sporveien arbeidsro og arbeidsrom til å fortsette de prosessene som er satt i gang internt. Jeg har stor tillit til at Sporveien greier å gjøre den jobben uten at jeg trenger å blande meg så mye, sier samferdselsbyråd Guri Melby (V).

– Jeg er glad for å være samferdselsbyråd også med tanke på at jeg har ansvar for miljøet i byen. I Oslo kommer 60 prosent av klimautslippene fra transportsektoren. Skal vi klare å løse miljøutfordringene våre, særlig på klima, er vi nødt til å få en grønnere transportsektor. Det viktigste verktøyet vi har er Sporveien, som må vokse og ta stadig større andeler av transporten.

Kanskje et av verdens beste kollektivsystem

– En av hovedgrunnene til at vi har greid å håndtere befolkningsveksten bra de siste årene, uten at det har blitt trengsel og kaos i Oslo, er fordi vi samtidig har satsset på kollektivtrafikken. Vi har fått en kraftig opptrapping i bevilgningene til kollektivtrafikken. Vi har rustet opp systemene og selskapene våre. Disse drives nå mer profesjonelt enn på mange år. Brukerne av tjenestene blir stadig mer fornøyde. Det at vi har et av Europas, ja kanskje et av verdens beste, kollektivsystemer bidrar til at Oslo er en vellykket by både økonomisk og sosialt.

Byens hjerte

– Det at Sporveien fungerer, og at trikken, t-banen og bussene går som de skal, er helt avgjørende for at Oslo skal fungere som by. Det er nesten som om Sporveien er hjertet og alle transportørene er blodårene, kort sagt organene som gjør at denne byen fungerer. Dette har selskapet snart bidratt til i 140 år, og ingenting tyder på annet enn at det skal fungere i ytterligere 140 år, sier samferdselsbyråden.



Kjelsåstrikken - Frognertrikken

Linje 12: Tradisjon

KJELSÅSTRIKKEN	FROGNERTRIKKEN	REISENDE
		
Startet 1934	Startet 1902	158.573 i uken

Pulsen av Oslo

Kjelsås

Birkelunden

Kjelsåstrikken

Jernbanetorget

“Det at vi har et av Europas,
ja, kanskje et av verdens beste,
kollektivsystemer bidrar til
at Oslo er en vellykket by
både økonomisk og sosialt.”

Aker brygge

Rådhusplassen*

*Kontraskjæret fra 7. april 2015

Samferdselsbyrå
Guri Melby.

VÅRT SAMFUNNSOPPDRAG

Sporveien er til for byen

Oslo er en by i sterk vekst. "At trikken, t-banen og bussene går som de skal, er helt avgjørende for at Oslo skal fungere som by", sier samferdselsbyråd Guri Melby. Det er nettopp det som er kjernen i Sporveiens samfunnsoppdrag: Å gi Oslo mest mulig og best mulig kollektivtransport for pengene.

Kollektivtransport er en miljøvennlig transportform. Derfor er Sporveiens viktigste miljøbidrag å få flest mulig til å la bilen stå, og heller reise kollektivt. Målet vårt er å gjøre kollektivtransport til et naturlig førstevalg.

Sporveien er til for Oslo. For å sikre at vi utfører oppdraget vårt i tråd med byens og befolkningens behov, har vi hyppig kontakt med politikere, interesseorganisasjoner, foreninger og naboer. Gjennom nettsidene våre og sosiale medier som Twitter, Facebook og Instagram, er vi i dialog med byens befolkning om hva vi gjør, og hvordan vi kan forbedre oss.

Vi skal alltid forbedre oss

Vi ønsker å forbedre oss på alle områder. Vår kvalitets-, sikkerhets- og miljøpolitikk omfatter hele Sporveiens skinnegående virksomhet. Her setter vi oss mål om hvert år å levere kollektivtransport med bedre kvalitet, større sikkerhet og lavere miljøpåvirkning. Vi vil redusere støy, bruke energi mer effektivt og hindre utslipp av skadelige stoffer.

Våre verdier skal prege alt vi gjør:

- **Pålitelig:** Vi skal være til å stole på.
- **Engasjert:** Vi skal begeistre og inspirere.
- **Samhandlende:** Vi skal ta initiativ og spille på lag.

Sikkerhet skal alltid stå først

Sikkerheten til reisende, ansatte og andre vil alltid være viktigst for oss. Vi er derfor opptatt av å ha en åpen kultur som fremmer rapportering av avvik og initiativ til forbedringer. Gjennom regelmessig risikoanalyse skal vi sikre at vi alltid har fokus der risikoen er størst.

Sporveien skal være en attraktiv arbeidsplass

Sporveien vil være en attraktiv arbeidsplass. Vi gjennomfører regelmessige medarbeiderundersøkelser for å finne ut hvordan vi kan bli bedre. Vi arbeider systematisk med

helsefremmende arbeid og er opptatt av å redusere sykefraværet vårt.

Kompetansebyggende tiltak er viktig for alle ansatte.

Vi er opptatt av å opprettholde og styrke kompetansen blant medarbeidere på alle nivåer. Som en del av vårt samfunnsansvar tilbyr vi også lærlingplasser innen ulike fagretninger.

Mangfold

Sporveien er en arbeidsplass kjennetegnet av mangfold, med ansatte fra svært mange land. Respekt for kulturelle forskjeller og ikke-diskriminering er en selvfølge hos oss, fordi det er helt nødvendig for at organisasjonen vår skal kunne fungere.

Etiske retningslinjer

Vi har vedtatt etiske retningslinjer som gjelder alle som er ansatt i Sporveien, opptretter på våre vegne, eller gjør forretninger med oss. Her står det beskrevet i detalj hva Sporveien oppfatter som ansvarlig adferd. Korrupsjon, smøring, og konkurransebegrensende samarbeid er strengt forbudt.

Etisk regelverk/Compliance blir presentert for alle nyansatte på introduksjonsdagen, eller i forbindelse med introduksjonskurs for sjåfører eller førere.

Høsten 2014 utviklet vi et verdispill som inneholder oppgaver knyttet til de etiske retningslinjene, og som lederne oppfordres til å bruke i alle avdelinger.

Vi ønsker å fange opp uønskede forhold. Derfor er det etablert en kanal for varsling av brudd på de etiske retningslinjene. Denne er tilgjengelig både for ansatte i Sporveien og for eksterne samarbeidspartnere, leverandører og andre.

Vårt samfunnsansvar bidrar til at vi blir «Best 2015»

Sporveiens arbeid med bærekraft og samfunnsansvar bidrar til gjennomføringen av «Best 2015»-strategien:

- Sporveien er en offentlig virksomhet og en viktig samarbeidspartner for sin eier Oslo kommune. Det krever at vi holder en høy etisk standard i alt vi gjør og at vi opptre ansvarlig, med samfunnets beste for øye.
- Våre miljøtiltak er også bra for vår økonomi. Energiøkonomisering, grønn kjøring, livsløpsanalyser og bedre ressursutnyttelse gjennom redusert avfall og færre utslipp bidrar til målet vårt om å kutte kostnader.
- God personalpolitikk er nødvendig hvis vi skal nå målene våre:
 - For å sikre at Sporveien har kompetansen vi trenger må vi være en attraktiv arbeidsplass.
- Målene i strategien «Best 2015» når Sporveien ved at alle ansatte deltar i forbedringsarbeidet. Det krever et godt samarbeidsklima i organisasjonen og tro på Sporveiens samfunnsoppdrag.
- Sporveien vil ha et godt og sikkert arbeidsmiljø: Sykefravær og skader som skyldes forhold på arbeidsplassen, er en belastning for dem som rammes, og betyr at vi driver mindre effektivt enn det som er mulig.
- Sporveiens ressurser skal brukes til kollektivtransport. Vårt etiske regelverk og andre tiltak vi har iverksatt for å bekjempe korrupsjon og økonomiske misligheter, er nødvendig for å sikre at vi driver profesjonelt, og at våre ressurser brukes i tråd med vår eiers ønsker.
- God dialog med de reisende, naboer og andre som berøres av virksomheten vår gir oss viktig informasjon om hvordan vi kan bli bedre.



Byvekst må skje ved fortetting

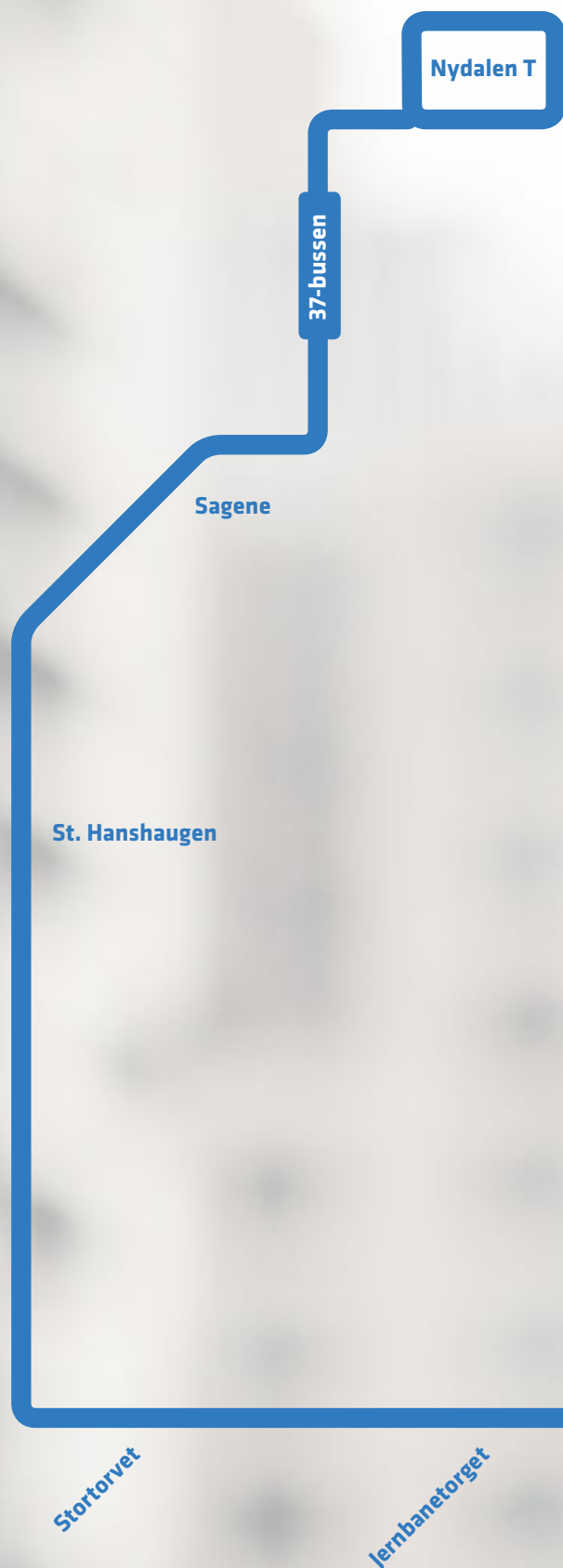
–Skal vi klare både befolkningsveksten og de klimautfordringene vi har, må byveksten skje ved fortetting og ikke ved at byen bretter seg bredere og lengre utover. Da er det best å fortette der kollektivtilbudet er best, det vil si på og ved knutepunkter der det er krysningspunkter på- og ved buss og t-bane. Det smarteste stedet å bygge høyere og tettere er der hvor det er grunnlag for lokal handel og service, sier byutviklingsbyråd Bård Folke Fredriksen (H).

–I tillegg til å fortette rundt dagens stasjoner på dagens banenett, er det viktig å sørge for at Lørenbanen blir fullført. Like viktig er det at vi nå kommer lengre med Forneubanen. Personlig synes jeg at området rundt Skøyen er blitt en veldig spennende del av Oslo by. Får vi en t-bane til Skøyen, så er det ingenting i veien for at dagens Skøyenutbygging kan vokse videre vestover – helt til Lysaker for Oslos del, sier Folke Fredriksen.

Syndene fra 60- og 70-tallet må ikke gjentas

Sporveien - byens eget kollektivselskap er 140 år i 2015. Dette kan være anledningen til å markere en visjon for fremtiden, enten det er bygging av Forneubanen, behovet for en ny fellestunnel, A-husbane eller andre ønsker og prioriteringer. Interessant er det jo også å se i hvilken grad kommunen og Sporveien sammen kan utforske hvilke muligheter som finnes i forhold til drivstofftyper for buss, enten dette er biodiesel eller gass fra vårt eget søppelanlegg.

- Det er også viktig at vi ikke gjentar syndene fra 60- og 70-tallet, da forfallet tok til. Vi må sørge for at vi har et løpende vedlikehold av systemene våre. Siden vi har tatt de store økonomiske løftene, må vi sørge for å fortsette å vedlikeholde det vi har på en god måte, sier Bård Folke Fredriksen.



“Vi må sørge for at vi har et løpende vedlikehold av systemene våre.”



37-bussen: Betjener Oslo hele døgnet

REGULARITET



331 avg.
i døgnet

KM



3.051
i uken

REISENDE
2014



11.400.000

Pulsen av Oslo

Byutviklingsbyråd
Bård Folke Fredriksen.

Alt henger sammen med alt

Bedre koordinering helt nødvendig for et godt kollektivsystem

– Sporveien har et veldig viktig samfunnsoppdrag i Oslo-regionen. Dersom vi bare skulle hatt veier til å transportere alle de reisende, så måtte vi ha økt veikapasiteten betydelig, noe som igjen nødvendigvis ville krevd økt arealbruk. Dette hadde ikke nødvendigvis gjort reisehverdagen bedre. Derfor er det viktig å få alle de mange millioner reisende til å velge kollektive reisemiddel, sier samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen (FrP).

– Det er viktig at vi får til et godt samarbeid mellom stat og kommune slik at vi kan utvikle Sporveiens og Ruters kollektivtilbud. Da kan flere velge å reise kollektivt når de skal til og fra jobb og til og fra fritidsaktiviteter. Det vil også spare en del investeringer i infrastruktur at mange velger å reise på mer kompakte måter som t-bane og busser, sier han.

Fra A til B uten for mange stopp

– Behovet for bedre infrastruktur er stort, spesielt i Oslo-området og de andre store norske byene. Infrastrukturen har vært underfinansiert over lang tid. Vi har heller ikke vedlikeholdt godt nok det vi allerede har. Det må legges til rette for at folk kan komme fra A til B uten for mange stopp underveis, ellers velger folk bilen. Det viser seg at det er sammenheng mellom alt en har, og det viktige er å kunne binde dette sammen på en bedre måte enn det vi ser i dag. Noe av utfordringen med å bygge ut infrastrukturen er at det er svært kostbart. Det ser vi hver gang vi bygger nye veier eller gjør investeringer i jernbanen. Denne regjeringen har sagt at vi skal bidra mer økonomisk enn det som opprinnelig lå til grunn i Nasjonal Transportplan. Vi har sagt at Staten skal bidra med 50 prosent på infrastrukturinvesteringene i de fire største byene. Det blir et løft for statsbudsjettet som vi er nødt til å ta, sier samferdselsministeren.

– Det har lenge vært kjent at det er behov for en reform i jernbanen. Alle de store aktørene i jernbanesektoren har etterlyst dette i mange år. Noen hovedstolper er allerede slått fast; Jernbanen er et offentlig ansvar. Den skal være offentlig eid. Men vi må investere betydelige midler i infrastrukturen – og vedlikeholde den. I budsjettet for 2015 legges det opp til at vedlikeholdsetterslepet reduseres for første gang. Det er et skritt i riktig retning, sier han.

– Skal vi nå målet om å få flere til å reise kollektivt, så må vi gi et tilbud som gjør at folk flest kan planlegge hverdagen bedre. Derfor er frekvens og tilgjengelighet noe av det viktigste man har. Dette er noe vi også må jobbe med fra regjeringshold, sier samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen.

T-bane

Trikk

“Sporveien har et veldig viktig samfunnsoppdrag i Oslo-regionen.”

Buss

Jernbanetorget/Oslo S

Et kollektivt knutepunkt

ANTALL REISENDE PER DAG



over 180.000

ANTALL AVGANGER I TIMEN
HVERDAGER:



over 250

Pulsen av Oslo

Jernbanetorget/Oslo S

Flytog

Tog

MILJØ

Effektiv energibruk

I Sporveien er vi opptatt av å bruke energien mest mulig effektivt. Hvordan kan Oslo kommune og Sporveien sammen utforske nye muligheter for miljøvennlig drivstoff til buss, spør byutviklingsbyråd Bård Folke Fredriksen. Dette er spennende tanker, og allerede i dag har Sporveiens busselskap Unibuss en av Europas mest moderne bussparker som skal videreutvikles i enda mer miljøvennlig retning. Unibuss benytter flere ulike typer miljøteknologi. Her er drivstoffet blant annet hydrogen, etanol, biogass, biodiesel og hybrid med en blanding av diesel og elektrisitet. I årene fremover regner Unibuss også med å ta i bruk rene el-busser og selskapet har startet et arbeid for å legge til rette for en slik ny teknologisatsing.

Skinnegående kollektivtransport er både energieffektivt og miljøvennlig. Strømforbruket er likevel en vesentlig utgiftspost for Sporveien, og energiforbruket er en av våre viktigste produksjons- og miljøparametere. Både miljøhensyn og kostnadsfokus ligger derfor til grunn for vårt systematiske arbeid med å identifisere mer kostnadseffektive måter å bruke energien på.

Energibruken er i hovedsak relatert til drift av trikk, t-bane, og infrastruktur. Forbruket til kjørestrom utgjør cirka 70 prosent av strømforbruket. De resterende 30 prosent går til lys, oppvarming, ventilasjon og varmekabler på stasjoner, holdeplasser, vognhaller, verksteder, kontorbygg og tekniske anlegg.

Energieffektive tiltak

- Reduksjon av energiforbruket ved tekniske områder på stasjoner og banestrekninger er et resultat av at det er tatt i bruk ny teknologi, nye prosesser og automatikk.
- Reduksjon av kjørestrom er i hovedsak knyttet til bruk av strømskinner av aluminium i stedet for stål på t-banenettet samt modernisering av likeretterstasjonene. På trikker og t-banevogner er målet at størst mulig del av energiforbruket skal tilbakesendes til nettet.
- For å få ned energiforbruket på stasjonene tas det i bruk mer energieffektiv belysning, samt automatisk tid- og behovsstyring. Dette gir lavere energiforbruk til oppvarming, varmekabler, ventilasjon og lys.
- I nye prosjekter, både innenfor rehabilitering og nybygg, setter vi krav til energisparing og bruk av energieffektive løsninger. Prioriteringer i infrastrukturinvesteringer driver fram en omlegging som reduserer energibruken.

Fordeling av totalforbruket av strøm på 154 GWH i 2014

Kjørestrom t-bane	56 %
Trikk og t-bane anlegg	17 %
Kjørestrom trikk	13 %
Verksteder	7 %
Eiendom	3 %
Bussanlegg	4 %

All kjørestrom og strøm til infrastruktur er sertifisert strøm med opprinnelsesgaranti som viser at det er strøm fra vannkraftverk eller annen fornybar energi.

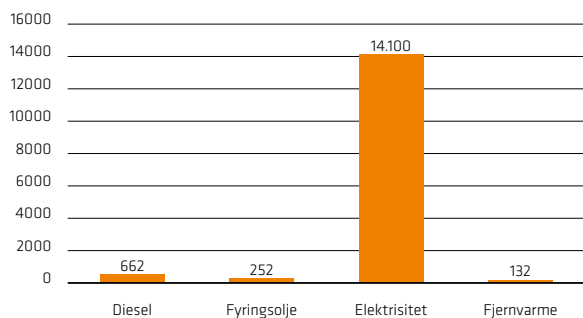
MILJØ

Sporveiens klimaregnskap

Sporveien har i 2014 for første gang utarbeidet et energi- og klimaregnskap basert på den internasjonale Greenhouse Gas-protokollen. GHG-protokollen er den mest brukte standarden for rapportering av klimagassutslipp.

Klimaregnskapet vil fremover bli et viktig verktøy i arbeidet med å identifisere tiltak for å redusere virksomhetens klimapåvirkning. Et aktuelt eksempel på et slikt tiltak er vårt arbeid med utfasing av oljekjeler til fordel for varmekilder basert på fornybar energi.

Klimaregnskap 2014: Klimagassutslipp i tonn CO₂e



GHG-protokollen omfatter en rekke klimagasser, som omregnes til CO₂-ekvivalenter, etter hvor skadelige de er for atmosfæren. Slik kan utslipp av de ulike klimagassene, som CO₂, metan, lystgass, SF₆, HFK- og PFK-gasser, sammenlignes.

Energi- og klimaregnskapet for 2014 inkluderer hele Sporveien Oslo AS, og viser et totalt klimagassutslipp på 15.396,9 tonn CO₂-ekvivalenter. Merk: Her er forbruk av gass, utbetalt kilometergodtgjørelse, samt drivstofforbruk til Unibuss ikke rapportert i 2014.

ETISK REGELVERK

Antikorrupsjon - etisk regelverk

Sporveien er eksponert for risiko på en rekke områder og gjennom hele verdikjeden. Risikohåndteringen er viktig for verdiskapingen, og er derfor en integrert del av alle våre forretningsaktiviteter.

Enhetene følges opp ved hjelp av prosedyrer for overvåking av risiko og tiltak for risikoavlastning. Våre styrende dokumenter inkluderer Sporveiens etiske regelverk og retningslinjer for risikostyring og internkontroll. Samtlige dokumenter ble revidert i løpet av 2013, og er fremlagt for styret og/eller konsernledelsen. Det etiske regelverket er gjort kjent for alle ansatte, og er tilgjengelig på selskapets intranett.

SIKKERHET

En nullvisjon

Sporveien har en visjon om at ingen skal bli skadd eller drept som følge av vår virksomhet.

Vi jobber derfor, i tillegg til å følge lovpålagte krav, aktivt ut mot vårt nærmiljø for å styrke kompetansen rundt vår drift. Brosjyrer om trafikkregler knyttet til områder med trikk, sikker av- og påstigning og sikkerhet om bord, er tilgjengelig via våre nettsider, samt distribueres til barnehager, skoler, eldrecentre og byens innbyggere generelt. I tillegg deler vi hvert år ut flere tusen reflekser, for å bidra til at byens innbyggere får bedre synlighet i mørket.

Trafikksikkerhet er Sporveiens viktigste prioritet og alle hendelser følges systematisk opp for hele tiden å kunne forbedre trafikksikkerheten for trikk og t-bane. I 2014 var det to dødsfall og åtte alvorlig skadde etter hendelser med trikk og t-bane. Ett dødsfall ved planovergangen på Steinerud stasjon hvor en person passerte overgangen mens bommene var nede, og ett i Storgaten hvor en person plutselig beveget seg ut i veien foran trikken.



Frognerseteren

“Når det er noe positivt er det veldig ofte Sporveien de snakker om.”

Holmenkollen

Holmenkollbanen

Slemdal

Nationaltheatret

Ordfører i Oslo,
Fabian Stang.

Transport- utfordringene løses gjennom kollektivtransport

– Før var tankegangen at utfordringene med transport kunne løses gjennom stadig større og bredere veier. Heldigvis så har vi i Oslo skjont at hvis vi skal klare å løse disse utfordringene, så må det skje gjennom kollektivtransport – at mange reiser sammen. Bevisst satsing har fått vanlige folk til å bruke t-bane, trikk og buss på en sånn måte at de har lyst til det, framfor å oppleve stadig flere begrensninger i bilbruken. Der synes jeg at vi som kommune har lyktes veldig bra, ikke minst siden kundene eller brukerne av tjenestene er fornøyde, sier Oslos ordfører Fabian Stang.

Masse ros






– 2014 ble nok et viktig år for kollektivtransporten i Oslo. Som ordfører er jeg heldig og får møte mange mennesker. Det første folk sier til meg når de ser meg, er et eller annet de IKKE er fornøyd med, eller ER fornøyd med. Når det er noe positivt er det veldig ofte Sporveien de snakker om. Det at Sporveien nå har hyppige avganger, klarer å holde fart gjennom tunnelen mellom Nationaltheatret og Majorstuen, og at t-baneringen fungerer, gjør at folk er fornøyde – og at jeg får masse ros! Det er jeg glad for.

Fortsatt mer å gjøre

– Noen ganger er det så trangt om bord i t-banen, trikken eller bussen at vi står som sild i tønne. Det må vi være ærlige på. Det betyr at vi fortsatt har en jobb å gjøre både i 2015, 2016, 2017 og årene som kommer. Men vi ser heldigvis ikke lenger avisoverskrifter om at «ingenting fungerer». Overskriftene nå er rett og slett at kollektivtrafikken i Oslo er en av de beste i verden. Det er vi stolte av, sier ordfører Fabian Stang.

Furusetbanen - Holmenkollbanen

Linje 1: Knytter øst og
vest sammen

FURUSET- BANEN	TIL HAUGERUD	TIL TROSTERUD	TIL ELLINGS- RUDÅSEN	HOLMENKOLL- BANEN
				
Åpnet 1970	Åpnet 1974	Åpnet 1978	Åpnet 1981	Åpnet 1898

Pulsen av Oslo

Stortinget

Grønland

Ellingsrudåsen

Furusetbanen

Tveita

ANSATTE

En attraktiv arbeidsplass

Takket være engasjerte medarbeidere øker kundetilfredsheten i kollektivtrafikken. Vi i Sporveien er glade for at dette legges merke til og at ordfører Fabian Stang får skryt for den jobben vi gjør.

Sporveiskonsernet hadde 3.518 ansatte ved utgangen av 2014. 1.924 arbeider i Unibuss, 514 i T-banen, 337 i Trikken og 743 i morselskapet. I 2014 hadde vi 143 nyansettelser (Unibuss AS ikke inkludert).

Vi bruker sosiale medier og deltar på utdanningsmesser og lignende arrangementer for å presentere oss for ungdom under utdanning. Dyktige studenter får sommerjobb hos oss. På den måten blir de kjent med Sporveien, mens vi nyter godt av deres kompetanse. Vi tilbyr også lærlingsplasser for ulike typer fagbrev. I 2014 var 16 lærlinger i arbeid i Sporveien.

Talentprogram og lederutvikling

Talentprogrammet er et tilbud om kompetanseutvikling for yngre medarbeidere som tenker fremtidsrettet, tar initiativ og er pådrivere for nyskapning i Sporveien. I løpet av programmet jobber deltakerne sammen om å løse strategisk viktige problemstillinger for Sporveien.

For å nå målene våre, må vi ta lederrollen på alvor. Målet er å øke kompetansen i lederrollen og tydeliggjøre hva som er forventet av ledere i Sporveien. Selvledelse, verdier, lønnsomhet, effektivitet, «Best 2015» og strategikutvikling for ny periode er viktige temaer.

Nye verdier

Utvikling av Sporveiens verdier, **pålitelig, engasjert og samhandlende**, ble gjort i 2013 gjennom en prosess som omfattet alle medarbeidere. Det er lederne som har ansvar for å gi ansatte kunnskap om hva verdiene betyr, både i den enkeltes arbeidshverdag og for Sporveien.

Medarbeiderundersøkelsen 2014

- 78 prosent av de ansatte i Sporveien trives godt i jobben sin.
- Fem av seks vil anbefale andre å søke jobb i selskapet.
- Kjennskap til «Best 2015» har gått mest frem.
- De nye verdiene har blitt godt implementert.
- Det er økt kvalitet på medarbeidersamtaler.

Likestilling

Sporveien søker å ha en jevn fordeling mellom kjønn både i styre, ledende stillinger og blant øvrige ansatte. Vår policy er at det ikke skal forekomme forskjellsbehandling grunnet kjønn i saker som lønn, forfremmelse og rekruttering. Sporveien legger også til rette for tiltak som permisjon, redusert arbeidstid samt tilpasset arbeid og arbeidstid for småbarnsforeldre.

Sporveien er en mannsdominert arbeidsplass. Kvinneandelen i konsernet som helhet er på 14 prosent. Det er flest kvinner ansatt i T-banen (29 prosent), færrest i Unibuss (6 prosent).

Ikke-diskriminering

Sporveien arbeider aktivt og planmessig for å ivareta diskrimineringslovens formål. Aktivitetene omfatter blant annet rekruttering, lønns- og arbeidsvilkår, forfremmelse, utviklingsmuligheter og beskyttelse mot trakassering. Cirka 20 prosent av de ansatte representerer etniske minoritetsgrupper, noe som betyr at konsernet i stor grad reflekterer befolkningssammensetningen i Oslo-regionen.

For arbeidstakere eller arbeidssøkere med nedsatt funksjonsevne foretas det individuell tilrettelegging av både arbeidsoppgaver og den fysiske arbeidsplassen.

Seniorpolitikk

Sporveien har vedtatt en seniorpolitikk med hovedmålsetting om å sikre en inkluderende arbeidsplass og å beholde relevant kompetanse. Utgangspunktet for inngåelse av seniortiltak er at de er forenlige med hensynet til å opprettholde drift og produksjon.

Pensjonsordninger

Vi har gode pensjonsordninger for våre ansatte.



Fire glade gutter på Boggi Ryen: Edward Nathaniel Walkott, Thomas Karlsson, Martin Magnusson (fra Daimex) og Marius Aronsen.

Sporveis- medarbeideren - en stolt rolle i utvikling

Superveteranen

Superveteranen Oddvar Hagen har vært i Sporveien i 50 år, og har opplevd hele reisen fra læregutt til pensjonist.

– Hva jeg synes om å jobbe i Sporveien? Det er jo en grunn til at jeg valgte å bli her i 50 år, forklarer nybakt pensjonist Oddvar Hagen.

17 år gamle Oddvar Hagen begynte som bussmekanikerlærling på Bjølsen verksted i januar 1965. En gang var dette anlegget det mest moderne i Norden, og kulturen blant de innpå 150 arbeiderne var unik. Byggelag for de ansatte ble etablert i nærheten, med tilnavn som «Eksospotta», «Girkassa» og «Gjeldsbo». Her fantes en sterk fagforening og særorganisasjoner for nær sagt alle typer aktiviteter. Hagen var selv aktiv vektløfter.

– Samholdet var sterkt. Fortsatt har jeg flere tidligere arbeidskamerater som venner enn andre, oppsummerer Hagen, som i likhet med så mange av kollegaene er ekte Oslogutt, oppvokst på Kampen.

Etter at Bjølsen ble avviklet i 1998, endte Oddvar på t-baneverkstedet på Ryen. Her fikk han de siste årene oppgave å holde ettersyn med de splitter nye MX3000-vognene, en taknemlig jobb der det meste fungerte. Så gikk det sport i å holde ut femti år i samme bedrift – en sjelden prestasjon i våre dager.

– Da jeg begynte som læregutt, var det flere som kommenterte at jeg var heldig som hadde fått jobb i Sporveien, for der hadde de så god pensjon. Men hvem tenkte vel på det da man var sytten? I dag er jeg desto gladere for å ha vært ansatt i en bedrift med ordnede forhold, avslutter den ferske pensjonisten.

“Det er jo en grunn til at jeg valgte å bli her i 50 år.”

Historisk oversikt over Oddvar Hagens og John Delourmes liv og karriere i Sporveien.

1875

Den første hestesporvogn kjører ut i hovedstadens gater

1930

Bjølsen bussgarasje tas i bruk

1948

Oddvar Hagen blir født

1965

Oddvar starter sin sporveis-karriere som bussmekanikerlærling på Bjølsen verksted

1966

Lokaltrafikkhistorisk forening stiftet, med engasjement for å ta vare på historien

Oslo får t-bane, vognhall og verksted på Ryen





“Å kjenne på
ansvarfølelsen
kan også være godt
innimellom.”

Fremtiden

John Delourmes hverdag består i å kombinere to t'er. Teologi og t-bane. Fellesnevneren er at begge er samfunnsnyttig.

– Jeg trengte en jobb ved siden av studiene, og tenkte at t-banen måtte være tingen. Jeg begynte på førerkurs som helgedagsbetjening i juni 2014, og har aldri angret en dag, forteller John Delourme.

Teologi- og norskstudenten ble lokket til Sporveien av god lønn og vissheten om at han innen kollektivtrafikken ville utføre et samfunnsnyttig oppdrag. Uten t-banen stopper Oslo. Likevel ble han positivt overrasket da han kom ut i arbeid.

– Før jeg begynte, tenkte jeg på t-baneføreryrket som en hvilken som helst jobb, men den gav så mye mer. Først og fremst er det så utrolig kollegialt her, og gode arbeidskamerater er halve greia, for jobben i seg sjøl kan til tider være monoton, poengterer Delourme.

– Å kjenne på ansvarfølelsen kan også være godt innimellom. Det er også fint å møte kunder og merke at de verdsetter det vi gjør, da blomstrer jeg opp og dagen blir ekstra hyggelig.

Som student setter han også pris på fleksibiliteten i organiseringen av arbeidet, og at «man er ferdig på jobb når man er ferdig».

– Saker og ting ordner seg her. Her er lite å sette fingeren på og ikke noe tullball. Jeg anbefaler T-banen som arbeidsplass til alle, avslutter t-banefører John Delourme.

John begynner sin Sporveiskarriere som t-banefører

Oddvar går av med pensjon etter 50 år i Sporveistjeneste

1986

Sporveismuseet, som huser store deler av Sporveishistorien, åpner på Majorstuen

1990

John Delourme blir født

1998

Oddvar skifter karriere-retning, fra gummihjul til stålhjul, på Ryen verksted

2014

Oddvar sørger for ettersyn av de nye MX-togene: tøffe tog i Porsche-design som er arbeidsverktøyet til John

2015

John har overtatt Sporveis-stafettspinnen

ANSATTE

Arbeid med HMS og sykefravær

Satsing på HMS bidrar til å holde ansatte fornøyde og på jobb, hvilket gjør at noen, som Oddvar på forrige side, blir i konsernet i 50 år! Bedre HMS-resultater og redusert sykefravær er sterkt prioritert i Sporveien. Erfaringsutveksling mellom nøkkelpersoner og informasjon fra medarbeiderundersøkelsen gir oss viktige grunnlag for utvikling av tiltak.

Sporveien er et konsern med mange, store og komplekse HMS-utfordringer. Derfor har vi en egen bedriftshelsetjeneste, og har forlenget IA-avtalen frem til 2018.

I 2014 iverksatte vi et arbeid for å styrke HMS-innsatsen. Dette innebærer at vi i 2015 skal etablere lokale HMS-grupper, og tydeliggjøre at HMS er et linjeansvar. I 2014 ble arbeidsmiljøutvalgenes aktivitet samordnet. Vernetjenesten består nå av ett hovedverneombud i hvert selskap og lokale verneombud ute på arbeidsplassene.

Hyppest grunner til skade på våre ansatte er fall, samt vold fra passasjerer. I 2014 ble det registrert til sammen 62 personskader på egne ansatte i Sporveien, bussansatte unntatt. Antall skadede i 2013 var 63. I 2012 var antallet 54 og i 2011 var det 108.

Sykefravær

NAV-tall over legemeldt sykefravær pr. 3 kvartal viser en klar nedgang sammenlignet med 2013. Det er 7,6 prosent i morselskapet (7,8 i 2013), 6,6 prosent i T-banen (7,4 prosent i 2013) og 5,7 prosent i Trikken (6,4 prosent i 2013). Det understrekes at NAV-tallene, som ikke systematisk hensyntar turnusfridager, ikke er sammenlignbare med Sporveiens tall, men dette synliggjør en nedadgående trend. Sporveien har gått over til et nytt rapporteringsverktøy fra 2014.

Muskel- og skjelettrelaterte sykdommer er den viktigste årsaken til sykefravær i Sporveien, og utgjør nær halvparten av fraværet. Et nytt behandlingstilbud for ansatte med muskel- og skjelettplager ble utprøvd i 2013/14. Evalueringen viser at det er en markant nedgang for fravær på grunn av disse lidelsene. Prosjektet videreføres derfor i 2015.

Vi arbeider med en rekke tiltak for å få ned sykefraværet, blant annet:

- oppfølging av medarbeidere med hyppig korttidsfravær
- helsedager med informasjon om helse og livsstil, samt helsesjekker
- aktiv bruk av bedriftshelsetjenesten og NIMI for å iverksette tiltak som får medarbeidere raskt tilbake i arbeid etter sykdom eller skade
- målrettede og forebyggende helseundersøkelser for risikogrupper
- felles aktivitetsplan med HMS-ansvarlige
- oppmerksomhet på spillavhengighet og nye rusmidler i samarbeid med AKAN

Fokus på livsstil og aktivitet

Sporveien satser mye på å legge til rette for at de ansatte kan velge en sunn livsstil. Blant annet stiller bedriften med deltagerer på massemonstringer som Holmenkollstafetten og Oslo Maraton, samt at de ansatte tilbys en rekke aktiviteter gjennom bedriftsidrettslaget. I tillegg arrangerer konsernet gjennom samarbeid med Sportsklubben Vidar årlig sitt eget sosiale og sportslige arrangement på Bislett stadion: Sporveien Games.



Et ledd i HMS-arbeidet er at alle ansatte som blir foreldre får en Sporveisbamse til å ha med hjem til det nye medlemmet i Sporveisfamilien.

DET LILLE EKSTRA

Kunst og kultur i Sporveien

Sporveiens t-banestasjoner skjuler mange kunstskatter. I tillegg kan en trikketur by på mye mer enn en reise fra a til b. Vi ser det som en del av vårt samfunnsansvar å ivareta denne type trivselselementer som løfter den totale reiseopplevelsen.

Oslo kommune har fått øynene opp for kollektivtransportens muligheter til å formidle kunst. I 2015 skal Sporveien og Oslo kommune samarbeide om utsmykningen av Østensjøbanen, som i løpet av 2015 og første halvår 2016 skal gjennom betydelig oppgradering.

Arbeidet med å kartlegge hva som finnes av kunst på t-banen startet i 2013 og fortsatte i 2014. Med god hjelp av byens innbyggere har Sporveien kartlagt stasjonskunstverkene, slik at vi kan sørge for at disse og deres historie blir ivaretatt for fremtiden. Det mest synlige resultatet av detektivarbeidet er montering av metallplaketter som forteller om stasjonskunsten. Slike plaketter er å finne på 19 av i alt 100 t-banestasjoner. Du kan også lese mer om kunst på t-banen på Sporveiens hjemmesider, www.sporveien.com.

“Sporveien ønsker med kunstsatsingen både å skape et hyggelig miljø for de reisende, og å gi en arena for lokale, mindre kjente kunstnere.”

Her er noen av våre viktigste arenaer for formidling av kunst og kultur:

- Kunstpassasjen på Jernbanetorget:

Her lar Sporveien byens ukjente kunstnere få vise sine arbeider på byens største kunstarena, som daglig passerer av cirka 40.000 reisende.

- Carl Berners plass:

Her har Norsk Billedhuggerforening normalt tre store årlige utstillinger. Sporveien oppgraderte seks utstillingsmontre på Carl Berners plass i 2014.

- Tøyen t-banestasjon:

De tre store montrene ved inngangen til stasjonen er nå leid ut til kunstnergruppen CAN (Concerned Artists Norway) som skal ha seks utstillinger i løpet av 2015.

- Mobil kulturformidling:

I 2014 skapte sang, dans og mindre teateropptredener god stemning hos de reisende. Blant annet ble lanseringen av det nye albumet til Jarle Bernhoft gjort om bord i veterantrikken, og kulturentusiastene spredte vakre toner i veterantrikken under Operafestivalen.



Kunstpassasjen på Jernbanetorget.



Kunstmontere på Carl Berners plass.



Utstilling på Tøyen t-banestasjon.



Mobil kunstformidling: Bernhoftrikken.

Foto: Rolf Øhman/Aftenposten/NTB Scanpix



Billedkunstner Adriana Bertet på Stovner stasjon.

Stolthet på Stovner

–Jeg sto rett og slett på plattformen på Stovner t-banestasjon og spurte dem som kom forbi om vi skulle gjøre noe sammen. Resultatet har blitt at 140 beboere har fått presentert seg kunstnerisk på veggene her. Tilbakemeldingene er at folk nå føler seg mer velkomne på stasjonen, forteller en entusiastisk billedkunstner Adriana Bertet.

Bertet har et eget forhold til Stovner. Allerede i 1992 leverte hun sitt første utkast til kunstnerisk utsmykning av stasjonen, det het «Jordens passasjer» og var influert av det flerkulturelle nabolaget.

Ni år senere var budskapet ikke aktuelt lenger og kunstneren ringte Sporveien for å gjøre en innholdsmessig (mental) oppgradering. Inspirert av Nobelprisen til Dalai Lama introduserte Bertet prosjektet «prepare your body and mind». Tredje omgang, som pågår nå med Sporveien som oppdragsgiver og med støtte fra Bydel Stovner og Norsk Kulturråd, har mottoet «Alt er i endring – ingenting går tapt».

–Jeg legger vekt på å skape universell og folkelig tilgjengelig kunst, ikke noe elitisk jåleri. Derfor ser jeg ikke på stasjonsveggene som noe personlig sololøp, men heller et rom for en kunstnerstyrt medvirkningsprosess der lokale beboere er både deltakere og publikum.

Stovner stasjon er preget av gjenkjennelige karakterer med et budskap i tekst eller tegning, og er blitt til gjennom at folk har tegnet skisser som kunstneren så har overført til stasjonsveggene. Her er fotballspillere, historielag og sjakkspillere representert, samt en rekke unge mennesker enkeltvis eller i gruppe.

–Til sammen skaper kunsten et bilde av livet blant beboerne på Stovner. Tilbakemeldingene er gode, folk er stolte av og har fått et eierforhold til kunsten, noe som også motvirker hærverk. Selv gleder jeg meg over å kunne jobbe med eksperimentelle kunstutsmykninger på ledige veggflater i byen vår, kunsten sier noe om samfunnet vi lever i – om oss – avslutter Adriana Bertet.

Kunst løfter reisen

–T-banen er et av de mest spennende steder vi møter kunst. Her pulserer dagliglivet, samtidig som kunsten bidrar til å løfte opplevelsen med reisen, ut av det mørke, vanskelige rommet og opp til å bli en attraksjon, forklarer en entusiastisk Merete Røstad.

Røstad arbeider med en doktoroppgave om kunst i det offentlige rom på Oslo Kunsthøgskole. Hun har vært kunstkonsulent for Oslo kommune, og har utarbeidet et forprosjekt for hvordan Sporveien kan utnytte flater og arealer til kunstformål, basert på erfaringer fra blant annet Stockholm, Berlin og London.

–Kunst på t-banen er en kunstform som vinner fram over hele verden. Noen steder har slik kunst vært berømte attraksjoner i mange år, som i Russland. Andre steder benyttes ny teknologi som skaper engasjement og diskusjoner.

På t-banen stilles spesielle krav til materialvalg og vedlikehold, sånn at kunsten tåler en støyt. Det er likevel ikke bare snakk om permanente installasjoner.

–I Malmø benyttes store projeksjoner der publikum kan nyte ikke-eksisterende landskaper gjennom ikke-eksisterende vinduer. Og i London får ulike kunstnere utforme stadig nye versjoner av linjekartet – noe som har blitt et populært samleobjekt. Mulighetene er uendelige.

Merete Røstad tenker seg t-banen som et kunstmuseum med ulike avdelinger. Hun har tro på å involvere alle, passasjerer, betjening – ja, også pøbler og ramp – for tro om ikke kunst også vil være bevisstgjørende mot hærverk?

Slik kommer kunsten ut til folket – og folket inn i kunsten.

Røabanen

Østerås

**Grorudbanen -
Røabanen**

Linje 5: Kunsten å transportere

BANELENGDE

TOGSETT I DRIFT PER DAG



25.15 km



32

Pulsen av Oslo

*“Kunst på t-banen
er en kunstform
som vinner fram
over hele verden.”*

Vestli

Stovner

Grorudbanen

Carl Berners plass

Tøyen

Jernbanetorget

Merete Røstad

HISTORIEN

Sporveishistorien er historien om Oslo

Siden 6. oktober 1875, da Kristiania Sporveisselskab startet byens første hestesporvei, har Sporveien vært en viktig del av bybildet og hverdagen til Oslos innbyggere.

Siden den gang har utviklingen gått fra hest og vogn på skinner, til elektrisk sporvei, forstadsbaner, busslinjer og Undergrunnsbanen, som var Nordens første tunnelbane. Utviklingen fortsatte med utbygging av forstadsbaner og frem til dagens tette og moderne linjenett, både over og under bakken.

Våre ansatte har gjennom alle disse årene hatt en viktig plass i livene til byens innbyggere, enten det har vært i form av hverdagstransport, kornttransport eller i forbindelse med store arrangementer, som for eksempel Holmenkollsøndagen. Sporveien har vært en del av Oslo gjennom to krigsperioder, og i sterk grad bidratt til stabilitet i hverdagen. Siden 1875 har våre ansatte fra beste tilskuerplass sett byen utvikle seg og vokse til det den er i dag – en del av Europas raskest voksende hovedstadsområder. Vi har en stolt historie. Vi er en viktig del av byens historie. Og vi skal være det også i fremtiden.

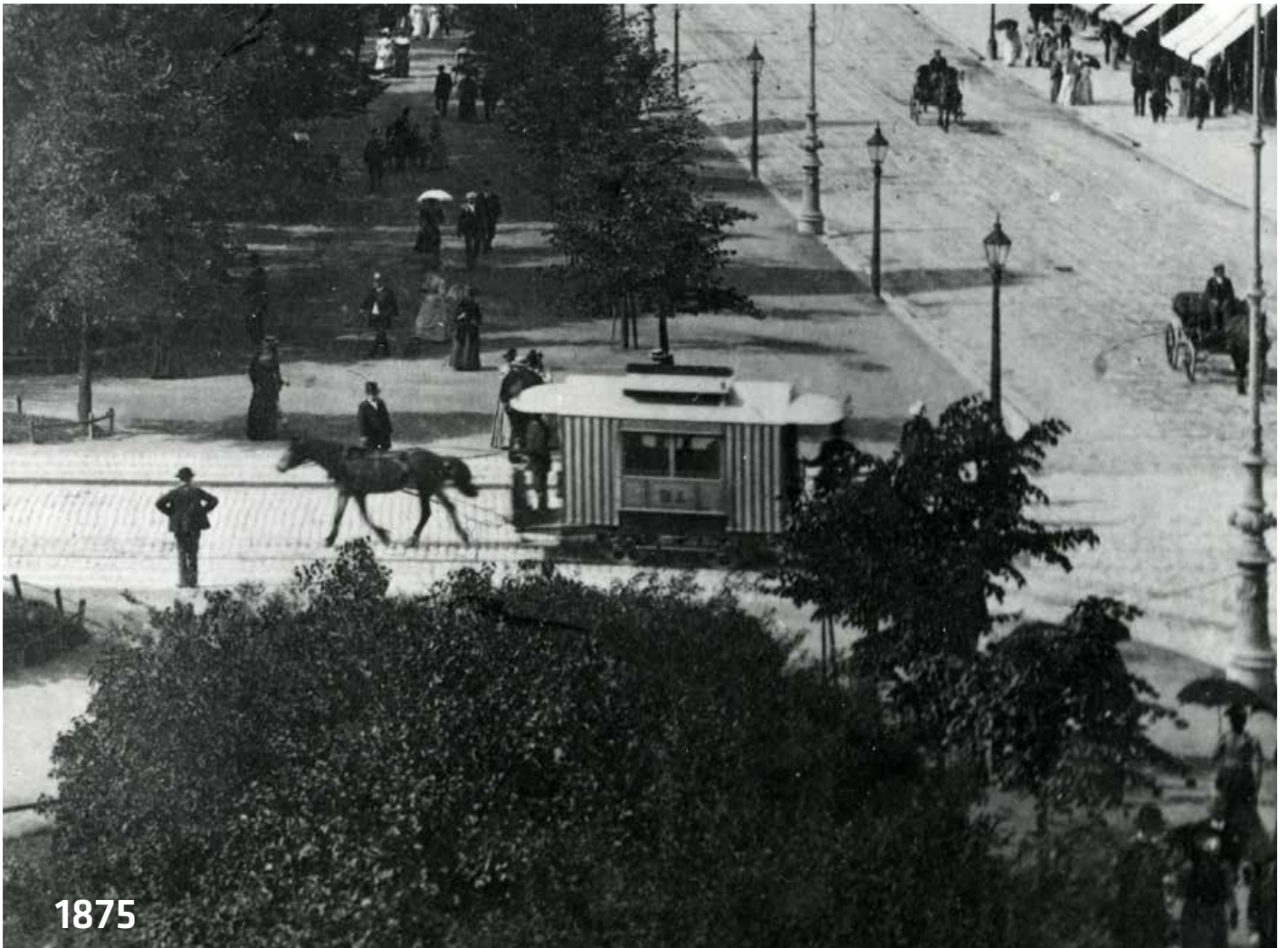
I 2015 fyller Sporveien 140 år. I alle disse årene har selskapet hatt oppdraget med å produsere kollektivtransport i hovedstaden. Dette forplikter, og vi ser det som vårt samfunnsansvar å jobbe aktivt for at også de fremtidige generasjoner får tilgang til god og effektiv kollektivtrafikk.

For full oversikt over Sporveishistorien, se side 50.

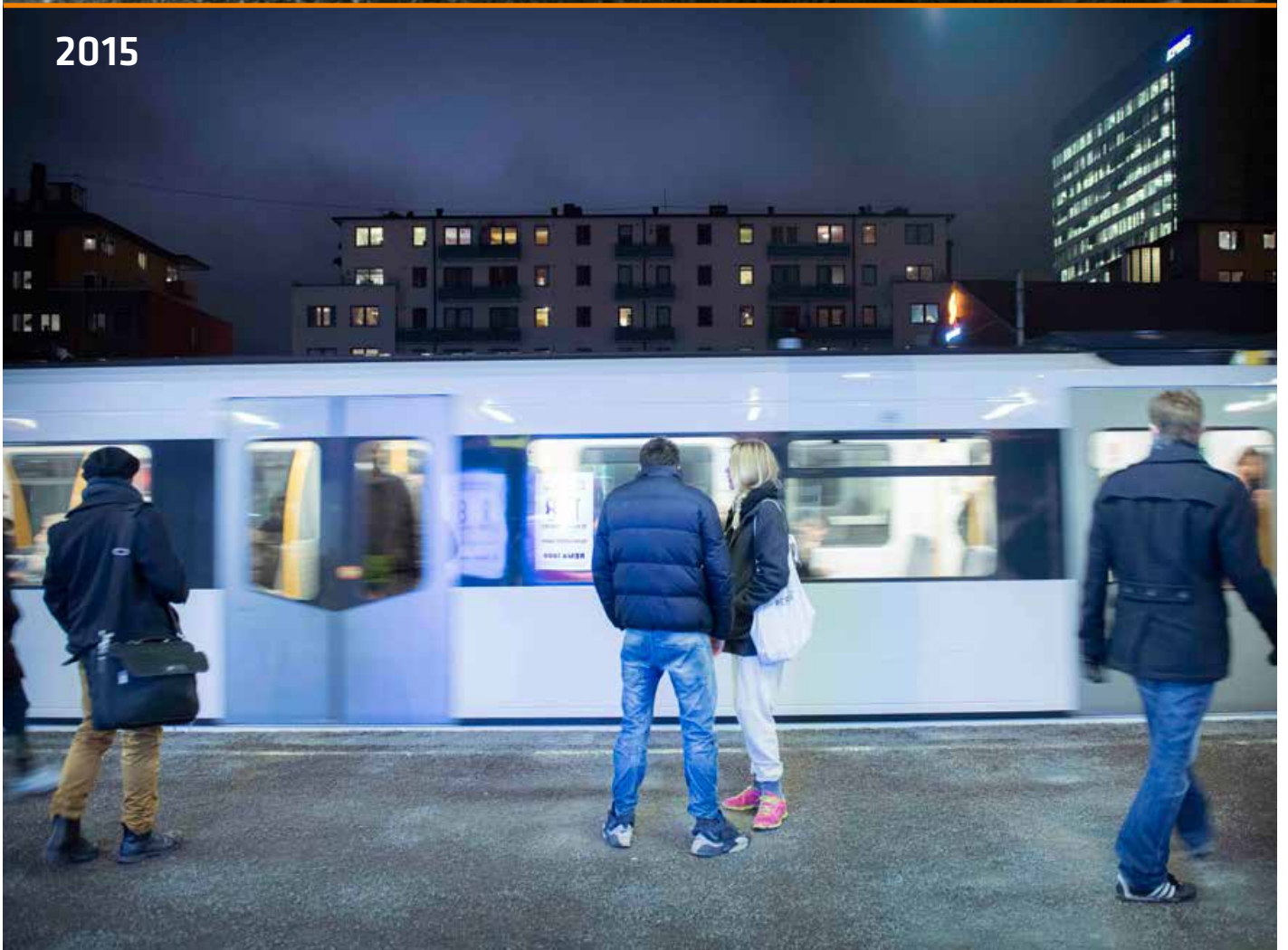
“Vi kjenner hver gate og hver plass.”

“Vi er Sporveien.”

“Vi er pulsen av Oslo.”



1875



2015

STRATEGI

Sporveien i rute

Sporveien er landets største leverandør av kollektivtrafikk og frakter årlig over 200 millioner passasjerer. Med strategien «Best 2015» skal vi ikke bare være den største, men også den beste leverandøren av kollektivtrafikk ved utgangen av 2015.

Sporveien etablerte i 2010 en femårig strategi for hele virksomheten som fikk navnet «Best 2015». Hovedmålsettingen er at «Sporveien skal være den beste leverandøren av kollektivtrafikk» innen utgangen av 2015. Vårt samfunnsoppdrag «Mer kollektivtrafikk for pengene» og visjonen «Sammen gjør vi kollektivtrafikken til et naturlig førstevalg» er førende i dette arbeidet. For å sikre Oslo-regionens evne til å håndtere et sterkt økende behov for kollektivtrafikk og stadig større miljøutfordringer, er det avgjørende at vi lykkes med våre planer. «Best 2015» skal sikre at Sporveien er et veldrevet, effektivt og konkurransedyktig selskap med solide utviklingsmuligheter og en sterk evne til å ivareta både den daglige driften av kollektivtrafikk og behovet for fremtidig utvikling. Strategien «Best 2015» er bygget opp rundt de tre kriteriene:

Kvalitet: Sporveien skal til enhver tid levere riktig grad av kvalitet på våre produkter og tjenester.

Sikkerhet: Sporveien setter alltid de reisende og ansattes sikkerhet først.

Effektivitet: Sporveien skal levere kostnadseffektive tjenester og produkter som kan konkurrere på pris.

Vi skal bli 370 millioner mer effektive

Som en del av «Best 2015»-arbeidet, ble det i en tidlig fase identifisert et forbedringspotensial i størrelsesorden 270–400 millioner kroner. Av dette ble det definert tiltak tilsvarende 370 millioner kroner. Dette er et svært ambisiøst mål som innebærer at den jobben vi gjorde i 2010 skal gjøres 370 millioner kroner mer effektivt ved utgangen av 2015. Samtidig skal vi frakte langt flere passasjerer, kjøre flere trikker, t-baner og busser enn tidligere. Og det systematiske arbeidet for å redusere oppgraderingsbehovet på infrastruktur og eiendom knyttet til kollektivtrafikken skal videreføres.

Foran skjemaet

Det er opprettet et eget forbedringsprogram som gjennomføres parallelt med strategien, og vi rapporterer jevnlig om utviklingen til vår eier, Oslo kommune. Vi er godt i rute med å nå målene i programmet. Per desember 2014 hadde

vi forbedret virksomheten med 330 millioner kroner, noe som er 35 millioner foran 2014-målet.

Slik gjennomføres «Best 2015»

«Best 2015» gjennomføres i hele Sporveiens virksomhet og blir løpende kommunisert til alle de om lag 3.500 ansatte i selskapet. Med fokus på kriteriene kvalitet, effektivitet og sikkerhet arbeides det dedikert i alle ledd av organisasjonen. Hvert driftsområde og hver enkelt enhet har sine egne mål og delmål innenfor de tre kriteriene, og disse følges opp fortløpende. Alle som jobber i Sporveien skal ha eierskap til «Best 2015», og oppleve at deres arbeidsinnsats er et viktig bidrag til en vellykket realisering av strategien. Det rapporteres regelmessig til Sporveiens styre på fremdrift og effekt i strategiprogrammet, og styret avholder en gang i året en egen strategisamling med konsernledelsen for å sikre en best mulig ivaretagelse av strategien.

Startskuddet for fremtidens kollektivtrafikk

Resultatene av «Best 2015» danner fundamentet for vår satsing inn i en ny viktig strategiperiode frem til 2020, der grunnmuren for fremtidens kollektivtrafikk i Oslo-regionen legges. I denne perioden vil vi i enda større grad vektlegge vårt bidrag til å redusere klimautslipp og løse storbyens miljøutfordringer. Vi skal aktivt ta samfunnsansvar og være en sterk bidragsyter til at Oslo-regionens voksende befolkning møtes med et stadig bedre og mer effektivt kollektivtilbud, samt gode reiseopplevelser på stasjoner og områder knyttet til kollektivtrafikken.

Frem til 2020 skal vi alene eller sammen med våre samarbeidspartnere gjennomføre en rekke store og svært krevende prosjekter:

- Trikkeprogram med nye trikker og ny infrastruktur for trikk i Oslo
- Nytt signal- og sikringsanlegg
- Fornebubanen
- Økt frekvens på trikk og t-bane til en lavere enhetskostnad
- Miljøvennlige busser og tilhørende infrastruktur

Strategien «Best 2015» i praksis

Fra sju til åtte tog i kvarteret

Over en lengre periode har vi jobbet med å kartlegge mulighetene for en økning i trafikken med dagens materiell og infrastruktur. Etter en forstudie med analyse og beregninger, testet vi i mars 2014 muligheten for å kjøre åtte tog i kvarteret med t-banen gjennom fellestunnelen i Oslo på strekningen Tøyen-Majorstuen. Med et eldre signal- og sikringsanlegg har kapasiteten hittil vært sju tog kjørt med en viss avstand. Prosjektet var en ubetinget suksess. Den økte kapasiteten vil gi passasjerene i Oslo et betydelig bedre tilbud ved at samtlige østlige linjer får mellomavganger, uten at vi gjør større investeringer.

Vedlikehold av t-banetogene

Produksjonsenheten (PE) har i løpet av 2014 intensivert virksomheten for å nå de effektivitetsmålene som ligger i «Best 2015». Produksjonen er blant annet økt for å kunne svare opp behovet for å kjøre ett tog ekstra i kvarteret. MX-leveransen fra Siemens er fullført, og vi har nå 115 togsett til disposisjon. Driften av denne togflåten skal ytterligere optimaliseres og bidra til å gi mest mulig kollaktivtrafikk for pengene.

Effektive serviceprogram

De første MX-togene er allerede tatt inn til 8 års- eller 960.000 km service. Dette er en stor service med betydelige utfordringer. 26. mai 2014 besluttet styret i Sporveien å bevilge en investeringsramme på 28 MNOK, tatt over 2014 og 2015, til dette. Midlene skal brukes til å anskaffe nødvendig verktøy og utstyr til gjennomføringen av servicen.

Ny vaskehall

I slutten av 2014 tok PE i bruk den nye vaskehallen på Ryen. Den fastmonterte vaskemaskinen er erstattet med to bevegelige vaskemaskiner som behandler toget mens det står inne i hallen. Gevinsten er at vaskesporet får høyere kapasitet (vasker flere tog per natt) og at vask kan foregå uavhengig av årstid og utetemperatur.

Individstyring

PE tok i bruk individstyring av tog i begynnelsen av september. Dette betyr at et MX-togsett følger bestemte tognummer og mønster. Dette gir en oversikt over når togsettet kommer til en base, slik at det kan settes på riktig spor for innvendig vask. Dermed kan driftspausen brukes til produksjonsarbeid, noe som betyr at verkstedoppholdet blir kortere.

Vedlikehold av trikkene

Et trikkeprogram for anskaffelse av nye trikker og ny infrastruktur er igangsatt. Målet er blant annet å erstatte dagens trikkeflåte med nytt materiell. Dette er høyst påkrevet siden dagens flåte er nedslitt. Bruk av LEAN og program for individstyring av trikker er tatt i bruk på verkstedet på Grefsen. Målet er å sikre at dagens trikkeflåte ikke bare klarer å holde dagens trafikk i gang, men også er i stand til å øke den daglige produksjonen av trafikkklare trikker fra 57 til 63.

En stadig større andel av trikker og t-banetogene er i 2014 gjort tilgjengelig for trafikk gjennom planmessig arbeid for å redusere tiden vognene står på verksted. Dette har redusert de direkte kostnadene til vedlikehold.

LEAN

Bruk av LEAN som verktøy og metodikk tas i stadig større grad i bruk i Sporveien. Analyser har vist at det er betydelige økonomi- og effektivitetsgevinster å hente på flere av de store serviceintervallene. Det koster å la togene stå ute av produksjon, derfor er effektive og rasjonelle arbeidsmetoder nødvendige. De målbare effektene er frigjort sporplass, mindre variasjon og avvik, mer robust og fleksibel produksjon – og lavere sykefravær som en tilleggseffekt.

”Vedlikeholdshus”

Gjennom et «vedlikeholdshus» har vi lagt til rette for vedlikehold av infrastruktur, noe som gir bedre tilrettelegging av deler, instruksjoner og dokumentasjon, kompetanse, verktøy, maskiner og sportilgang. Gjennom en koordinert planprosess og justerte skiftplaner har dette medført mer vedlikehold og oppgraderte anlegg, forbedret teknisk hastighet samt forbedret dokumentasjon.

Vi gjennomførte flere store infrastrukturprosjekter i 2014: Kolsåsbanen, som har vært stengt for ombygging siden sommeren 2006, ble ferdigstilt. På trikkesiden har Cort Adelers gate, Kjelsås og Ekebergbanen blitt oppgradert. Arbeidet som er gjort vil gi passasjerene et forbedret tilbud, med høyere kvalitet og forbedret regularitet.

Vi jobber strategisk og metodisk med å redusere oppgraderingsbehovet i kollektivtrafikken, og dette arbeidet presenteres i en egen rapport som blir publisert våren 2015.

Strategisk satsing på interninformasjon

Det er ikke mulig å oppnå produksjonsmål og strategiske ambisjoner uten at samtlige medarbeidere bidrar og samhandler gjennom kunnskapsdeling og god informasjon. Informasjonsmøter for ledere og ansatte er derfor et viktig virkemiddel for å sikre at alle kjenner målene. Disse avholdes gjennom døgnet slik at alle, uansett turnus, har et tilbud om å delta. Informasjonsmøtene tas også opp på film og vises på storskjerm, slik at informasjonen blir tilgjengelig også for de som ikke har mulighet til å delta på informasjonsmøtene.

Gjennom bevisst satsing på bruk av film, har vi hevet kvaliteten og tilgjengeligheten på interninformasjonen. Ved å etablere storskjermer i arbeidsmiljøer som ikke har tilgang til dataskjermer, får nå yrkesgrupper det er vanskelig å nå via intranett samme informasjon som alle andre. Bruk av film levendegjør enkeltpersoner, ulike arbeidsmiljøer og milepæler i bedriftens historie. I løpet av 2014 ble det produsert 25 filmer og avholdt om lag 50 informasjonsmøter i regi av Sporveiens kommunikasjonsstab.

Organisasjonsutvikling, en viktig del av strategien

Sporveien er en organisasjon i endring, og endringsprosessene vil fortsette i takt med utviklingen av kollektivtrafikken og Sporveiens egne behov i årene fremover. I 2014 ble det gjort flere viktige grep gjennom leder- og medarbeiderutvikling, omorganisering, fornyelse og utvikling av Sporveiens teknologiske plattformer.

For å tilpasse produksjonen best mulig til fremtidige behov og Sporveiens strategi, ble operatørselskapene Sporveien Trikken AS og Sporveien T-banen i 2014 knyttet nærmere opp til verkstedene og Produksjonsenheten. Disse områdene har nå en felles organisasjonsstruktur og en felles ledergruppe. Ansvar for de to verkstedene er lagt inn under verkstedsjefene for henholdsvis trikk og t-bane. Tilsvarende endringer ble gjort hos operatør med produksjefene for trikk og t-bane.

Digitalisering – et viktig grep

I løpet av de siste to årene har Sporveien flyttet seg nærmere 30 digitale år fremover. Den strategiske satsingen på digitalisering skal sikre at IT-plattformen bidrar til å gi mest mulig kollektivtrafikk for pengene.

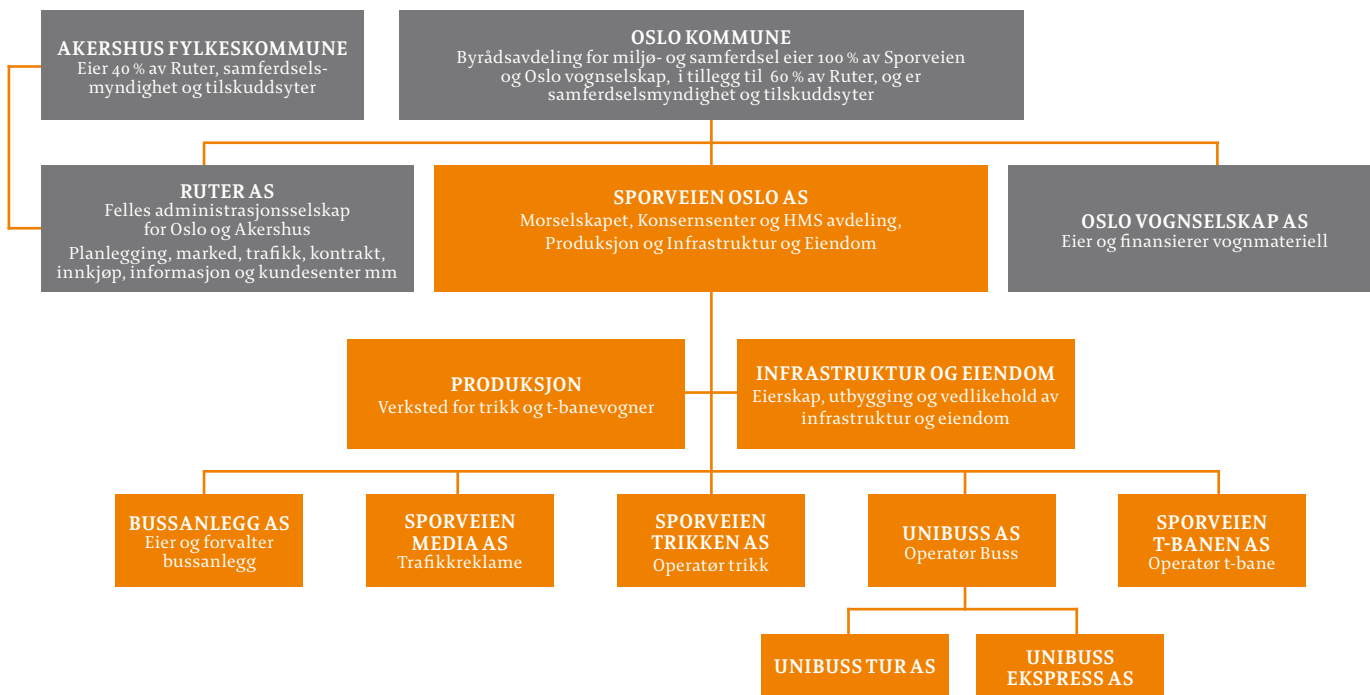
Fokusområder 2014

I 2014 etablerte vi et nytt datasenter, som sammen med investeringer i sentral maskinvare og infrastruktur, styrket sikkerheten og ytelsen. Vi investerte også i modernisering av Sporveiens kjøreveiskritiske anlegg for trikk og t-bane. Vår ambisjon er å levere «mest mulig kollektivtrafikk for pengene», og planlegging og avvikling av trafikken er viktig for å nå dette målet. Alle prosjekter skal bistå våre kjerneprosesser og sikre at prosessene for vedlikehold av rullende materiell og kjøreveisinfrastruktur fungerer optimalt.

Vi har identifisert ti strategiske prosjekter og en hel rekke støtteprosjekter – dette er de ti prosjektene:

- *Sterkere støttesystemer for digital dokumentasjonshåndtering* gir bedre kontroll på dokumentasjon til både utbyggingsformål og vedlikehold.
- *Etablering av styringssystem for Informasjonssikkerhet basert på ISO 27001-standard* er gjort for å møte økende krav til sikkerhet.
- *Mobile løsninger*. Alt driftspersonell har fått e-post og kalender for å sikre god kommunikasjon og enkel tilgang til tjenestelister og driftsinformasjon.
- *Masterdata og datavarehus*. Høy kvalitet i stamdata og helhetlig integrasjonsarkitektur gir grunnlag for videre automatisering og styringsinformasjon.
- *Oppgraderer Intranett*. Oppgraderingen gjør det mulig å nå alle Sporveiens medarbeidere uansett om de sitter foran en PC eller kobler seg opp med mobil eller nettbrett.
- *Best trafikkledersentral 2015*. Prosjektet etablerer en ny driftsplattform for IT-systemer knyttet til fremføring av skinnegående trafikk.
- *Prosjektet for modernisering av virksomhetsstyringen («IFS8»)* har blant annet gitt bedre internkontroll og et grunnlag for videre effektivisering av arbeidsprosesser som vedlikehold, innkjøp og lager.
- *Automatisk togdata og analyse* skal bidra til effektivisering av vedlikehold og monitorering av togenes helsetilstand i sanntid.
- *Effektiv virksomhetsstyring/IFS Fase 2*. IFS er Sporveiens ERP-løsning, som blant annet styrer vedlikehold av t-baner og trikker, samt Sporveiens omfattende skinninfrastruktur. Økonomi, lager og innkjøp ligger også i IFS. Gjennom det betydelige arbeidet som er gjort i Fase 1, er grunnlaget lagt for videre forenkling, effektivisering og «tuning» av forretningsprosesser.
- *Kjøreplanlegging og daglig drift (/HASTUS)*. Fornyelse av kjernesystem for utvikling og oppfølging av kjøre- og bemanningsplaner. Nye løsninger legger til rette for bedre og mer effektive planprosesser og en enklere førerhverdag.

Eierstruktur kollektivtrafikken i Oslo og Akershus



Kolsåsbanen på skinner igjen

Ombyggingen av Kolsåsbanen ble nylig ferdig, og 12. oktober i 2014 ble de nye t-banestasjonene Gjøttum, Hauger og Kolsås på linje 2 gjenåpnet. Det har vist seg å være en suksess og til stor glede for passasjerene på strekningen. Fylkesordfører i Akershus, Anette Solli (H) er selv passasjer og kjempefornøyd.

–Prosjektet har bokstavelig talt gått på skinner fra vi satte det i gang. Bare det å ha vært med på åpningen av alle stasjonene og selve festen på Kolsås har vært utrolig morsomt. Det har vært noen skeptikere underveis som har sagt at banen ikke vil få mange nok passasjerer, at det er bortkastede penger og at vi heller skulle bygd et annet sted. Slik har det ikke blitt. Det er utrolig mange som bruker banen, noe som har vist til fulle at det var helt riktig å bygge om Kolsåsbanen og at det var verdt investeringen.

–Jeg er imponert over Sporveiens arbeid med Kolsåsbanen, og sitter igjen med et inntrykk av en veldig profesjonell, trygg og kompetent aktør – ikke minst som passasjer. Etter å ha tatt t-baner andre steder i verden skjønner jeg hvor veldrevet t-banen i Norge er, og hvor stor vekt det legges på passasjerenes komfort. Det er en glede å ta t-banen her.

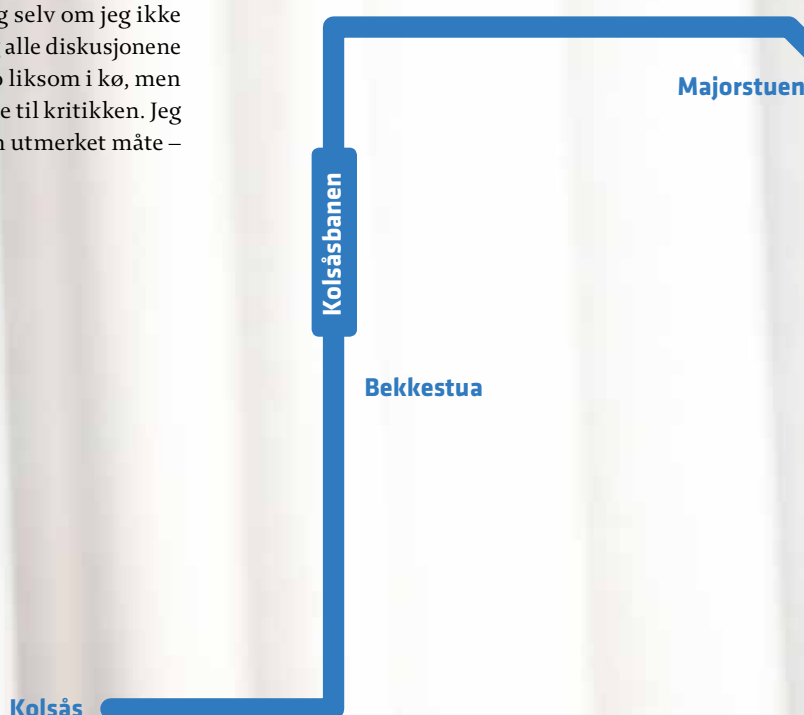
Avløs løst utmerket

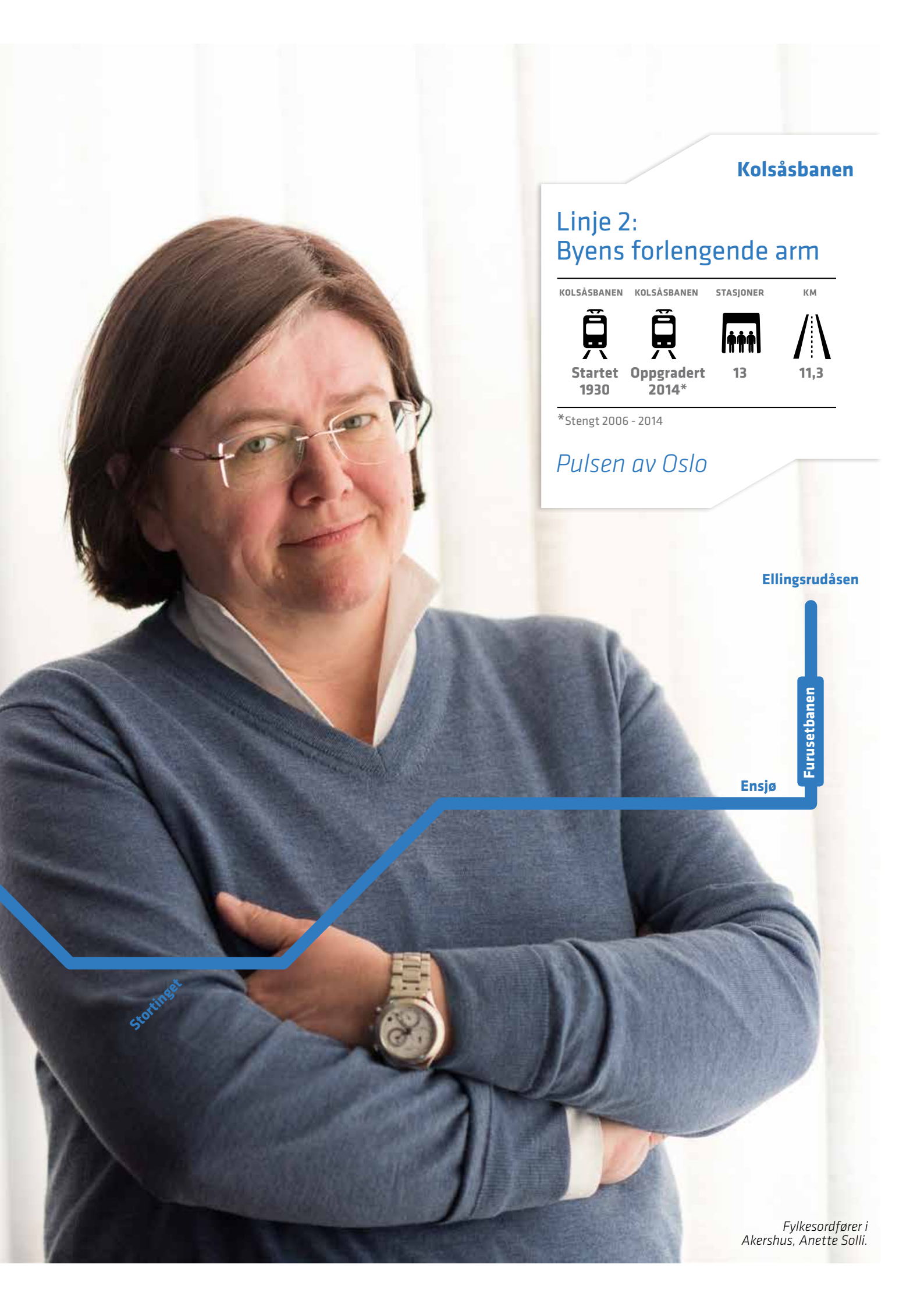
–Jeg følger også prosjektet på Avløs, og selv om jeg ikke følger utviklingen veldig tett, husker jeg alle diskusjonene i forkant av byggingen. Problemene sto liksom i kø, men nå som byggingen er i gang hører jeg lite til kritikken. Jeg tenker at dette har Sporveien løst på en utmerket måte – alle dystre spådommer til tross.

Fornebu neste

–Nå er Oslo og Akershus enige om at vi før sommeren skal ha satt i gang forprosjektet på Fornebubanen. I 2015 får vi avklart viktige detaljer som bringer prosjektet videre. Vi får vite hva det vil koste og hvordan vi skal organisere alt. I den neste fasen er det godt å vite at vi har Sporveiens kompetanse til rådighet, og den er god å ha i ryggen. Jeg ser hva Sporveien gjør på Lørenbanen, det er et uttrykk for både kompetanse og trygghet, og en sikkerhet for at arbeidet kan leveres både i forhold til tid og budsjett.

–Det er alltid noe som kan forbedres. Men for Sporveien har jeg bare én ting å si: Fortsett med den fenomenale jobben dere gjør!





Kolsåsbanen

Linje 2: Byens forlengende arm

KOLSÅSBANEN	KOLSÅSBANEN	STASJONER	KM
			
Startet 1930	Oppgradert 2014*	13	11,3

*Stengt 2006 - 2014

Pulsen av Oslo

Ellingsrudåsen

Furusetbanen

Ensjø

Stortinget

Fylkesordfører i
Akershus, Anette Solli.

Infrastruktur 2014

I likhet med foregående år har 2014 vært preget av stor byggeaktivitet for å bidra til å gjøre Oslo og Akershus rustet til å møte forventet innbyggervekst i årene som kommer.

Kolsåsbanens parsell Avløs–Kolsås åpnet

Søndag 12. oktober gjenåpnet de siste tre kilometerne av Kolsåsbanen med stasjonene Gjettum, Hauger og Kolsås. Endestasjonen på Kolsås er utformet med midtplattform med heldekkende tak, og arealene til den gamle vendesløyfen benyttes til innfartsparkering. Hele Kolsåsbanen ble stengt for togtrafikk sommeren 2006 som følge av akutt vedlikeholdsbehov og vedtak om utbygging til metrostandard med 6-vognstog, strømskinner og nytt signalanlegg. Regulering, bygging og gjenåpning har gått parsell for parsell, og ved ferdigstillelsen i 2014 har prosjektet brukt åtte år på tolv kilometer og 13 stasjoner. Av den gamle banen er det bare selve traséen som er gjenbrukt, mens underbygning, sporanlegg, støyskjermer, strømforsyning, signalanlegg og stasjoner er nybygg. Bygging av en t-bane gjennom etablert tettbebyggelse har vært et stort og komplekst prosjekt som berørte mange, ikke minst naboer som ga fra seg grunn permanent eller midlertidig, og levde med anleggsstøy i lengre perioder.

Avløs base – bygging av nye haller og spor

Basen for t-banen på Avløs i Bærum bygges ut med nye vognhaller og verkstedspor. Etter at tomten ble klargjort i 2013 har byggearbeidene pågått gjennom hele 2014. En gammel vognhall fra 1924 er rehabilitert og sammenføyd med de nye hallene, noe som gir et samlet bygningskompleks på 10.000 kvadratmeter. Det er plass til 25 togsett å tre vogner innendørs, fordelt på 13 spor. I tillegg er det en underetasje med tekniske rom, lager og parkeringsplasser. Hele anlegget tas i bruk etappevis gjennom 2015.

Ryen base – nye vognvaskemaskiner

T-banens flåte av nye MX-tog er betydelig større enn den gamle vognparken, og kravene til renhold er minst like høye som før. Det er gjennomført en ombygging og oppgradering av hele vaskehallen på Ryen base. Tidligere vaskeprosess, der toget kjørte gjennom én fastmontert vaskemaskin på vei inn i vaskehallen, er erstattet med to bevegelige vaskemaskiner som behandler toget mens det

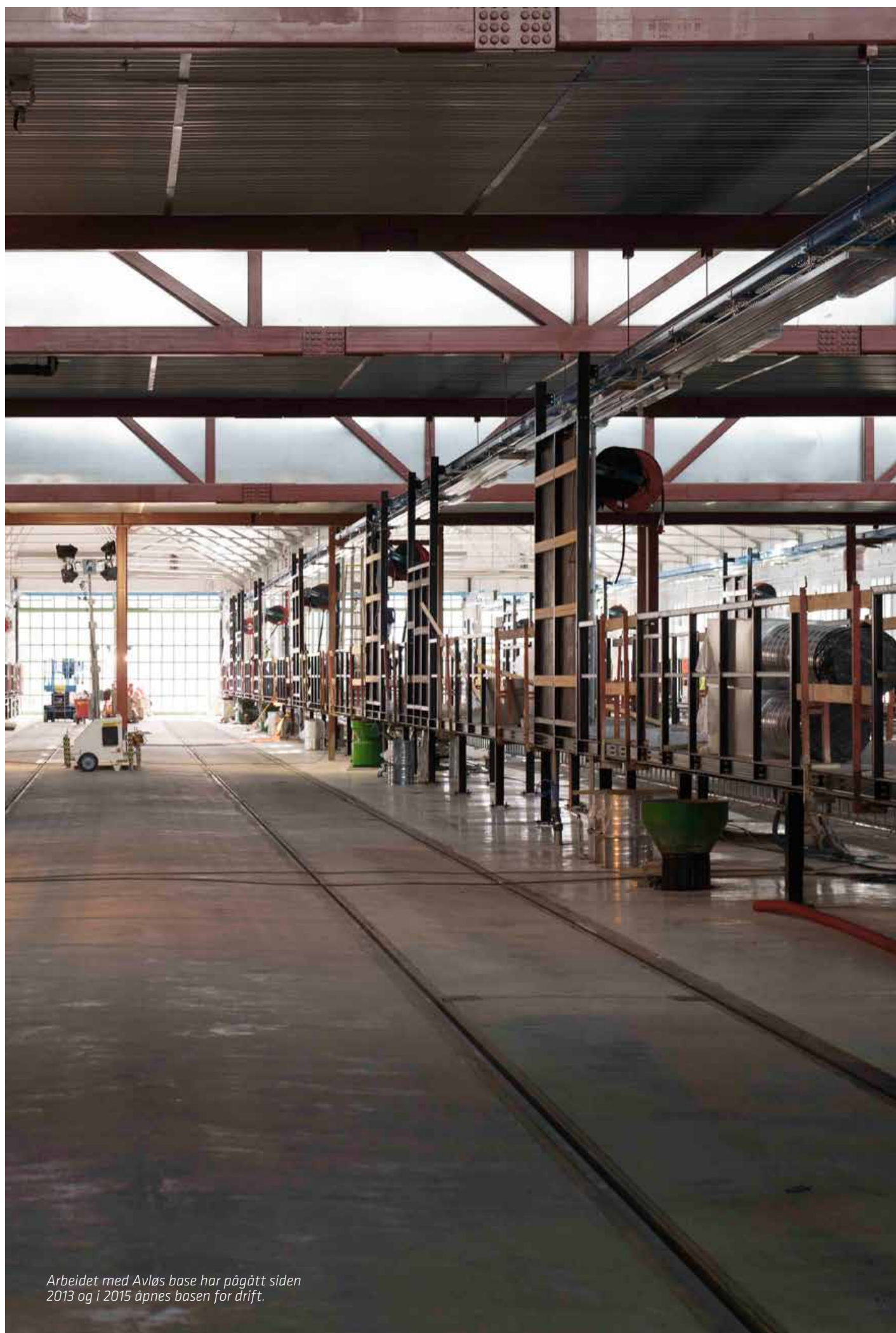
står inne i hallen. Gevinstene ved dette er at vaskespolet får høyere kapasitet ved at flere tog blir vasket hver natt, og at vask kan foregå uavhengig av årstid og utetemperatur.

Lørenbanen – gjennomslag i tunnelen

Byggingen av Lørenbanen startet sommeren 2013 etter halvannet år med planlegging, detaljprosjektering og grunnerverv. Den nye banestrekningen med 1,6 kilometer dobbeltspor skal gå i tunnel mellom Sinsen og Økern, og det bygges en ny stasjon dypt under boligområdet på Løren. Den nye banen kobles på Grorudbanen i dagsonen mellom Hasle og Økern stasjoner. I hele 2014 gikk togtrafikken på enkeltspor gjennom anleggsområdet på Hasle, men i januar 2015 var begge spor på Grorudbanen ferdig bygget til normal, dobbeltsporet drift. All togtrafikk på ringbanen mellom Carl Berners plass og Sinsen ble midlertidig stanset og omlagt fra 23. juni, da byggingen av koblingssonen mot Sinsen startet. Utsprengningen av fjelltunnelen har foregått i to retninger fra påhugget ved Løren stasjon, og tunnellopene hadde gjennomslag henholdsvis 21. mai mot Hasle og 14./28. november mot Sinsen.

Tøyen stasjon – storskjerm 16. desember

Oslos politikere inngikk en avtale om Munchmuseet og utvikling av Tøyen-området i mai 2013. Avtalen har et konkret punkt om opprusting av Tøyen t-banestasjon, og den første bevilgningen til dette ble gitt for 2014. Stasjonen har vært i drift siden t-banens åpning i 1966 og trenger både vedlikehold og oppgradering til nye krav. Tiltakene i 2014 har vært å rydde opp i inngangsparti og vestibyle, med nytt skiltprogram og en stor LED-skjerm med visning av togenes avgangstider, reklame og informasjon/nyheter både fra lokalområdet og byens kollektivtrafikk. Skjermen ble offisielt innviet 16. desember. Videre er det laget teknisk forprosjekt og parallelle arkitektoppdrag for bygningsmessige endringer i inngangspartiet, toghallen og en mulig ny adkomst til Tøyenparken.



Arbeidet med Avløs base har pågått siden 2013 og i 2015 åpnes basen for drift.

Nytt signal- og sikringsanlegg på t-banen

Dagens signal- og sikringsanlegg på t-banen er bygget opp med fysiske sporfelt og elektromekaniske eller elektronisk baserte styringsenheter lokalt langs sporet. Halvparten av anleggene er snart 50 år og modne for fornyelse. Flere anlegg har høy feilrate og er vanskelige å vedlikeholde på grunn av mangel på reservedeler og kompetanse hos leverandører. I 2013 ble det gjennomført en konseptvalg-utredning for fornyelse av anlegget, som konkluderte med at fornyelse med radiobasert system (CBTC) vil være mest gunstig. Dette arbeidet er fulgt opp med planlegging og strukturering av en prosjektorganisasjon i 2014, for gjennomføring av anskaffelsen fra 2015.

Ekebergbanens parsell Bråten-Ljabru gjenåpnet 17. desember

Ytre del av Ekebergbanen var stengt for ombygging i perioden 15. mars – 17. desember. Strekningen på 1,65 kilometer er bygget opp på nytt med fundamentering, spor og strømforsyningsanlegg. Stålbrosen på Sæter, bygget i 1941, var enkeltsporet, og den er erstattet av en solid betongbro med dobbeltspor. Sæter holdeplass er reetablert med plattform og leskur.

Tiltak i trikketraséene

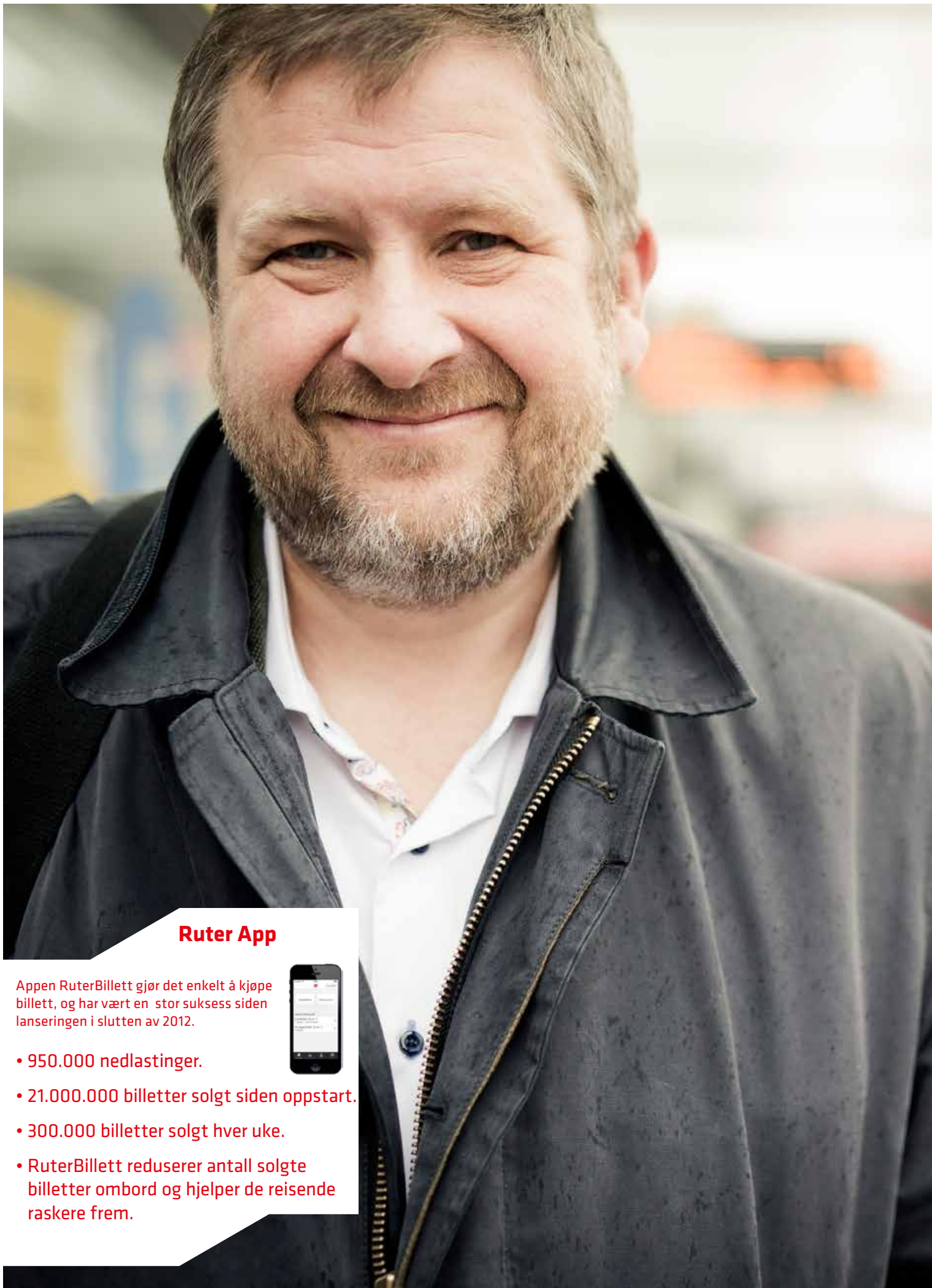
16. mai ble det markert at prosjektet med sporfornyelser og gateombygging i Bogstadveien ble avsluttet etter flere års arbeid. Strekningen fra Cort Adelers gate til Solli plass ble oppgradert innenfor perioden 17. mars – 26. november, med en to-måneders stengeperiode med buss for trikk om sommeren. Mye av arbeidsomfanget i disse prosjektene var knyttet til fornyelse av vann- og avløpsledninger. Også i Midtoddveien på Kjelsås var sportraséen stengt for utbedring i perioden 14. juli – 7. november, og det ble kjørt buss for trikk mellom Kjelsås og Disen.

Samlet plan for infrastruktur for trikk 2014-2018

Det er varierende kvalitet på dagens infrastruktur for trikk, og mange strekninger har et betydelig vedlikeholds- etterslep. I tillegg er det behov for oppgraderinger til en jevnere standard, knyttet til planleggingen av anskaffelse og innfasing av nye trikker fra 2019. I 2013 ble det laget en samlet plan for trikkens infrastruktur, der behovet for enkelttiltak og utbedring på 25 strekninger og punkter beløper seg til ca. 2,6 milliarder kroner over fem år. Planen inngår som en del av trikkeprogrammet som Ruter administrerer. ■



16. mai åpnet Bogstadveien etter ombygging.



Ruter App

Appen RuterBillett gjør det enkelt å kjøpe billett, og har vært en stor suksess siden lanseringen i slutten av 2012.



- 950.000 nedlastinger.
- 21.000.000 billetter solgt siden oppstart.
- 300.000 billetter solgt hver uke.
- RuterBillett reduserer antall solgte billetter ombord og hjelper de reisende raskere frem.

“Gjennom sitt viktige strategiarbeid legger Sporveien nå til rette for å produsere mer kollektivtrafikk for pengene enn noen gang tidligere.”

Kollektivtrafikk er ingen utgiftspost

–Sporveien er i en fantastisk utvikling, og dette er svært viktig for suksessen kollektivtrafikken opplever. Gjennom sitt viktige strategiarbeid legger Sporveien nå til rette for å produsere mer kollektivtrafikk for pengene enn noen gang tidligere. I tillegg til operatørvirksomheten med trikk, t-bane og buss er Sporveien svært gode på to andre ting som jeg ønsker å fremheve. Det ene er å bygge infrastruktur og sørge for at vi får flere tunneler, flere baner og flere gode løsninger. Det andre er at Sporveien er gode på å holde disse i stand, slik at vi faktisk kan kjøre hver eneste dag, sier Ruters administrerende direktør Bernt Reitan Jenssen.

–De siste årene har vi løst store utfordringer i kollektivtrafikken. Det vil komme flere utfordringer, men de vil stort sett dreie seg om det samme: Flere og flere ønsker å bo og jobbe i regionen vår. Disse menneskene skal flyttes på – og kollektivtrafikken skal flytte dem. Det krever mer av alt vi har i dag, sier han.

–Det Sporveien har fått til medfører at vi faktisk får mer for pengene. Vi kjører i dag de samme trikkerutene som vi gjorde for mange år siden, men med mange flere passasjerer. Det er en stor suksess i seg selv. Sporveien gjør også en annen viktig ting ved at vi som jobber med kollektivtransport, både i Sporveien, Ruter og hos andre, får tillit fra omverdenen. Vi framstår ikke som et stort pengesluk, men som en investering som samfunnet får noe igjen for, fremhever Bernt Reitan Jenssen.

–Kollektivtrafikk er ikke en utgiftspost for samfunnet i dag. Det er faktisk en svært lønnsom investering. Likevel presenteres regnskapene på en måte som gjør at vi framstår som en utgiftspost. Vår store utfordring blir derfor å synliggjøre kollektivtrafikken som en investering det er verd å satse på, og ikke som en kostnad vi nesten ikke har råd til, avslutter Reitan Jenssen.

Sporveiens datterselskaper

Sporveien T-banen AS









Sporveien T-banen AS (T-banen) er med sine 88 millioner enkeltreiser Norges største leverandør av kollektivtrafikk målt i antall reiser, og er selve ryggraden i kollektivtrafikken i Oslo.

Selskapet har en egen driftstillatelse fra Statens Jernbanetilsyn og kjører på avtale med administrasjonsselskapet Ruter AS. Det ble utført 88 millioner reiser med t-banen i 2014, noe som er en økning på 3,5 prosent fra 2013. Kundetilfredsheten er svært god og hele 97 prosent av de reisende svarer at de er fornøyd med t-banen. Regulariteten var 99,7 prosent og det jobbes aktivt for å holde kvaliteten på et høyt nivå. T-banen drifter seks linjer i Oslo, hvorav to går inn i Bærum i Akershus.

Det har gjennom 2014 vært gjennomført omfattende oppgradering på deler av t-banens infrastruktur, blant annet på Kolsåsbanen, Grorudbanen og utskifting av Volvat bru, og det er planlagt videre oppgradering de neste årene. Dette er viktig for å sikre en forutsigbar og effektiv drift. T-banetunnelen mellom Majorstuen og Tøyen er begrensende for å kunne utvide kapasiteten. Vi vurderer derfor mulighetene for å øke antall t-banetog gjennom tunnelen uten tyngre investeringer. Hele leveransen av nye t-banetog er nå levert, og alle reisende transporteres nå trygt og effektivt med 115 t-banesett.

I 2016 feirer T-banen 50 år.



ENKELTREISER	LINJER	REGULARITET	TOGKM	ANSATTE	TOGSETT	DRIFTSINNEKTER (I 1.000)	TOGTIMER
							
88 mill	6	99,7	7.383.501	514	115	1.624.586	317.086

Sporveien Trikken AS

Sporveien Trikken AS (Trikken) har ansvar for all trikke-drift i Oslo og sto for 51 millioner enkeltreiser i 2014.

Selskapet har egen driftstillatelse fra Statens Jernbanetilsyn og kjører på kontrakt for administrasjonsselskapet Ruter AS.









Trikken har hatt en betydelig trafikkvekst de siste ti årene. Visjonen om «Rullende fortau», der trikkene har hyppigere avganger og høyere hastighet, ble innført i 2005. Siden da har trafikken økt fra 30 til 51 millioner i 2014. Denne trafikkveksten har kommet uten å investere i nytt materiell.

Det ble gjennom 2014 gjennomført omfattende oppgradering på deler av infrastrukturen for Trikken, blant annet på Ekebergbanen, på Kjelsås, i Bogstadveien og i Cort Adelers gate, og det er planlagt videre oppgradering de neste årene. Det er viktig for å sikre en forutsigbar og effektiv drift.

Det arbeides med et nytt trikkeprogram for Oslo som skal sikre hovedstaden nye trikker som erstatning for dagens vogner. Dette planlegges i sammenheng med blant annet ny og oppgradert infrastruktur og fremtidig rutetilbud.

I 2015 er det 140 år siden Trikkens forgjenger hestesporvognen for første gang traff kerte i Oslos gater.



ENKELTREISER	LINJER	REGULARITET	VOGNKM	ANSATTE	TRIKKER	DRIFTSINNEKTER (1.000)	VOGNTIMER
							
51 mill	6	99,2	4.057.517	337	72	782.742	295.083

Unibuss AS

Unibuss AS (Unibuss) tilbyr miljøvennlig og moderne kollektivtransport med tyngdepunkt i hovedstadsområdet. Selskapet er markedsleder i Oslo og en sentral kollektivtrafikkoperatør.

Unibusskonsernet består av Unibuss AS (rutebuss) og datterselskapene Unibuss Ekspress AS, Unibuss Tur AS og Tønsberg Bussreiser AS. Unibuss driver virksomhet innen rutebusstrafikk, turbiljøring, ekspressruter og flybusstransport. Selskapet er med sine 1.924 ansatte det største datterselskapet i Sporveien Oslo AS.

Unibuss kjører for Ruter AS i Oslo og Akershus, for Vestviken Kollektivtrafikk i Vestfold og for Opplandstrafikk i Lillehammer. I 2014 vant Unibuss en anbudskonkurranse i Oslo med oppstart 16. august 2015.

Unibuss Ekspress kjører flybussene Torpekspressen, Ryggeekspressen og Værnesekspressen. I tillegg kjører Unibuss Ekspress Lavprisekspressen på strekningen Oslo-Trondheim og Oslo-Kristiansand-Stavanger.

Unibuss Tur har baser i Oslo, Stokke og Lillehammer.

Unibuss har lange og stolte tradisjoner i busstrafikken. Som en del av Sporveien har selskapet stått for en stor del av rutebusskjøringen i Oslo siden 1927.



KUNDETILFREDSHET UNIBUSS



ENKELTREISER	LINJER	REGULARITET	BUSSKM	ANSATTE	BUSSER	DRIFTSINNTÆKTER (1.000)	BUSSTIMER
65 mill	58	99,9%	36.481.000	1.924	696	1.467.808	1.585.420

Merk: Tallene er for hele Unibusskonsernet.

Sporveien Media AS

Sporveien Media har enerett til å drive reklamevirksomhet på materiell og eiendom eid eller forvaltet av Ruter og Sporveien.

Sporveien Media har siden 01. januar 2013 hatt avtale med Clear Channel Norway AS om salg av trafikkreklamerettighetene i Oslo og Akershus. Avtalen varer fram til 31. desember 2020. I tillegg til å skulle gi et positivt økonomisk bidrag til kollektivtrafikken, skal trafikkreklamevirksomheten bidra til en positiv reiseopplevelse for de reisende.

Arbeidet med å videreutvikle samarbeidet med CCN har vært sentralt i 2014. Andre sentrale aktiviteter har vært etableringen av digitale flater innvendig på båt og etableringen av en digital storskjerm på Tøyen stasjon. Storskjermens innhold skal bestå av reklame, trafikkantinformasjon og infotainment.

Sporveien Media betalte i 2014 en plassavgift til kollektivtransporten på totalt 108,6 millioner kroner, noe som er en svak økning sammenlignet med 2013.

Bussanlegg AS

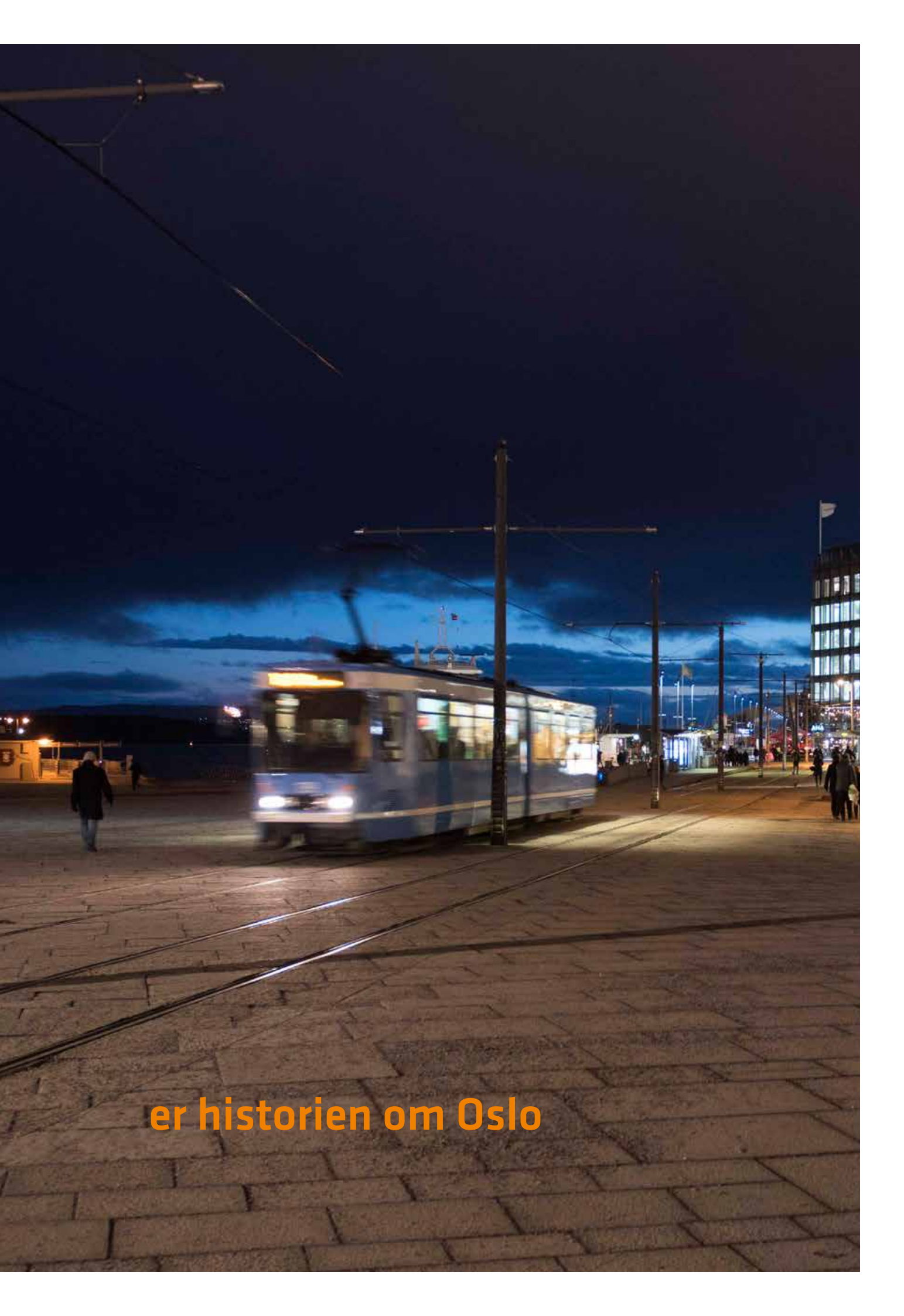
Bussanlegg AS (Bussanlegg) eier og leier ut syv bussanlegg til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus, med en samlet kapasitet på 570 busser. Hovedstadsområdet er i sterk vekst, og styret i Bussanlegg vedtok i 2014 en ny forretningsplan. Planen skal sikre at selskapet på strategisk nivå tar ansvaret for å sikre tilstrekkelig ny anleggs- kapasitet, og på operativt nivå styrker oppfølgingen av anleggene i direkte dialog med bussoperatørene.

Bussanlegg skal fremover være totalleverandør til Ruter av operatøruavhengige bussanlegg og tilhørende infrastruktur. Selskapet er i gang med å etablere seg i rollen som kompetent strategisk og operativ partner som kan ivareta utvikling og forvaltning av bussanlegg med tilhørende infrastruktur knyttet til bussanbud i regionen.

Bussanlegg hadde i 2014 en omsetning på 57,5 millioner kroner, med et resultat på 8,8 millioner kroner før skatt.



Historien om Sporveien



er historien om Oslo

Sporveishistorien

Sporveien har vært en viktig del av Oslos historie siden 1875:

- **1875** 6. oktober starter Kristiania Sporveisselskab byens første hestesporvei med linjer fra Stortorvet til Homansbyen, Vestbanen og Oslo (Gamlebyen).
- **1894** "Blåtrikken" (Kristiania Elektriske Sporvei) åpner Skandinavias første elektriske sporveisløp fra Jernbanetorget over Briskeby til Majorstuen, med sidelinje til Skarpsno.
- **1898** Holmenkollbanen åpner første forstadsbane: Majorstuen – Holmenkollen (Besserud).
- **1899** "Grøntrikken" (Kristiania Sporveisselskab) blir elektrisk, og kjører linjer til Sagene, Rodeløkken og Vippetangen.
- **1900** Hestesporvognen går sin siste tur – på Gamlebylinjen. Nye "Grøntrikk"-linjer til Vålerengen og Kampen.
- **1902** Første trikkelinje over bygrensen; Grünerløkkelinjen forlenges over Sandaker til Grefsen jernbanestasjon. Ny "Blåtrikk"-linje til Frogner.
- **1905** "Grøntrikken" overtar de kommunale linjene.
- **1912** Arbeidet med undergrunnsbane påbegynnes.
- **1916** Holmenkollbanen forlenges til Frognerseteren (Tyvannsbanen). Linje o Sagene Ring etableres (nedlagt 1954).
- **1917** Ekebergbanen åpner forstadsbanen Gamlebyen – Sæter.
- **1918** Komtransport med trikk fra Vippetangen til Sandaker (innstilt 1967).
- **1919** Lilleakerbanen åpnes som forlengelse av "Blåtrikkens" Skøyen-linje.
- **1924** Det kommunale selskapet A/S Kristiania Sporveier opprettes. Lilleakerbanen skilles ut som eget selskap (A/S Bærumsbanen) og åpnes til Haslum.
- **1925** Kristiania blir Oslo, Oslo Sporveier etableres.
- **1926** Østsjøbanen åpnes Vålerengen – Oppsal.





1927

Sporveien åpner sine første busslinjer: linje 18 mellom Kværner og Alexander Kiellands plass og 19 til Lille Tøyen. Bussene får garasje i Vålerengen vognhall.

1928

Holmenkolbanen åpner Skandinavias første undergrunnsbane mellom Majorstuen og Nationaltheatret.

1930

Bærumsbanen fullføres til Kolsås (nedlagt 2003 og 2006). Bjølsen bussgarasje tas i bruk.

1931

Bussringen (linje 20) åpnes (brutt 1940).

1934

Kjelsåsbanen åpnes fra Storo til Kjelsås (stengt 2002-04). Sognsvannsbanen åpnes Majorstuen–Sognsvann, drevet av Holmenkolbanen.

1935

Røbanen åpnes fra Smestad til Røa (Liljordet 1951, Østerås 1972.)

1937

De første "Gullfisker" trafikkerer Kjelsåsbanen.

1940

Sporveien åpner sin første trolleybusslinje. I årene frem til 1955 elektrifiseres busslinjene 18, 20, 21 og 24.

1952

Sporveien får i perioden 1952-58 100 nye og ombygde Høkvogner.

1957

Lambertseterbanen åpnes fra Brynseng, trafikkeres med nye Høkvogner over Vognmannsgata til Bergkrystallen. Ny vognhall åpnes på Grefsen med spor til Storo og Sinsen.

1960

Bytrikken vedtas gradvis nedlagt av Oslo Bystyre. Innen 1968 er linjene til Vippetangen, Vestbanen, Sagene, Korsvoll, Rodeløkka, Grønland, Kampen og Etterstad erstattet av busslinjer.

1965

Sporveien overtar driften av Ekebergbanen.

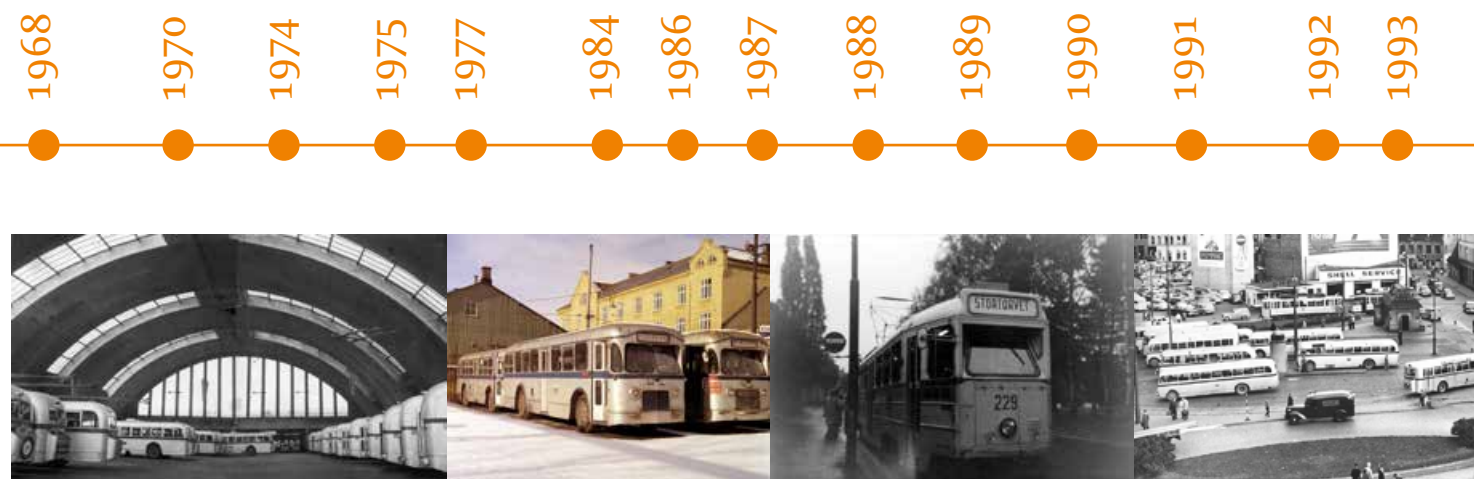
1966

Oslo får t-bane, vognhall og verksted på Ryen. Lambertseterbanen omlegges til t-bane fra Jernbanetorget, og Grorudbanen åpnes til Grorud (til Stovner 1974, Vestli 1975). Oslo har som den minste by i verden fått "full metro".

1967

Østtjønsjøbanen omlegges til t-banedrift og forlenges til Skullerud (åpnet til Bøler i 1958). Billettørene fjernes på mange busslinjer.

Våre ansatte har alltid spilt en stor og viktig rolle for utviklingen av både Sporveien og Oslo.



1968
Trolleybussene går sine siste turer (på linje 20). Enmannsbetjening er innført på alle Sporveiens busslinjer. De siste gamle, åpne trikkene tas ut av trafikken.

1970
Den fjerde t-bane, Furusetbanen, åpnes til Haugerud (til Trosterud i 1974, Furuset i 1978 og Ellingsrudåsen i 1981).

1974
Lilleakerbanen og Ekebergbanen trafikkeres med gjennomgående, enmannsbetjente "Gullfisker". De gamle Ekebergvognene forsvinner.

1975
Sporveien overtar driften av Holmenkolbanen.

1977
Bystyret opphever vedtaket om nedleggelse av bytrikken. Sentrum t-banestasjon åpnes (stengt igjen 1983). Sporveien overtar De Blå Omnibussers linjer og anlegg på Alnabru.

1984
Enmannsbetjening og ubetjente tilhengere innført på bytrikken.

1986
Det første nattbussnett (4 ringlinjer) opprettes som helgetilbud.

1987
Sentrum stasjon gjenåpnes som Stortinget. De østlige og vestlige t-baner sammenknyttes, men det kjøres ikke gjennomgående tog.

1988
Sporveien omorganiseres med egne divisjoner for bane-, buss- og sporvogn.

1989
Morgenbussnett opprettes på hverdager (fra 1990 alle dager). De 9 første t-banestasjonene får automater og blir ubetjente.

1990
Nattrikken etableres med 3 linjer (nedlagt 2001). Resten av t-banens stasjoner utenom tunnelene blir gjort ubetjent.

1991
Holmenkolbanen og Ekebergbanen fusjoneres med Sporveien. Den første servicebusslinjen (64s) Tveita-Skullerud med spesialbussertilpasset eldre og handicappede.

1992
Nordens første lavgulvleddbuss settes i trafikk på linje 37.

1993
Linje 4 Sognsvann – Bergkrystallen åpnes som den første gjennomgående t-banelinje, etter ombygging av Sognsvannbanen.





- 1994** Oslotrikken kommer på frimerke i anledning 100 års-jubileet.
- 1995** Vikalinjen åpnes som den første nye bytrikklinje siden før krigen. T-banenettet får full pendeldrift på alle linjer, etter ombygging av Røabanen. Alle t-banelinjer får ensifrede linjenumre.
- 1997** Sporveisbussene etableres.
- 1998** Østsjøbanen åpnes til Mortensrud med ny bussterminal.
- 1999** Linjen til Ullevål hageby forlenges til det nye Rikshospitalet, og får navnet Gaustadlinjen. Nye, italienske leddtrikker med lavgulv tas suksessivt i bruk frem til 2004.
- 2002** Kjelsåsbanen erstattes av buss ovenfor Disen, men gjenåpnes 2004.
- 2003** Oslo Sporvognsdrift og Oslo T-banedrift etableres. Linje 5 forlenges fra Blindern til Storo som første del av T-bane-ringen.
- 2003-06** Sporveiens busstrafikk settes ut på kontraktkjøring etter anbud.
- 2006** Oslo Sporveier bytter navn til Kollektivtransportproduksjon. Kolsåsbanen stenges igjen, nå for ombygging til metrostandard. T-baneringen og ny Sinsen stasjon åpnes.
- 2007** Unibuss blir det nye navnet for Sporveisbussene.
- 2009** Oslo Sporvognsdrift bytter navn til Oslotrikken.
- 2011** Kolsåsbanen gjenåpnes til Bekkestua.
- 2012** Kolsåsbanen gjenåpnes til Gjøannes.
- 2013** Kollektivtransportproduksjon skifter navn til Sporveien. Oslotrikken skifter navn til Sporveien Trikken. Oslo T-banedrift skifter navn til Sporveien T-banen. Kolsåsbanen gjenåpnes til Haslum og Avløy.
- 2014** Sporveisannonsene skifter navn til Sporveien Media. Kolsåsbanen gjenåpnes til Kolsås - etter å ha vært stengt siden 2006.



Viktige hendelser i 2014

Januar

- **01.01:** Unibuss startet kjøring med buss på Lillehammer etter at selskapet vant en anbudskonkurranse for Lillehammer-området.
- **10.01:** Byråd Guri Melby deltok på nattvandring hos Sporveien – med besøk i tunneller og verksteder.
- **20.01:** Trikken startet kjøring til Bekkestua igjen, til glede for mange reisende.
- **29.01:** Nytt lokalt kunstverk avdekket på Vestli stasjon.

Februar

- **14.02:** Signering av 3-årig rammeavtale med Ruter, for kjøring av trikk og t-bane.

Mars

- Sporveien gjennomførte en vellykket 14-dagers testkjøring med ett ekstratog («8. toget») i kvarteret på t-banens fellesstrekning mellom Tøyen og Stortinget. Testen avdekket at det kan være mulig å øke kapasiteten i t-banenettet med dagens infrastruktur og vognpark.
- **12.03:** Markering på Stortinget t-banestasjon av at MX-tog nr. 115 var levert og satt i drift. Totalt er det 345 nye og topp moderne t-banvogner på sporet i Oslo, som har bidratt sterkt til en styrket kundetilfredshet de åtte årene som har gått siden den første MX ble satt i drift.
- **24.03** Sporveien markerte Verdens Vaffeldag med servering av Sporveisvafler på Stortinget t-banestasjon.

April

- **10.04:** Samordning av felles ledergruppe for Trikken, T-banen og Produksjonsenheten.
- **25.04:** Vedtak i Generalforsamling: Sporveisannonsene bytter navn til Sporveien Media.
- I april/mai fikk byens befolkning oppleve halvannen uke med fengende musikk fra veterantrikken, forkledd som «Bernhoft-trikken». Dette skjedde i forbindelse med lansering av artisten Jarle Bernhofts nye album, og ga god medieomtale verden over for Oslos eneste veterantrikk.

Mai

- **06.05:** Sporveien Games, arrangement for ansatte i Oslos storstue, selveste Bislett stadion! Lekene 2014 ble arrangert i tråd med de nye verdiene: **pålitelig, engasjert og samhandlende.**

- **13.05:** Nye Jomfrubråten likeretterstasjon, som representerer den nye standarden for likeretterstasjoner for fremtidens strømforsyning, ble satt i drift.
- **16.05:** Anleggsarbeid i Bogstadveien ferdigstilt, og trikken var tilbake i en av Oslos stolteste handlegater.
- **28.05:** T-baneringen stengt mellom Carl Berner og Sinsen for sammenkopling med den nye Lørenbanen.
- **28.05:** Oppstart for en rekke viktige prosjekter for t-banenettet gjennom sommeren – med rehabilitering av Volvat bru som første prosjekt ut.

Juni/juli/Aug

- **21.06 – 31.08:** Veterantrikken kjørte lørdager og søndager gjennom hele sommeren 2014, et kjærkomment syn i Oslos bybilde.
- **01.07:** Forvaltning og administrasjon av Sporveiens pensjonsordning ble flyttet fra Storebrand til Oslo Pensjonsforsikring etter en anbudskonkurranse. Endring av leverandør medførte ingen materielle endringer i pensjonsordningen.

September

- **12.09:** Gjenåpning av holdeplassene på Solli, etter en periode med oppgraderingsarbeider i området.
- **19.09 og 20.09:** Mange Sporveisansatte deltok i Oslo Maraton og ga konsernet positiv oppmerksomhet – både i bybildet og i riksdekkende tv.

Oktober

- **12.10:** Kolsåsbanen, som hadde vært stengt siden 2006, ble gjenåpnet for ordinær drift. En nedslitt bane var gjenoppbygget med metrostandard – på tid og budsjett!
- **18.10:** Sporveien har fokus på sikkerhet, og ga bort over 10.000 reflekser i forbindelse med refleksdagen.
- **19.10:** Veterantrikketur auksjonert bort, ga kr 101.000 til TV-aksjonen.
- **20.10:** Fusjon mellom Sporveisbillettene AS og Sporveien Oslo AS vedtatt.
- **05.10:** Operatricken: For 9. gang var Sporveien med på å spre opera til folket gjennom Oslos mest unike operalokale, nemlig en trikk.

November

- **13.11:** Byråd Guri Melby tente den viktige luntten som brakte oss nærmere gjennomslag i den nye Lørentunnelen. Gjennomslaget kom allerede dagen etter, 14/11.

Desember

- **17.12:** Gjenåpning av Ekebergbanen: trikken kunne atter kjøre helt til Ljabru, og for første gang på dobbeltspor over Sæter bru.
- **30.11 – 29.12:** Juletrikken skapte ekstra stemning i Oslos gater: En helt vanlig SL79 fikk lov til å dresse seg opp som nissetrikk i juletiden, til glede for store og små!
- **04.12:** Valkyrienissen: Sporveiens egen nisse rigget seg til på den nedlagte stasjonen på Valkyrie plass for å sende julestemning til ansatte og reisende som passerte. Lysene på Nissestasjonen ble tent av ordfører Fabian Stang og hendelsen ble vist på riksdekkende tv.



Stolte Sporveisdeltagere i Oslo Maraton.



Chef Tom Victor Gausdal og LTFs Håkon Kinck Gaarder, Sven Marius Utklev Gjeruldsen og Henrik Sartz gleder seg over at turen med veteranrikken bragte inn over kr 100.000 til TV-aksjonen.

Nattskiftet på Alnabru

Sigurd Jensen og hans kollegaer i vaskebanen på Alnabru sørger for at bussene er klare til å ta imot de mange tusen som reiser med 20-bussen hver dag.



Skøyen

20-bussen

Majorstuen

Ullevål sykehus



trafikk

Torshov

Carl Berner

20-bussen

Galgeberg

Galgeberg - Skøyen

20-bussen

20-BUSSEN

REGULARITET

KM

REISENDE
2014



Startet
1931*

289 avg.
i døgnet

2.576
per dag

10.300.000

*Linje 20 har med unntak av opphold i forbindelse med 2. verdenskrig, blitt kjørt i forskjellige varianter frem til dagens tilbud mellom Galgeberg og Skøyen.

Puls av Oslo

Rikshospitalet

Gaustadlinjen

Utlevål sykehus

Bislett

Majorstuen

Briskebytrikken

Tullinletta





Slottsparken



“Han gikk ombord på Ekeberg, hun på Briskeby. Øst møtte Vest og sammen fant de sin endestasjon.”

Ekebergbanen-Briskeby-trikken/Gaustadlinja

Linje 18 og 19

EKEBERG-BANEN	BRISKEBY-TRIKKEN	GAUSTAD-LINJEN	REISENDE
			
Startet 1917	Startet 1894	Startet 1999	269.532 i uken

Pulsen av Oslo

Jernbanetorget

Holtet

Sæter bru ble bygd enkeltsporet i 1941 og ny dobbeltsporet bru åpnet i 2014

Ekebergbanen

Ljabru

Eierstyring og selskapsledelse

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

Sporveien Oslo AS (Sporveien) er ikke et børsnotert selskap. Dette medfører at ikke alle deler av anbefalingen er relevant.

1. Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse

Sporveien følger hovedprinsippene i Norsk anbefaling om eierstyring og selskapsledelse (NUES) av 30. oktober 2014, med noen tilpasninger som følge av at Sporveien er et kommunalt eid selskap. I tillegg legger vi Oslo kommunes prinsipper for god eierstyring til grunn for virksomheten.

Vi har utarbeidet et styringssystem som samler alle styringsdokumenter, og som legger til rette for en effektiv, systematisk og enhetlig styring av konsernet med tilstrekkelig formalisering, dokumentasjon og etterrettelighet. Systemet beskriver hvilke rammer og verktøy som støtter organisasjonen i arbeidet med å oppnå konsernets målsetning.

Styringssystemet har tre hovedmål:

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

Våre styrende dokumenter innbefatter blant annet Styreinstruks, Konsernsjefsinstruks, Etisk regelverk og Styringsdokument, risikostyring og internkontroll. Samtlige dokumenter ble revidert i løpet av 2013 og fremlagt for styret og/eller konsernledelsen.

Styreinstruksen ble vedtatt 22. november 2012, og gjenspeiler aksjelovens krav, i tillegg til å inkludere hovedprinsipper fra NUES om risikostyring og internkontroll, samt etikk og samfunnsansvar. Det nye etiske regelverket er gjort kjent for alle ansatte, og er tilgjengelig på selskapets intranett.

2. Virksomhet

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

Selskapets virksomhet fremgår av vedtektene: Sporveien Oslo AS har som formål selv, eller gjennom deltakelse i og samarbeid med andre selskaper, å forestå persontransport, samt annen virksomhet i naturlig forbindelse med dette.

Styret har vedtatt en ny strategiplan for 2012–2015. Hovedmålet er at Sporveien ved å levere godt på effektivitet, kvalitet og sikkerhet, skal være den beste leverandøren av kollektivtransport i det norske markedet innen utgangen av 2015.

3. Selskapskapital og utbytte

Selskapets aksjekapital er i Sporveien Oslo AS' vedtekter § 4 fastsatt til NOK 276.850 000 fordelt på 2.768.500 aksjer hver pålydende NOK 100.

Oslo kommune eier alle aksjene. Ansvarlig byråd, eller den han/hun bemyndiger, ivaretar aksjonærenes rettigheter på generalforsamlingen.

4. Likebehandling av 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 holdes i henhold til vedtektene innen utgangen av juni hvert år. Generalforsamlingen innkalles av styret i Sporveien.



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

7. Valgkomité

Generalforsamlingen har ikke oppnevnt en valgkomité.

8. Bedriftsforsamling og styre, sammensetning og uavhengighet

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

Selskapets styre skal ha seks til åtte medlemmer etter generalforsamlingens nærmere beslutning. Styret velges av bedriftsforsamlingen i henhold til de bestemmelser som gjelder for selskap med bedriftsforsamling fastsatt i aksjeloven og forskrifter gitt 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. Vi forutsetter at styret opererer med tyngde og selvsten-

dighet, både overfor og på vegne av disse interessene. Ledende ansatte er ikke medlem av konsernstyret, og eier ikke aksjer i selskapet.

Informasjon om ledelse og styre er lagt ut på www.sporveien.com.

Generalforsamlingsfullmakten i heleide datterselskap tillegges konsernstyret.

9. Styrets arbeid

Styret følger aksjelovens krav om å forvalte selskapets verdier på vegne av eierne. Styrets arbeid er fastsatt i egen instruks av 22. november 2012. Styret arbeider etter en årlig arbeidsplan med vekt på hovedoppgaver som mål, strategi, organisering og kontroll av virksomheten. Styret evaluerer årlig sin virksomhet. Styret har fastsatt egen instruks for konsernsjef, og har etablert underkomitéer for arbeidet med oppnevning av revisjonskomité og kompensasjonskomité.

10. Risikostyring og intern kontroll

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

11. Godtgjørelse til styret

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



Unibuss kjører over halvparten av bybussene i Oslo, her linje 21 på vei fra Aker brygge, via Bislett og Carl Berners plass, til Helsfyr.

12. Godtgjørelse til ledende ansatte

Styret tilsetter konsernsjef og fastsetter tilsetningsvilkårene for denne. Styrets kompensasjonskomité evaluerer årlig konsernsjefens arbeids- og lønnsvilkår, og gjennomgår betingelsene til øvrige ledende ansatte. Konsernsjefen har fullmakt til å fastsette lønn og annen kompensasjon for konsernets øverste ledelse, innenfor de prinsipper for lederlønn som er fastsatt av styret.

Godtgjørelse til konsernsjef er beskrevet i note til årsregnskapet.

13. Informasjon og kommunikasjon

Sporveien legger vekt på å ha en åpen og ærlig kommunikasjon med alle interessenter, med størst fokus på de som berøres direkte av vår virksomhet. Vår informasjon til eier, långivere og finansmarkedene skal gi tilstrekkelig grunnlag til å kunne vurdere underliggende verdier og risiko i selskapet. For å sikre forutsigbarhet skal eier og finansmarkedene likebehandles, og informasjon skal kommuniseres til rett tid.

Sporveiens rapportering av finansiell informasjon skal være preget av gjennomsiktighet og skal gi relevant, utfyllende og pålitelig oversikt over strategier, mål og resultater samt konsernets økonomiske utvikling og finansielle stilling.

14. Selskapsovertagelse

Ikke relevant for Sporveien Oslo AS.

15. Revisor

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

Bedriftsforsamling i Sporveien Oslo AS og styrene i datterselskapene

Bedriftsforsamlingen i Sporveien Oslo AS har i 2014 bestått av følgende:

Kai Gj. Henriksen (leder), Ulrika von Sydow (nestleder), Odd Bakken, Mai-Lill Ibsen, Robert Finn Hansen, Rina Brunsell Harsvik, Gro Seim, Christian Haneborg, Anette W. Michelet, Per Martinsen, Marie-Helene Olijnyk og Leif-Arne Myhre.

Styret i Sporveien Oslo AS har i 2014 bestått av følgende:

Terje Thon (styreleder), Siri Birgit Teigum, Einar Skaarseth Enger, Gyrid Skalleberg Ingerø, Terje Richard Venold, Sven Rune Aasen og Ola Floberg.

Styret i Sporveien T-banen AS har i 2014 bestått av følgende:

Cato Hellesjø (styreleder), Anders Riiber, Per Magne Mathisen, Ingeborg Holten, Birte K. W. Sjule, Anette W. Michelet, Arild Johansen og Bjørn Nytrø.

Styret i Sporveien Trikken AS har i 2014 bestått av følgende:

Cato Hellesjø (styreleder), Anders Riiber, Per Magne Mathisen, Ingeborg Holten, Birte K. W. Sjule, Ola Floberg, Marie-Helene Olijnyk og Svein Røste.

Styret i Unibuss AS har i 2014 bestått av følgende:

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

Styret i Sporveien Media AS har i 2014 bestått av følgende:

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

Styret i Bussanlegg AS har i 2014 bestått av følgende:

Per Magne Mathisen (styreleder), Anders Riiber, Hanne Bertnes Nordli og Peter-Michael Steckmest.

Sporveiens konsernledelse



Sporveiens konsernledelse er svært fornøyd med det gode arbeidet som gjøres rundt om i konsernet, her forevige under et besøk på Ryen. Fra venstre: Konserndirektør strategi Birte K.W. Sjule, konserndirektør infrastruktur og eiendom Per Magne Mathisen, administrerende direktør T-banen og Trikken / konserndirektør Produksjonsenheten Bjørn Granviken, konsernsjef Cato Hellesjø, konserndirektør HR Ingeborg Aass Holten, konserndirektør kommunikasjon og marked Torgeir Kristiansen, administrerende direktør Unibuss AS Øystein Svendsen og fungerende konserndirektør finans Marianne Vik.



Unibuss Ekspress

Flybuss Ekspress:

Trondheim – Værnes

Bussterminalen Oslo – Rygge

Bussterminalen Oslo – Torp

Lavprisexpressen:

Trondheim – Oslo

Oslo – Kristiansand – Stavanger

AVGANGER 2014

KM 2014

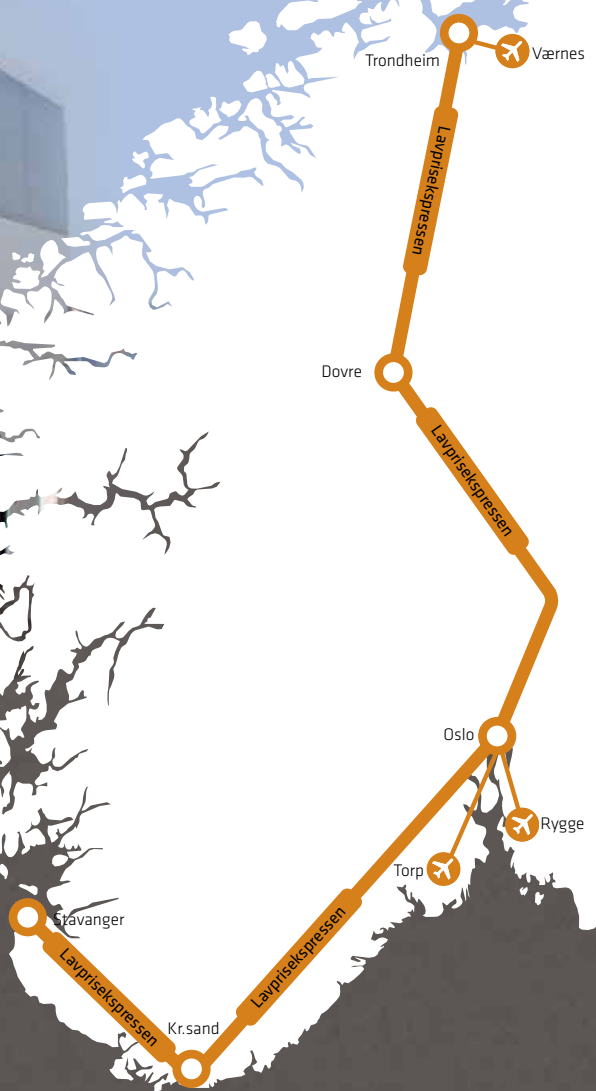


42.938



3.462.113





Årsberetning for Sporveien Oslo AS 2014

Sporveien Oslo AS (Sporveien) er Norges største kollektivselskap målt i antall reiser. I snart 140 år har selskapet vært en av Oslos viktigste bedrifter og bidratt vesentlig til byutvikling og persontransport gjennom utbygging og drift av kollektivtrafikken. Dette samfunnsoppdraget ivaretar selskapet gjennom en ambisjon om å levere mest mulig kollektivtrafikk for pengene.

Sporveien hadde 3.518 ansatte i 2014, og driftsinntekter på 4.212 MNOK.

Sporveien er organisert som et konsern hvor virksomheten styres gjennom en helhetlig integrert verdikjede. Den skinnegående trafikken opereres av datterselskapene Sporveien T-banen AS og Sporveien Trikken AS. Vedlikehold av trikker og t-banetrokker utføres ved konsernets verksteder på Ryen, Grefsen, Holtet og Majorstuen. Bussvirksomheten leveres av datterselskapet Unibuss AS. Sporveien utfører i tillegg vedlikehold på all infrastruktur til trikk og t-bane. Dette er et svært omfattende vedlikeholdssystem som sikrer stabil og sikker drift av trikk og t-bane i Oslo og Akershus.

Sporveien eier og forvalter en betydelig eiendomsmasse knyttet til kollektivtrafikken - og selskapet har ansvaret for store utbyggingsprosjekter som blant annet oppgraderingen av Kolsåsbanen, byggingen av nye Lørenbanen og nye Avløs base. I hovedsak er eiendomsmassen bundet opp i infrastruktur og stasjonsområder for kollektivtrafikken. Området rundt Majorstuen t-banestasjon eies av Sporveien, og det planlegges her vesentlig utbygging av området med ny t-banestasjon, næringsseidommer og boliger.

Med strategien "Best 2015" mot 2020

I 2014 er det arbeidet med å utvikle en ny strategi for Sporveien frem til 2020, og en ny strategisk plan ble besluttet av Sporveiens styre ved inngangen til 2015. Behovet for at Sporveien bidrar med løsninger knyttet til befolkningsvekst og miljøutfordringer er sentrale punkter. Den nye strategien bygger videre på Sporveiens eksisterende strategi "Best 2015" og skal sikre at selskapet ivaretar sin posisjon som den beste leverandøren av kollektivtrafikk også etter 2015. I "Best 2015" er det satt spesifikke mål innenfor kvalitet, sikkerhet og effektivitet for å sikre at Sporveien er konkurransedyktig. Sporveien har en målsetting om å forbedre virksomheten med om lag 370 MNOK fra 2012 til utgangen av 2015. Forbedringseffektene fordeler seg på: Inntektsøkning, økt produksjon og kostnadsreduksjon. Sporveien var ved utgangen av 2014 i rute med et forbedringsprogram knyttet til dette arbeidet.

Oslo er i dag en av Europas raskest voksende byer, og det forventes fortsatt høy befolkningsvekst i Stor-Oslo frem mot 2030. Oslo kommune anslår at folkemengden i Oslo og Akershus vil være i underkant av 1,5 millioner innbyggere i 2030. Det er et politisk mål at den forventede trafikkveksten som følge av veksten i antall innbyggere, skal skje i form av kollektivtrafikk. Oslo kommune har også målsatt at kollektivtrafikken skal være klimanøytral fra og med 2020. God tilrettelegging av kollektivtrafikk er det viktigste virkemiddelet for å redusere utslipp og imøtekomme miljø og klimautfordringer. Dette stiller høye krav til en robust strategi og en effektiv og veldrevet virksomhet.

Sporveien skal være en sentral del av løsningen på disse samfunnsutfordringene gjennom sin strategi mot 2020. Sporveiens ambisjon frem mot 2020 er å være den beste nordiske løsningen på effektiv og miljøvennlig kollektivtrafikk. Sammen med de øvrige aktørene i kollektivtrafikken, skal selskapet gjøre kollektivtrafikken til et naturlig førstevalg i sin region. Sporveiens viktigste konkurransefortrinn er selskapets integrerte forretningsmodell som gjør det mulig å optimalisere en helhetlig verdikjede som følge av samhandling på tvers. Selskapet er godt posisjonert for å være med på utviklingen av miljøvennlig kollektivtrafikk i det sentrale østlandsområdet. Gjennom å være en del av løsningen, skal selskapet tilby et voksende marked flere avganger med riktig kvalitet og sikkerhet til en konkurransedyktig pris.

Datterselskaper og virksomhet i Sporveien-konsernet

Unibuss

Unibuss Konsern består av Unibuss AS (rutebuss) og datterselskapene Unibuss Ekspress AS, Unibuss Tur AS og Tønsberg Bussreiser AS. Unibuss driver virksomhet innen rutebusstrafikk, turbilkjøring, ekspressruter og flybusstransport. Unibuss er det største datterselskapet i Sporveien Oslo AS målt i antall ansatte. Unibuss kjører for Ruter AS i Oslo og Akershus, for Vestviken Kollektivtrafikk i Vestfold og for Opplandstrafikk i Lillehammer.

I 2014 vant Unibuss anbudskonkurranse for Østensjø med oppstart 16. august 2015.

Unibuss Ekspress kjører flybussene Torpekspressen, Ryggeekspresen og Værnesekspresen. I tillegg kjører Unibuss Ekspress Lavprisekspresen på strekningen Oslo-Trondheim og Oslo-Kristiansand-Stavanger. Unibuss Tur har baser i Oslo, Stokke i Vestfold, og på Lillehammer, og har lange og stolte tradisjoner i busstrafikken.

Bussmarkedet i Oslo-regionen er konkurranseutsatt og preges av små marginer og behov for konsolidering. Sporveien vurderer fortløpende hvilken rolle konsernet skal ha i bussmarkedet fremover. Sporveien følger også opp et verbalvedtak fra Oslo bystyre i 2012 hvor bystyret ønsket en vurdering av fremtidig eierskap i Unibuss.

Sporveien T-banen AS

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

Det ble utført 88 millioner reiser med T-banen i 2014, en økning på 3,3 prosent fra 2013. Kundetilfredsheten er svært god, og hele 97 prosent av de reisende svarer at de er fornøyd. Regulariteten var i 2014 på 99,7 prosent, og selskapet jobber aktivt for å holde kvaliteten på et svært høyt nivå. T-banen opererer seks linjer i Oslo, hvorav to strekker seg inn i Bærum i Akershus.

Gjennom 2014 har det vært gjennomført omfattende oppgradering på deler av infrastrukturen, og det er planlagt videre oppgraderinger de neste årene for å sikre fortsatt stabil og effektiv drift. T-banetunnelen mellom Majorstuen og Tøyen er begrensende for kapasiteten, og man har i 2014 arbeidet med løsninger for å øke antall t-banetog gjennom tunnelen uten tyngre investeringer. Leveransen av nye t-banetog ble fullført våren 2014 og Sporveien disponerer nå 115 3-vognstog (til sammen 345 vogner).

Sporveien Trikken AS

Sporveien Trikken AS har ansvar for all trikkedrift i Oslo. Trikken fraktet 51 millioner reisende i 2014, en økning med 3,4 prosent fra 2013. Kundetilfredsheten var på 95 prosent. Selskapet har egen driftstillatelse fra Statens Jernbanetilsyn og kjører på kontrakt for administrasjonsselskapet Ruter AS.

Trikken har etter etableringen av visjonen om «rullende fortau» hatt en betydelig trafikkvekst de siste ti årene, med både hyppigere avganger og høyere hastighet. Siden 2005 har antall reisende økt fra 30 millioner til 51 millioner reisende i 2014. Dette er en trafikkvekst som er gjennomført uten investeringer i nytt materiell.

I 2014 har det vært gjennomført omfattende oppgradering på deler av infrastrukturen for trikk, og det er planlagt videre oppgraderinger de neste årene. Samtidig arbeides det med et nytt trikkeprogram for Oslo, for å sikre nye trikker som erstatning for dagens vogner. Dette planlegges i sammenheng med ny og oppgradert infrastruktur.

Bussanlegg AS

Bussanlegg AS eier og leier ut syv bussanlegg til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus, med en samlet kapasitet på 570 busser. Den forutsatte veksten i kollektivtrafikken fram mot 2030 innebærer at kapasiteten for parkering og vedlikehold av busser må økes med 600–800 busser fra dagens kapasitet på 1.400 - i en region med stadig mer presset arealsituasjon. Bussanlegg AS skal sikre at selskapet på strategisk nivå tar ansvar for å sikre tilstrekkelig ny anleggskapasitet, og på operativt nivå styrke oppfølgingen av anleggene i direkte dialog med bussoperatørene.

Ambisjonen om en klimanøytral kollektivtraffikk innen 2020 innebærer en ytterligere satsning på biogass og elektrisk drift, med tilhørende etablering av teknisk infrastruktur på anleggene.

“Vårt samfunnsoppdrag er å levere mest mulig kollektivtraffikk for pengene.”

Sporveien Media AS

Sporveien Media AS (tidligere Sporveis-Annonnene) forvalter all trafikkreklame på Sporveiens eiendommer, stasjoner, driftsmidler, samt et utvalg trikkeholdeplasser. Den operasjonelle driften av reklameflatene er satt ut til Clear Channel Norway AS. Avtalen løper frem til 31. desember 2020, med en opsjon på forlengelse inntil tre år. Sporveien Media AS har tilført en driftsinntekt på 110 millioner kroner til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus i 2014.

Stor byggeaktivitet og tilrettelegging for økt kapasitet

Gjennom konsernets enhet for infrastruktur og eiendom (IE) driver Sporveien en svært omfattende bygge- og anleggsvirksomhet. Flere store prosjekter ble avsluttet i 2014, mens andre fortsatt pågår i 2015.

Fornyingen av Kolsåsbanen ble ferdigstilt, og de siste tre kilometerne med stasjonene Gjøttum, Hauger og Kolsås åpnet 12. oktober 2014. Hele Kolsåsbanen ble stengt fra 2006 på grunn av akutt vedlikeholdsbehov, og banen er i perioden 2008 – 2014 totalt modernisert. Det er bygget 13 nye stasjoner, og hele strekningen er oppgradert til metrostandard. Prosjektet, som hadde en total kostnad på 2,9 milliarder kroner, ble ferdigstilt til planlagt tid og kostnadsramme.

Ytre del av Ekebergbanen er oppgradert med ny infrastruktur og ny bro på Sæter. Strekningen har fått dobbeltspor, og med dette ble trikkens siste trase med enkeltspor historie. Arbeidene pågikk i perioden mars–desember 2014, og det er planlagt videre oppgraderinger på resterende deler av Ekebergbanen. I tillegg ble Cort Adellers gate og deler av trikketraseen på Kjelsås oppgradert i løpet av 2014, med forbedret passasjertilbud, høyere kvalitet og forbedret regularitet.

Byggingen av den nye Lørenbanen startet sommeren 2013 og har pågått i hele 2014. Den nye banen med 1,6 kilometer dobbeltspor skal gå i tunnel mellom Sinsen og Økern, og det bygges en ny stasjon under boligområdet på Løren.

Arbeidene er i rute, og den nye Lørenbanen er planlagt å åpne våren 2016.

Basen for T-banen på Avløs i Bærum bygges ut med nye vognhaller og verkstedspor. Dette er et stort prosjekt som skal ferdigstilles medio 2015. Den nye basen er en forutsetning for utflytting fra dagens vognhall på Majorstua. Basen vil dekke et behov for parkering av t-banetrokker, samt enklere vedlikeholdssoppgaver på t-banetrokkene.

Økonomisk resultat, soliditet og likviditet

Resultat. Sporveiskonsernet oppnådde i 2014 et resultat før skatt på 206,1 MNOK, som er 45,8 MNOK bedre enn i 2013. Resultatet etter skatt i 2014 ble 153,8 MNOK, mot 130,6 MNOK i 2013. Den totale omsetningen var på 4.212 MNOK.

“Sporveien oppnådde et resultat før skatt på 206 MNOK - en markant økning fra året før.”

Sporveien T-banen AS oppnådde et resultat før skatt på 100,5 MNOK, som er 3,1 MNOK bedre enn i 2013. Resultatet etter skatt i 2014 ble 73,4 MNOK, mot 70 MNOK i 2013. Den totale omsetningen var på 1.625 MNOK.

Sporveien Trikken AS oppnådde et resultat før skatt på 59,2 MNOK, som er 21,2 MNOK bedre enn i 2013. Resultatet etter skatt i 2014 ble 43,2 MNOK, mot 27,1 MNOK i 2013. Den totale omsetningen var på 782,7 MNOK. Resultatet for 2014 inkluderer en erstatning på 15 MNOK fra trikkeleverandøren Ansaldo Breda, hvor kostnadene ble bokført i 2013.

Unibuss AS med datterselskaper oppnådde et resultat før skatt på 27,6 MNOK, som er 15 MNOK bedre enn i 2013. Resultatet etter skatt i 2014 ble 20 MNOK, mot 23,7 MNOK i 2013. Den totale omsetningen var på 1.468 MNOK mot 1.404 MNOK i 2014.

Bussanlegg AS oppnådde et resultat før skatt på 8,8 MNOK, som er 12,9 MNOK dårligere enn i 2014. Resultatet etter skatt i 2014 ble 6,4 MNOK, mot 15,7 MNOK i 2013. Den totale omsetningen var på 57,5 MNOK.

Sporveien Media AS oppnådde et resultat før skatt på 56 TNOK, som er 2 MNOK dårligere enn i 2013. Resultatet etter skatt i 2014 ble 41 TNOK, mot 1,5 MNOK i 2013. Den totale omsetningen i selskapet var på 110 MNOK.

Soliditet. Konsernets soliditet ble 32 prosent, som er det samme som i 2013. Totalkapitalen i selskapet er endret per 31.12.13 som følge av endrede regnskapsprinsipper for bokføring av investeringstilskudd og planendringer pensjon. Totalkapital for konsernet per 31.12.13 før endret regnskapsprinsipp var 3.877 MNOK og 3.831 MNOK etter endret regnskapsprinsipp.

Likviditet. Likviditetsreserven var ved utgangen av 2014 på 26 MNOK som er en reduksjon på 40 MNOK fra 2013.

Finansiell risiko. Konsernet likviditet er organisert i en konsernkontoordning, og konsernet har en kassakredittordning på 300 MNOK. Per 31.12.14 hadde konsernet trukket 2,7 MNOK på kassakreditrammen. Risiko for tap på fordringer er vurdert som lav da konsernets største kunder er eid av kommuner eller fylkeskommuner. Sporveien Oslo AS har en låneportefølje per 31.12.2014 på 1.768 MNOK og en rentestrategi som tilsier at minimum 20 prosent av samlet lånebeløp er sikret ved rentebinding på mellom 2 og 4 år. Rentebærende langsiktig gjeld er i 2014 økt med 392 MNOK og er knyttet til ny base for vedlikehold på Avløs. Dagens portefølje ligger innenfor dette kravet. Ved utgangen av 2014 er det avsatt 43,4 MNOK for overkurs på rentesikring. Det avsatte beløpet er nåverdiberegnet. Unibuss AS har bare lån med flytende rente, men har indeksregulering av kontraktsprisene som inkluderer utviklingen i rentemarkedet.

Markedsrisiko. Inngåtte kjøpekontrakter har en varighet på tre år og har lav markedsrisiko. Fra 2014 har kjøpekontraktene gått fra å vare i ett år til å vare i tre år, hvilket ytterligere senker markedsrisikoen. Det er knyttet noe risiko til ekspress- og turbildriften, men denne aktiviteten utgjør en liten andel av konsernets totale virksomhet.

Valutarisiko. Konsernet har moderat valutarisiko. Utvikling i valutakurser innebærer både direkte og indirekte en økonomisk risiko for selskapet.

Kontantstrøm fra driften er 337,7 MNOK (451,7 MNOK i 2013) mot driftsresultatet som ble 298,3 MNOK (223,3 MNOK i 2013). Forskjellen mellom kontantstrøm fra drift og driftsresultatet skyldes i hovedsak avskrivning på driftsmidler, endringer i arbeidskapital og forskjell mellom kostnadsført pensjon og inn-/og utbetalinger i pensjonsordninger. Konsernets kontantstrøm fra investeringer er 627,2 MNOK (647 MNOK i 2013) og består i hovedsak av kjøp av varige driftsmidler og anlegg under utførelse 627,8 MNOK. Investeringene er foretatt for å

oppretholde kapasiteten og lønnsomheten til de ulike virksomhetsrådene i konsernet.

Endring av sammenlikningstall. Planendring knyttet til offentlig tjenstepensjon er behandlet som tidligere års feil. Annen egenkapital er økt med 220 MNOK som følge av planendringen. Sammenlikningstallene for 2013 (resultat, balanse og kontantstrøm) er oppdatert og

reflekterer dette. Det vises til nærmere beskrivelse i note 5 (pensjoner), 10 (skatt) og 14 (egenkapital). Selskapet har også tatt i bruk ny kontoplan i løpet av året, og det har ført til omklassifisering av noen konti mellom andre driftskostnader og varekost på historiske tall. Konsernet har endret prinsipp for bokføring av investeringstilskudd til nettometoden. Dette er også gjenspeilet i sammenlikningstall for 2013.

“Flere av konsernets datterselskaper og de fleste større enheter er sertifisert etter miljøledelsesstandarden ISO 14001.”

Sikkerhet, miljø og samfunnsansvar

Trafikksikkerhet og kvalitet i fokus

Trafikksikkerhet, beredskap og kvalitet har sterkt fokus i hele konsernet. En nullvisjon knyttet til skader og ulykker er førende for sikkerhetsarbeidet. Sikkerheten til de reisende, ansatte og tredjeperson skal prioriteres.

Sporveiens sikkerhetsarbeid omfatter både forebyggende analyser og tiltak samt et robust beredskapsarbeid for å kunne håndtere ulykker, hendelser og terrortrusler. I 2014 fullførte konsernet arbeidet med å etablere en felles beredskapsplan. Både trikken og t-banen er blant de sikreste transportsystemene i Norge. Et kontinuerlig sikkerhetsfokus gjennom flere år har gitt gode resultater.

Ytre miljø

Sporveiens virksomhet er en vesentlig bidragsyter til å bedre det ytre miljøet gjennom å tilby miljøvennlig kollektivtransport, og miljøfokus er en naturlig og viktig del av Sporveiens samfunnsoppdrag. For Sporveien er det et vesentlig mål å unngå skader på mennesker og miljø. Flere av konsernets datterselskaper og de fleste større enheter er sertifisert etter miljøledelsesstandard ISO 14001. Sporveien har i 2014 for første gang utarbeidet et energi- og klimaregnskap basert på den internasjonale Greenhouse gas-protokollen.

Samfunnsansvar

Sporveiens samfunnsoppdrag «Mer kollektivtrafikk for pengene» skal legge til rette for at Sporveien på best mulig måte ivaretar at byen og samfunnet fungerer ved hjelp av selskapets kollektivløsninger. Med basis i dette oppdraget, og verdiene pålitelig, engasjert og samhandlende, jobber Sporveien målrettet med å ta et aktivt samfunnsansvar. Sporveien kvalitets-, sikkerhets- og miljøpolitikk omfatter hele Sporveiens skinnegående virksomhet og er førende for arbeidet med samfunnsansvar. Her settes det årlige mål om å levere kollektivtransport med bedre kvalitet, større sikkerhet og lavere miljøpåvirkning. Sporveiens arbeid med samfunnsansvar er nærmere beskrevet i et eget kapittel i selskapets årsrapport for 2014.

Arbeidsmiljø, likestilling, diskriminering og personal

Sykefravær

Legemeldt sykefravær er lavere enn i 2013. Fraværet i denne perioden er 7,6 prosent i morselskapet (7,8 i 2013), 6,6 prosent i T-banen (7,4 i 2013) og 5,7 prosent i Trikken (6,4 i 2013).

Det arbeides systematisk og langsiktig med forebygging og oppfølging av sykefravær. Arbeidet med å redusere sykefraværet har sterk prioritet i konsernet. Erfaringsutveksling og bruk av medarbeiderundersøkelsen er svært viktig som grunnlag for vurdering og utvikling av tiltak for å redusere sykefraværet. Sporveien har i løpet av 2014 utviklet og implementert et nytt verktøy for rapportering av sykefravær.

Seniorpolitikk

Hovedmålsettingen med seniorpolitikken er å sikre en inkluderende arbeidsplass og beholde relevant kompetanse. Utgangspunktet for inngåelse av senior tiltak, er forenlighet med hensynet

til å opprettholde drift og produksjon.

HMS

Det ble registrert til sammen 63 personskader på egne ansatte i konsernet i 2014, mot 54 skader i 2013 og 108 i 2012. Vold fra passasjerer, fall og diverse årsaker er hyppigste grunn til skade.

Muskel- og skjelettskader er viktigste årsak til sykefravær, og står for ca. 40 prosent av fraværet. Selskapet har kartlagt og risikovurdert de ergonomiske forholdene i hele bedriften i 2014.

Antall ansatte

Sporveiskonsernet har 3.518 ansatte ved utgangen av 2014. Disse fordeler seg med 1.924 i Unibuss, 514 i T-banen, 337 i Trikken og 743 i verksteder og infrastrukturvedlikehold, samt konsernstaber.

“Sporveien er en viktig faktor i den regionale utviklingen i Oslo og Akershus.”

Likestilling

Kvinneandelen i konsernet som helhet er på 14 prosent. I datterselskapene T-banen, Trikken og Unibuss er de tilsvarende tallene 29 prosent, 22 prosent og 6 prosent. I morselskapet Sporveien utgjør kvinneandelen 16 prosent. Sporveien søker å ha en jevn fordeling mellom kjønn både i styret, i ledende stillinger og blant øvrige ansatte. Vi har klare retningslinjer på at det ikke skal forekomme forskjellsbehandling grunnet kjønn når det gjelder lønn, avansement og rekruttering. Sporveien legger også til rette for tiltak som permisjon, redusert arbeidstid, tilpasset arbeid og arbeidstid for småbarnsforeldre.

Diskriminering

Konsernet har i lang tid arbeidet aktivt og planmessig for å ivareta diskrimineringslovens formål innenfor virksomheten. Aktivitetene omfatter blant annet rekruttering, lønns- og arbeidsvilkår, forfremmelser, utviklingsmuligheter og beskyttelse mot trakassering. De ansatte i konsernet reflekterer i stor grad befolkningssammensetningen i Oslo-regionen, og ca. 20 prosent av de ansatte representerer etniske minoritetsgrupper.

For arbeidstakere eller arbeidssøkere med nedsatt funksjons- evne foretas det individuell tilrettelegging av arbeidsplass og arbeidsoppgaver. Konsernet arbeider aktivt og målrettet for å utforme og tilrettelegge de fysiske forholdene.

Pensjon

Sporveiskonsernet har i dag en offentlig ytelsesbasert pensjonsordning (heretter kalt Sporveiens pensjonsordning), mens Unibuss har en innskuddsbasert pensjonsordning. Med virkning fra 1. april 2015 er det innført en ny innskuddsbasert pensjonsordning for alle nyansatte i Sporveien.

Administrasjon og forvaltning av Sporveiens pensjonsordning

Forvaltning og administrasjon av Sporveiens pensjonsordning er fra 1. juli 2014 flyttet fra Storebrand til Oslo Pensjonsforsikring. Endring av leverandør medfører ingen materielle endringer i pensjonsordningen. Pensjonsordningens vedtekter er oppdatert og tilpasset endringer i

folketrygdloven (levealdersjustering og indeksregulering) og ny offentlig uførepensjon som gjelder fra 1.1.2015.

Utsiktene for videre drift

Sporveien er i en svært positiv utvikling. Konsernets samfunnsoppdrag er å levere mest mulig kollektivtrafikk for pengene. I Sporveiens strategi "Best 2015" er det satt et mål om å forbedre virksomheten med om lag 370 millioner kroner. Et år før strategiperiodens utløp er dette målet innen rekkevidde.

I dag transporterer Sporveien betydelig flere passasjerer enn tidligere, blant annet ved at frekvensen er økt markant for både trikk og t-bane. I en region med sterkt økende befolkning og et uttalt politisk mål om at transportveksten skal håndteres med kollektivtrafikk, innebærer dette stadig fornyelse og utvikling.

Sporveien er en viktig faktor i den regionale utviklingen i Oslo og Akershus. Dette er en oppgave selskapet tar svært alvorlig. Den nye Kolsåsbanen ble åpnet høsten 2014, og neste etappe er åpningen av Lørenbanen i april 2016. Da vil Grorudbanen for aller første gang kunne bevege seg fra nord-øst til vest, uten å måtte benytte fellestunnelen mellom Majorstuen og Carl Berners plass. Dette vil øke kapasiteten ytterligere.

Byggingen av Kolsås- og Lørenbanen har tilført selskapet høy kompetanse og den nødvendige erfaringen til det som blir de neste årenes store utbyggingsprosjekter i hovedstadsområdet, Fornebu- og Lørenbanen. Banen som vil gå fra Majorstuen til Fornebu blir 5-6 ganger så lang som Lørenbanen, og Sporveien er klar til å ta oppgaven som byggherre for utbyggingen dersom dette blir utfallet av den politiske behandlingen av banen.

Parallelt med utbyggingen av Fornebu- og Lørenbanen planlegger Sporveien også en stor knutepunktutvikling av området rundt Majorstuen stasjon. Etter hvert vil vedlikehold og parkering av togsett for t-banen kunne flyttes fra Majorstuen til Avløs base i Bærum, og det totale tomtearealet vil gi plass til cirka 250.000 kvadratmeter boligmasse. Konsernets strategiske ambisjon er at ingen skal være bedre til å drive kollektivtrafikk i Sporveiens hjemme-

marked. Kombinasjonen av lang erfaring, inngående kjennskap til hovedstaden og infrastrukturen for kollektivtrafikk, samt en målrettet prosess for å effektivisere og profesjonalisere virksomheten, skal bidra til at Sporveien når denne ambisjonen ved utgangen av 2015. Sporveien står overfor store og krevende oppgaver i årene som kommer. Befolkningsvekst og klimautfordringer skal håndteres ved hjelp av kollektivtrafikk. Gjennom en ny og målrettet strategi frem mot 2020 skal selskapet være en sentral del av løsningen for å imøtekomme disse utfordringene fremover.

Styret mener at årsregnskapet og årsberetningen gir en rettvise oversikt over resultatet av selskapets virksomhet og stilling ved årsskiftet. Forutsetningen om fort-

satt drift er lagt til grunn for årsregnskapet. Styret kjenner ikke til vesentlige forhold i eller etter regnskapsåret som har betydning for denne forutsetningen, eller for årsregnskapet for øvrig. Styret mener derfor det er grunnlag for fortsatt drift. Styret takker alle ansatte i Sporveien for solid innsats i 2014.

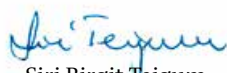
Hendelser etter balansedagen

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

Oslo 26.03.2015



Terje Thon
Styrets leder



Siri Birgit Teigum
Nestleder



Sven Rune Aasen
Styremedlem



Gyrid Skalleberg Ingerø
Styremedlem



Einar Skaarseth Enger
Styremedlem



Terje Richard Venold
Styremedlem



Ola Floberg
Styremedlem



Cato Hellesjø
Konsernsjef

Styret i Sporveien



Terje Thon, styrets leder.



Siri Birgit Teigum, nestleder.



Einar Skaarseth Enger, styremedlem.



Gyrid Skalleberg Ingerø, styremedlem.



Terje Richard Venold, styremedlem.



Sven Rune Aasen, styremedlem.



Ola Floberg, styremedlem.

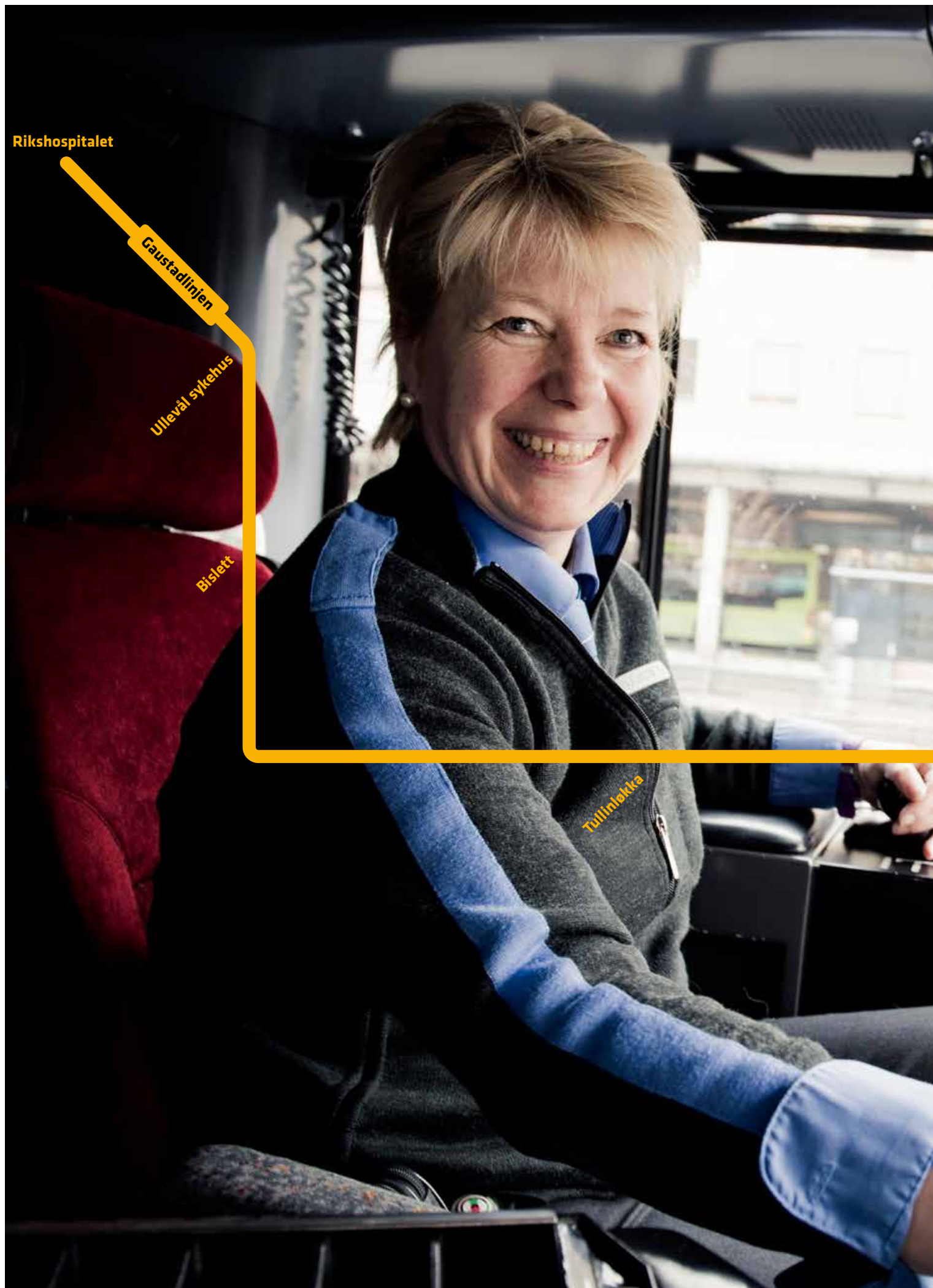
Rikshospitalet

Gaustadlinjen

Ullevål sykehus

Bislett

Tullinokka



Ljabru-Rikshospitalet-
Grefsen stasjon

Dagen til trikkefører Sissel Olsen:

En hverdag langs Ekebergbanen og
Gaustadlinjen, med et par «svipturer»
oppom Grefsen.

Start: kl 05:49

Antall ganger passert Jernbanetorget: 8

Antall km kjørt: 87,5

Antall stans på holdeplass: 206

Antall ganger hilst på kolleger og andre
hyggelige mennesker underveis: **Utallige**

Ferdig: kl 13:13

Pulsen av Oslo

Grefsen
stasjon

Carl Berners plass

Brugata

Jernbanetorget

Ekebergbanen

Holtet

Ljabru



Håkon Kinck Gaarder er en av ildsjelene som tar vare på Sporveishistoriens verdier gjennom Lokaltrafikkhistorisk forening.

Resultatregnskap

(Beløp i hele tusen)					
		Konsernet		Morselskapet	
DRIFTSINNEKTER OG DRIFTSKOSTNADER	Noter	2014	2013	2014	2013
Driftsinntekter					
Annen driftsinntekt	1,2,3	4 211 687	3 476 660	1 287 916	1 198 033
Inntekt ved salg av eiendeler	1	0	3 500	0	3 500
Sum driftsinntekter		4 211 687	3 480 160	1 287 916	1 201 533
Driftskostnader					
Varekostnad		1 287 024	706 709	317 371	278 598
Lønnskostnad	4,5	1 831 742	1 844 755	508 487	534 494
Avskrivning på varige driftsmidler	6	229 628	210 968	196 956	172 076
Nedskrivning på varige driftsmidler	6	532	2 895	145	0
Annen driftskostnad	3,7	564 440	491 554	156 771	157 906
Sum driftskostnader		3 913 366	3 256 881	1 179 730	1 143 074
DRIFTSRESULTAT		298 321	223 279	108 185	58 459
FINANSINNEKTER OG FINANSKOSTNADER					
Finansinntekter					
Inntekt på investering i datterselskap	8	0	0	143 136	139 164
Renteinnt. fra foretak i samme konsern		0	0	6 864	6 004
Annen renteinntekt		11 517	3 216	11 089	2 635
Sum finansinntekter		11 517	3 216	161 089	147 803
Finanskostnader					
Rentekostn. til foretak i samme konsern		0	0	16 294	13 110
Annen rentekostnad		71 821	66 163	69 895	63 622
Annen finanskostnad	9	31 876	0	31 876	0
Sum finanskostnader		103 697	66 163	118 065	76 732
NETTO FINANSPOSTER		(92 180)	(62 947)	43 023	71 071
ORDINÆRT RES. FØR SKATTEKOSTNAD					
Skattekostnad på ordinært resultat	10	52 328	29 699	(712)	(2 849)
ORDINÆRT RESULTAT		153 813	130 633	151 920	132 379
ÅRSRESULTAT					
		153 813	130 633	151 920	132 379
OVERFØRINGER OG DISPONERINGER					
Overføringer annen egenkapital				151 920	132 379
SUM OVERFØRINGER OG DISPONERINGER				151 920	132 379

Balanse pr. 31. desember 2014

(Beløp i hele tusen)		Konsernet		Morselskapet	
EIENDELER	Noter	2014	2013	2014	2013
ANLEGGSMIDLER					
Varige driftsmidler					
Tomter, bygninger og annen fast eiendom	6	992 396	1 053 358	616 346	682 260
Kjørevei	6	892 559	837 476	892 559	837 476
Anlegg under utførelse	6	483 436	151 594	481 950	147 450
Maskiner, rullende materiell	6	206 829	199 462	197 673	164 448
Sum varige driftsmidler		2 575 219	2 241 890	2 188 529	1 831 635
Finansielle anleggsmidler					
Investeringer i datterselskap	8	0	0	595 585	551 387
Lån til foretak i samme konsern	2,11	0	0	206 817	221 387
Investeringer i aksjer og andeler		0	210	0	0
Andre fordringer	2	290 013	221 798	289 803	221 198
Overfinansiert pensjonsforpliktelse	5	756 867	653 321	607 034	541 136
Sum finansielle anleggsmidler		1 046 879	875 329	1 699 239	1 535 109
SUM ANLEGGSMIDLER		3 622 099	3 117 219	3 887 768	3 366 743
OMLØPSMIDLER					
Varer	12	144 828	123 626	142 098	121 309
Fordringer					
Kundefordringer	2	364 364	335 940	187 972	158 977
Andre fordringer		177 410	188 824	112 014	174 237
Fordringer på konsernselskap	2,11	0	0	244 180	289 023
Sum fordringer		541 774	524 764	544 166	622 236
Bankinnskudd, kontanter o.l.	13	25 600	65 780	287	43 159
SUM OMLØPSMIDLER		712 202	714 170	686 551	786 705
SUM EIENDELER		4 334 300	3 831 389	4 574 319	4 153 448

Balanse pr. 31. desember 2014

(Beløp i hele tusen)		Konsernet		Morselskapet	
EGENKAPITAL OG GJELD	Noter	2014	2013	2014	2013
EGENKAPITAL					
Innskutt egenkapital					
Selskapskapital	14,15	276 850	276 850	276 850	276 850
Sum innskutt egenkapital		276 850	276 850	276 850	276 850
Opptjent egenkapital					
Fond for vurderingsforskjeller	14	122 121	77 924	122 121	77 924
Annen egenkapital	14	976 109	872 765	1 030 423	928 971
Sum opptjent egenkapital		1 098 230	950 689	1 152 544	1 006 895
SUM EGENKAPITAL		1 375 080	1 227 539	1 429 394	1 283 745
GJELD					
LANGSIKTIG GJELD					
Avsetning for forpliktelser					
Pensjonsforpliktelser	5	826	2 817	0	0
Utsatt skatt		118 017	67 601	83 302	42 590
Sum avsetning for forpliktelser		118 843	70 418	83 302	42 590
Annen langsiktig gjeld					
Obligasjonslån	16	660 000	440 000	660 000	440 000
Langsiktig gjeld til konsernselskap	2,11	0	0	0	250 000
Øvrig langsiktig gjeld	16,17	1 108 252	937 534	1 098 734	906 548
Sum annen langsiktig gjeld		1 768 252	1 377 534	1 758 734	1 596 548
SUM LANGSIKTIG GJELD		1 887 095	1 447 952	1 842 036	1 639 138
KORTSIKTIG GJELD					
Kassekredittgjeld		2 677	0	2 677	0
Leverandørgjeld	2	522 275	424 638	382 655	325 333
Betalbar skatt		2 975	33 574	2 819	33 574
Skyldig offentlige avgifter		107 305	120 530	29 683	36 841
Kortsiktig gjeld til konsernselskap	2	0	0	681 348	487 872
Gjeld prosjekter (netto)	18	26 591	22 310	26 591	22 310
Annen kortsiktig gjeld	9	410 301	554 845	177 115	324 635
SUM KORTSIKTIG GJELD		1 072 125	1 155 897	1 302 889	1 230 565
SUM GJELD		2 959 220	2 603 849	3 144 925	2 869 702
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		4 334 300	3 831 389	4 574 319	4 153 448

Oslo 26.03.2015



Terje Thon
Styrets leder



Siri Birgit Teigum
Nestleder



Sven Rune Aasen
Styremedlem



Gyrid Skalleberg Ingerø
Styremedlem



Einar Skarseth Enger
Styremedlem



Terje Richard Venold
Styremedlem



Ola Floberg
Styremedlem



Cato Hellestjø
Konsernsjef

Noter Regnskapsprinsipper

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

Konsolideringsprinsipper

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

Bruk av estimater

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

Valuta

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

Salgsinntekter

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

Tjenester inntektsføres i takt med utførelsen.

Klassifisering og vurdering av balanseposter

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

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

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

Varige driftsmidler

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

Leieavtaler/leasing

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

Anlegg under utførelse

Anlegg under utførelse er pågående investeringsprosjekter som ikke er avsluttet eller fakturert. Når disse prosjektene blir avsluttet, vil de bli aktivert som anleggsmidler eller fakturert til eksterne finansieringskilder.

Noter

Datterselskap

Kjøpte datterselskaper regnskapsføres i konsernregnskapet basert på morselskapets anskaffelseskost. Anskaffelseskost tilordnes identifiserbare eiendeler og gjeld i datterselskapet som oppføres i konsernregnskapet til virkelig verdi på oppkjøpstidspunktet. Eventuell merverdi ut over hva som kan henføres til identifiserbare eiendeler og gjeld, balanseføres som goodwill. Goodwill behandles som en residual og balanseføres med den andelen som er observert i oppkjøpstransaksjonen. Merverdier i konsernregnskapet avskrives over de oppkjøpte eiendelenes forventede levetid.

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

Varebeholdning

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.

Fordringer

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

Offentlige tilskudd

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

Flere av de forhåndsdefinerte investeringene og tilhørende bevilgede midler strekker seg over flere år. Dersom konsernet overskrider bevilgede midler, vil overskytende investering finansieres av konsernet. Etter fullføring av utbyggingene faktureres de eksterne finansieringskildene.

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

Pensjoner

Konsernets pensjonsordninger omfatter både ytelsesordninger og innskuddsordninger, og klassifiseringen er avhengig av det økonomiske innholdet i pensjonsordningen. Morselskapets pensjonsordning er en ytelsesplanordning. Ved beregning av årets pensjonskostnad for de ytelsesbaserte ordningene benyttes en lineær opptjeningsprofil basert på forutsetninger om diskonteringsrente, fremtidig regulering av lønn, pensjoner og ytelser fra folketrygden, fremtidig avkastning på pensjonsmidler samt aktuarmessige forutsetninger om dødelighet, frivillig avgang, osv. Pensjonsforpliktelsen er nåverdien av den ytelsesbaserte pensjonsforpliktelsen på balansedagen, minus den virkelige verdien av pensjonsmidler. Endringer i forpliktelsen som skyldes endringer i pensjonsplaner fordeles over 10 år. Endringer i forpliktelsen og pensjonsmidlene som skyldes endringer i, og avvik fra beregningsforutsetningene (estimatendringer og avvik) kostnadsføres over gjenværende opptjeningstid i ordningene. Pensjonskostnadene knyttet til konsernets innskuddsordninger kostnadsføres etter hvert som tilskuddet opptjenes av de ansatte. Innskuddsbaserte

Noter

pensjonsordninger er ordninger hvor konsernets plikt er begrenset til betaling av avtalt bidrag, og hvor den aktuarielle risikoen og investeringsrisikoen faller på den enkelte ansatte.

Skatt

Konsernet driver skattepliktig virksomhet. Skattekostnaden beregnes etter reglene i skatteloven. Skattekostnaden i resultatregnskapet omfatter både periodens betalbare skatt og endring i utsatt skatt. Utsatt skatt er beregnet med 27 % på grunnlag av de midlertidige forskjeller som eksisterer mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier, samt ligningsmessig underskudd til fremføring ved utgangen av regnskapsåret. Skatteøkende og skattereduserende midlertidige forskjeller som reverserer eller kan reversere i samme periode er utlignet. Netto utsatt skattefordel balanseføres i den grad det er sannsynlig at denne kan bli nyttiggjort.

Skattereduksjon ved avgitt konsernbidrag, og skatt på mottatt konsernbidrag som føres som reduksjon av balanseført beløp på investering i datterselskap, føres direkte mot skatt i balansen (mot betalbar skatt hvis konsernbidraget har virkning på betalbar skatt, og mot utsatt skatt hvis konsernbidraget har virkning på utsatt skatt). Utsatt skatt både i selskapsregnskapet og i konsernregnskapet regnskapsføres til nominelt beløp.

Kontantstrømoppstilling

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

Tapskontrakter

Unibuss AS sin virksomhet innebærer at det inngås anbudskontrakter med offentlig eide bestillerselskap om levering av rutebusstjenester. I hovedsak er dette bruttokontrakter hvor kjøper har inntektsansvaret. For disse kontraktene bærer Unibuss AS en stor del av risikoen for utviklingen i flere kostnadsarter (for eksempel lønn, rente og drivstoff) uten at inntektene nødvendigvis blir indeksert tilsvarende. Dette kan 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 kontraksperioden.

Endring av sammenligningstall

Planendring knyttet til offentlig tjenestepensjon er behandlet som tidligere års feil. Sammenligningstallene for 2013 (resultat, balanse og kontantstrøm) er oppdatert og reflekterer dette. Vi viser til nærmere beskrivelse i note 5 (pensjoner), 10 (skatt) og 14 (egenkapital). Selskapet har også tatt i bruk ny kontoplan i løpet av året, og det har medført omklassifisering av noen konti mellom andre driftskostnader og varekost på historiske tall. Konsernet har endret prinsipp for bokføring av investeringstilskudd til nettometoden. Dette er også gjenspeilet i sammenligningstall for 2013.

Noter

NOTE 1 - VIRKSOMHETSOMRÅDER

(Beløp i hele tusen)

	*VEDLIKEHOLD	T-BANE	TRIKK	BUSS	ELIMINERING	KONSERN
Resultat						
Annen driftsinntekt	1 455 430	1 624 586	782 742	1 467 808	-1 118 879	4 211 687
Sum inntekter	1 455 430	1 624 586	782 742	1 467 808	-1 118 879	4 211 687
Driftskostnader før avskrivning	1 120 299	1 531 804	728 694	1 421 287	-1 118 878	3 683 206
Driftsresultat før av/nedskrivning	335 131	92 782	54 048	46 521	0	528 481
Av-/nedskrivning	211 776	246	0	20 030	-1 892	230 160
Driftsresultat	123 355	92 536	54 048	26 491	1 891	298 321
Balanse						
Anleggsmidler	4 168 382	48 615	17 388	129 612	-1 499 025	2 864 972
Omløpsmidler	734 126	354 252	268 338	321 025	-965 539	712 202
Gjeld	3 413 246	244 104	181 542	286 185	-1 165 857	2 959 220
Investeringsstilganger	849 992	0	0	15 996	0	865 988

*Omfatter vedlikehold av infrastruktur og vogner, samt utleie av eiendom. Samlede husleieinntekter for konsernet utgjør MNOK 96,4 mens totale annonseinntekter er på MNOK 110. Konsernets driftsinntekter stammer i hovedsak fra virksomhet i Oslo.

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

Noter

NOTE 2 - TRANSAKSJONER MED NÆRSTÅENDE PARTER

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

Ruter AS kjøper transporttjenester for buss fra Unibuss AS, transporttjenester for t-bane fra Sporveien T-banen AS og transporttjenester for trikk fra Sporveien Trikken AS. Det vesentlige av konsernets omsetning er i henhold til kontrakter med Ruter AS.

Kontraktene for t-bane og trikk er ikke anbudsutsatte kontrakter. Disse reforhandles hvert år. Alle kontraktene har bonus/malus avtaler knyttet til kvalitet.

Oslo Vognselskap AS (OVS), som eies 100 % av Oslo kommune, er eier av alle t-banetrokker og alle trikker. Konsernet betaler leie for å disponere t-banetrokkene og alle trikkene til OVS og utfører alt vedlikehold på vognene. Det løpende vedlikeholdet dekkes i henhold til kjørekontraktene med Ruter AS, mens det periodiske vedlikeholdet med lavere frekvens enn ett år faktureres OVS.

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

(Beløp i hele tusen)	Konsernet		Morselskapet	
	2014	2013	2014	2013
Salg av tjenester til nærstående parter				
Ruter AS	3 501 272	2 726 638	191 767	7 343
Oslo Vognselskap AS	173 764	4 243	960	4 243
Totalt	3 675 036	2 730 881	192 727	11 586
Kjøp av tjenester fra nærstående parter				
Ruter AS	192 885	117 521	6 494	0
Oslo Vognselskap AS	795 480	0	176	0
Totalt	988 365	117 521	6 670	0

Balansen inkluderer følgende beløp vedrørende transaksjoner med nærstående selskaper:

	2014	2013	2014	2013
Ruter AS				
Kundefordringer	135 155	176 918	51 526	59 189
Leverandørgjeld	11 301	8 273	5 759	0
Andre langsiktige fordringer	289 753	221 198	289 753	221 198
Oslo Vognselskap AS				
Kundefordringer	35 980	25 120	0	1 494
Leverandørgjeld	41 007	220	0	220

Noter

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

(Beløp i hele tusen)

	2014	2013
Salg av tjenester til selskap i samme konsern		
Sporveien Media AS	867	1 286
Sporveien T-banen AS	615 402	568 770
Sporveien Trikken AS	375 319	338 992
Unibuss AS	26 504	23 945
Bussanlegg AS	1 912	1 900
Totalt	1 020 004	934 893
Kjøp av administrative tjenester fra selskap i samme konsern		
Sporveien T-banen AS	148	178
Sporveien Trikken AS	0	286
Unibuss AS	202	166
Totalt	350	630

NOTE 4 - LØNSKOSTNAD OG ANNEN GODTGJØRELSE

(Beløp i hele tusen)

	2014	2013
Spesifikasjon av lønnskostnader		
Konsernet		
Lønn	1 390 566	1 374 375
Arbeidsgiveravgift	234 810	232 328
Pensjonskostnader ekskl. aga	179 894	212 736
Andre lønnsrelaterte ytelser	26 472	25 316
Totalt	1 831 742	1 844 755
Antall ansatte i konsernet ved årets slutt	3 518	3 076
Antall årsverk i konsernet	2 821	2 557
Morselskapet		
Lønn	329 111	348 915
Arbeidsgiveravgift	72 490	70 054
Pensjonskostnader ekskl. aga	94 709	103 974
Andre lønnsrelaterte ytelser	12 177	11 551
Totalt	508 487	534 494
Antall ansatte i morselskapet	743	682
Antall årsverk i morselskapet	723	673

Antall ansatte har i tidligere år vært basert på et snitt av antall ansatte gjennom året. Årets tall gjelder antall ansatte ved årets slutt.

Noter

(Beløp i hele tusen)			
Godtgjørelser konsern	LØNN	PENSJONS- KOSTNADER	ANNEN GODTGJØRELSE
Adm. dir. Sporveien Oslo AS	2 280	395	4
Adm. dir. Unibuss AS	1 898	74	6
Adm. dir. Prod. enheten og operatørene Sporveien T-banen AS og Sporveien Trikken AS	1 674	353	0
Konsernstyret			1 248
Bedriftsforsamlingen			84

(Beløp i hele tusen)	
Styrehonorarer datterselskaper	ANNEN GODTGJØRELSE
Unibuss AS	398
Sporveien Media AS	63
Sporveien T-banen AS	0
Sporveien Trikken AS	0
Sporveisbilletter AS	0
Bussanlegg AS	0

Administrerende direktør og styreformann har ingen avtale om bonus. Det er ikke gitt lån til, eller stilt økonomiske garantier for ansatte, administrerende direktør, medlemmer av styret eller bedriftsforsamlingen. Produksjonsheten i morselskapet, Sporveien Trikken AS og

Sporveien T-banen AS har felles direktør som er lønnet fra morselskapet Sporveien Oslo AS. Det betales ikke styrehonorar til styrerepresentanter som er ansatt i konsernet. Det er ikke gjort avtale om sluttvederlag til selskapets styre og ledelse.

Noter

NOTE 5 - PENSJONSKOSTNADER OG -FORPLIKTELSER

Konsernets ansatte er medlem av pensjonsordninger. Deler av konsernets ansatte og de ansatte i morselskapet omfattes av pensjonsordninger som gir rett til definerte fremtidige pensjonsytelser. Pensjonsytelsene er i hovedsak avhengig av antall opptjeningsår og lønnsnivå ved nådd pensjonsalder. Pensjonsavtalene er finansiert gjennom en forsikringsordning. Per 31.12.2014 omfatter forpliktelsen 6337 personer for konsernet inklusive personer med definerte fremtidige pensjonsytelser i Unibuss AS. For morselskapet omfatter forpliktelsen 4152 personer.

De av konsernets ansatte som ikke omfattes av pensjonsordninger som gir rett til definerte fremtidige ytelser, er omfattet av en pensjonsordning hvor selskapet gir årlig tilskudd til pensjonssparing, såkalte tilskuddsplaner. Tilskuddsplanene omfatter 1446 personer i Unibuss AS og deres datterselskaper.

Aktuarberegningene er utført pr. 31.12.2014. I beregningen inngår avtalefestet pensjon (AFP) og forpliktelser knyttet til førtidspensjonering som dekkes over selskapets drift. For AFP 62 er det lagt til grunn en uttakstilbøyelighet på 40 % for ansatte som ikke har rett til å gå av før 67 år etter nærmere vilkår. Regnskapsmessig er arbeidsgiveravgift lagt direkte på periodens pensjonsopptjening. I tillegg er det også beregnet arbeidsgiveravgift på netto underfinansiering per 31.12.2014. Denne arbeidsgiveravgiften er inkludert i bruttoforpliktelsen 31.12.2014.

Sporveien Oslo AS var forvaltet hos Storebrand i 1. halvår 2014, og avkastningen ble 3,4 % i denne perioden. I 2. halvår 2014 ble Sporveiens midler forvaltet hos Oslo Pensjonsforsikring. Det ble oppnådd 3,6 % avkastning i 2. halvår.

Diskonteringsrenten er beregnet med bakgrunn i påslagsmetoden som også er benyttet tidligere år. Det er lagt til en rentedifferanse på 10 års statsobligasjoner på 0,34 punkter og påslag for kredittrisiko på 96 punkter.

Estimatavviket er ved utgangen av 2014 MNOK 1 071 for konsernet og MNOK 739 for morselskapet Sporveien Oslo AS.

Det er i 2014 gjennomført en planendring som reduserer pensjonskostnaden for 2014 med hhv 26,8 MNOK for morselskapet og 49,1 MNOK for konsernet. Planendringen knyttes til ny uførepensjon i folketrygden.

Det er i 2014 også gjennomført en planendring med effekt i tidligere år. Planendringen gjelder levealdersjustering i offentlig tjenestepensjon. I tråd med veiledning fra Norsk Regnskapsstiftelse er planendringen behandlet som tidligere års feil og bokført mot egenkapital/sammenligningstall for 2013. Levealdersjusteringen medfører redusert kostnad og forpliktelser i 2013. Redusert inngående balanse på forpliktelsen medfører også redusert rentekostnad på forpliktelsen og redusert amortisering av estimatavviket for 2013. Disse forholdene er innarbeidet i sammenligningstallene for 2013. Planendringen har en effekt på 109 MNOK i morselskapet og 220 MNOK for konsernet. Redusert rentekostnad på pensjonsforpliktelsen og redusert amortisering utgjør hhv 4,6 MNOK og 8,4 MNOK. Planendring med effekt i tidligere år har en beregnet kostnadsreduksjon for konsernet i 2013 på 23 MNOK. (Alle tall er før skatt)

Noter

Konsernet		(Beløp i hele tusen)	Morselskapet	
2014	2013		2014	2013
105 580	101 787	Årets opptjente pensjonsrettigheter	58 544	52 179
176 663	145 536	Rentekostnad på opptjente pensjonsrettigheter	113 096	92 865
-145 199	-123 101	Avkastning på pensjonsmidler	-93 753	-80 720
58 212	64 449	Årets resultatføring av estimatavvik	45 727	48 419
0	267	Resultatført netto forpliktelse ved fratredelse	0	0
17 580	9 324	Administrasjonskostnader	11 282	5 891
-49 091	0	Planendring	-26 833	0
387	0	Pensjonskostnad AFP og lederordninger	0	0
164 132	198 260	Netto pensjonskostnad, ytelsesplaner	108 063	118 634
41 128	44 467	Kostnadsført pensjonstilskudd tilskuddsplaner	0	0
205 260	242 727	Årets pensjonskostnad	108 063	118 634
4 281 281	3 843 436	Opptjente pensjonsrettigheter inkl. arbeidsgiveravgift	2 709 640	2 454 973
-3 967 461	-3 274 500	Pensjonsmidler	-2 577 898	-2 125 000
0	-220 031	Planendring	0	-121 945
-1 070 688	-1 002 226	Ikke resultatført virkning av estimatavvik	-738 776	-749 164
-756 868	-653 321	Netto pensjonsforpliktelse	-607 034	-541 136
827	2 817	Pensjonsforpliktelse vedr. AFP-ordning	0	0
827	2 817	Sum pensjonsforpliktelse	0	0
Økonomiske forutsetninger				
Diskonteringsrente			2,90 %	4,85 %
Forventet avkastning på fondsmidler			3,20 %	4,40 %
Forventet lønnsregulering			2,50 %	3,50 %
Forventet pensjonsøkning			1,73 %	2,72 %
Forventet G-regulering			2,50 %	3,50 %

Noter

NOTE 6 - VARIGE DRIFTSMIDLER

(Beløp i hele tusen)

Konsernet	Kjørevei inkl. tomteverdi	Maskiner, rullende materiell	Tomter, bygninger og annen fast eiendom	Anlegg under utførelse	Sum
Anskaffelseskost pr. 1/1	1 694 853	640 362	1 564 184	151 594	4 050 992
+ Tilgang	122 606	83 885	30 793	562 462	799 746
- Avgang	-4 184	-101 003	-12 079	-228 486	-345 752
Anskaffelseskost pr. 31/12	1 813 275	623 243	1 582 899	485 570	4 504 985
Oppskrivning pr. 1/1	91 285		105 610		196 896
+ Avskrivning på oppskrivning	-10 638		-7 796		-18 434
Oppskrivning pr. 31/12	80 647		97 815		178 462
Akk. av/nedskr. pr 1/1	948 661	440 900	620 582		2 010 144
+ Ordinære avskrivninger	66 137	72 243	82 078	2 134	222 593
- Avskr. på oppskrivning	-10 638		-7 796		-18 434
- Tilbakeført avskrivning	-2 798	-97 116	-6 692		-106 606
+ Ekstraord nedskrivninger		387	145		532
Akk. av/nedskr. pr. 31/12	1 001 363	416 414	688 318	2 134	2 108 229
Balanseført verdi pr 31/12	892 559	206 829	992 396	483 436	2 575 219

(Beløp i hele tusen)

Morselskapet	Kjørevei inkl. tomteverdi	Maskiner, rullende materiell	Tomter, bygninger og annen fast eiendom	Anlegg under utførelse	Sum
Anskaffelseskost pr. 1/1	1 694 853	405 877	1 062 084	147 450	3 310 264
+ Tilgang	122 606	70 806	23 948	560 977	778 338
- Avgang	-4 184	-27 698	-7 333	-224 342	-263 557
Anskaffelseskost pr. 31/12	1 813 275	448 985	1 078 699	484 085	3 825 044
Oppskrivning pr. 1/1	91 285		105 610		196 895
+ Avskrivning på oppskrivning	-10 638		-7 796		-18 434
Oppskrivning pr. 31/12	80 647		97 815		178 461
Akk. av/nedskr. pr 1/1	948 661	241 429	485 434		1 675 524
+ Ordinære avskrivninger	66 137	37 360	89 077	2 134	194 709
- Avskr. på oppskrivning	-10 638		-7 796		-18 434
- Tilbakeført avskrivning	-2 798	-27 478	-6 692		-36 968
+ Ekstraord nedskrivninger			145		
Akk. av/nedskr. pr. 31/12	1 001 363	251 311	560 168	2 134	1 814 977
Balanseført verdi pr 31/12	892 559	197 673	616 346	481 950	2 188 529
Økonomisk levetid	25-70 år	3-30 år	3-50 år		
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær		

Noter

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

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

(Beløp i hele tusen)

	Konsernet	Morselskapet
Ordinær avskrivning i note	222 593	194 709
Restverdi ved utrangering	7 035	2 247
Avskrivning i resultat	229 628	196 956

Finansiell leie av busser

Unibuss AS har inngått leiekontrakter med garanterte restverdier på busser.

Leiekontraktene er i regnskapet behandlet som finansiell leie.

Selskapet har rett til kjøp av bussene ved kontraktens utløp eller forlengelse av kontrakten.

For 2014 utgjør leiebetalingen TNOK 747. Etter perioden er finansiell lease avvirket.

Operasjonell leie av busser

Konsernet har pr 31.12.2014 inngått avtale om operasjonell leie for 588 busser.

Alle busser har en gjenkjøpsavtale med garantert gjenkjøpspris av leverandør.

Hensikten er at konsernet skal tilbakelevere bussene til leverandør etter endt leieperiode.

Avtalene utløper med 129 busser i 2015, 242 busser i 2016, 42 busser i 2017, 27 busser i 2018, 144 busser i 2019 og 4 busser i 2021.

Kostnadsført leie i 2014 utgjør TNOK 160 951, (TNOK 151 621 i 2013)

Andre leieavtaler

Sporveien Oslo AS har besluttet at Sporveien T-banen AS og Sporveien Trikken AS skal leie infrastruktur og kjøpe drifts- og vedlikeholdstjenester fra enheter i morselskapet. Godtgjørelse for leie og vedlikehold av infrastruktur og vognmateriell avtales for hvert år i avtaler med ett kalenderårs varighet. Leiebeløpet var i 2014 MNOK 34,1 for t-bane og MNOK 12,6 for trikk.

Sporveien T-banen AS og Sporveien Trikken AS leier vogner av Oslo Vognselskap AS. I 2014 var leiebeløpet MNOK 509,5 for t-bane og MNOK 127,5 for trikk.

Sporveien T-banen AS og Sporveien Trikken AS leier lokaler av Sporveien Oslo AS. Leiebeløpet var i 2014 på MNOK 6,5 for t-bane og MNOK 4,6 for trikk. Leieavtalene løper for ett år av gangen dersom ikke en av partene har endret den innen 1. september året før.

Sporveien T-banen og Sporveien Trikken AS inngår i rammeavtale for konsernet vedrørende leasing av biler. Løpende leasingavtaler pr. bil har individuelle løpetider. Rammeavtale for leasing/biladministrasjon gjelder for alle uttak av biler fra 1.1.2015. Bilparken skal nå fornyes fortløpende etter hvert som kontrakt på bil utløper. Totale leiekostnader for Sporveien T-banen i 2014 var TNOK 482 og for Sporveien Trikken AS TNOK 278.

Noter

NOTE 7 - ANNEN DRIFTSKOSTNAD

(Beløp i hele tusen)	Konsernet		Morselskapet	
	2014	2013	2014	2013
Konserninterne kjøp	0	0	228	630
Kjøp av eksterne tjenester	49 496	48 543	31 943	35 676
Leiekostnader eiendom inkl. vakthold	106 131	97 655	21 416	19 712
Leasing - operasjonell leie av busser	159 746	129 800	0	0
Bygningsstrøm	25 640	33 437	20 710	13 907
Forsikringspremie	24 891	24 171	2 976	2 223
Tap på fordringer/avsetn. tap kontrakter	545	4 220	-1 428	48
Tap v/avgang driftsmidler	0	1 049	0	0
Andre driftskostnader	197 991	152 677	80 927	85 711
Totalt	564 440	491 554	156 771	157 906

Sammenligningstall for 2013 er endret som følge av ny kontoplan og omklassifisering av noen varekjøpskonti til konti for andre driftskostnader.

Godtgjørelse til revisor ekskl. mva.

(Beløp i hele tusen)	Konsernet		Morselskapet	
	2014	2013	2014	2013
Lovpålagt revisjon	1 337	1 435	556	550
Annen bistand	450	846	190	737
Attestasjonsoppgaver	21	70	0	29
Totalt	1 808	2 351	746	1 316

NOTE 8 - INVESTERINGER I FORETAK I SAMME KONSERN

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

(Beløp i hele tusen)	Anskaffelseskost	*Inng. balanse	Årets resultat	Konsernbidrag	Utg. balanse
Sporveien T-banen AS	89 451	143 259	73 373	-57 819	158 763
Sporveien Trikken AS	67 232	94 778	43 201	-33 796	104 183
Unibuss AS	151 261	144 380	20 072	0	164 452
Sporveien Media AS	120	4 273	41	0	4 314
Sporveisbilletter AS	2 500	4 677	35	0	4 712
Bussanlegg AS	162 900	160 020	6 414	-7 273	159 161
Sum	473 464	551 387	143 136	-98 938	595 585

*Inngående balanse er endret knyttet til planendring i pensjonsforpliktelsen til de respektive datterselskaper

I Sporveien Oslo AS er det bokført MNOK 108 i kjøpesum utover bokført EK i Bussanlegg AS. Dette er en del av anskaffelseskosten fra 2008.

Det er betydelige merverdier i selskapet som resultat av overdragelser til markedspris mellom selskapene. Spesielt knyttet til salg av Alnabru og Klemetsrud fra Sporveien Oslo AS til Bussanlegg AS i 2008. Tilsammen utgjør dette i

størrelsesorden MNOK 58,6. Meravskrivning gjennom året utgjør MNOK 1,8. Dette blir eliminert i konsernregnskapet. Sporveisbilletter AS blir innfusjonert i morselskapet f.o.m. 1.1.2015.

Noter

NOTE 9 - FINANSIELL MARKEDSRISIKO

Selskapet benytter seg av ulike finansielle instrumenter i forbindelse med styringen av finansiell risiko.

Likviditetsrisiko

Konsernets likviditet er organisert i en konsernkontoordning. Konsernet har en kassakredittordning på MNOK 300. Per 31.12.2014 hadde konsernet trukket MNOK 2,7 på kassa-kredittrammen. Konsernet har moderat likviditetsrisiko.

Valutarisiko

Konsernet har moderat valutarisiko. Utvikling i valutakurser innebærer både direkte og indirekte en økonomisk risiko for selskap. Det er påbegynt arbeid med å se på omfanget av valutakjøp i konsernet, samt vurdere eventuell sikring av valuta.

Markedsrisiko

Inngåtte kjørekontrakter har lav markedsrisiko. Fra 2014 har kjørekontraktene gått fra å vare i et år til å vare i tre år, hvilket ytterligere senker markedsrisikoen. Ekspress- og

turbil har mer markedsrisiko, men aktiviteten er liten i forhold til konsernets totale virksomhet.

Renterisiko

Renterisiko oppstår på kort og mellomlang sikt som et resultat av at deler av selskapets gjeld har flytende rente. Rammene for renterisiko er fastsatt i konsernets finansstrategi. Her er det angitt et rentebindingsbånd på 2 - 4 år og at minimum 20 % av gjelden skal ha flytende rente. Selskapets rentesensitivitet er tilpasset ved bruk av rente-swaper. Konsernet har en rentebærende låneportefølje pr. 31.12.14 på MNOK 1 769. Av dette har morselskapet MNOK 1 759, og Unibuss AS MNOK 10. For morselskapet var MNOK 578 sikret med rentebindingsavtaler med ulik løpetid. Ved utgangen av 2014 er det avsatt MNOK 43,4 for overkurs på rentesikring. Det avsatte beløpet er nåverdiberegnet. Lån fra Oslo kommune på MNOK 885 og fra Siemens på MNOK 13 har fastrente. Unibuss AS har bare lån med flytende rente, men har indeksregulering av kontraktsprisene som inkluderer utviklingen i rentemarkedet.

Aktive rentebytteavtaler (renteswaper) per 31.12.2014 som er gjort i NOK:

(Beløp i hele tusen)

Hovedstol	Forfall	Mottar	Betaler	Utsteder
120 000	23.04.15	Flytende	Fast	DNB
72 500	31.12.18	Flytende	Fast	DNB
20 000	27.09.21	Flytende	Fast	SEB
20 000	27.09.21	Flytende	Fast	DNB
35 000	13.09.21	Flytende	Fast	SEB
35 000	27.09.21	Flytende	Fast	Nordea
45 000	30.09.21	Flytende	Fast	DNB
25 000	04.10.21	Flytende	Fast	Nordea
25 000	04.10.21	Flytende	Fast	DNB
50 000	11.01.22	Flytende	Fast	Nordea
50 000	11.01.22	Flytende	Fast	DNB
80 000	08.07.24	Flytende	Fast	SEB

I 2014 det kostnadsført MNOK 24,7 relatert til rentebytteavtaler.

Sporveien har rentebytteavtaler som behandles regnskapsmessig etter prinsipp om over-/underkurs. Over-/underkurs beregnes ved å neddiskontere rentedifferansen mellom kontrakten og faktisk rente (swaprente) pr. 31.12.2014 for gjenstående løpetid.

Noter

NOTE 10 - SKATTEKOSTNAD PÅ ORDINÆRT RESULTAT

Konsernet			(Beløp i hele tusen)	Morselskapet		
2014	2013	Ny UB 2013		2014	2013	Ny UB 2013
Midlertidige forskjeller som inngår i grunnlaget for utsatt skatt/skattefordel						
-27 147	-423 430	-423 430	Anleggsmidler	24 329	-362 453	-362 453
-75 768	-76 264	-76 264	Varelager	-74 381	-74 945	-74 945
36 306	43 085	43 085	Fordringer	-1 280	-2 695	-2 695
-43 388	-18 708	-18 708	Finansielle instrumenter	-43 388	-18 708	-18 708
41 371	52 543	52 543	Gevinst og tapskonto	42 412	53 016	53 016
756 041	430 473	650 504	Pensjonsmidler	607 034	419 191	541 136
-13 328	7 656	7 656	Andre skatteøkende midlertidige forskjeller	0	22 387	22 387
674 087	15 355	235 386	Netto midlertidige forskjeller	554 726	35 793	157 738
-253 925	-1 985	-1 985	Underskudd og godtgjørelse til fremføring	-246 200	0	0
420 162	13 370	233 401	Grunnlag for utsatt skatt/skattefordel i balansen	308 526	35 793	157 738
113 444	3 610	63 018	Utsatt skattefordel/utsatt skatt	83 302	9 664	42 589
4 573	4 583	4 583	Ikke oppført utsatt skattefordel	0	0	0
118 017	8 193	67 601	Utsatt skatt/ skattefordel i regnskapet	83 302	9 664	42 589
Grunnlag for skattekostnad, endring i utsatt skatt og betalbar skatt						
206 141	137 333	160 332	Resultat før skattekostnad	151 209	109 242	129 530
10 442	0	0	Endring i forskjeller som ikke skal inngå i grunnlag for utsatt skatt/skattefordel	10 442	0	0
348 403	833	833	Permanente forskjeller	205 164	-131 215	-138 542
564 986	138 166	161 165	Grunnlag for årets skattekostnad	366 815	-21 973	-9 012
-459 031	27 570	4 571	Endring i forskjeller som inngår i grunnlag for utsatt skatt/skattefordel	-414 395	51 371	38 410
-94 934	-45 828	-45 828	Endring i underskudd og godtgjørelse til fremføring	-100 679	0	0
11 021	119 908	119 908	Grunnlag for betalbar skatt i resultatregnskapet	-148 259	29 398	29 398
0	0	0	Mottatt konsernbidrag direkte balanseført	158 701	148 416	148 416
0	0	0	Avgitt konsernbidrag med skattemessig effekt	0	-57 906	-57 906
11 021	119 908	119 908	Skattepliktig inntekt (grunnlag for betalbar skatt i balansen)	10 442	119 908	119 908
Fordeling av skattekostnaden						
2 975	33 574	33 574	Betalbar skatt (27 % av grunnlag for betalbar skatt i resultatregnskapet)	2 819	8 231	8 231
-1 394	0	0	For mye, for lite avsatt i fjor	-1 394	0	0
1 581	33 574	33 574	Sum betalbar skatt	1 425	8 231	8 231
50 417	-10 085	0	Endring i utsatt skatt/skattefordel	-2 137	-14 579	-14 579
52 328	23 489	29 699	Skattekostnad (27 % av grunnlag for årets skattekostnad)	-712	-6 348	-2 849
Betalbar skatt i balansen						
2 975	33 574	33 574	Betalbar skatt i skattekostnaden	-40 030	8 231	8 231
0	0	0	Skattevirkning av konsernbidrag	42 849	25 343	25 343
2 975	33 574	33 574	Betalbar skatt i balansen	2 819	33 574	33 574

Planendring knyttet til offentlig tjenstepensjon er behandlet som tidligere års feil, herunder bokført mot annen egenkapital.

Inngående balanse og sammenligningstillene for 2013 er oppdatert og reflekterer dette. Vi viser til nærmere beskrivelse i note 5 (pensjoner).

Noter

NOTE 11 - MELLOMVÆRENDE MED SELSKAP I SAMME KONSERN

(Beløp i hele tusen)	2014	2013
Langsiktige fordringer		
Bussanlegg AS	206 817	221 387
Totalt	206 817	221 387

Lån på MNOK 83 har flytende rente på 6 mnd. NIBOR pluss et påslag på 1,25 %. Lån på MNOK 42,3 er beregnet på basis av NIBOR 3 mnd. og et påslag på 1,75 %.

Lån på MNOK 96 er beregnet på basis av NIBOR 3 mnd. og et påslag på 0,9 %.

(Beløp i hele tusen)	2014	2013
Langsiktig gjeld		
Sporveien T-banen AS	0	150 000
Sporveien Trikken AS	0	100 000
Totalt	0	250 000

Begge lån er gjort opp i sin helhet per 31.12.2014

(Beløp i hele tusen)	2014	2013
Kortsiktige fordringer		
Kundefordringer	42 691	51 561
Mottatt konsernbidrag	158 701	187 109
Andre fordringer	42 788	50 353
Totalt	244 180	289 023

(Beløp i hele tusen)	2014	2013
Kortsiktig gjeld		
Leverandørgjeld	188	-2 766
Avgitt konsernbidrag	16 913	57 906
Konsernkontoordning	663 449	422 784
Annen kortsiktig gjeld	798	9 948
Totalt	681 348	487 872

NOTE 12 - VARER

(Beløp i hele tusen)	Konsernet		Morselskapet	
	2014	2013	2014	2013
Produksjonsmaterieill og reservedeler	210 241	179 878	207 361	177 412
Ukuransavsetning materieillbeholdning	-65 413	-56 253	-65 263	-56 103
Totalt varelager per 31.12	144 828	123 625	142 098	121 309

Verdien på varelageret er vurdert til anskaffelseskost justert for ukuransavsetning. Produksjonsenheten benytter gjenværende levetid på vognmaterieill som prinsipp for vurdering og beregning av ukuransavsetning.

Infrastrukturenheten benytter omløpshastigheten på varene som prinsipp for vurdering og beregning av ukuransavsetning.

Noter

NOTE 13 - BANKINNSKUDD, KONTANTER O.L.

Det finnes bundne bankinnskudd i konsernet. Bussanlegg AS har en depositumskonto på MNOK 9,4. Konsernet har skattetrekksgaranti.

Den totale kassekreditten er på MNOK 300. Kassekreditten er nedtrukket med MNOK 2,7 per 31.12.2014.

NOTE 14 - SELSKAPSKAPITAL

(Beløp i hele tusen)

Konsernet	Aksjekapital	Fond for vurderingsforskjeller	Annen egenkapital	Sum
Pr 1.1.2013	276 850	23 344	646 608	946 802
Planendring pensjon		71 603	72 231	143 834
Justert IB 2013	276 850	94 947	718 839	1 090 636
Justert resultat 2013			130 631	130 631
*Prinsippendring			6 271	6 271
Overføring til/fra fond 2013		-17 024	17 024	
Pr 31.12.2013	276 850	77 923	872 965	1 227 538
Overføring til/fra fond 2014		44 198	-44 198	
*Prinsippendring			-6 271	-6 271
Fra årets resultat			153 813	153 813
Pr 31.12.2014	276 850	122 121	976 109	1 375 080

(Beløp i hele tusen)

Morselskapet	Aksjekapital	Fond for vurderingsforskjeller	Annen egenkapital	Sum
Pr 1.1.2013	276 850	23 344	701 068	1 001 262
Planendring pensjon		71 603	72 231	143 834
Justert IB 2013	276 850	94 947	773 299	1 145 096
Justert resultat 2013			132 378	132 378
*Prinsippendring			6 271	6 271
Overføring til/fra fond 2013		-17 024	17 024	
Pr 31.12.2013	276 850	77 923	928 972	1 283 745
Overføring til/fra fond 2014		44 198	-44 198	
*Prinsippendring			-6 271	-6 271
Fra årets resultat			151 920	151 920
Pr 31.12.2014	276 850	122 121	1 030 423	1 429 394

Selskapets frie egenkapital er pr. 31.12.2014 MNOK 1 033. Planendring knyttet til offentlig tjenstepensjon er behandlet som tidligere års feil, herunder bokført mot annen egenkapital. Inngående balanse og sammenligningstillene for 2013 er oppdatert og reflekterer dette. Vi viser til nærmere beskrivelse i note 5 (pensjoner).

*Konsernet har endret prinsipp for bokføring av investeringstilskudd til nettometoden og sammenligningstill 2013 er endret tilsvarende.

Noter

NOTE 15 - AKSJEKAPITAL OG AKSJONÆRINFORMASJON

Selskapet har 2 768 500 aksjer pålydende kr 100 pr. aksje. Samlet aksjekapital utgjør kr 276 850 000.

Selskapet har én aksjonær:

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

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

NOTE 16 - ANNEN LANGSIKTIG GJELD

(Beløp i hele tusen)	Konsernet		Morselskapet	
	2014	2013	2014	2013
Obligasjonslån	660 000	440 000	660 000	440 000
Serielån kjøp av Bussanlegg AS	0	221 420	0	221 420
Gjeld til Oslo Kommune	885 250	467 150	885 250	467 150
Gjeld til kredittinstitusjoner	23 002	48 964	13 484	17 978
Bulletlån Nordea	200 000	200 000	200 000	200 000
Langsiktig gjeld til konsernselskap	0	0	0	250 000
Totalt	1 768 252	1 377 534	1 758 734	1 596 548

Langsiktig gjeld er i morselskapet økt med MNOK 162 innværende år. Dette fremkommer ved en økning i gjeld til kommunen med MNOK 418, samt nedbetaling av langsiktig gjeld til Sporveien T-banen AS og Sporveien Trikken AS. For konsernet totalt er økningen på MNOK 392. Endringene, utover endringene i morselskapet, er nedbetalt gjeld i Unibuss AS på MNOK 21. Det er i 2014

gjennomført en refinansiering hvor to obligasjonslån på til sammen MNOK 440 og et serielån på MNOK 221 i sin helhet er erstattet med et nytt obligasjonslån på MNOK 660. Obligasjonslånet er notert på Oslo ABM med SEB som tilrettelegger, har en rente på 3 mnd. NIBOR + 70 bp og løpetid på 5 år.

Konsernet har en snittrente på annen langsiktig gjeld på 3,95 %.

Morselskapet har en snittrente på annen langsiktig gjeld på 3,94 %.

Avdragsprofil	Konsernet	Morselskapet
2015	38 195	29 195
2016	229 713	229 195
2017	29 195	29 195
2018	24 700	24 700
2019	684 700	684 700
Deretter	761 749	761 749
Totalt	1 768 252	1 758 734

Noter

NOTE 17 - PANTSTILLELSER OG GARANTIER MV.

(Beløp i hele tusen)	Konsernet		Morselskapet	
	2014	2013	2014	2013
Gjeld som er sikret ved pant o.l.	9 518	552 000	0	521 000
Gjeld som er sikret med komm. garantier	0	140 000	0	140 000

Morselskapet Sporveien Oslo AS har i 2014 refinansiert all gjeld som tidligere hadde sikkerhet i pant og i kommunale garantier. Disse lånene er erstattet med et usikret obligasjonslån på MNOK 660.

Sporveien Oslo AS har stilt en garanti for Unibuss AS sin leasingskontrakt på Romerike. Garantien hadde en initiell verdi på inntil MNOK 315. Leasingkontraktens restverdi pr. 31.12.2014 er på MNOK 157.

Gjelden til Unibuss AS på MNOK 9,5 er sikret med pant i bussene som selskapet eier.

Konsernet Unibuss AS har ulike driftsgarantier relatert blant annet til kontrakter og husleie på MNOK 126. (Se tabell under).

(Beløp i hele tusen)

Garantiekreditor	Gjelder	Utløper	Beløp	Bank
Vestviken kollektivtrafikk	Kontraktsgaranti	30.9.2016	18 400	Handelsbanken
Oslo kommune Næringsetaten	Vognløyver	Ved oppsigelse	1 720	Nordea
Måkeveien 2 AS	Husleie	1.12.2014	657	Handelsbanken
Paulsen eiendom AS	Husleie	1.7.2016	440	Handelsbanken
Ruter AS	Kontraktsgaranti	30.12.2021	22 000	Nordea
Oslo kommune Samferdselsetaten	Vognløyver	Ved oppsigelse	6 711	DNB
Oslo kommune Samferdselsetaten	Vognløyver	Ved oppsigelse	19 983	DNB
Oslo Kemnerkontor	Skattetrekkskonto	Ved oppsigelse	40 000	Nordea
Opplandstrafikk	Kontraktsgaranti	30.6.2022	7 000	Nordea
LØL Invest AS	Husleie	31.3.2018	674	Nordea
Statsråd Mathiesens vei 8 AS	Husleie	1.3.2016	710	Nordea
Fornyerservice AS	Husleie	30.6.2017	279	Nordea
Vestviken kollektivtrafikk	Kontraktsgaranti	30.12.2017	7 550	Nordea

Noter

NOTE 18 - FREMMEDFINANSIERTE INVESTERINGSPROSJEKTER

Selskapet opptrer i stor grad som utbygger på vegne av andre. Ruter AS, på vegne av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, står for en stor del av finansieringen av dette. Disse verdiene fremkommer ikke eksplisitt av balansen etter ferdigstillelse. Eksempelvis er Kolsåsbanen fremmedfinansiert. De aktiverte prosjektverdiene blir nettet mot innbetaling fra offentlige instanser.

Selskapet har pr. 31.12.2014 en fremmedfinansiert prosjektportefølje på MNOK 3 187, og selskapet har mottatt MNOK 3 213 til dekning av dette. I balansen står nettoen oppført som «Gjeld prosjekter (netto)» med MNOK 26,6.

(Beløp i MNOK)				
Oversikt fremmedfinansierte prosjekter ved utgangen av året	2014	2013	Kostnadsramme	Økonomisk sluttdato
Kolsåsbanen i Akershus - fase 3	1 108	698	1 160	31.08.15
Lørenbanen	886	451	905	30.09.16
Oppgradering Lambertseter	642	607	652	31.05.15
Ensjø stasjon	229	224	232	30.06.15
EB, Bråthen - Ljabru	109	8	181	15.05.15
Østensjøbanen	36		222	30.09.16
Cort Adlers/Henrik Ibsens gate	33		42	19.05.15
Signal & sikringsanlegg Majorstua	25	16	34	30.06.15
Strømskinnebytte Metro 2013	25		30	31.03.15
Fellesstrekninger, elektro	17	10	19	31.08.15
Kabelforsterkning Trikk	15		52	31.12.17
Toveis trikk Prinsens gate	12		105	01.04.17
Nydalen stasjon - oppgradering	12		95	30.06.16
Grefsenveien Åsengata-Disen)	5		51	30.06.16
Tøyen stasjon	5		5	28.02.15
Prosjektering, trikk	5	6	12	21.12.15
Signalanlegg, prosjektering T-bane	5		19	31.12.15
Fornyelse sporveksler trikk	5		15	31.12.15
Likerettere Trikk	4		7	01.06.17
Div. reinvesteringer Akershus 2013	3		4	31.08.15
Prosjektering Metro 2014	2		10	31.12.15
Andre	2		2	
Sum	3 187		3 854	

NOTE 19 - LATENTE FORPLIKTELSER

ESA-sakenene

Norske stat har vært innklagd i to saker til ESA med påstand om ulovlig økonomisk støtte til kollektivtransport. Et negativt utfall av saken ville kunne fått betydning for Oslo kommunes kompensasjonsmodell til kollektivtrafikken i Oslo, i all hovedsak knyttet til Sporveien Oslo AS og underliggende datterselskaper. I 2012 og 2013 konkluderte ESA i disse sakene. Konklusjonen var ingen

overkompensasjon eller ulovlig statsstøtte. Konkurrenten klaget disse beslutningene inn for EFTA domstolen. Sakene ble behandlet i EFTA domstolen i januar 2015. Kjennelse i saken kom 20. mars. Kjennelsen sier at Konkurrenten.no ikke har noen rettslig interesse i saken og at saken på bakgrunn av dette avsluttes uten konsekvenser for Sporveien Oslo AS og underliggende datterselskaper.

Kontantstrøm

KONTANSTRØMOPPSTILLING

Konsernet		(Beløp i hele tusen)	Morselskapet	
2014	2013		2014	2013
206 141	160 332	Ordinært resultat før skattekostnad	151 209	129 530
-33 574	-355	Effekt av endringer skatt fra konsernbidrag/skatteeffekt endring tidligere år	9 275	-355
0	-3 500	Gevinst ved salg av fast eiendom	0	-3 500
229 628	213 863	Ordinære avskrivninger	196 956	172 076
532	0	Nedskrivninger anleggsmidler og finansielle omløpsmidler	145	0
-21 202	212	Endring varelager	-20 789	1 034
-28 424	-108 475	Endringer i kundefordringer	-28 995	-71 999
97 637	107 617	Endringer i leverandørgjeld	57 322	85 279
-105 537	-64 739	Forskjeller mellom kostnadsført pensjon og inn-/ utbetalinger i pensjonsordninger	-65 898	-36 800
0	0	Inntekt ved bruk av EK-metode og bruttometode	-44 198	17 024
-7 501	146 776	Endringer i andre tidsavgrensninger	-97 847	309 934
337 700	451 731	Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	157 180	602 223
0	3 500	Innbetalinger ved salg av varige driftsmidler	0	3 500
-627 763	-429 467	Utbetalinger ved kjøp/ tilvirkning av varige driftsmidler/ anlegg under utførelse	-618 268	-444 368
550	-221 123	Utbetalinger på andre lånefordringer (korts./langs.)	59 413	-192 172
0	0	Endring på fordringer i konsern	-50	-221 198
-627 213	-647 090	Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-558 905	-854 238
2 677	102 521	Netto innbetaling kassekreditt	2 677	0
-144 544	0	Innbetaling annen kortsiktig gjeld	193 476	128 560
		Utbetaling gjeld konsernselskaper	-250 000	0
1 092 000	70 000	Innbetalinger ved opptak av ny langsiktig gjeld	1 092 000	70 000
-700 800	-157 873	Utbetaling ved nedbetaling langsiktig gjeld/ utbetaling ved utlån	-679 300	-136 645
249 333	14 648	Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	358 853	61 915
-40 180	-180 711	Netto endring av kontanter	-42 872	-190 100
65 780	246 491	Kontanter ved periodens start	43 159	233 259
25 600	65 780	Kontanter ved periodens slutt	287	43 159

Pga. en planendring pensjon i 2013 er sammenligningstall endret for resultat og pensjonsavsetning. Se for øvrig pensjonsnoten for nærmere forklaring.

Revisjonsberetning



Til generalforsamlingen i Sporveien Oslo AS

Revisors beretning

Uttalelse om årsregnskapet

Vi har revidert årsregnskapet for Sporveien Oslo AS som består av selskapsregnskap, som viser et overskudd på kr 151 920 000, og konsernregnskap, som viser et overskudd på kr 153 813 000. Selskapsregnskapet og konsernregnskapet består av balanse per 31. desember 2014, resultatregnskap for regnskapsåret avsluttet per denne datoen, og en beskrivelse av vesentlige anvendte regnskapsprinsipper og andre noteopplysninger.

Styret og daglig leders ansvar for årsregnskapet

Styret og daglig leder er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettvisende bilde i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge, og for slik intern kontroll som styret og daglig leder finner nødvendig for å muliggjøre utarbeidelsen av et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller feil.

Revisors oppgaver og plikter

Vår oppgave er å gi uttrykk for en mening om dette årsregnskapet på bakgrunn av vår revisjon. Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder International Standards on Auditing. Revisjonsstandardene krever at vi etterlever etiske krav og planlegger og gjennomfører revisjonen for å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon.

En revisjon innebærer utførelse av handlinger for å innhente revisjonsbevis for beløpene og opplysningene i årsregnskapet. De valgte handlingene avhenger av revisors skjønn, herunder vurderingen av risikoene for at årsregnskapet inneholder vesentlig feilinformasjon, enten det skyldes misligheter eller feil. Ved en slik risikovurdering tar revisor hensyn til den interne kontrollen som er relevant for selskapets utarbeidelse av et årsregnskap som gir et rettvisende bilde. Formålet er å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets interne kontroll. En revisjon omfatter også en vurdering av om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimaterne utarbeidet av ledelsen er rimelige, samt en vurdering av den samlede presentasjonen av årsregnskapet.

Etter vår oppfatning er innhentet revisjonsbevis tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Konklusjon

Etter vår mening er årsregnskapet avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettvisende bilde av selskapet og konsernet Sporveien Oslo AS' finansielle stilling per 31. desember 2014 og av deres resultater for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.



Revisors beretning - 2014 - Sporveien Oslo AS, side 2

Uttalelse om øvrige forhold

Konklusjon om årsberetningen

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

Konklusjon om registrering og dokumentasjon

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

Oslo, 26. mars 2015

PricewaterhouseCoopers AS

A handwritten signature in blue ink that reads 'Hans-Christian Berger'.

Hans-Christian Berger
Statsautorisert revisor



*Jurist Stine Kjelstadi i
konsernjuridisk avdeling
sørger for at Sporveien har
ryddige innkjøpsavtaler.*



Sporveien Oslo AS

Økernveien 9
0653 Oslo
Postboks 2857, Tøyen
0608 Oslo

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

Byrå

Siste Skrik Kommunikasjon AS / www.sisteskrrik.no

Foto

Fotokonsept: Glenn Røkeberg / www.rokeberg.com
Portrettfoto: Lene Sandaunet / www.sandaunet.no
Foto av Solvik-Olsen: Thomas Haugersveen/SMK
Foto av J. Bernhoft: Rolf Øhman/Aftenposten/NTB Scanpix
Historiske foto: Ukjent/Oslo byarkiv samt K.Johansen og en ukjent fotograf/Oslo Museum
Hydrogenbuss foto: Ruter

Trykk

Møklegaard



På alle bilder i denne rapporten er det politikere, samarbeidspartnere, reelle passasjerer eller medarbeidere i Sporveien som er på vei et sted eller utfører sitt arbeid. Alle medvirkende har samtykket i bildebruken.

Sporveien vil rette en stor takk til alle som stilte opp.



I 2015 feirer Sporveien 140 år. 6. oktober 1875 ble den aller første hestesporvognen satt på skinner i Norges hovedstad.