



Årsrapport 2015

For våre barn og barnebarns by

T-BANEN

En viktig del av vår byutvikling de siste 50 år

Oslos t-bane hadde driftsstart i 1966. Dette året ble de fire banene på østsiden av byen, Lambertseterbanen, Østernsjøbanen, Furusetbanen og Grorudbanen, åpnet. Disse kjørte til Sentrum stasjon. På vestsiden hadde man i flere tiår hatt skinnegående tilbud i form av forstadsbaner fra Nationaltheatret stasjon til Kolsås, Røa, Frognerseteren og Sognsvann. Disse åtte strekningene danner grunnstammen i t-banenettet som vi kjenner det i dag. I 1987 ble linjene fra vest forlenget til Sentrum stasjon, og stasjonen fungerte som overgangsstasjon mellom øst og vest. Samtidig endret den navn til Stortinget stasjon. I 1995 ble alle linjene koplet sammen, slik at man fikk et gjennomgående t-banenett. Etter dette er nettet utvidet ytterligere med Ringbanen i 2006 og Lørenbanen i 2016.

Alle stasjoner og infrastruktur er eid eller forvaltet og driftet av Sporveien, som har stått for oppgradering og modernisering langs store deler av linjenettet de senere årene. Dette, sammen med anskaffelsen av moderne t-banetog, har bidratt til å løfte kvaliteten på Oslos t-bane til et fremtidsrettet linjenett hovedstadsområdets innbyggere har grunn til å være stolte av.

1



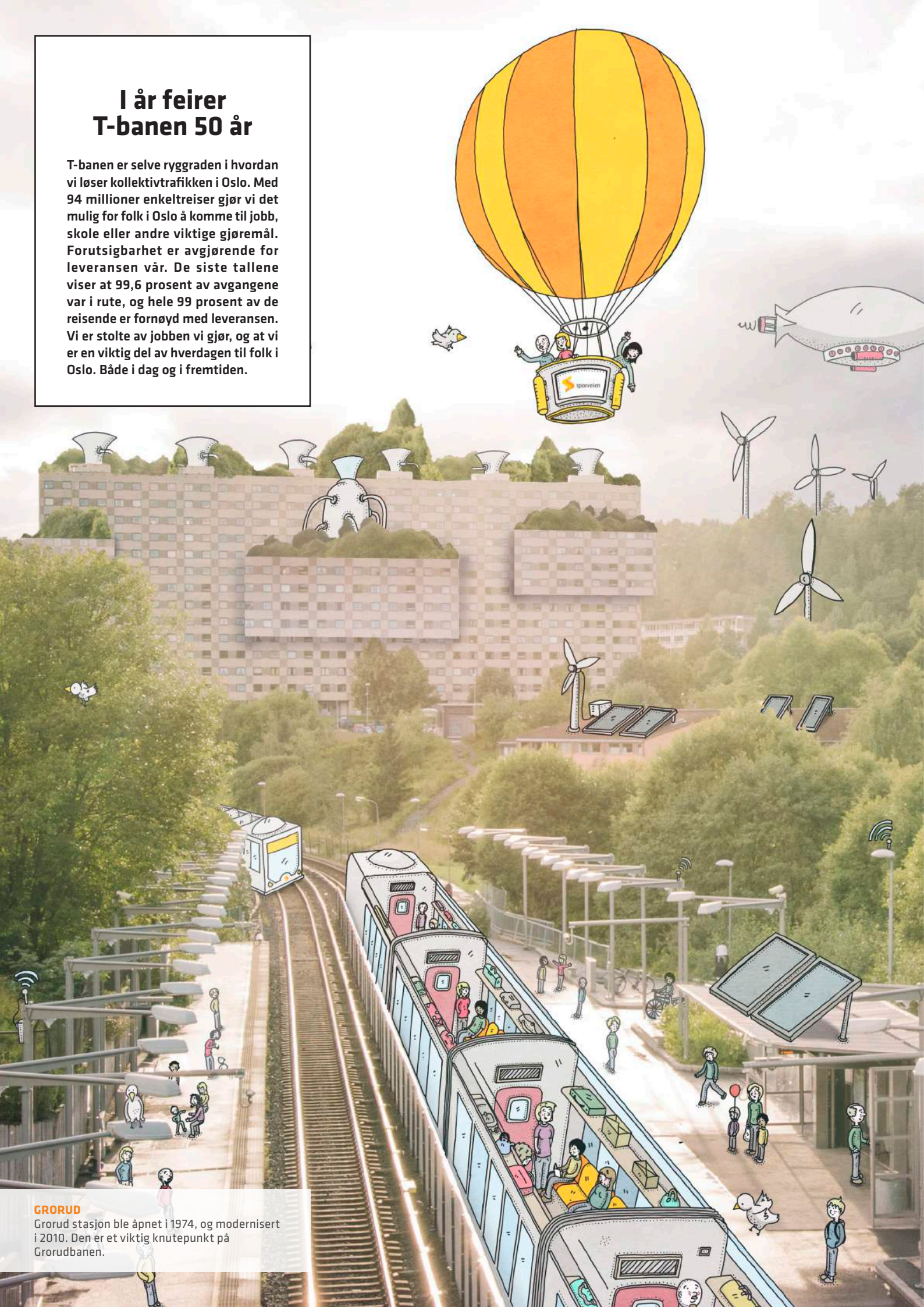
2

3



I år feirer T-banen 50 år

T-banen er selve ryggraden i hvordan vi løser kollektivtrafikken i Oslo. Med 94 millioner enkeltreiser gjør vi det mulig for folk i Oslo å komme til jobb, skole eller andre viktige gjøremål. Forutsigbarhet er avgjørende for leveransen vår. De siste tallene viser at 99,6 prosent av avgangene var i rute, og hele 99 prosent av de reisende er fornøyd med leveransen. Vi er stolte av jobben vi gjør, og at vi er en viktig del av hverdagen til folk i Oslo. Både i dag og i fremtiden.



GRORUD

Grorud stasjon ble åpnet i 1974, og modernisert i 2010. Den er et viktig knutepunkt på Grorudbanen.

INNHold

Del 1 Sporveien 2015

Sporveien fortsatte å leve opp til samfunnsoppdraget *Mer kollektivtrafikk for pengene i 2015*: Vi leverte mer kollektivtransport for pengene enn noen gang, til flere og mer fornøyde kunder.

Høydepunkter 2015	4
Nøkkeltall	5
Sporveissjefen	6
Sporveien – Størst på kollektivreiser	10
Vårt samfunnsoppdrag	12

Del 2 Strategi: Best 2015

Strategiperioden Best 2015 ble en stor suksess. Sporveien leverte på kvalitet, sikkerhet og effektivitet, og forbedret virksomheten med 455,5 millioner kroner.

Fra Best 2015 til Best 2020	16
Best 2015	18
Kvalitet	20
Sikkerhet	22
Effektivitet	23

Del 3 Sporveien mot 2020

Mer og enda bedre kollektivtransport er avgjørende for at Oslo skal kunne vokse og samtidig innfri ambisiøse miljømål. Sporveien rustet seg for store prosjekter og vekst mot 2020.

Viktige utviklingstrekk	30
Klimavennlig kollektivtransport	32
Nye prosjekter vil øke kapasiteten	33
Best 2020 – strategien videre	36

Del 4 Styring og ledelse

Sporveien legger vekt på god dialog med eier og godt lederskap på alle nivåer i organisasjonen. Det er nødvendig for å gjennomføre prosjektene og skape resultatene Oslo trenger.

Eierstyring og selskapsledelse	44
Eierstruktur i kollektivtrafikken	45
Konsernledelsen	50

Del 5 Årsberetning og regnskap

Styret er svært tilfreds med forbedringene Sporveien har skapt gjennom Best 2015. Konsernet viser evne til å levere på strategiske målsettinger, hvilket lover godt for den nye strategien Best 2020.

Årsberetning	52
Resultatregnskap	59
Balanse	60
Noter til regnskapet	62

Åtte engasjerte stemmer om Sporveien

Penelope Lea – Miljøagent	9
Marianne Borgen – Ordfører i Oslo	14
Martin Kruse – Fremtidsforsker	26
Ellen de Vibe – Etatsdirektør, Plan- og bygningsetaten	38
Cato Hellesjø – Sporveissjef	39
Hans Edvardsen – Etatsdirektør, Bymiljøetaten	40
Lan Marie Nguyen Berg – Byråd for miljø og samferdsel	48

Høydepunkter 2015

Antall avganger doblet

Antall avganger på Lambertseterbanen doblet. Dette ble gjort mulig etter massiv innsats fra hele Sporveiskonsernet, både i form av vognvedlikehold og oppgradering av infrastrukturen.

 12. januar  Lambertseterbanen

Historisk pensjonsavtale

Det ble inngått en historisk avtale om ny pensjonsordning i Sporveien. Avtalen, som ble inngått mellom Sporveien og fagforeningene, gir større forutsigbarhet for fremtidige pensjonskostnader.

 25. mars

Nye trikkeskinner

De nye trikkeskinnene i Dronning Eufemias gate ble prøvekjørt for første gang og godkjent for bruk.

 28. mai  Dronning Eufemias gate

Fornyhet tillit

Unibuss fikk fornyet tillit i Vestfold og viderefører kjøring verdt 1,2 mrd i perioden 2016-2024.

 15. juni  Tønsberg, Hoff, Sande, Borgeskogen og Horten

Flere miljøvennlige busser

Unibuss startet kjøringen av Østensjø-kontrakten, som selskapet vant året før. Oppstarten bidrar med 54 nye miljøvennlige biogass- og biodieslbusser til Oslo. Alle bussene har alkoholås.

 16. august  Østensjøanbudet

Ansvaret for nye trikker

Denne datoen kom meldingen om at Oslo kommune gir Sporveien det overordnede ansvaret for å kjøpe nye trikker til hovedstaden.

 14. november 

4G-dekning over hele linjenettet

Våren 2015 fikk kjernen av t-banenettet 4G-dekning – et prosjekt som har vært et av de største tunellbane-prosjektene i Europa med tanke på etablering av 4G-nett, og som Sporveien har bidratt med nøkkelkompetanse til å realisere.

 Mars 

Historisk god måling

I Norsk Kundebarometer 2015 fikk alle tre driftsarter historisk gode resultater: T-banen fikk 77,4 og 93 poeng for hhv tilfredshet og lojalitet, Trikken 72,7 og 92,8, mens røde busser (alle operatører i Oslo) fikk 66,6 og 91,3.

 12. mai   

Ny miljøvennlig base

T-banens nye base på Avløs ble åpnet. Basen er en av Sporveiens to hovedbaser i Oslo-området.

 11. juni  Avløs

Lørenbanen

Salven som brøt gjennom siste del av tunnelen på Lørenbanen ble fyrt av – en dag som ble markert med besøk av statsminister Erna Solberg (H), byrådsleder Stian Berger Røsland (H), byråd for miljø og samferdsel Guri Melby (V) og Venstreleder Trine Skei Grande (V).

 6. august  Lørenbanen

Sporveien 140 år

I 2015 feiret vi at Sporveien fylte 140 år: På denne datoen i 1875 ble den første hestesporvogn trukket gjennom byens gater.

 6. oktober 

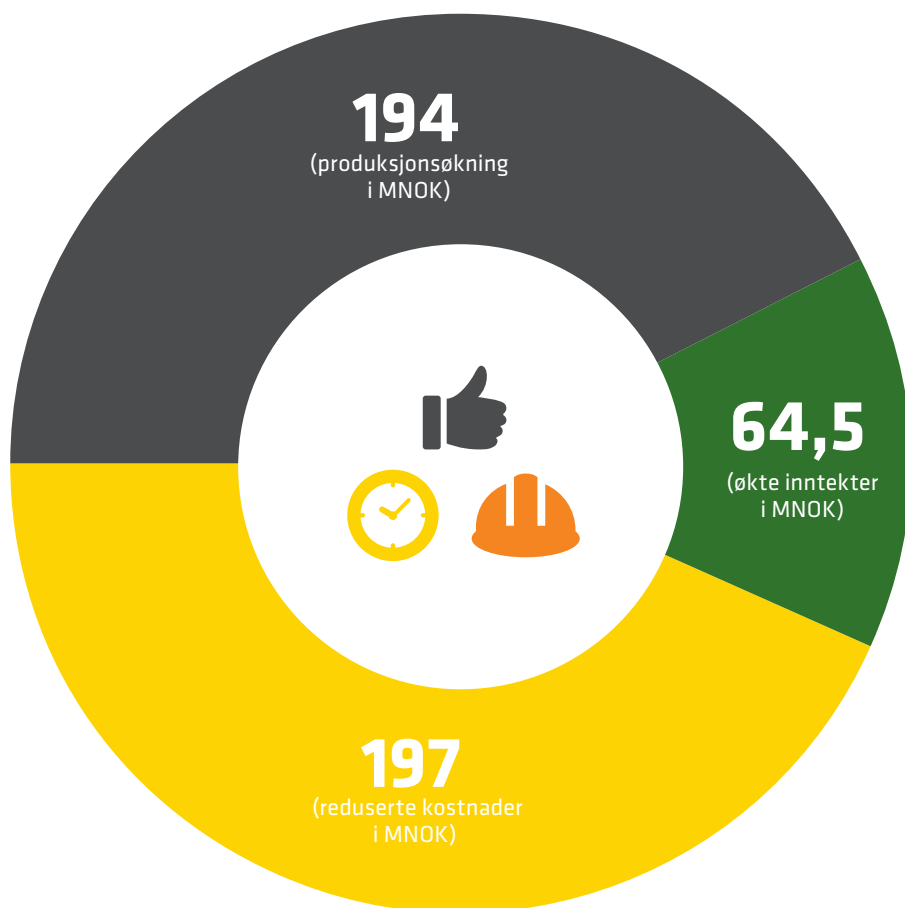
1 million kjørte km

MX-tog 3004 passerte, som det aller første, milepælen 1 million kjørte kilometer (25 ganger rundt jorda).

 18. november 

Best 2015 – en effektiviseringsuksess

Sporveien har forbedret virksomheten med over 455 millioner kroner og frakter flere og mer fornøyde passasjerer enn noen gang tidligere.



KVALITET

Produksjonen har økt tilsvarende 194 mill. kr, samtidig som kundetilfredsheten og regulariteten har økt.

SIKKERHET

Systematisk sikkerhetsarbeid har fjernet revisjonsavvik.

EFFEKTIVITET

Kostnadene er kuttet med 197 mill. kr, samtidig som inntektene er økt med 64,5 mill. kr - i en periode med produksjonsvekst.

Nøkkeltall 2015

Tall i NOK 1000	2015	2014	2013	2012
Driftsinntekter	4 374 975	4 211 687	3 480 160	3 392 864
Driftskostnader	4 205 045	3 913 366	3 256 881	3 295 358
Driftsresultat	169 930	298 321	223 279	97 506
Driftsmargin	3,9 %	7,1 %	5,8 %	2,9 %
Resultat før skatt	135 865	206 141	160 332	27 528
Årsresultat	113 029	153 813	130 633	18 773
Ansatte	3 540	3 518	3 232	3 877
Enkeltreiser totalt (mill.)	233	204	199	210
Kjøpte km på skinner (mill.)	11,9	11,4	11,1	11,1
Kjøpte km med buss (mill.)	39,9	36,5	16,1	19

For våre barn og barnebarns by:

Beste nordiske løsning på effektiv og miljøvennlig kollektivtransport

Det er våre barn og barnebarn som skal reise med fremtidens kollektivtrafikk. Det er ønsket om å være løsningen på både dagens og morgendagens utfordringer som driver oss fremover i Sporveien, og det er derfor vi skal lykkes med våre strategiske målsettinger. 2015 var et meget godt år for Sporveien. Kollektivtrafikken er i sterk vekst, og det er avgjørende at vi fortsetter å levere god kvalitet i alle ledd om det skal være godt å bo og arbeide i Oslo også i årene fremover. I 2015 gjennomførte vi 233 millioner reiser med Trikken, T-banen og Unibuss. Det er et historisk høyt nivå, og nå ruster vi oss for å levere enda flere og bedre reiser.

Sporveien har et viktig samfunnsoppdrag, og gjennom dette tar vi daglig samfunnsansvar i alle ledd i driften av trikk, t-bane og buss samt forvaltningen av stasjoner og annen infrastruktur. Vi skal være en viktig bidragsyter til at Oslo-regionen har et godt og effektivt kollektivtilbud, og vi skal samtidig bidra til å redusere klimagassutslippene og lokal forurensning. Folk skal komme seg frem og folk skal kunne puste ren luft. Oslo kommunes klimamål og miljømål er viktige og ambisiøse, og vi i Sporveien skal bidra aktivt til at kollektivtrafikken er klimanøytral innen 2020. Våre barn og barnebarn trenger det.

Sporveien leverer et godt årsresultat for 2015 på i overkant av 113 millioner kroner.

Ved utgangen av 2015 avsluttet Sporveien strategiperioden vi har kalt «Best 2015». Dette viktige arbeidet har vært en ubetinget suksess med fokus på kvalitet, sikkerhet og effektivitet. Konsernet har forbedret virksomheten med 455,5 millioner kroner. Samtidig kjører vi mer trikk, t-bane og buss enn noen gang tidligere og kundetilfredsheten er rekordhøy. Vi har nå en sunn og god økonomi, og dette er svært viktig for at Sporveien skal kunne

oppretholde en høy kvalitet på våre leveranser og investere videre i godt vedlikehold og enda bedre kvalitet på kollektivtrafikken i årene som kommer.

Gjennom resultatene av «Best 2015» legger vi nå fundamentet for vår neste strategiperiode «Best 2020». Vi bygger videre på Sporveiens egen metode tuftet på profesjonalisering, effektivisering, industrialisering og bedriftsdemokrati og vi tilfører nye ambisjoner innenfor vekst, konkurransekraft, samfunnsansvar og gjennomføringsevne. Strategien skal løfte konsernet ytterligere - til det beste for våre reisende og samfunnet rundt oss. Målet er at Sporveien skal være «Beste nordiske løsning på effektiv og miljøvennlig kollektivtransport» i 2020. For å lykkes med videre strategisk utvikling er det avgjørende at konsernet har tillit og handlingsrom hos sin eier Oslo kommune og at konsernet viderefører en helhetlig integrert verdikjede innenfor drift, vedlikehold, utbygging og eierskap i et samlet konsern. Det gir oss anledning til å utnytte kollektivsystemet til fulle – til det beste for innbyggerne i og rundt Oslo.

I 2015 feiret Sporveien sitt 140-årsjubileum. Den 6. oktober 1875 fikk hovedstaden sin første skinnegående kollektivtrafikk med hestesporgvogn i linje fra Homansbyen til Stortorget. Dette ble behørig feiret, og dagen ble blant annet markert med kjøring av hestesporgvogn og hest i samme historiske trasé, til stor glede for byens befolkning. Jubileumsåret ble også begivenhetsrikt på andre måter. I 2015 innførte vi en ny pensjonsordning i Sporveien i samarbeid med de ansattes foreninger, der Sporveien gikk fra en ytelsesbasert til en innskuddsbasert ordning for alle nyansatte. En ny pensjonsordning gir svært viktig økonomisk forutsigbarhet for oss i årene som kommer og er resultatet av et langsiktig og godt internt samarbeid.

Sporveismetoden

Strategien Best 2015 er en effektiviserings-suksess: Sporveien har forbedret virksomheten med over 455 millioner kroner og frakter flere og mer fornøyde passasjerer enn noen gang tidligere. Oppskriften til suksessen kaller vi Sporveismetoden.

Sporveismetoden er summen av Sporveiens arbeid med kultur, verdier, bedriftsdemokrati, samhandling og teknologi for å realisere virksomhetens strategi og for å løse samfunnsoppdraget. Kombi- nert med solid forankring og løpende informasjon om strategien, har vi utløst imponerende innsats og engasjement fra alle medarbeidere i konsernet. Resultatene er skapt i fellesskap, i sterk felles oppslutning om felles mål. Og i en prosess som har feiret både store og små forbedringer.

Så enkelt. Og så vanskelig. Det er dette vi kaller Sporveismetoden.



Cato Hellesjø
SPORVEISSJEF

Nye trikker til Oslo

Sporveien fikk i 2015 ansvaret for å kjøpe nye trikker til Oslo, og dette arbeidet er nå, sammen med videre planlegging av baser og trikkeinfrastruktur, organisert i vår virksomhet. Det skal kjøpes inn 87 nye trikker, og etter planen skal de to første trikkene gå i prøvedrift vinteren 2019/2020 med videre serieleveranse frem til 2024. Anskaffelsen ble i desember 2015 vedtatt i Oslo bystyre med tilhørende finansieringsplan.

Utbygging og anbud

Sporveien har gjennomført en rekke store og små utbyggingsprosjekter som er svært viktige for å sikre en stabil drift av t-bane og trikk, og nye anbud er vunnet i bussmarkedet.

Sporveiens datterselskap Unibuss gjennomførte en vellykket oppstart av et omfattende bussanbud i ruteområdet Østensjø i Oslo og samtidig fikk selskapet fornyet kontrakt på rutetrafikk i Vestfold.

Arbeidet med den nye Lørenbanen og Løren stasjon pågikk i hele 2015 etter oppstarten i juni 2013. En 1,6 kilometer ny dobbeltsporet tunell fra Grorudbanen mellom Hasle og Økern til Ringbanen ved Sinsen kobler øst og vestgående linjer i Oslo sammen, uavhengig av fellestunellen i sentrum. Samtidig har Sporveien bygget en ny underjordisk stasjon på Løren. Den nye Lørenbanen frigjør kapasitet i sentrumstunellen mellom Tøyen og Majorstua og er dermed et viktig bidrag til å bedre kapasiteten på de østlige t-banestrekningene ved siden av å gi et godt kollektivtilbud med t-bane på Løren. Samtidig med åpningen av Lørenbanen gjenåpnet resterende stasjoner på Østensjøbanen etter oppgradering. Sporveien doblet med det kapasiteten på Østensjøbanen til to av ganger i kvarteret.

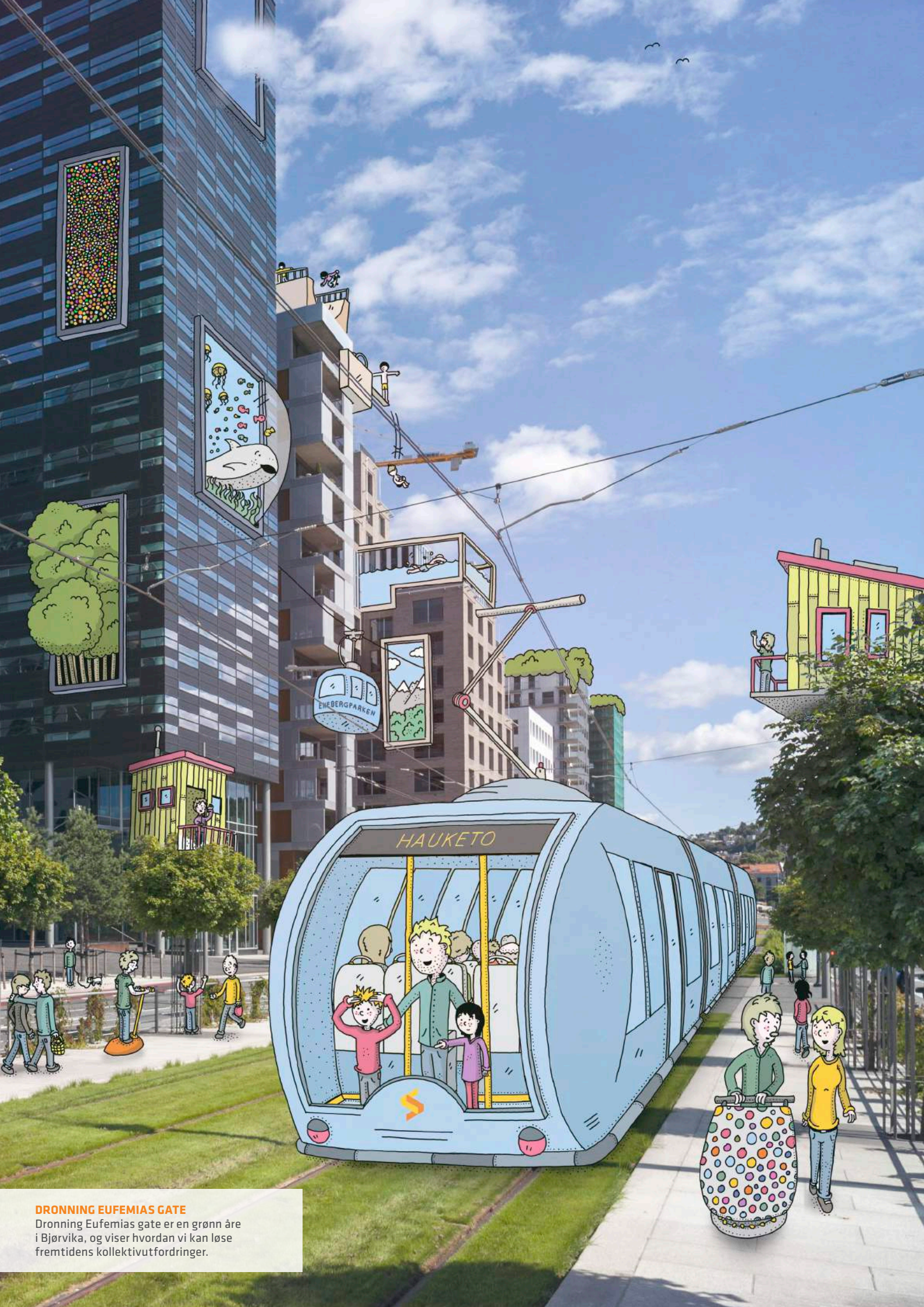
På Avløs i Bærum åpnet vi en ny base for parkering og vedlikehold av t-banevognene. I tillegg pågår det en omfattende oppgradering av Ekebergbanen, samt at det bygges to-veis trikkelinjer i Prinsensgate. Dette er alle svært viktige prosjekter som skal være med på å gjøre kollektivtilbudet i Oslo-regionen enda bedre.

Sporveien vil være med på å forme framtidens kollektivtilbud i Oslo. Vi skal levere kollektivtransport med høy effektivitet og god kvalitet. Oslo er den raskest voksende hovedstaden i Europa. Skal kollektivtrafikk, sykkel og gange ta trafikkveksten i Oslo og bilbruken reduseres, er det nødvendig å ha høyt tempo på bygging av ny og forbedret infrastruktur. Her har Sporveien betydelig erfaring og kompetanse. Samtidig må vi ta godt vare på det vi allerede har.

Vi skal fortsette å finne løsninger som får maksimalt ut av det eksisterende kollektivsystemet. Vi skal bidra til å bevare verdien på materiell og infrastruktur, og vi skal ta ansvar for nye utbygginger med samme iver og presisjon som vi har gjort tidligere. Sporveien skal levere langs alle disse aksene for å leve opp til visjonen «Sammen gjør vi kollektivtrafikken til et naturlig førstevalg» og samfunnsoppdraget «Mer kollektivtransport for pengene». ■

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Cato Hellesjø'.

Cato Hellesjø
Sporveissjef



DRONNING EUFEMIAS GATE

Dronning Eufemias gate er en grønn åre i Bjørvika, og viser hvordan vi kan løse fremtidens kollektivutfordringer.



Fremtiden er spennende!

Det som ofte skiller barn fra oss voksne er at de ikke ser på endringene i samfunnet som problemer som må løses, men bare som en naturlig utvikling. At vi ikke lenger kan gjøre det vi gjorde før betyr bare at vi må tenke annerledes i fremtiden. Barnas løsninger er ofte åpne og fulle av muligheter. Det er kanskje en måte å tenke på som vi kan lære mye av.

Engasjement har ingen aldersgrense

Penelope Lea er 11 år og går i sjette klasse på Maridalen skole. Penelope elsker å leke med venner, og er en aktiv jente med mange interesser. Hun liker å stå på slalåm, gå på langrenn, driver med orientering, dans og spiller gitar. I tillegg til dette er hun også et engasjert medlem av Miljøagentene.

- Jeg ble miljøagent fordi jeg kjente noen i Natur og Ungdom som inspirerte meg til å bli opptatt av miljø. Da jeg lærte litt mer skjønte jeg hvor viktig det var. På nettet lette jeg etter miljøgrupper for barn, og da fant jeg Miljøagentene. På skolen min var det bare én jente som var miljøagent da jeg begynte, men etter et foredrag jeg holdt for klassen om regnskogen var det mange som ville bli miljøagenter. Jeg fikk vervet ni stykker.

Oslo er den beste byen

Penelope går på Oslos minste barneskole, og bor på Kjelsås. Hun er vant til å ta buss for å komme til skolen, men hun synes det beste og morsomste transportmidlet er t-banen. At Penelope går på en skole som bokstavelig talt ligger ute i skogen betyr likevel ikke at hun er uengasjert i det som skjer i resten av byen.

- Det jeg setter mest pris på med Oslo er at det er en trygg by, og at det er så mange forskjellige mennesker her, som tør å være seg selv. Dessuten er det både sjø, skog og by på et sted, og alt ligger så nært. Når jeg blir voksen ønsker jeg at det fortsatt skal være trygt, og at vi blir enda flinkere til å ta vare på hverandre.

Den viktigste utfordringen vi må løse er at luften må bli bedre i byen, sånn at det ikke går ut over skolearbeidet til dem som går på skole der. Det er veldig dumt med alle dem som kjører alene i bilen med matpakken som passasjer. De burde ta kollektivtransport. Jeg tenker at grunnen til at de ikke gjør det er at de tror det er dyrt.

Forandringen må starte nå

Miljøengasjement handler om å se en helhet, og at vi kanskje må endre vanene våre og begynne å gjøre ting på andre måter. Penelope har klare tanker om hva vi alle sammen burde begynne med umiddelbart.

- Vi må bli flinkere til kildesortere, bruke kollektivtransport og hvis du har klær du ikke bruker lenger så må vi gi det til UFF eller Fretex. Kanskje noen kan arve det du har vokst fra. Hvis du har en bukse som fortsatt passer, men som du ikke liker lenger, kan du tegne på den eller sy på knapper.

Vi trenger gode idéer

Penelope mener at Sporveien også må tenke nytt og mener at det ikke ville være så dumt å la barna bli hørt.

- Sporveien kan lage et prosjekt hvor alle skolene i Oslo og Akershus kan delta. Der kan de samle inn alle idéene og tankene barna har om fremtiden og lage en utstilling. Jeg tror det ville dukke opp mange gode idéer, det er ikke bare de voksne som kan tenke ut smarte ting. Hvis jeg skulle bestemme én ting som ville være bra for Oslo ville jeg byttet ut de store bussene og trikkene med små elektriske minibusser. Minibussene skulle være der vi kommer med tog eller t-bane, og vi skal bare kjøpe en billett uansett hva vi kjørte. Det beste hadde vært om det var gratis å kjøre med dem og at pengene kom fra statsbudsjettet. Elektriske busser er også bedre enn trikk. Der det er trikkeskinner sliter vi mye på asfalten, og da må vi jo legge ny hele tiden. Da slipper vi ut mye miljøgasser som ikke er bra.

Tenk nytt

At verden forandrer seg ser ikke Penelope på som noe negativt, det handler bare om at vi må tenke annerledes alle sammen.

Hun tror at når de som er barn i dag blir voksne kommer de til å være klare for å takle endringene i samfunnet vårt.

- Jeg håper at det ikke er mer olje igjen, og at vi tjener penger på andre ting. I Norge er vi heldige som kan lage strøm av vannkraft. Kanskje vi har skjønt konsekvensene av det vi gjør med miljøet vårt, og ikke lenger slipper ut så mye CO₂. Jeg tror ikke vi lenger kommer til å kjøpe så mye nytt hele tiden, men heller arrangere byttefester i byen. Da føles det som du har kjøpt noe nytt, men det har du ikke. Du har i stedet bidratt til mindre forurensning. ■



Penelope Lea
Miljøagent

SPORVEIEN

Størst på kollektivreiser

Sporveien er landets største leverandør av kollektivtransport og frakter årlig over 230 millioner passasjerer. Med Sporveiens strategi «Best 2015» har vi jobbet for ikke bare å være den største, men også den beste leverandøren av kollektivtransport i 2015. Vårt samfunnsoppdrag er å gi mer kollektivtransport for pengene.

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 99 prosent er fornøyd med vår t-baneleveranse, 98 prosent med vår trikkeleveranse, og 97 prosent med vår bussleveranse. I samarbeid med Ruter AS og Oslo Vognselskap AS legger Sporveien grunnlaget for en effektiv og markedsrettet kollektivtransport som skal være til det beste for Oslo og Akershus. Sporveiens samfunnsoppdrag er å gi mer kollektivtransport for pengene.

Konsernet, som per 31.12.2015 hadde 3540 ansatte, leverer gjennom en helhetlig integrert verdikjede og består av følgende enheter og selskaper:



Verksted/Produksjon (PE)

PE er en del av morselskapet og har ansvar for vedlikehold av trikker og t-banetrokker. Enheten hadde per 31.12.2015 388 ansatte fordelt på lokasjoner på Grefsen, Holtet, Ryen og Avløs.



Infrastruktur og Eiendom (IE)

IE er en del av morselskapet og har ansvar for utbygging og vedlikehold av infrastruktur og eiendommer. Enheten hadde per 31.12.2015 298 ansatte, fordelt på lokasjonene Tøyen, Etterstad og Holtet. I tillegg hadde enheten i 2015 prosjektkontor på Bøler og Løren, i forbindelse med utbyggingsprosjektene Østensjøbanen og Lørenbanen. Sporveien ivaretar en stor eiendomsmasse, primært knyttet til driften av kollektivtrafikken. I tillegg eier, forvalter og utvikler virksomheten infrastrukturen som er knyttet til trikk og t-bane. Det vil si at Sporveien har ansvaret for stasjoner, skinnegang, tunneller og bygninger.



Konsernsenteret

Sporveiens konsernsenter besto per 31.12.2015 av 106 ansatte, fordelt på hovedområdene økonomi og finans, HR og HMS, kommunikasjon og marked, markedstjenester, dokument-senter, strategi, IT, strategisk innkjøp, og juridisk og compliance. Konsernets hovedkontor holder til i moderne lokaler på Tøyen.



Bussanlegg AS

Bussanlegg AS eier og leier ut syv bussanlegg til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus, med en samlet kapasitet på 570 busser. Bussanlegg AS skal fremover være totalleverandør til Ruter av operatøruavhengige bussanlegg og tilhørende infrastruktur.



Sporveien Media AS









Sporveien Media AS forvalter all trafikkreklame på Sporveiens driftsmidler, stasjoner og bygninger, samt holdeplasser på Lilleakerbanen og Ekebergbanen. Sporveien Media AS har siden 1.1.2013 hatt avtale med Clear Channel Norway AS (CCN) om salg av trafikkreklamerettighetene i Oslo og Akershus. Avtalen varer frem til 31.12.2020. I tillegg til å gi et positivt økonomisk bidrag til kollektivtrafikken, skal trafikkreklamevirksomheten bidra til en positiv opplevelse for de reisende.

Sporveien T-banen AS

Sporveien T-banen AS (T-banen) er med sine 94 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.

T-banen drifter seks linjer i Oslo, hvorav to går inn i Bærum i Akershus.









I 2016 feirer T-banen 50 år.

ENKELTREISER	LINJER	REGULARITET	TOGKM	ANSATTE	TOGSETT	DRIFTSINNTEKTER (1.000)	TOGTIMER
							
94 mill	6	99,6	7.565.751	567	115	1.651.229	318.553

Sporveien Trikken AS

Sporveien Trikken AS (Trikken) har ansvar for all trikkedrift i Oslo. Selskapet har egen driftstillatelse fra Statens jernbanetilsyn og kjører på avtale med administrasjonsselskapet Ruter AS. Visjonen om «Rullende fortau», der trikkene har hyppigere









avganger og høyere hastighet, ble innført i 2005, og antall reisende har siden da vokst fra 30 til utrolige 55 millioner i 2015. Veksten har kommet uten å investere i nytt materiell.

ENKELTREISER	LINJER	REGULARITET	VOGDKM	ANSATTE	TRIKKER	DRIFTSINNTEKTER (1.000)	VOGNTIMER
							
55 mill	6	99,3	4.287.723	367	72	808.455	308.468

Unibuss AS

Unibuss AS (Unibuss) tilbyr miljøvennlig og moderne kollektivtransport med tyngdepunkt i hovedstadsområdet. Selskapet er markedsleder innen rutebusskjøring i Oslo, samt en betydelig aktør på Lillehammer og i Vestfold. Unibusskonsernet består av Unibuss (rutebuss) og datterselskapene Unibuss Ekspress AS, Unibuss Tur AS og Tønsberg Bussreiser AS. Unibuss har

en stor andel av den anbudsbaserte busstrafikken i Oslo, Akershus, Vestfold og Oppland. I tillegg kjører Unibuss Ekspress AS flybussene Torpekspressen, Ryggeekspressen og Værnesekspressen, samt Lavprisekspressen mellom Oslo og Trondheim og Oslo og Stavanger. Unibuss Tur AS har baser i Oslo, Stokke og Lillehammer.

ENKELTREISER	LINJER	REGULARITET	BUSSKM	ANSATTE	BUSSER	DRIFTSINNTEKTER (1.000)	BUSSTIMER
							
84 mill	204	99,9%	39.864.384	1.814	758	1.559.933	1.186.855

VÅRT SAMFUNNSOPPDRAG

Mer kollektivtransport for pengene

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

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

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

Det er Oslo kommune som eier Sporveien. Det innebærer at vi forvalter og utvikler store verdier på vegne av kommunen, for fellesskapet – og for framtiden. Kollektivnettverket i Oslo er utviklet gjennom de siste 140 årene og er i dag kritisk for at Oslo skal fungere. Med byen i vekst, en kommuneøkonomi under press, og begrenset med plass til å utvide kollektivtransporten, er det Sporveiens oppgave å få mest mulig ut av det eksisterende systemet og bidra til at byen gjør riktige prioriteringer for framtiden. ■

★
Attraktive arbeidsplasser

👍
Fornøyde reisende
T-bane: **99 %**
Trikk: **98 %**
Buss: **97 %**

🏠
Infrastruktur og eiendom
Utbygging, drift og vedlikehold



Trikken:
55 mill. reiser
4,3 mill. vognkilometer
72 vogner
90 trikkeholdeplasser



Unibuss:
84 mill. reiser
39,9 mill. busskilometer
Bussvirksomheten drives som en selvstendig og uavhengig kommersiell virksomhet.



T-banen:
94 mill. reiser
7,6 mill. togkilometer
115 3-vogns MX-tog

↑
Sporveien er eid 100% av Oslo kommune.



Bedre luftkvalitet og lavere klimautslipp



Trygg og effektiv kollektivtransport



Miljøskapende byrom



Mer kollektivtransport for pengene



Sporveien skaper verdier for våre barn og barnebarns by



3540 stolte og kompetente medarbeidere.



Sporveiskunst og kulturopplevelser ombord og langs linjenettet.

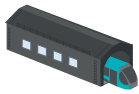


101 stasjoner

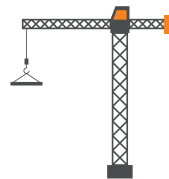


Verksted og baser:

Vask, vedlikehold og oppgraderinger av trikker og t-banevogner.



Modernisering av linjene



Bussanlegg:
7 bussanlegg

Sporveiens skinnegående virksomhet: En helhetlig integrert verdikjede



Ruter bestiller kollektivtransport fra Sporveien.



Oslo Vognselskap leier ut vogner og kjøper vedlikehold fra Sporveien.



Det er grunn til å være fornøyd

Oslo har et kollektivsystem som flere hundre tusen mennesker daglig har glede av. Ordfører Marianne Borgen peker på den fantastiske jobben Sporveien gjør med å bringe mennesker til og fra jobb, skoler og aktiviteter.

- Til tross for en stortstilt satsing de siste årene er det flere kapasitetsutfordringer framover, blant annet knyttet til tverrgående forbindelser i Groruddalen og Søndre Nordstrand. Derfor er det godt å ha den politiske plattformen vi fremforhandlet på Østmarksetra som utgangspunkt for bystyreflertallets og byrådet arbeid framover.

Oslopakke 3

Finansieringen av de tunge satsingene er en utfordring. Det er et stort økonomisk løft der 14-15 milliarder må på plass. Målet er å øke statens deltakelse i prosjektene. -Så langt er vi lovet 50 prosent, sier Borgen, som håper at bidraget skal øke opp mot 70 prosent.

- T-banen er et effektivt transportmiddel og en ny t-banetunell er en sentral del av løsningen, og det haster å få avklart tidspunktet for oppstart av byggingen. Jeg håper den reforhandlede avtalen om Oslo-pakke 3 våren 2016 er tydeligere i språket enn forgjengeren. Der var betydningen av tunellen puslete formulert. Nå er nok bevisstheten om denne større. Her har vi ikke noe valg, sier hun og understreker at en ny tunell må bygges slik at dagens system kan løpe mens byggingen pågår.

Flere tunge kollektivutfordringer

Byrådet har en rekke tunge kollektivsatsinger som etablerte målsettinger. I dette inngår foruten tunellen gjennom sentrum, Fornebubanen, A-husbanen, trikkeprosjektet med kjøp av nye trikker, trikk på Ring 2 og en utvikling av linjen opp til Tonsenhagen – blant mye annet, sier Borgen.

Ser vi på Fornebubanen er vi kommet et stykke på vei. Ordføreren mener den prosessen sammen med A-husbanen må gå videre med byrådets fulle støtte.

- Vi må også ha på plass de nye trikke-linjene. Oslo opplever en stor befolkningsvekst. Rundt femten tusen mennesker kommer til oss hvert eneste år. Kapasitetsutfordringene krever at vi er framsynte når vi bygger ut kollektivnettverket. All

befolkningsvekst skal håndteres enten kollektivt, på sykkel eller som fotgjengere. I kollektivtrafikken kan vi ikke bare øke kapasiteten, framkommeligheten må også bli bedre. Dette vil vi oppnå ved å fjerne parkeringsplasser. Indre by skal bli bilfri – her kommer det flere grep.

Kollektivtrafikk, ikke vei

Borgen ser nødvendigheten av å bruke de tilgjengelige midlene på den smartest mulige måten. Det innebærer satsing på kollektivtrafikk, ikke økt veiutbygging. Diskusjonen om E18 i vestkorridoren har relevans for hvor store investeringer det kan legges i kollektivsatsingen framover.

- Det står stor respekt av den jobben Sporveien har gjort i forhold til oppnådde innsparinger. Det viser at det også i virksomheter der kommunen er eier, er fullt mulig å oppnå god og effektiv drift. Det er store gevinster å hente ved å organisere seg smart. Jeg vet at det er satt nye og ambisiøse mål i Sporveien – dette bør være til inspirasjon og en viktig del av all kommunal virksomhet.

Miljøbyen Oslo

Det er i alles interesse å skape en sunn og ren luft for oss selv, barna våre og barnebarna. Det får vi i en by som satser på kollektive løsninger, sier Borgen og understreker at det er nødvendig med høye ambisjoner.

- Oslo skal bli Europas beste miljøby. Vi har høye mål for å få ned klimautslippene, byen skal bli grønnere, triveligere og tryggere. Syklister, fotgjengere og kollektivtrafikk skal ha bedre plass. Derfor kan vi i framtiden ha en by med mer effektiv kollektivtransport – på flere linjer, med etablerte tverrforbindelser. I dag er forurensingen i byen på et nivå som i verste fall kan være livstruende for utsatte grupper. Barn får ikke være ute og leke når det er ordentlig kaldt og har problemer på skoleveien fordi det er helsefarlig å være ute. Vi skal kunne puste luften i Oslo uten å bli syke.

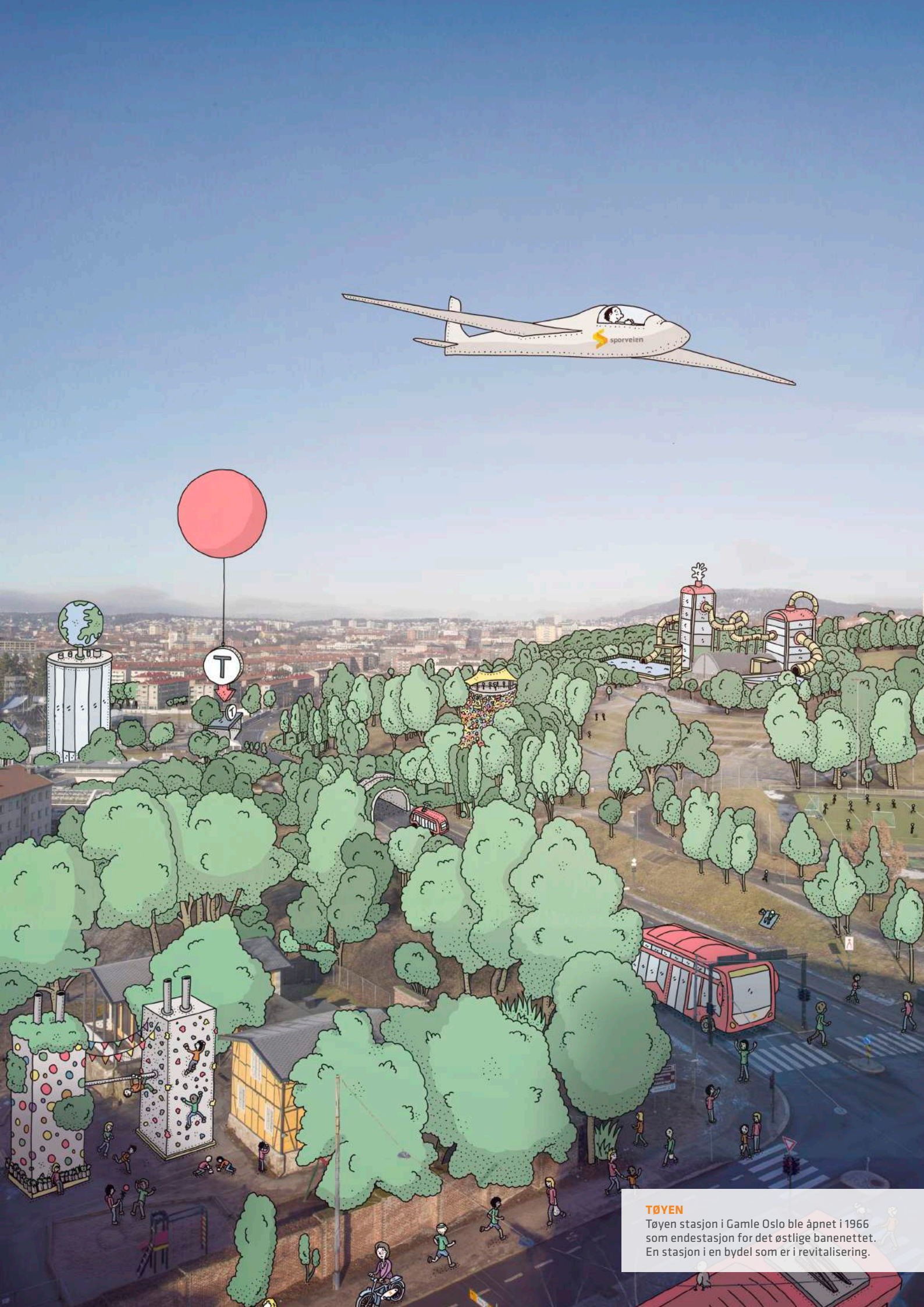
På tid og på budsjett

Borgen bor selv langs Østsjøbanen, og er glad for at denne banen er åpnet med sju og et halvt minutters rute. Det er en styrking av tilbudet som vil bli verdsatt av alle som sogner til linje 3. Prosjektet kom også i mål både på tid og budsjett, og det står det stor respekt av, sier Borgen.

- Jeg hadde stor glede av å delta på åpningen av linje 3 fram til Bøler, en sur og kald dag med snøfokk. Likevel møtte flere hundre mennesker opp for å være med. For meg er det et synlig bevis på hvor mye det betyr at t-banen kom tilbake. Det er lett å ta det du bruker hver dag for gitt, men når det blir borte blir savnet ekstra følbart. Vi vil få en befolkningsvekst i Osloregionen både fra tilflytting og fordi vi skal ta vår del av den flyktningekatastrofen vi ser sør i Europa. Vi skal alle leve livene våre i byen, og da må vi ha et effektivt kollektivsystem. Svært mange er fornøyd i dag. Fem-minutters ruta på trikken som kom i 2005 er fantastisk – du kan kaste rute-tidene siden trikken kommer hele tiden. Vi er i siget med kollektivtrafikken, og det skal bli enda bedre. ■



Marianne Borgen
Ordfører i Oslo



TØYEN

Tøyen stasjon i Gamle Oslo ble åpnet i 1966 som endestasjon for det østlige banenettet. En stasjon i en bydel som er i revitalisering.

STRATEGI

Fra Best 2015 til Best 2020

Strategien Best 2015 er en effektiviseringssuksess. Gjennom den har Sporveien fulgt samfunnsoppdraget og skapt mer kollektivtransport for pengene. I Best 2020 hever vi lista og setter mål om å bli best i Norden.

I forarbeidet til Best 2015 identifiserte Sporveien et forbedringspotensial på mellom 270 og 400 millioner kroner. Vi definerte tiltak som innebar at den jobben konsernet gjorde i 2010 skulle gjøres 370 millioner kroner mer effektivt ved utgangen av 2015. Dette målet ble overoppfyllt med de siste effektiviseringene i 2015. Samtidig har vi fraktet flere passasjerer og opprettholdt det høye nivået på vedlikehold og oppgraderinger.

Gevinstene er hentet ut i en kombinasjon av produksjonsvekst, inntektsøkninger og kostnadsreduksjoner. Alle deler og nivåer av organisasjonen har tatt del i oppgaven, og dette har også vært nøkkelen til suksessen. Gevinstene er ikke hentet ut avdeling for avdeling eller virksomhet for virksomhet. De er hentet ut ved å optimalisere kollektivtransporten som et helhetlig integrert system av infrastruktur, materiell og trafikk. Sporveien har vært tro mot samfunnsoppdraget og skapt mer kollektivtransport for pengene.

**BEST
2015**



KVALITET



SIKKERHET



EFFEKTIVITET

Best 2020 er Sporveiens strategi for perioden 2016-2020. Den bygger på samme samfunnsoppdrag og visjon som Best 2015, men er en strategi for å løfte konsernet ytterligere på leveranser, effektivitet, konkurransevne og modernisering. Dette er nødvendig om vi skal bidra til å løse transport-, klima- og miljøutfordringene i Oslo også framover. Porteføljen av nye kollektivprosjekter vokser, og Sporveien må evne å utnytte dem til fulle, til beste for byen.

Ved inngangen til strategiperioden Best 2020 er Sporveien en mer effektiv og profesjonell leverandør av kollektivtransport enn konsernet var for fem år siden. Det gir kraft til å ta fatt på nye byggeprosjekter, til å gjennomføre Trikkeprogrammet, til å starte jobben med å gjøre bussvirksomheten fossilfri og til å løse andre spennende og viktige oppgaver som kommer på rekke og rad. Når vi gjør opp status etter strategiperioden Best 2020, skal Sporveien være den beste nordiske løsningen på effektiv og miljøvennlig persontransport.



**BEST
2020**



SAMFUNNSANSVAR

Side 36



KONKURRANSEKRAFT

Side 36



VEKST

Side 37



GJENNOMFØRINGSEVNE

Side 37

Best 2015 har gitt mer kollektivtransport for pengene

Best 2015 var strategien som skulle sikre at ingen leverte bedre kollektivtransport enn Sporveien ved utgangen av 2015. Selskapet satte seg høye ambisjoner innenfor hvert av områdene kvalitet, sikkerhet og effektivitet. Ved utgangen av 2015 var ambisjonene innfridd.

Sporveien avsluttet strategiperioden Best 2015 ved årsskiftet 2015–2016. Da hadde selskapet levert 455 millioner i forbedringsgevinster, hvilket var godt over målsettingen. Parallelt har selskapet hevet kvaliteten i leveransene, styrket sikkerheten og økt produktiviteten. Kostnadene per enkeltreise har gått ned år for år gjennom strategiperioden.

Målsettingene i Best 2015 var ambisiøse, og det har vært avgjørende for å lykkes at alle deler av organisasjonen har vært om bord og bidratt. Selskapet har lagt stor vekt på bygging av kultur og stolthet til arbeidsplassen og omkring samfunnsoppdraget *Mer kollektivtransport for pengene*, og på kommunikasjon av verdiene *pålitelig, engasjert og samhandlende*. (Se Sporveishuset på neste side.) Det at selskapet fikk tilbake navnet Sporveien i løpet av perioden og kunne feire 140-årsjubileum som sporveiskonsern, bidro til å skape et sterkt felles engasjement mot resultatene av Best 2015.

Strategisk utgangspunkt Best 2015: «Beste leverandør av kollektivtransport i 2015»

Sporveiens strategi Best 2015 hadde som hovedmålsetting at Sporveien skulle være den beste leverandøren av kollektivtransport ved utgangen av 2015. For å være best skulle selskapet levere på tre kriterier:

- Kvalitet
- Sikkerhet
- Effektivitet

Ved inngangen til Best 2015 ble konsernets leveranser vurdert som gode innenfor kvalitet og sikkerhet, mens den samlede konkurransedyktigheten ble ansett som svak fordi virksomheten primært hadde hatt fokus på kvalitet og sikkerhet fremfor produktivitet. Metodisk ble det jobbet i en tretrinns prosess med fokus på fasene profesjonalisering, effektivisering og industrialisering i strategiperioden.

Sporveiens eier, Oslo kommune, har gjennom Best 2015-perioden hatt en tydelig ambisjon om at kollektivtransport, sykkel og gange skal ta veksten i persontrafikk.

For å svare ut eiers målsetting utviklet Ruter, som en del av sin strategiske plan K2012, blant annet en driveranalyse for å se hva som er viktig for kunden. Analysen, som er gjengitt på høyre side, viser tydelig at antall avganger er det som betyr mest for kunden.

Måloppnåelse Best 2015

Sporveien har ved utgangen av 2015 levert forbedringsgevinster som overgår ambisjonene ved starten av Best 2015.

Sporveien er konkurransedyktig sammenlignet med andre selskaper. Innenfor bussvirksomheten vinner Unibuss anbud i sterk konkurranse med andre aktører, samtidig som de leverer gode resultater der underskudd er snudd til et solid overskudd.

Innenfor skinnegående drift gjør Sporveien seg bemerket i en internasjonal sammenligning av t-baneoperatører¹. Blant 27 andre t-baneselskap internasjonalt, plasseres t-banen i Oslo i kategorien «low-cost-metro» når det måles hvor mye det koster å operere t-banen pr vognkilometer. Sporveien har også svært gode målinger på produktivitet av førere og vogner.

FØR BEST 2015



ETTER BEST 2015

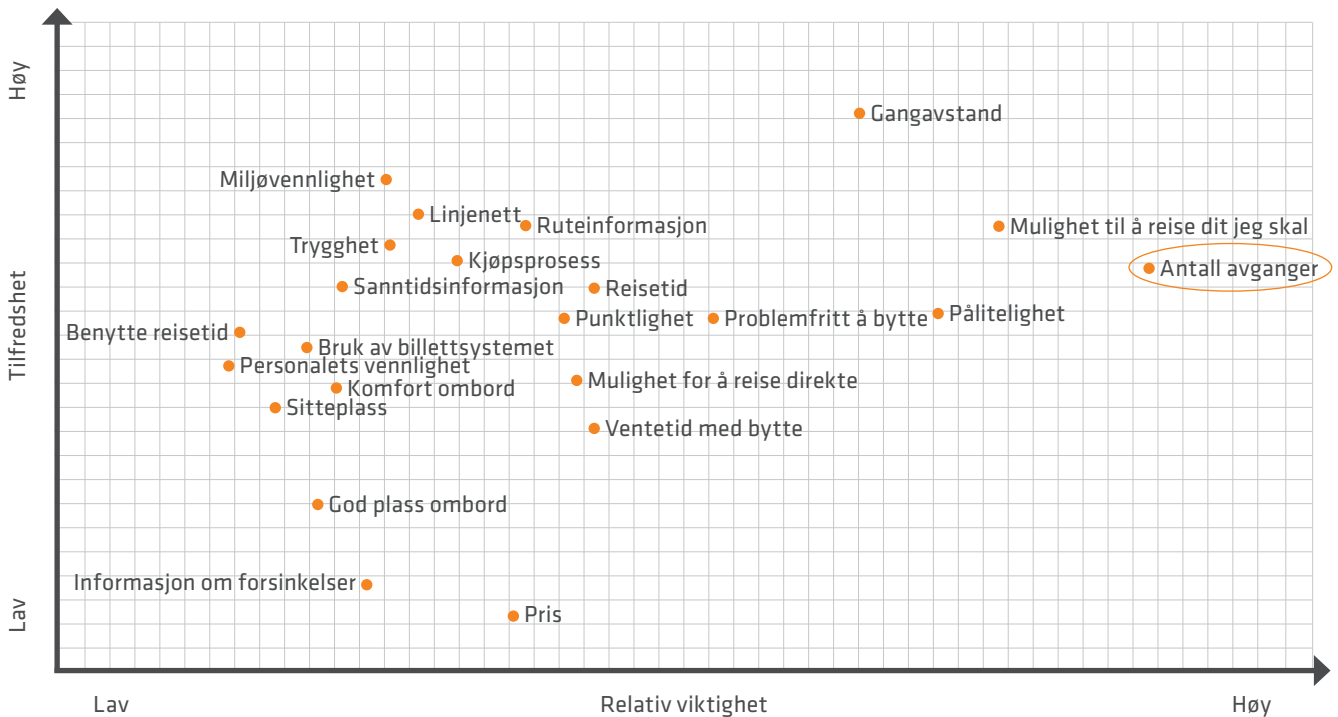


¹ Nova Metro Benchmarking 2014

SPORVEISHUSET



DRIVERANALYSE: HVA ER VIKTIG FOR KUNDEN?





KVALITET

For å levere på det strategiske kriteriet kvalitet, fokuserte Sporveien på:

- Kundetilfredshet
- Regularitet
- Frekvens

Ambisjonene i strategiperioden var å opprettholde nivået for kundetilfredshet og regularitet, og samtidig øke frekvensen som svar på kundenes ønsker i driveranalysen.

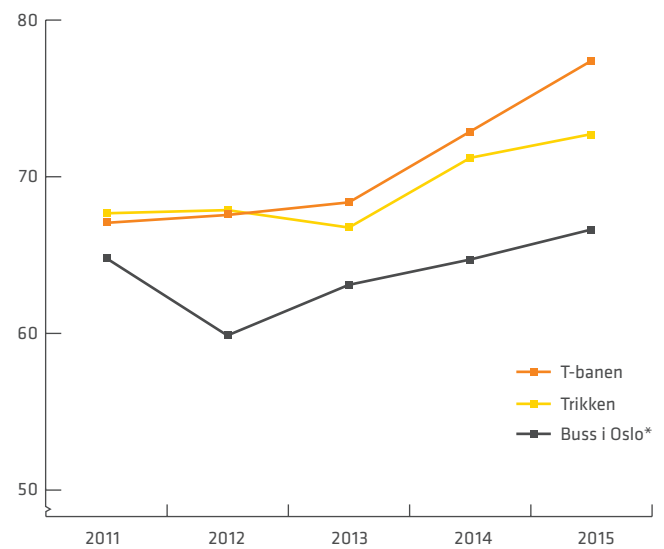
Kundetilfredshet

Ved inngangen til Best 2015 lå kundetilfredsheten på mellom 91 og 92 prosent for både t-bane, trikk og buss. I løpet av strategiperioden har samtlige hatt en positiv utvikling, og ved utgangen av 2015 var tilsvarende tall mellom 97 og 99 prosent.

I tillegg har Sporveien målt kundetilfredshet og lojalitet gjennom deltagelse i Norsk Kundebarometer (NKB), som er målinger på tvers av bransjer, og som også bekrefter en positiv utvikling gjennom hele Best 2015-perioden.

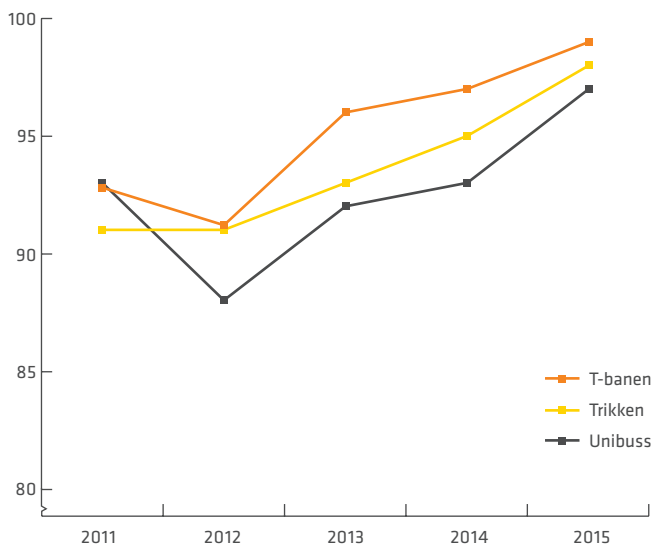
NKB - TILFREDSHET

Skala 0-100 poeng



KUNDETILFREDSHET 2011-2015

Prosent



* Verdien for Unibuss gjelder kun Oslo.

NKB - LOJALITET

Skala 0-100 poeng



* Gjelder alle rutegående, røde busser i Oslo, uavhengig av selskap.

Regularitet

Sporveien har også hatt en positiv utvikling i regulariteten gjennom strategiperioden: Alle de tre driftsartene t-bane, trikk og buss har holdt et stabilt høyt nivå på antall avganger kjørt til planlagt tid.

Gjennom Best 2015-perioden har Sporveien jobbet for å bygge en bedriftskultur med stolte medarbeidere med produktivitetsfokus. Dette arbeidet har blant annet gitt resultater ved at Sporveien har lyktes med å levere hele 75 prosent av alle infrastrukturprosjekter til riktig tid (KPMGs globale undersøkelse i bygg- og anleggsbransjen viser at hele tre av fire byggeprosjekter IKKE klarer å levere til avtalt tid) og hele 91 prosent innenfor kostnadsrammen, mot et mål om 80 prosent. Kvaliteten på dette arbeidet har bidratt til å øke regulariteten, samtidig som vi har lyktes med å stabilisere oppgraderingsbehovet for trikkeinfrastrukturen.

Våren 2015 fikk kjernen av t-banenettet 4G-dekning, som gjør at alle kunder kan bruke mobilt nett under bakken, på lik linje som på overflaten. Dette har vært et av de største t-baneprosjektene i

Europa med tanke på etablering av 4G-nett. Sporveien har bidratt med nøkkelkompetanse til å realisere prosjektet.

I løpet av 2015 ble viktige milepæler både for Trikkeprogrammet og prosjektet for nytt signal- og sikringsanlegg passert, og disse prosjektene vil bidra til å sikre regularitet også med fremtidens kundevekst.

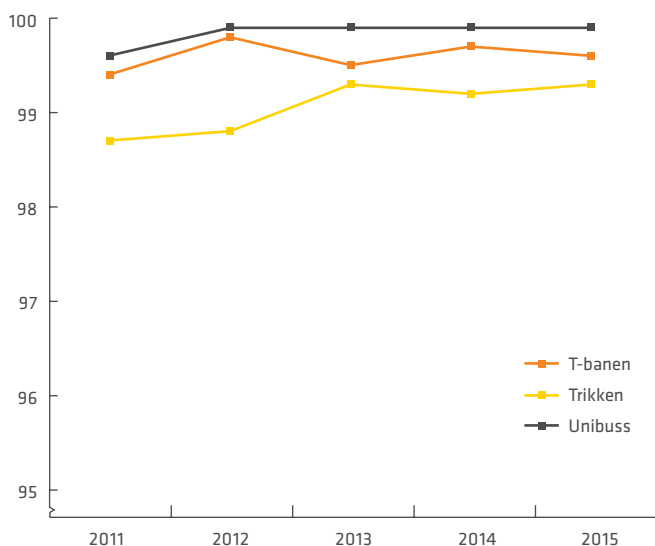
Frekvens

I strategiperioden Best 2015 har t-bane og trikk økt frekvens (antall kjørte tog- og vognkilometer) på henholdsvis 13 og 5 prosent. Dette er oppnådd gjennom systematisk arbeid for å øke kapasiteten i dagens nettverk, og har resultert i en økning i antall enkeltreiser på 17 prosent for t-bane og 13 prosent for trikk.

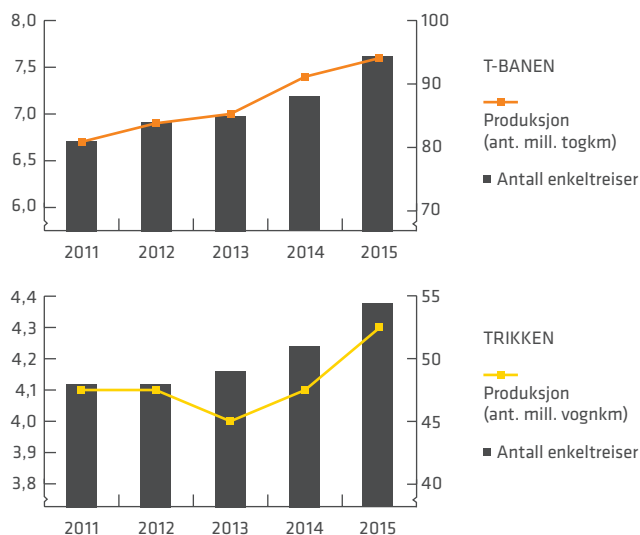
I sum har Sporveien lyktes med å øke kundetilfredsheten, samtidig som vi har levert mer kollektivtransport og fått flere kunder.

REGULARITET

Prosent



ØKT FREKVENNS GIR ØKT ANTALL ENKELTREISER





SIKKERHET

Sikkerhet har høy prioritet i alt Sporveien gjør. Dette har også vært et viktig premiss i Best 2015. Ved inngangen til strategiperioden ble det vurdert at sikkerheten var god for trikk og t-bane, men at styringen var kompleks, noe som dels også skyldtes en kompleks organisering.

Statens jernbanetilsyn konkluderte etter revisjon for Oslo-trikken i 2010 at selskapet blant annet hadde utfordringer knyttet til kontroll og oppfølging av avvik med betydning for sikkerheten og med kompetansestyring.

Ved inngangen til januar 2011 hadde Oslo-trikken alene 203 åpne revisjonsavvik.

Det er arbeidet målrettet og systematisk for å bedre sikkerheten i Sporveien gjennom Best 2015. Sikkerhetsressursene innenfor den skinnegående delen av virksomheten er også slått sammen for å styrke fagkompetansen.

Ved Statens jernbanetilsyns revisjon av Sporveien Trikken og Sporveien T-banen i september 2015 var det ingen avvik.

De siste årene har tilsynet fremhevet sikkerhetsarbeidet i Sporveien. Det er særskilt vist til den gode samordningen av leverandørene for vedlikeholdstjenester. Videre vises det til at virksomheten har nådd sine mål med å følge opp og slutføre gamle avvik.

Trikken har nær halvert hyppigheten av kollisjoner de siste ti årene, en reduksjon som er et resultat av forbedringer i infrastrukturen og systematisk sikkerhetsoppfølging i alle prosjekter. God opplæring av førere, oppfølging og sikker kjøring er også viktige elementer i denne reduksjonen.

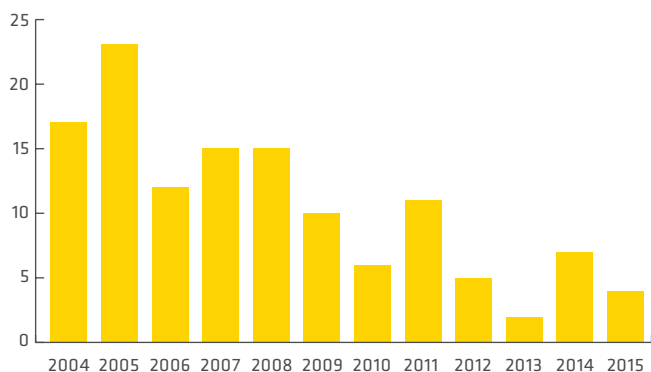
T-banen har i samme periode redusert antall avsporinger med to tredeler målt mot nivået for ti år siden. Dette er i hovedsak et resultat av systematiske forbedringer av banestrekninger de senere årene. Sammen med forbedret styring av vedlikeholdet av infrastrukturen har dette gitt gode resultater på avsporinger.

Fleire tiltak er i 2015 gjennomført for å styrke sikkerheten knyttet til driften av trikk og t-bane. Det jobbes systematisk og kontinuerlig med å forbedre styringssystemet for sikkerhet og kvalitet.

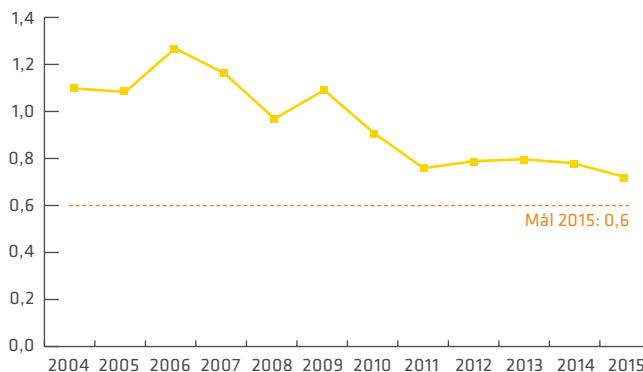
Nye prosjekter på t-banen, som Lørenbanen og oppgraderingen av Østensjøbanen, hever sikkerheten på disse linjene betraktelig. Andre eksempler på sikkerhetstiltak langs linjenettene fra 2015 er tiltak for å sikre planovergangene langs Holmenkollbanen, samt bygging av nye plattformen ved trikkeholdeplassen på Disen.

Forebyggende tiltak er også iverksatt: Unibuss har på eget initiativ gått i front og installert alkolås i 25 prosent av sine busser. Selskapet er dermed bransjeledende i Norge på dette feltet. Det er per i dag ikke lovkrav om alkolås i busser, og det stilles heller ikke krav om dette i anbudskontraktene.

T-BANE: UTVIKLING I ANTALL AVSPORINGER



TRIKKEN: KOLLISJONER PER 10 000 VOGNKM





EFFEKTIVITET

Økt leveranse

Gjennom strategiperioden Best 2015 har Sporveien økt leveransene av kollektivtransport betydelig, og parallelt er inntektene styrket og kostnadene redusert. Sporveien leverer stadig flere reiser og kostnadene per enkeltreise er redusert år for år gjennom perioden. Hele virksomheten er kraftig effektivisert der det er mulig å hente ut effekter. Samtidig er det store faste kostnader knyttet til kollektivtrafikken, spesielt i den skinnegående delen. Det gjør det desto viktigere å utnytte infrastruktur og materiell til fulle i en integrert verdikjede, slik Sporveien i dag er organisert.

Store effektiviseringsgevinster

Nøkkelen til gevinstene fra Best 2015 er den integrerte verdikjeden i den skinnegående kollektivtransporten. Med kontroll over infrastruktur, vognmateriell, operatører og trafikk styres den helhetlige integrerte verdikjeden som ett samlet system for å få mest mulig ut av hver av innsatsfaktorene. Det har lagt grunnlaget for flere fornøyde reisende til en lavere kostnad. Sporveien hadde en økonomisk ambisjon om å levere forbedringer til en verdi av 270-400 millioner kroner. Denne ambisjonen er innfridd. De største effektene er hentet fra:

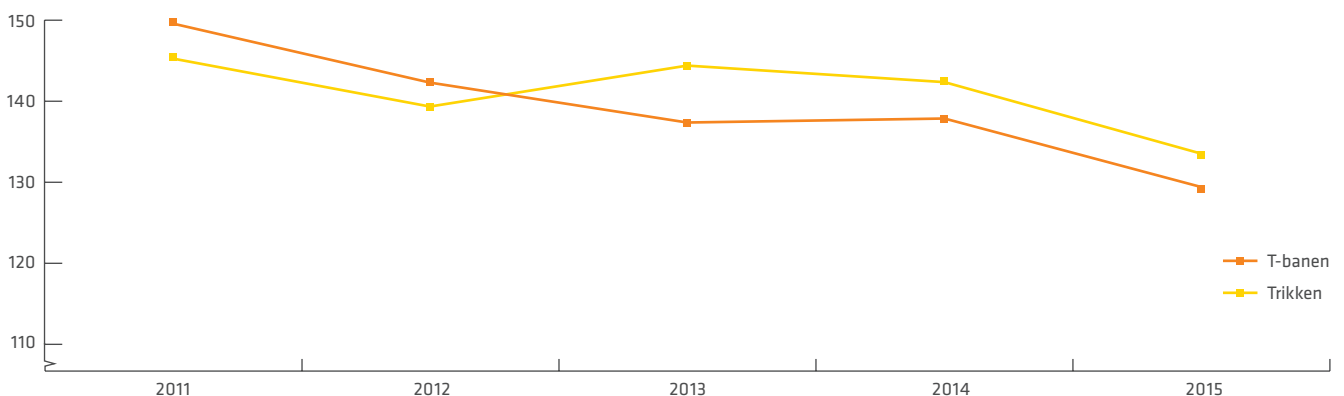
- Førerproduktivitet – trikk og t-bane
- Økt produktivitet verksted
- Redusert bemanning – operatør
- Sporveien Media – ny reklameavtale

Områdene samstemmer i stor grad med de områdene som ble identifisert i forarbeidet til Best 2015. I tillegg har Sporveien oppnådd betydelige kostnadsbesparelser gjennom å fokusere strategisk på arbeidet med innkjøp. Dette har gitt innkjøpsavtaler med bedre og mer prisgunstige kommersielle vilkår enn tidligere.

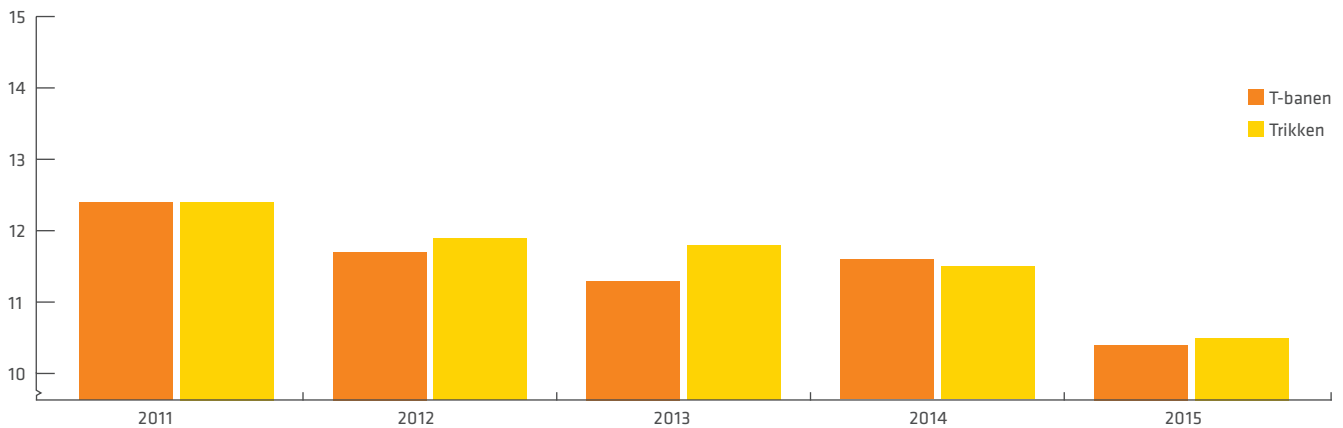
Ser man på utviklingen i enhetskostnader, er kostnaden per kjørte kilometer for trikk og t-bane samlet redusert med 12 prosent i strategiperioden Best 2015. Gevinstene er først og fremst hentet langs de tre aksene som definerer Sporveiens handlingsrom for å levere kollektivtransport: tilgjengelighet på vognmateriell, tilgjengelighet på infrastruktur og effektiv trafikkavvikling. Les mer om handlingsrommet og de tre aksene under «Nye prosjekter» s 24.

I bussvirksomheten har Unibuss i samme periode gjennomført et forbedringsarbeid som har styrket selskapets konkurransevne og markedsposisjon. Virksomheten har i samme periode gått fra et årsresultat på -26,4 MNOK i 2011 til et overskudd på over 50 MNOK før skatt i 2015.

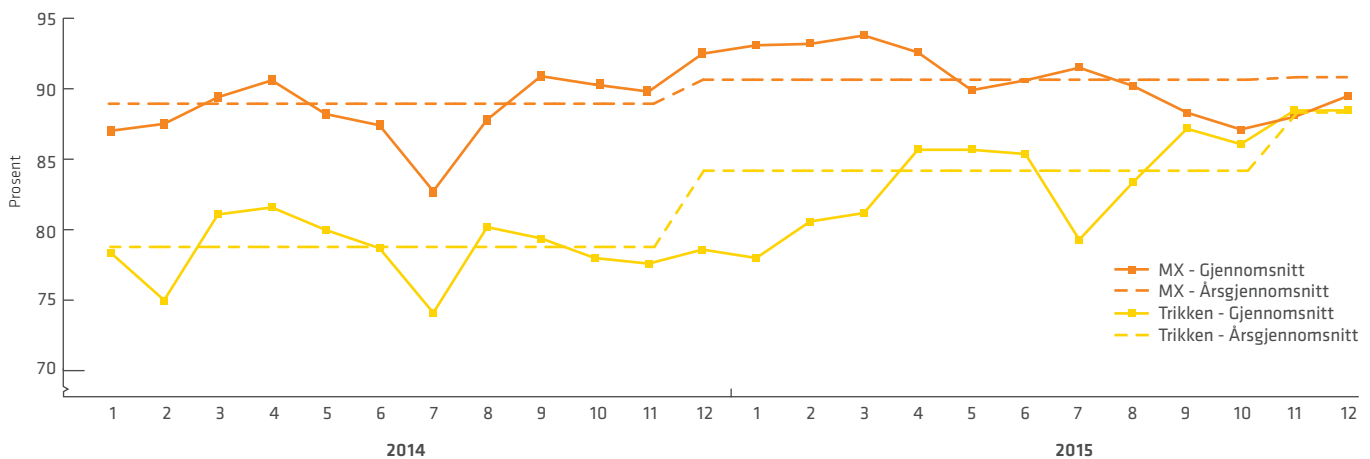
KOST PR TOGKM



KOSTNAD PER ENKELTREISE (I 2011 KRONER)



ANDEL MX T-BANEOGNER OG TRIKKER TILGJENGELIGE FOR TRAFIKK



Nye prosjekter forbedrer tilbud og øker kapasitet

Avløs base

I 2015 åpnet Sporveien t-banens nye base på Avløs i Bærum etter rundt to års byggetid. Anlegget er på 16 000 kvadratmeter og omfatter flere haller med spor for parkering, renhold og vedlikehold av tog. Det er plass til 25 togsett med tre vogner innendørs, fordelt på 13 spor. En bevaringsverdig vognhall fra 1924 er rehabilitert og sammenføyet med nybygget.

Lørenbanen

Anleggsarbeidet på Lørenbanen startet sommeren 2013 og ble fullført våren 2016. Den nye banestrekningen med 1,6 kilometer dobbeltspor går i tunnel mellom Sinsen og Økern og har en dyptliggende stasjon under boligområdet på Løren. I 2015 gjorde Sporveien ferdig spor med strømforsyning. Montasje og test av signalanlegget ble avsluttet vinteren 2015/2016.

Østensjøbanen

April 2015 stengte Østensjøbanen mellom Hellerud og Mortensrud for ombygningsarbeider. Store deler av det gamle baneanlegget ble revet, og banen ble reetablert med ny drenering og masseutskifting. Spor og strømforsyning ble skiftet ut, og stasjonene ble modernisert.

Fornyelsen skal sikre at banen får stabil drift med økt togfrekvens fra april 2016. Delstrekningen fra Hellerud til Bøler var ferdig og ble tatt i bruk 10. januar 2016. Resten av banestrekningen til Mortensrud ble tatt i bruk 3. april 2016.

Nydalen stasjon

T-banestasjonen i Nydalen har vært en suksess og gitt grunnlag for stor bolig- og næringsetablering.

Stasjonens atkomster var imidlertid ikke dimensjonert for denne veksten. Derfor startet Sporveien i 2015 en ombygging for å øke kapasiteten til atkomstene. Prosjektet avsluttes i 2016. Da økes antall rulletrapper fra 2 til 3, og vestibylen på overflaten får flere utganger og sykkelparkering.

Ekebergbanen

I 2015 arbeidet Sporveien på den 1,2 kilometer lange parsellen Ekebergparken – Jomfrubråten som et ledd i oppgraderingen av Ekebergbanen. Arbeidene med sprengning, drenering og bygging av nytt spor og strømforsyningsanlegg ble utført med enkeltsporet drift for trikken. Arbeidet på parsellen ble avsluttet vinteren 2015/2016.



Gevinstene i Best 2015 er et resultat av samhandling i alle ledd i organisasjonen - her representert med medarbeidere ved Grefsen verksted.

Freedom from ownership

Det er ikke lenger et spørsmål om endringene kommer, men om hvor store omveltningene kommer til å bli og ikke minst om hvordan vi skal klare å håndtere dem. Martin Kruse er fremtidsforsker ved Instituttet for Fremtidsforskning i København. Han ser tendenser som kjennetegner de fleste store byer, og mener vi må tenke nytt og alternativt for å løse utfordringene.

- Oslo er, som de fleste byer, i vekst. Prognosene sier at vi de neste 15 årene vil se en befolkningsvekst på mer enn 25 prosent. Det skaper mange utfordringer for byen. Oslo skiller seg derfor ikke ut fra mange andre europeiske byer som opplever vekst. I mange av byene vi kan sammenligne oss med har tiden i kø allerede økt med 60 prosent i rush-periodene. Disse tallene indikerer at dagens transportsystem ikke har kapasitet til å møte det nye behovet. Et transportsystem som er presset på kapasitet skaper dødtid, påliteligheten svekkes og skaper negative ringvirkninger. Produktiviteten går ned, og hemmer både økonomisk vekst og livskvalitet.

Endringer påvirker økonomien

De økonomiske ringvirkningene av dårlig transportstruktur er store, og konsekvensene griper inn i hverdagen vår. Fremtidsforskerne ser at det er flere nivåer i det som skjer, og for storsamfunnet blir tallene overveldende.

- Virkningen av denne overbelastning koster EU årlig omkring 1 prosent av BNP, det er mer enn hele Slovakias BNP. Oslo er spesielt utfordrende på grunn av geografien som vanskeliggjør underjordiske konstruksjoner. Det er livsnerven i mange andre storbyer, og

hovedårsaken til at Oslo rangerer lavere i forhold til effektivitet i trafikkavvikling og infrastruktur enn andre sammenlignbare byer. Trafikkutfordringene i Oslo har mer til felles med folkerike byer som Hamburg og Brussel.

Befolkningsvekst må løses med utradisjonelle virkemidler

Utfordringene rundt befolkningsvekst, og spesielt trenden med at byene vokser raskere, er noe som opptar fremtidsforskerne i København. Konsekvensene av denne utviklingen griper inn i samfunnet på mange måter, og det er komplekse problemstillinger som krever nye løsninger.

- Dårlig transportavvikling er en belastning på økonomien, og problemet kan bli større i fremtiden, særlig hvis det kun løses med tradisjonelle virkemidler. Personbiler som vi kjenner dem i dag er dårlig egnet til å møte utfordringen med økende urbanisering. Passasjertettheten er lav, og privatbilisme binder opp areal til parkeringsplasser i trange bykjerner hvor en parkeringsplass har samme pris som en kontorplass. Slik jeg ser det er det tre transportmidler som utmerker seg som mer velegnede til å løse byens fremtidige transportbehov: offentlig transport, sykler og autonome biler.

Hva er fremtidens løsning?

Innovasjon og viktigheten av å finne nye løsninger krever at vi er uredde for å lete etter alternativer som vi tidligere kanskje ikke har sett på som realistiske eller gjennomførbare.

- Under en designkonkurranse i Kina for en tid tilbake dukket det opp et godt eksempel på det som kanskje er løsningen på fremtidens trikk. Den har en bølgekonstruksjon som hever trikken over den andre trafikken. Slik utnytter løsningen byrommet i høyden og belaster ikke bredden på veien som allerede mangler kapasitet.

Det finnes suksesshistorier

Som samfunn må vi også takle endringene som kommer, det innebærer at vi også som individer må være åpne for nye strukturer. Kruse tror at disse strukturelle endringene er noe vi må ta stilling til, og at vi er tvunget til å løse dem på en måte som er bærekraftig.

- De fleste store byer er allerede i ferd med å utvikle infrastruktur for å håndtere fremtidens transportbehov. Det skjer på mange måter, for eksempel ved etablering eller utvidelse av t-banenettverk, eller ved å legge til rette for mer bruk av sykler og å øke arealene som avsettes til sykkel-



stier. Mexico City og flere søramerikanske byer er i gang med et kulturskifte hvor syklene får større betydning. I Mexico City var kødannelsen så omfattende at det var raskere å komme frem med sykkel, noe som gjorde den offentlige sykkel-deleordningen (Eco-bikes) til en overveldende suksess. Vi ser også at forskjellige bilkollektiv-løsninger dukker opp i mange storbyer. I København har Arriva lansert verdens største 100 prosent elektrisk drevne bybilskonsept - en flåte på 400 BMW i3'er – som er integrert i det kollektive transportbehovet i hovedstadsområdet. Tiltaket viser at det er mulig å redusere innbyggernes behov for å eie sin egen bil.

I fremtiden vil vi dele og leie

Verden er på etterskudd med hensyn til miljøet, og vi kommer til å måtte forholde oss til raske endringer, men også gradvis tilpasning til nye adferdsmønstre. Kruse mener ikke at privatbilismen vil forsvinne, men at vi i fremtiden vil måtte forholde oss til en helt annen virkelighet enn det vi gjør i dag.

- Foreløpig har det vært liten oppmerksomhet rundt mulighetene som ligger i autonome biler. Dette til tross for at alle bilfabrikanter arbeider intensivt med å utvikle fremtidens bil, og at de første

modellene allerede er introdusert på markedet i dag. De autonome bilene er i stand til å kjøre selv og tilpasse seg til trafikken. Denne utviklingen vil fortsette inntil vi rundt 2030 trolig vil se introduksjon av førerløse biler. Dette vil sannsynligvis endre offentlig transport på en radikal måte. I København er privatbilisme inkludert i dagens løsning av våre transportbehov, i fremtiden vil den kollektive løsningen sannsynligvis i langt større grad inkludere førerløse el-biler. Transportbehovet vil i stor grad skifte fra en eierskapsmodell til en leiemodell. Det er dette «freedom from ownership» handler om. ■



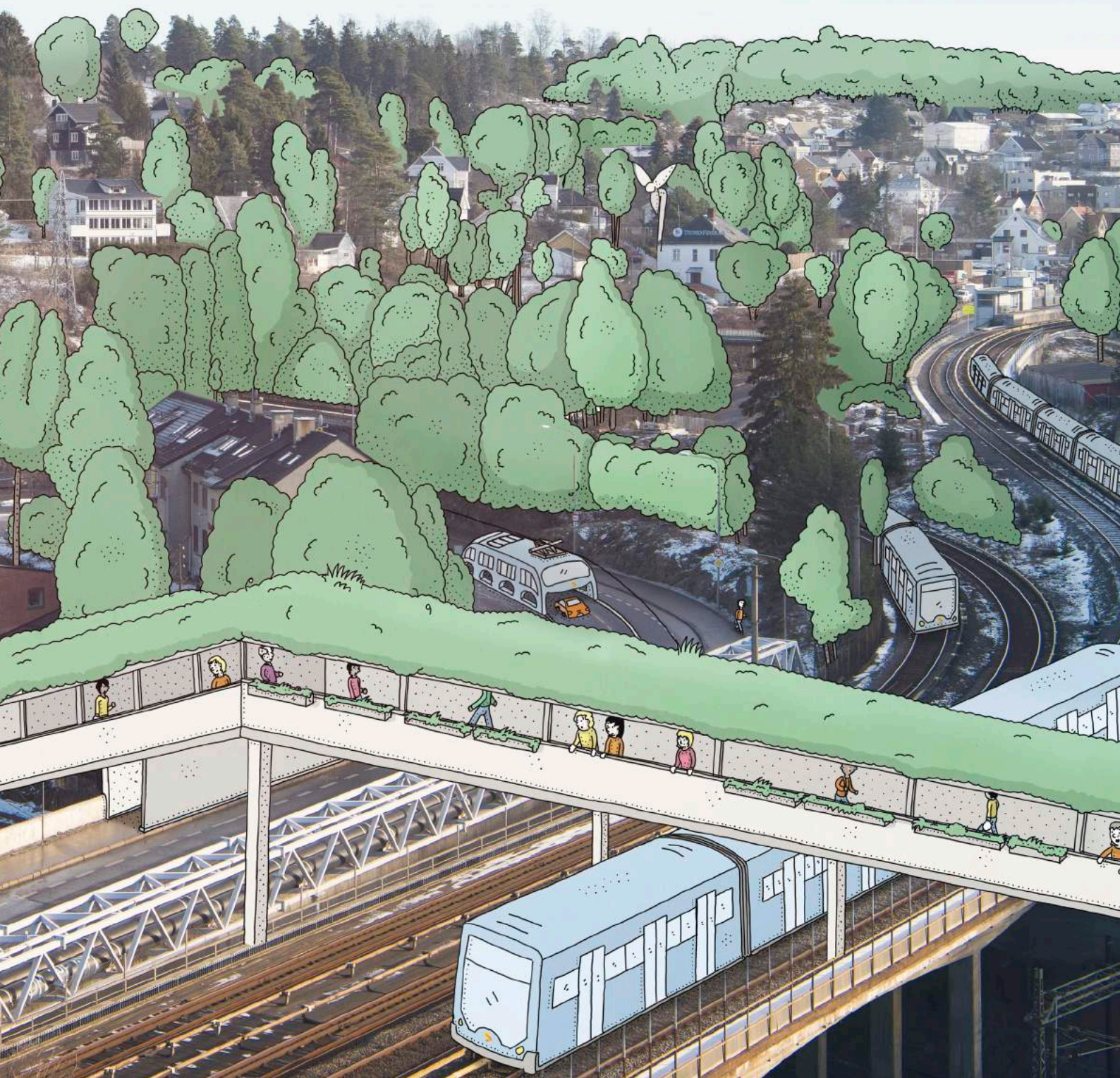
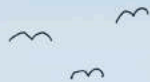
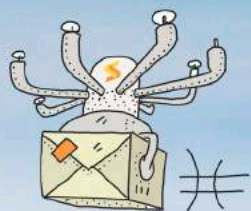
Martin Kruse

Fremtidsforsker

MER KOLLEKTIVTRANSPORT
FOR PENGENE!



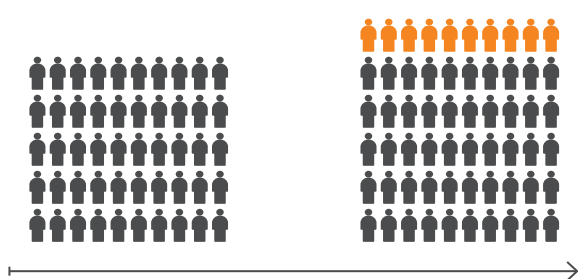
BRYN
Bryn er under utvikling - og det foreligger
mange spennende planer for området.
Kanskje kan Bryn se slik ut i våre barn
og barnebarns by?



VIKTIGE UTVIKLINGSTREKK

Vekst nødvendig, for byen og miljøet

På terskelen til den nye strategiperioden 2016–2020 møter Sporveien en by i kraftig vekst og tilsvarende behov for å satse kollektivt. De politiske målsettingene er ambisiøse – og kan være innenfor rekkevidde med riktige investeringer og klok utnyttelse av teknologi.

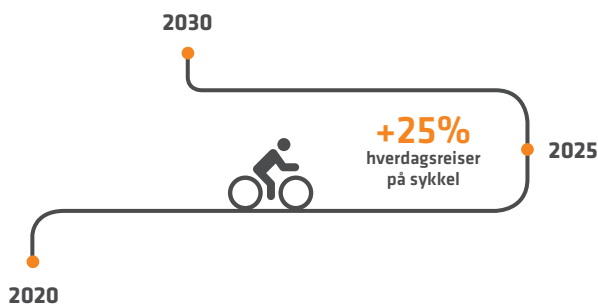


Oslos befolkning øker raskt

Innbyggertallet vil vokse fra 650 000 i dag til litt over 800 000 i 2030, hvis utviklingen følger middelalternativet i Oslo kommunes egne beregninger. Den største veksten forventes i bydelene Gamle Oslo, Grünerløkka og Bjerke. Befolkningen i Akershus er ventet å vokse i samme takt som Oslo. Den kraftige veksten må møtes med økt kapasitet og effektivitet i kollektivtransporten.

Klima- og miljøutfordringene må løses

Byrådet har skjerpet målene i Oslos klima- og energistrategi: Klimautslippene skal kuttes med 95 prosent og biltrafikken reduseres med en tredel innen 2030. Oslo sentrum skal bli bilfritt innen 2019. For å bøte på den dårlige luftkvaliteten legges det opp til kjørebegrensninger for privatbilisme i sentrum. Kollektivtransporten må være et attraktivt alternativ og selv sørge for å minimere utslipp av klimagasser og helseskadelige stoffer fra egen virksomhet.

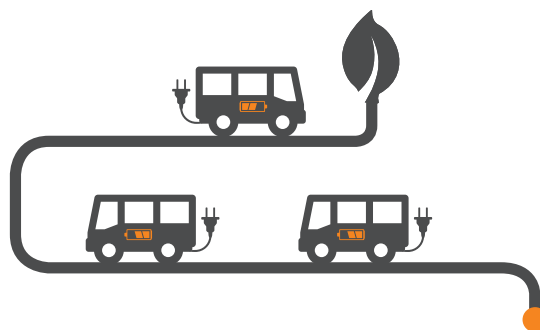


Digitalisering åpner for skreddersøm

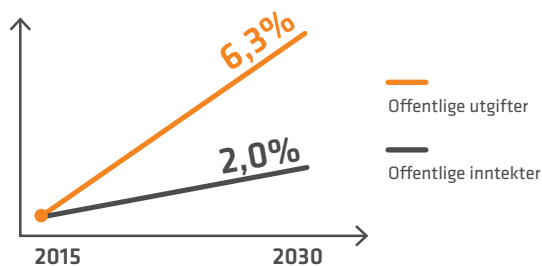
Digitaliseringen av kundene, med trådløs tilgang til internett over alt, har allerede gjort kollektivtrafikken mer brukervennlig. Fremover vil kundene forvente å få løst sine reisebehov mer sømløst, med både individuelle og kollektive transportalternativ integrert i ett system. Raskere kommunikasjon, stedsdata og sensorteknologi åpner for mer bruk av varslinger og løpende optimalisering av reiseruter for kundene.

Teknologi kan styrke miljøfortrinn

Bedre batteri- og ladeteknologi forserer elektrifiseringen av bussmarkedet. Parallelt er automatisering og økende bruk av roboter en klar trend, og automatiserte baneløsninger anslås å tredoble seg innen 2025. Ny miljø- og styringsteknologi kan styrke kollektivtilbudet og bringe de ambisiøse miljømålene for Oslo innenfor rekkevidde. Med 5G-nett vil ulike teknologier og dingser snakke sammen langt bedre og raskere enn i dag, med spennende muligheter for trafikkstyring og førerløse kjøretøy.



Offentlige utgifter forventes å vokse raskere enn inntektene frem mot 2030.



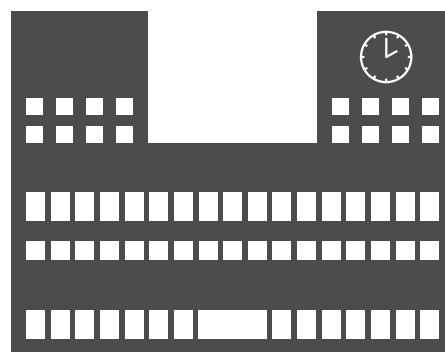
Kilde: Ruterrapport 2014:1, Trendanalyse

Norsk økonomi er strammere enn på lenge

2016 kan bli det første året på 20 år at Norge går med underskudd, selv medregnet oljeinntektene. Frem mot 2030 forventes offentlige utgifter å vokse raskere enn inntektene, og den situasjonen er ikke bærekraftig. Kollektivtransporten må være forberedt på kamp om offentlige midler. Samtidig kan den økonomiske situasjonen drive frem endringer i finansiering av kollektivtilbudet og nye prosjekter.

Kollektivtransporten har bred politisk støtte

De fleste politiske partier er enige om å satse kollektivt, men organisering og finansiering av kollektivtransporten er gjenstand for debatt og har vært rot til mange omkamper. I 2015 varslet det nye byrådet i Oslo en storstilt satsing på kollektivtransport og sykkel gjennom Oslopakke 3. For Sporveien er dette et varsel om videre vekst og forutsigbarhet til å ruste organisasjonen for høyere produksjon og effektiv utbygging av de nye prosjektene.



Klimavennlig kollektivtransport

Klimagevinstene av å velge kollektivtransport over bil er åpenbare, men ingen hvilepute. Både t-bane, trikk og buss kan bli mer klimaeffektive ved å redusere energiforbruket og erstatte fossilt drivstoff. Dette vil ha høy prioritet i Sporveien frem mot 2020.

I 2015 var Sporveiens samlede klimagassutslipp 12.490 tonn CO₂e. Det var en økning på litt over 7 prosent fra 2014, da utslippene var 11.647 tonn CO₂e. Produksjonsvekst er en viktig forklaring til økningen, da mer kjøring og høyere aktivitet på verksted og baser øker energibehovet og utslippene. I 2015 leverte t-bane og trikk henholdsvis nesten 8 og 7 prosent flere reiser enn i 2015. Videre var året 2015 kaldere enn 2014. Det bidro også til at energiforbruket samlet sett økte med nesten 9 prosent.

Høyt forbruk av elektrisitet

En stor andel av klimagassutslippene fra Sporveien er knyttet til forbruk av elektrisitet. Mesteparten av elektrisiteten går til drift av t-bane, trikk og infrastruktur. Kjørestrøm utgjør om lag 70 prosent av det totale strømforbruket. I 2015 var det totale elektrisitetsforbruket i Sporveien 163 GWh, en økning på ca. 8 prosent fra 2014.

Selskapet har satt i verk en rekke energisparende tiltak og samarbeider tett med Enova om å styrke energiledelsen og å få på plass mer energieffektive løsninger i forbindelse med oppgraderinger og nye prosjekter.

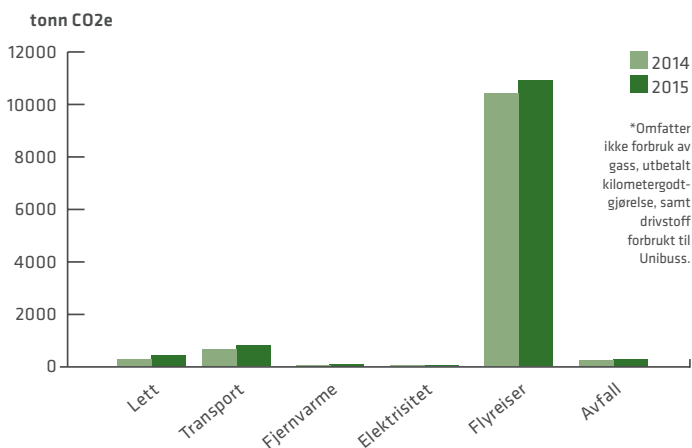
Sporveien vil også sette i verk tiltak for å forbedre sorteringsgraden for avfall, som sank noe i 2015 og endte på 67 prosent. Videre vil vi fortsette arbeidet med å fase ut oljekjeler som benytter lett fyringsolje til oppvarming av bygg.

Prioriteringer fremover

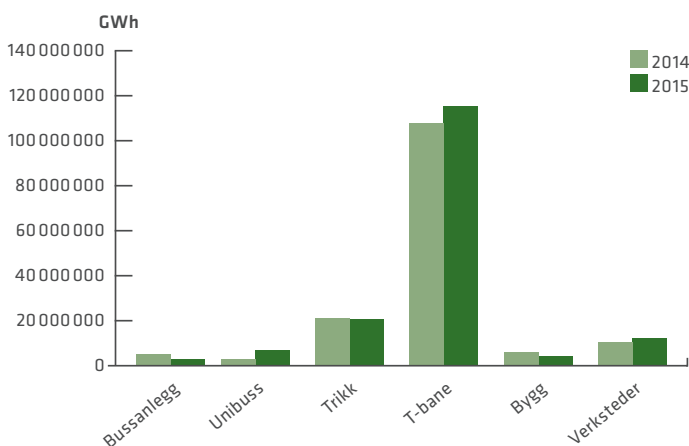
For å skape forbedringer i klimaavtrykket, vil Sporveien:

- Følge opp energiforbruket til t-bane, trikk, bussanlegg, bygg og bussvirksomhet tettere og sette i verk tiltak for å redusere klimagassutslippene der det er mulig
- Bidra til å realisere prosjektet Fossilfri 2020 om å få all kollektivtrafikk over på fornybar energi innen 2020.
- Erstatte oljefyring med klimavennlige alternativer der dette er mulig

KLIMAREGENSKAP 2014-2015*



FORBRUK AV ELEKTRISITET 2014-2015



ELEKTRISITETSFORBRUK TIL TRIKK OG T-BANE:



Mål: ≤ 5,3 kWh/vognkm
2015: 4,8 kWh/vognkm



Mål: ≤ 3,2 kWh/vognkm
2015: 3,3 kWh/vognkm

OM KLIMAREGENSKAPET

Sporveien har utarbeidet klimaregnskap siden 2014 basert på det internasjonale Greenhouse Gas Protocol-initiativet. Følgende utslippsfaktorer er benyttet i klimaregnskapet:

INNSATSAKTOR	ENHET	UTSLIPPSFAKTOR
Elektrisitet Nordisk miks	kgCO ₂ e/kWh	0,067
Fjernvarme Oslo	kgCO ₂ e/kWh	0,02
Fly kontinental	kgCO ₂ e/pkm	0,0879
Fly innenlands/nordisk	kgCO ₂ e/pkm	0,1576
Fly interkontinental	kgCO ₂ e/pkm	0,1048

Sporveiens klimarapportering er fortsatt under utvikling. Store utslag fra år til år tyder på feilkilder, som vi vil prioritere å få kartlagt og fjernet i framtidige klimaregnskap. Endringer i utslippsfaktorene gjør at klimaregnskapet Sporveien publiserer i år, avviker fra tallene som ble presentert i årsrapporten for 2014.

Nye prosjekter vil øke kapasiteten

Befolkningsvekst og ambisiøse miljømål for Oslo krever økt kapasitet i kollektivtrafikken. Sporveien jobber systematisk for å utnytte dagens system til fulle. Samtidig forbereder vi oss på å realisere de store kapasitetsutvidelsene som er planlagt framover.

Ruters driveranalyse fra 2015 viser at innbyggerne i Oslo-området er mest opptatt av effektivitet når de velger transportmiddel. Antall avganger, pålitelighet og, ikke minst, mulighet for å komme fram dit de skal, er de faktorene innbyggerne oppgir som viktigst for valg av transportmiddel. Faktorer knyttet til komfort på reisen blir ansett som mindre viktige.

For Sporveien er driveranalysen et tydelig signal om å prioritere tiltak som kan øke produksjonen.

Det finnes fortsatt utnyttet potensial i kollektivsystemet, og framover vil Sporveien vie ekstra oppmerksomhet til å ta ut dette potensialet for å øke leveransene. Dette er også klokt økonomisk sett: Det er store, faste kostnader knyttet til kollektivtrafikken, spesielt den skinnegående delen. Ved å utnytte dagens infrastruktur og materiell til fulle, kan produksjonsveksten hentes ut til en relativt sett lav kostnad.

Produksjonsveksten må hentes ut langs tre akser, som sammen bestemmer hvor mye kollektivtransport Sporveien klarer å levere på dagens plattform. Forbedringer langs én av aksene øker trafikkvolumet Sporveien kan levere, men bare når denne forbedringen balanseres av tiltak langs de to andre aksene. Med ansvar for hele verdikjeden av vogner, infrastruktur og trafikk har Sporveien nødvendig handlingsrom og kompetanse til å optimalisere hele systemet og utnytte det til fulle, innenfor sikre rammer.

1. Tilgjengelighet av vognmateriell

Jo flere vogner som blir levert av verkstedene klare til drift, jo mere kollektivtransport kan Sporveien levere.

2. Tilgjengelighet på infrastruktur

Kortest mulig stenging og vedlikehold til tider utenom kjøring er nødvendig for at infrastrukturen skal være åpen for drift når den trengs.

3. Effektiv trafikkavvikling

God styring og tilrettelegging av infrastruktur og omgivelser gir bedre flyt i trafikken, høyere hastighet i systemet og mulighet for å frakte flere passasjerer.

Høy tilgjengelighet

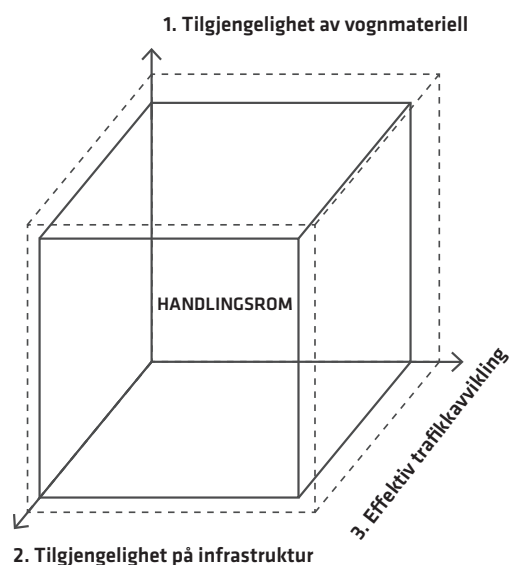
Sporveien jobber strategisk og metodisk for å sikre at infrastruktur og materiell er tilgjengelig for trafikk og driver løpende vedlikehold om natten for å unngå at det hemmer trafikken. Som beskrevet på s. 24 har selskapet oppnådd en høy grad av tilgjengelighet på materiell gjennom strategiperioden Best 2015 – og vil prioritere å holde denne høy også fremover. Samtidig

ser Sporveien med bekymring på etterslepet i vedlikehold og oppgradering av infrastrukturen. Prioritet og økte ressurser til vedlikehold, spesielt for t-banen, er nødvendig for å hindre at dette eskalerer.

Høyere hastighet gir ringvirkninger

Sporveien har særlig jobbet med å korte ned oppholdene på stasjoner og holdeplasser og redusere opphold på endestasjoner og -holdeplasser. Det nye signal- og sikringsanlegget CBTC (se neste side) vil kunne gi en økning i hastigheten på t-banen og bidra til at vi kan øke antallet avganger på fellesstrekningen. Med bakgrunn i forventet passasjervekst, er det likevel grunn til å tro at signal- og sikringsanlegget ikke alene løser kapasitetsutfordringen gjennom sentrum.

Trikken deler trasé med annen trafikk i mer enn halvparten av nettet, og det er hindringer i gatebildet som er den viktigste begrensningen på hastigheten i systemet. I 2015 kjørte trikken i gjennomsnitt i 17 km/t inkludert stopp på holdeplasser. I forbindelse med Trikkeprogrammet (se neste side) er det mål om å øke hastigheten til 20 km/t. Det kan fristille sju trikker til ekstraavganger eller nye linjer, og gi et godt løft til kollektivtrafikken i Oslo.



Nye prosjekter øker kapasiteten

Større økninger av trafikkvolumet krever nye investeringer langs hver av aksene. En rekke nye kollektivprosjekter er planlagt frem mot 2020, og disse vil bidra til å øke kapasiteten i Oslo-regionen. For Sporveien krever spesielt Trikkeprogrammet og nytt signal- og sikringsanlegg stor oppmerksomhet. I tillegg er et større antall prosjekter på skissestadiet eller gjenstand for politisk debatt. Blant disse er ny sentrumstunell det viktigste enkeltprosjektet for å øke trafikkvolumet. Les mer om prosjektene på motstående side.

Trikkeprogrammet

Oslo kommune ga i november 2015 Sporveien ansvaret for å lede Trikkeprogrammet, som omfatter anskaffelse av nye trikker, oppgradering av infrastrukturen og etablering av baser for å legge til rette for de moderne trikkene. Ved siden av Sporveien, deltar Ruter, Oslo Vognselskap og Bymiljøetaten i programmet.

I desember 2015 traff bystyret en endelige beslutning om å investere i 87 nye trikker. For å være forberedt på behovet for økt kapasitet, vil Trikkeprogrammet gjøre to viktige grep i anskaffelsen. Det ene er å legge inn opsjoner om ekstra trikker. Det andre er å legge inn en mulighet for å forlenge trikkene. Med ekstra midtledd kan trikkene bli opptil 45 meter lange.

Framdriftsplanen for Trikkeprogrammet legger opp til prekvalifisering av tilbydere i første kvartal 2016 og kontraktstildeling sensommeren 2017. I 2015 ble det iverksatt en konseptvalgsutredning (KVU) for trikkens basestruktur, og våren 2016 skal det foreligge en oppdatert plan for oppgraderingene av infrastrukturen. Leveransen av nye trikker skal etter planen starte i 2020. De vil gi en betydelig økning i kapasitet, men bare om oppgraderingen av infrastrukturen kommer i mål i tide. Det krever stram prioritering og gjennomføring av infrastrukturprosjektene, som vil gripe inn i en rekke andre byutviklingsprosjekter.

Nytt signal- og sikringsanlegg

Arbeidet med nytt signal- og sikringsanlegg for t-banen ble videreført i 2015 med ferdigstilling av forprosjekt som vil bli kvalitetssikret i 2016. Dette er en stor og betydningsfull anskaffelse for Sporveien og kollektivtransporten i Oslo. Et nytt system basert på CBTC-teknologi (Communications-Based Train Control) vil erstatte dagens utdaterte anlegg hvor halvparten av enhetene er 50 år gamle. CBTC-systemet benytter telekommunikasjon og radio for å gi informasjon om togenes nøyaktige posisjon. De gamle, fysiske sporfeltene (sikkerhetssonene) erstattes med bevegelige felt som gir smidigere trafikkavvikling, høyere trafikkhastighet og bedre sikkerhet. Det er beregnet at det nye signal- og sikringsanlegget vil øke kapasiteten gjennom sentrumstunnelen fra 32 (36 i østre del fra 2016) til 40 tog i timen når det står ferdig.

DAGENS TRIKKER:



FRAMTIDENS TRIKK:



+ 3 km/t
høyere snitthastighet for trikken

=

7 trikker
fristilt til ekstra avganger eller nye linjer

MAJORSTUEN STASJON BLIR NY

Med rundt 30 millioner på- og avstigninger i året er Majorstuen Oslos nest største kollektivknutepunkt, bare overgått av Jernbanetorget. Nå skal stasjonsområdet fornyes, flyttes litt nærmere sentrum – under bakken. Det er et stort og viktig prosjekt der Fornebubanen og ny sentrumstunell vil møtes i fremtiden. Samtidig er det et viktig byutviklingsprosjekt: Lokk over sporområdene nord for stasjonen åpner for gode byrom, tverrforbindelser og utvikling av boliger og næringsarealer i et svært attraktivt område. Det er et prosjekt som vil gavne byen og utvide inntekstgrunnlaget for kollektivtransporten.

Store prosjekter for Sporveien

Oslo skal gjennomføre mange store kollektivprosjekter på få år. Prosjektene tar tid, de vil gripe inn i hverandre og må koordineres godt. Sporveien ønsker å være det naturlige førstevalget som byggherre og utbygger når kollektivtransporten skal moderniseres.

T-BANE

2016-2024

Nytt signal- og sikringsanlegg

Nytt signal- og sikringsanlegg (CBTC) vil forbedre styringen og øke kapasiteten til t-banen. Prosjektet avventer kvalitetssikring av forprosjekt og deretter endelig finansiering gjennom Oslopakke 3.

2017-2023

Fornebubanen

Med kloke valg kan Fornebubanen sammen med CBTC-prosjektet gjøre utbyggingen av ny sentrumstunell mindre presserende. Med unntak av Lysaker stasjon, er reguleringsplanen for banen vedtatt i Bærum/Akershus, mens planarbeidet fortsatt pågår i Oslo.

2019-2021

Majorstuen stasjon

Løsningene for Majorstuen stasjon avhenger av Fornebubanen og ny sentrumstunell. Sporveien ser samtidig muligheter for å utvikle stasjonseiendommene til boliger og næring. Les mer s. 38.

2021-2026

T-bane til Lørenskog (Ahus)

Furusetbanen står foran en større oppgradering i 2018-2021. Med denne gjennomført kan linjen forlenges inn i Akershus mot Lørenskog og Ahus, slik byrådet har uttrykt ønske om.

2021-2027

Ny sentrumstunell

Ny sentrumstunell vil fjerne en flaskehals i t-banenettet. Tunellen er behandlet i konseptutvalgsutredningen for Oslo-navet, som er på høring til april 2016.

2030

Tverrforbindelse i Groruddalen

Byrådet ønsker å prioritere ny tverrforbindelse med t-bane i Groruddalen – en forbindelse som ligger inne kommuneplanens arealbruksstrategi mot 2030. T-banelinjen Breivoll-Ulven-Økern er behandlet i konseptutvalgsutredningen for Oslo-navet, som er på høring til april 2016.



TRIKK

2016-2021

Trikkeprogrammet

Sporveien har ansvar for Trikkeprogrammet, som omfatter anskaffelse av 87 nye trikker og oppgraderinger av infrastruktur og baser for trikk. Selve anskaffelsen starter i 2016. Parallelt vil det bli arbeidet med planer for nødvendig infra- og basestruktur.

2017-2020

Trikketrasé Sinsen-Tonsenhagen

Forlengelse av traséen fra Sinsen til Tonsenhagen er første etappe av forlengelsen til Linderud/Veitvet. Reguleringsplan for traséen er utarbeidet, men Statens Vegvesen har kommet med innsigelser.

2018-2019

Briskebytrikken

Ny trasé for Briskebytrikken har blitt vurdert i flere omganger for å få linjen innom knutepunktet Solli plass. Ruter arbeider nå med reguleringen av ny trasé.

2023-2029

Ring 2 fra Majorstua til Helsfyr

Byrådet vil erstatte buss med trikk langs Ring 2. Bymiljøetaten har arbeidet med ny reguleringsplan for ringveien uten trikk, men tar nå med trikketrasé i det videre arbeidet.

Sporveien planlegger også en rekke større og mindre oppgraderingsprosjekter for å bevare verdien og øke kapasiteten på det eksisterende kollektivsystemet. Disse prosjektene finansieres av kommunen, Oslopakke 3 og statlige belønningsmidler og bymiljøavtaler.

I tillegg til disse prosjektene foreligger det planer om å utvikle Fjordtrikken og styrke kollektivtilbudet til mange av vekstområdene i Oslo og Akershus. Blant disse er Nydalen, Hauketo, Gjersrud, Skedsmo og Rykkinn.

BEST 2020

Sporveien skal være beste nordiske løsning på effektiv og miljøvennlig kollektivtransport

Sporveiens strategi Best 2020 er sammenfattet i de fire strategiske fokusområdene Samfunnsansvar, Konkurranseskraft, Vekst og Gjennomføringsevne.



SAMFUNNSANSVAR

Sporveien skal være en fremtidsrettet løsning innenfor miljø og samferdsel

Sporveien er Norges største leverandør av kollektivreiser. Selskapet skal bidra til at eieren Oslo kommune når sine ambisjoner om fortsatt betydelig vekst i miljøvennlig og effektiv kollektivtransport som kan erstatte biltrafikk og bidra til å redusere klimautslipp.

Med utgangspunkt i samfunnsoppdraget *Mer kollektivtransport for pengene* skal Sporveien ligge i forkant av fremtidige trafikkbehov og bidra aktivt til at kommunen når sine mål. Sporveiens leveranser skal være basert på beste praksis, og selskapet vil

legge vekt på å tydeliggjøre verdiene som skapes for byen og innbyggerne. Verdiene er ikke isolert til kollektivtransport: Selskapets bidrag og kompetanse er sentrale for samferdsel, miljø og den framtidige byutviklingen i Oslo.

Tett og konstruktiv dialog med eier og andre premissgivere er avgjørende for at Sporveien får tydelige og forutsigbare rammebetingelser – slik at selskapet til enhver tid kan gjøre gode disposisjoner, ta nødvendige veivalg og løse samfunnsoppdraget mest mulig effektivt - til beste for sin eier og Oslos innbyggere.



KONKURRANSEKRAFT

Sporveien skal være en ledende leverandør av konkurransedyktig persontransport

Sporveien må ha stor leveringsevne for å bidra til passasjervekst og gjennomføring av store infrastruktur- og utbyggingsprosjekter i den skinnegående kollektivtransporten i årene som kommer. Gjennom konkurranseskraft og effektivitet skal Sporveien levere flere reiser, med riktig kvalitet og sikkerhet, til en lavere enhetskostnad.

Sporveien opererer en integrert verdikjede innenfor den skinnegående kollektivtrafikk, og dette må selskapet utnytte til fulle for å maksimere utnyttelsesgraden av materiell og øke kjørehastigheten. Videreutvikling av driftsmodellen, arbeidsprosesser og ruteplaner, anvendelse av ny teknologi og tett samarbeid

med oppdragsgiver er avgjørende for å lykkes i dette arbeidet. Organisasjonen må også evne å realisere gevinstene av det nye signal- og sikringsanlegg for t-banen og de forestående investeringene i nye trikker og infrastruktur.

Sporveien eier og forvalter i dag en betydelig andel eiendom og infrastruktur på vegne av Oslo kommune. I tillegg forvalter Sporveien skinnegående materiell og buss. For å bygge en konkurransedyktig og fremtidsrettet organisasjon, er det en forutsetning å optimalisere verdier og tilgjengelighet på Sporveiens materiell og infrastruktur.



VEKST

Sporveien skal styrke sin markedsposisjon gjennom lønnsom kommersiell utvikling

Vekstambisjonene for kollektivtrafikken byr på muligheter for Sporveien til å vokse. Det gjelder først og fremst innen kollektivtjenester, men også ved å skape nye inntektsmuligheter for kollektivtrafikken fra eiendom og publikumsstrømmer. Eierskapet til eiendom og infrastruktur gir mange muligheter for å videreutvikle eiendomsmassen. Tre hovedområder er definert: 1) bussanlegg, 2) eiendomsutvikling til bolig og næringsbygg og 3) kommersiell utvikling med utgangspunkt i publikumsstrømmen i dagens t-bane- og trikkenett.

De mange infrastrukturprosjektene innenfor vei og bane gir muligheter for en profesjonell utbygger. Sporveien skal posisjonere seg

som et naturlig førstevalg for større infrastrukturprosjekter, men vil prioritere utbygging der hvor Sporveien skal være fremtidig operatør. Flere større infrastrukturprosjekter vil være fullfinansiert i perioden, og dette forventes å gi utslag i en vesentlig reduksjon i oppgraderingsbehovet for skinnegående kollektivtrafikk.

Sporveien skal bidra til å øke markedsandelen til kollektivtrafikk ved å tilby økt kapasitet gjennom lønnsomme kollektivtjenester. Selskapet må gjøre kontinuerlig vurderinger rundt hvilke driftsarter selskapet skal tilby. Sporveien vil arbeide for å skape en ny og fremtidsrettet struktur for bussvirksomheten.



GJENNOMFØRINGSEVNE

Sporveien skal være en nyskapende, profesjonell og handlekraftig organisasjon

For å utnytte potensialet av modernisering, ny teknologi, vekst og videreutvikling av kollektivtrafikken, må Sporveien være beredt på omstillinger og sikre riktig kompetanse i organisasjonen. Trikkeprogrammet og nytt signal- og sikringsanlegg er blant prosjektene som vil kreve økt fleksibilitet, ny kompetanse, handlekraft og endringsvilje i selskapet.

Frem mot 2020 vil 23 prosent av Sporveiens ansatte ha mulighet til å gå av med pensjon. Dette kan bety en betydelig svekkelse av selskapets kompetanse. Samtidig åpner det for nytenkning

og en raskere omstilling av organisasjonen for å løse selskapets strategiske ambisjoner knyttet til samfunnsansvar, konkurransekraft og vekst.

Sporveien vil jobbe målrettet med strategisk kompetansestyring for å sikre fremtidens kompetansebehov, både til å løse eksisterende oppgaver og for å utvikle eventuelle nye forretningsområder. Parallelt vil selskapet dyrke fram ønsket bedriftskultur og verdier, støttet av tiltak for å utvikle dyktig lederskap på alle nivåer.

Nytenkning handler om samspill

For å gjennomføre endringer og skape en enda bedre by er samspillet mellom de forskjellige aktørene avgjørende. For å finne gode løsninger er det også viktig at det finnes en felles forståelse av fremtiden og en visjon om hva som skal til både for å løse utfordringer og skape en enda bedre by.

NØDVENDIGHETEN AV Å SE ALT I SAMMENHENG

Direktør for Plan- og bygningsetaten Ellen de Vibe er tydelig på at de skinnegående kollektivtilbudene vil bli stadig viktigere fremover. Byen vokser mye og behovet for å transportere mange mennesker er stort. Samtidig mener hun at det er viktig å huske på at 32 prosent av transporten på distanser kortere enn tre kilometer besørger vi selv, til fots eller på sykkel. Det er også en viktig del av helheten i utviklingen av Oslo.

- Trikken er et viktig element i bybildet. Trikken gir oss muligheten til å bevege oss gjennom byens gater med et åpent utsyn til byrommene. Den går stille og forurenser mindre enn busser. Det er lett å se, for eksempel i Paris, hvordan trikken og skinnegående kollektivmidler hever kvaliteten i bymiljøet.

Bilen blir mindre viktig

Ellen de Vibe ser på prioriteringen av skinnegående kollektivløsninger som bra og nødvendig for å håndtere den forventede veksten i Oslo.

- Bilen vil bli mindre og mindre prioritert i bysenteret. Det sier byrådet tydelig, og det tror jeg er en helt riktig strategi. Derfor er det viktig å balansere de tre aktuelle måtene å komme seg rundt på. Det er viktig også å huske at byliv i seg selv har en stor verdi. Du har en trang by, trange gater og begrenset areal. Det må skapes en intuitiv forståelse av hvordan

byens ulike områder har ulike roller. Vår oppgave er å se på fordelingen av arealet mellom byliv, gange, sykkel og trikk. Det er min rolle å finne den gode balansen.

Nedbygging av veier

I årene fremover vil vi se en nedbygging av eksisterende hovedveier, heller enn å bygge flere nye. Et trekk i utviklingen ser de Vibe på som spesielt interessant.

- De siste 25 år har den samme generasjonen planleggere vært med på både å bygge Bispelokket og å rive det. Trafikkmaskinen er nå byttet ut med en flott byboulevard. Jeg er veldig fornøyd med den utformingen vi har fått i Dronning Eufemias gate. Vi har satt av rause fortau til fotgjengerne på solsiden. Vi har fått brede fotgjengerfelt, og trikken har øremerket areal. Det vil vi nok ikke ha plass til alle steder, men det har vi klart der. Det er en gjennomgående god design på det gatestrekket. Jeg gleder meg til trikken begynner å gå der og vi tar gaten i bruk for alvor.

By i vekst

Høyere og tettere bebyggelse i Oslo er et sentralt utviklingstrekk, og de Vibe understreker at det er viktig å ivareta både byrommet og fremkommeligheten.

- Det er viktig at vi og de ulike transportselskapene har et godt samarbeid. Utviklingen krever at vi må lage planer raskere enn tilfellet har vært tidligere. Ny

t-banetunell vil bety nye gravearbeider, dårligere fremkommelighet og alle frustrasjoner det medfører. Det er lett å forstå, samtidig er det et privilegium å være en by som vokser. Alternativet med en by som krymper ville vært langt verre.

Vi har nettopp lagt frem planene for Hovinbyen som vil medføre store endringer i sammenbindingen av Oslo sentrum og Groruddalen i årene som kommer. Sentrumstunellen for t-banen vil være på plass, og byrommene vil være grønnere og bedre for alle som bor i byen.

Høyt ambisjonsnivå

For å møte utfordringene i Oslo er det er nødvendig å se ting i en større sammenheng, å løse et problem betyr sjelden at det er mulig å isolere den enkelte oppgaven. Ting griper inn i hverandre og må sees under ett.

- Vi er opptatt av koblingen mellom arealbruk og transportutvikling. Det bruker vi mye energi på. I Oslo-navet og 2016-utredningen legges ambisjonene høyt, og vi må ta diskusjonen om hva som er mest realistisk og hvordan vi skal komme oss dit. Det er gjort et godt arbeid med å se hvilke muligheter som finnes. Så blir det vår jobb å koble hensynene godt sammen. Vekst og investeringsbehov gir en god mulighet for å se ting i sammenheng, og det er bra.

DET MESTE ER I RUTE HOS SPORVEIEN

Cato Hellesjø kan stolt fortelle at Sporveien er i en bedre posisjon i dag enn da planleggingen av Sporveiens strategi Best 2015 tok til i 2010. Strategiprogrammet er nettopp avsluttet og Sporveien har levert på alle punkter og ambisjoner.

- Det Sporveien vi ser i dag er et vesentlig mer konkurransedyktig selskap enn for bare noen få år siden. Vi har langt på vei bevist at ingen internasjonale transportaktører kan drive kollektivtrafikken i Oslo bedre eller billigere enn oss. Det var også hovedambisjonen. Vi har fortsatt et forbedringsprogram i vår nye strategi «Best 2020», og vi sier populært at vi skal gjøre det en gang til. Vi har forbedret oss med 455,5 millioner kroner til nå. Frem til 2020 er ambisjonen å hente ut nye effekter og vi er allerede godt i gang. Andre rundt oss forbedrer seg også, og vi må gjøre det enda litt bedre enn dem.

Ytterligere kapasitetsøkning

En hovedambisjon frem mot 2020 er en ytterligere kapasitetsøkning. Det betyr å legge til rette for en økt utnyttelsesgrad av materiellet, ved å kjøre mer om kvelden, om natten og i helgene. Hellesjø mener Sporveien også er i stand til å øke kapasiteten i rushtiden.

- Ambisjonene som lå i «Best 2015» har vi levert på. Når det gjelder det som ligger i 2020-programmet, har vi langt igjen, men det er fordi ambisjonene fortsatt er ferske og nylig definerte. Vi er mer konkurransedyktige, ikke minst på grunn av en innskuddsbasert pensjonsordning. Alle forbedringsprosessene som er gjennomført drar vi nå nytte av i det videre arbeidet. Det gjelder mange forhold. Som bedre produktivitet for førere på trikk, t-bane og buss. Smartere måter å vedlikeholde vognparken på. Økt vogntilgjengelighet på trikk og t-bane. Bedre administrative

rutiner og økt profesjonalitet. Alt dette har vi med oss inn i programmet mot 2020.

Mot en mer miljøvennlig kollektivtrafikk

Hellesjø peker på konkurransekraften til Sporveien som det avgjørende for både å levere de beste løsningene, og å gi gjennomføringsevne til å oppfylle på de ambisjonene som er satt.

- Vi skal være en helintegrert kollektivvirksomhet – og vi skal være den foretrukne partner innenfor alle deler av kollektivtrafikken. Vi skal være den beste nordiske løsningen innenfor kollektivtransport. Ingen andre nordiske byer skal ha et bedre system enn det Sporveien har. Det skal vi gjøre ved å ta vårt samfunnsoppdrag på alvor, vi skal styre overgangen til en mer miljøvennlig kollektivtransport, vi skal vokse – mer enn befolkningsveksten. Vi skal løfte de reisende fra bilen over til kollektive transportmidler, og vi skal gjøre det bedre enn noen andre.

Et eksempel til etterfølgelse

Hellesjø kan vanskelig se for seg at konkurranseutsetting blir et tema i neste periode. Både det politiske klimaet i Oslo og den leveransen Sporveien står for gjør dette lite sannsynlig.

-Det er veldig hyggelig når vi ser at Sporveien holdes frem som et eksempel til etterfølgelse for effektivisering og drift av offentlige selskaper – av våre eiere og andre. På vegne av alle i Sporveien er det veldig hyggelig at vi brukes som foregangsbedrift, og at flere sier «Se til Sporveien». Dette har vi fått til i fellesskap, og de fleste som har vært i Sporveien i noen år vet også hvordan det har vært å være i en bedrift som ikke ble sett opp til. Da er det en fantastisk morsom følelse å oppleve at vi stadig oftere av byens politiske ledelse brukes som eksempel på hvordan offentlig sektor kan forbedres.



Ellen de Vibe

*Etatsdirektør
Plan- og bygningsetaten*



Cato Hellesjø

Sporveissjef



Mer kollektivtransport, lavere pris

Den største utfordringen i tiden fremover blir å fortsette å levere på de prosessene som er igangsatt. Sporveien skal også vokse videre ved å tilby stadig mer kollektivtransport til en stadig lavere pris, sier Hellesjø.

-Sporveien har en enorm gjennomføringsevne, og det er der vi skiller oss ut ved å gjøre en bedre jobb enn mange andre. Vi strekker oss etter å levere i forhold til ambisjonene våre, og det er først da vi kan si at vi når målene vi setter oss.

Store og tunge prosjekter i horisonten

I fremtiden vil vi se omfattende endringer og betydelige investeringer i infrastruktur og nytt materiell. Integrering av kollektivsystemet vil strekke seg ut fra Oslo og samhandle med områdene rundt. Hellesjø mener at det viktigste likevel er å utføre samfunnsoppdraget og sikre gode løsninger for kollektivtrafikken i Oslo.

-Oslo vil vokse som kollektivby i årene som kommer. Vi vil få en ny sentrums-tunell, og en bane til Fornebu. På Ring 2 vil det gå trikk der det i dag går sentrale og tungt trafikkerte bussruter. T-banen vil strekke seg inn i Lørenskog og vi vil se en forsterket integrering mot jernbanen gjennom Oslosnavet. Vi vil også ha en fossilfri bussdrift med stor vekt på elektrisk drevne busser. Sporveien vil i dette bildet være en regional aktør.

Det kan vokse frem forskjellige konstellasjoner, og det er i dag vanskelig å si hvor mye vi kan vokse og innenfor hvilke driftsarter. Vi vil følge de driftsartene vi opererer innenfor i dag – fra dagens busser til elektriske, trikk og t-banedrift og i et videre topperspektiv i Oslo.

DET FINNES LØSNINGER

Et velfungerende kollektivsystem er avgjørende for å håndtere den veksten Oslo opplever nå. Å konvertere fra privatbiler til kollektivtransport er en nøkkelfaktor i denne fasen. Hans Edvardsen, Direktør i Bymiljøetaten, ser løsninger der andre ser trafikkaos.

-Bymiljøetatens ansvar er mye av overflateinfrastrukturen i Oslo. Kollektivtrafikken er en viktig faktor for å få bybildet til å fungere, få flyt i trafikken og det er også en svært viktig faktor for å transportere mennesker til anleggene vi har ansvaret for, enten det er bad, idrettsanlegg eller andre ting. Der blir kollektivtrafikken en forutsetning for å lykkes med dette.

Sporveien klart størst

Innføring av miljøsoner er et av tiltakene som Edvardsen mener vil medføre store endringer i Oslo. Bilen vil bli kraftig utfordret i sentrum. Det vil gi et mer forutsigbart trafikkmiljø som igjen vil gi bedre forutsetninger for trikken. T-banen vil

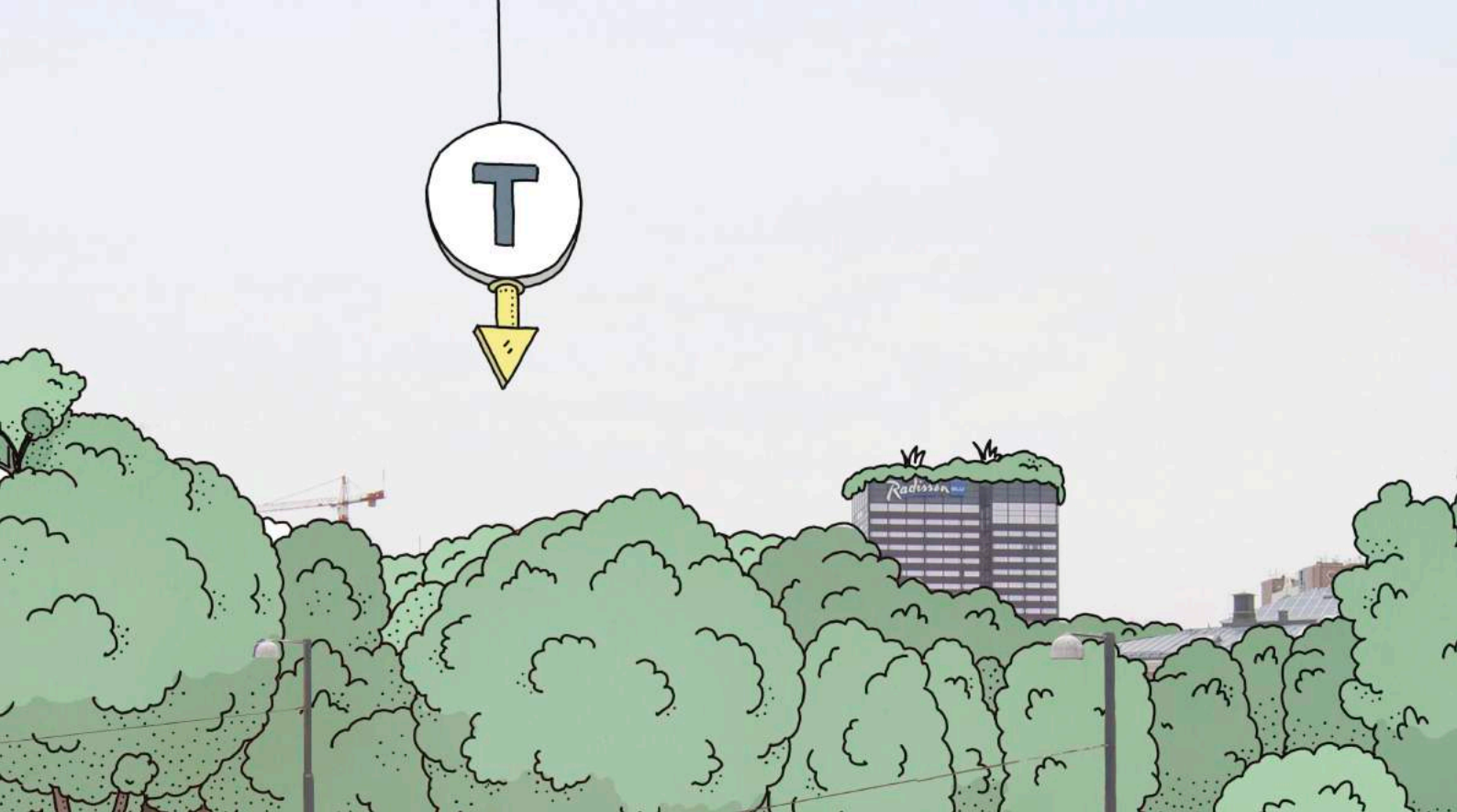
få økt kapasitet og være avgjørende for å forflytte store mengder mennesker, men det investeres også i nye trikker og forbedret kapasitet på bakkeplan.

-Sporveien er den klart største kollektivtransportøren vi har, og en veldig viktig faktor for å oppnå en hensiktsmessig og god utvikling av byen. Infrastrukturen på overflaten er én faktor, men avgjørende i dette bildet er at t-banelinjene blir stadig viktigere. De har en stor kapasitet som lar oss bruke overflaten og gatene til andre formål enn vi har gjort til nå. En opprydding av gateløpene i forhold til biler, en tydeligere fremføring av trikk og en enda større kapasitet på t-banen vil være den fremtidige løsningen for Oslo.

Fremtidens trafikkvekst

Edvardsen ser på vedtaket av Trikkeprogrammet som en de viktigste forutsetningene for å håndtere trafikkveksten. Han mener dagens trikkestall på mange måter er utdatert, men at en ny generasjon trikker vil inngå som et slags bymøbel i bymiljøet og være et sentralt bidrag både til trivselen og transportarbeidet.

-Sporveien, Ruter, Bymiljøetaten og Oslo Vognselskap jobber tett sammen i ulike prosjekter, der samarbeidet går bra i prosjektene i forhold til å ha ulike perspektiver på utviklingsjobben. Bymiljøetaten ser en helhet der vi skal ha byliv og estetiske grep, mens Sporveien har det mer transportfaglige fokuset. Et godt



eksempel er prosjektet i Prinsensgate og Tollbugata der vi samarbeider tett. Dette er ett av de viktigste kollektivtiltakene som gjøres i Oslo akkurat nå. Det er komplisert, det ligger midt i byen og involverer mange, men prosjektet er i rute og vil levere både på pris og tid. Det er foreløpig en solskinnshistorie, og det er ingen tegn på at det vil komme komplikasjoner her.

Sporveien er en viktig faktor for suksess

Edwardsen sier at jobben som etatsdirektør i Bymiljøetaten blir lettere med en kollektivtrafikk som fungerer.

-Når Sporveien drives effektivt, slik som tilfellet er i dag, er det en viktig faktor for å lykkes med utviklingen av Oslo. Ser vi på en gate som Dronning Eufemias gate så har trikken fått en fremtredende plass. Det er noen forhold der som ligger utenfor vårt prosjekt, men det er interessant å se at trikk som en viktig transportbærer inn i et nytt bomiljø i stor grad gjør det mindre nødvendig for beboerne å eie bil. Det er en faktor vi skal trekke lærdom av for andre prosjekter.

Konvertering av reisevaner

Trikk på Ring 2 er et grep som vil knytte store byutviklingsområder sammen. Edwardsen mener at det er et godt eksempel på hvordan vi må tenke nytt og at trafikkstrømmen må kunne håndteres uten biler.

- I kommende periode vil kapasiteten

på t-banetunellen være viktig, kanskje det viktigste spørsmålet. En vellykket oppgradering av infrastrukturen er sentral og en konvertering av reisevanene for byens befolkning til sykkel, kollektivtrafikk og å gå er også viktig. I dette perspektivet vil også et bilfritt sentrum og miljøsoner være en del av forutsetningene. ■



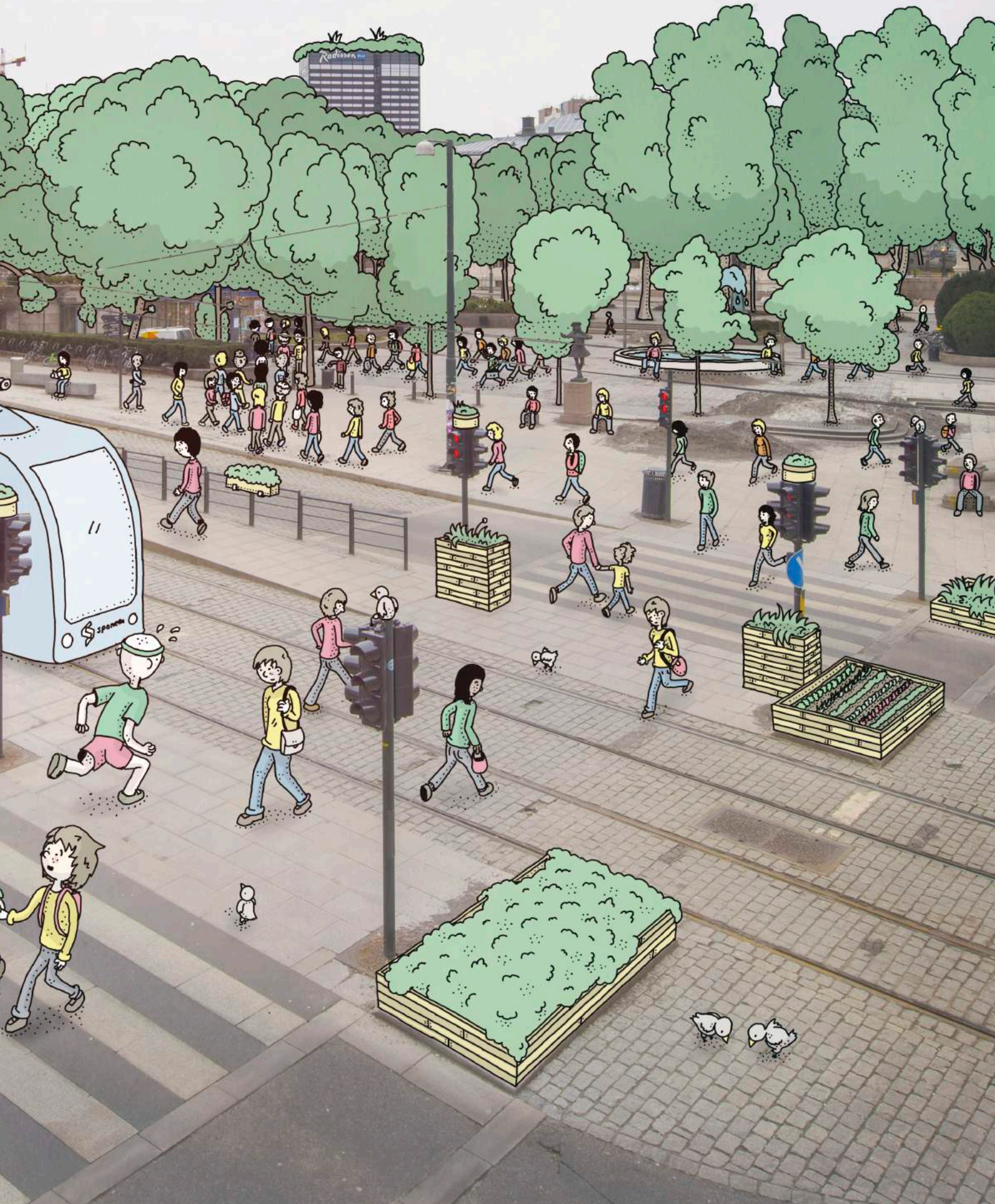
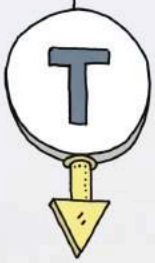
Hans Edwardsen

*Etatsdirektør
Bymiljøetaten*



NATIONALTHEATERET

Nationaltheateret var i 1928 den første undergrunnsstasjonen i Norge, og var endestasjonen for alle vestlige baner. I dag knytter stasjonen byen sammen, og t-banen sammen med jernbanen.



Eierstyring og selskapsledelse

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

1. Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse

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

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

Styringssystemet har tre hovedmål:

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

Våre styrende dokumenter innbefatter blant annet Styreinstruks, Konsernsjefsinstruks, Etisk regelverk og Styringsdokument, risikostyring og internkontroll. Flere av dokumentene ble revidert i løpet av 2015 og fremlagt for styret og/eller konsernledelsen. Styreinstruksen ble gjennomgått 14. desember 2015, 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 og ble revidert 14. desember 2015.

2. Virksomhet

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

3. Selskapskapital og utbytte

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

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

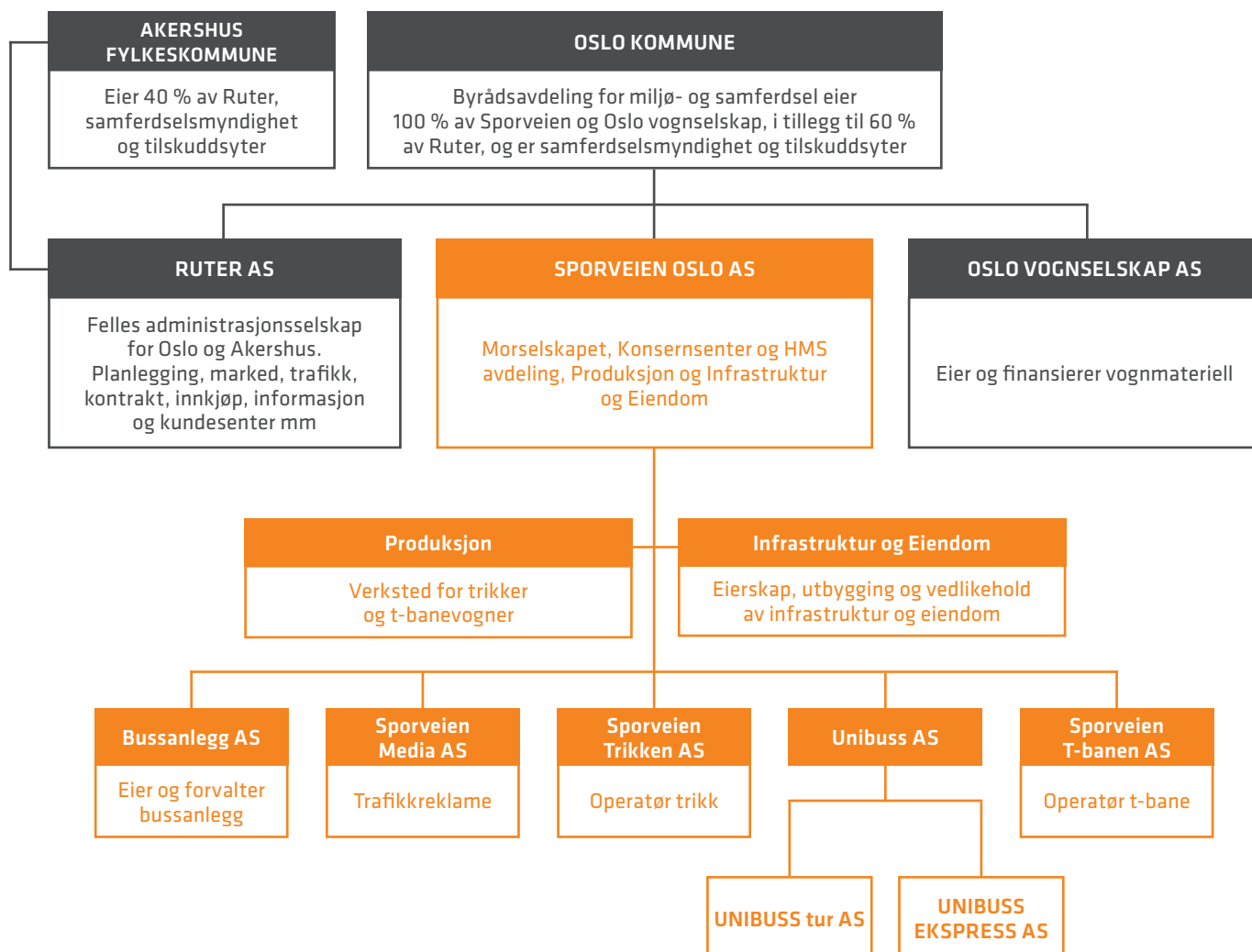
Generalforsamlingen har ikke oppnevnt en valgkomité.

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

Eierstruktur kollektivtrafikken i Oslo og Akershus



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 selvstendighet, både overfor og på vegne av disse interessene. Ledende ansatte er ikke medlem av konsernstyret, og eier ikke aksjer i selskapet. Informasjon om ledelse og styre er lagt ut på www.sporveien.com. Generalforsamlingsfullmakten i heleide datterselskap tillegger konsernstyret.

9. Styrets arbeid

Styret følger aksjelovens krav om å forvalte selskapets verdier på vegne av eierne. Styrets arbeid er fastsatt i egen instruks av 14. desember 2015. Styret arbeider etter en årlig arbeidsplan med vekt på hovedoppgaver som mål, strategi, organisering og kontroll av virksomheten. Styret evaluerer årlig sin virksomhet. Styret har fastsatt egen instruks for konsernsjef, og har etablert 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.

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 2015

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, Per Martinsen, Terje Løkkevik, Per Arne Nikolaysen og Leif-Arne Myhre.

Styret i Sporveien Oslo AS har i 2015 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 2015 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 2015 bestått av følgende:

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

Styret i Unibuss AS har i 2015 bestått av følgende:

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

Styret i Sporveien Media AS har i 2015 bestått av følgende:
Cato Hellesjø (styreleder), Tore Kåss, Terje Kalheim, Bjørn Granviken og Birte K. W. Sjule.

Styret i Bussanlegg AS har i 2015 bestått av følgende:
Per Magne Mathisen (styreleder), Anders Riiber, Marit Westvig og Peter-Michael Steckmest. ■

Etikk og arbeid med antikorrupsjon

Sporveien har klare felles retningslinjer for medarbeidernes opptreden mot hverandre og samarbeidspartnere, og nulltoleranse mot korrupsjon.

Sporveiens etiske regelverk – konsernets grunnlov – gjelder for alle ansatte og personer med verv, samt konsulenter, prosjektledere og andre innleide ressurser. Hensikten med regelverket er å sikre god etisk praksis i konsernet og sette felles rammer for hvordan medarbeiderne skal oppføre seg mot hverandre og samarbeidspartnere. Regelverket beskriver tydelig konsernets nulltoleranse for korrupsjon og gir klare retningslinjer for hva ansatte kan akseptere av gaver, representasjon og reiser.

Sporveiens etiske regelverket ble revidert i desember 2015. Det er styret i Sporveien som vedtar endringer, basert på innspill fra konsernets Compliance-enhet. Sporveien har også utarbeidet utarbeidet etiske krav til leverandører.

Opplæring på alle nivåer

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

Varslingsmekanismer

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



Nytt grønt fokus

Å skape en bærekraftig framtid og byrom som først og fremst tar hensyn til menneskene i Oslo, er saker som står høyt på prioriteringslisten til Miljøpartiet de Grønne. I kommunevalget 2015 ble partiet det tredje største i Oslo. Med det ga velgerne et klart signal om at det er mange som ønsker en grønnere by med økt satsning på kollektivtransport.

Godt samarbeid er nøkkelen

Lan Marie Nguyen Berg er byråd for miljø og samferdsel i Oslo, og mener at kollektivtrafikken er noe av det viktigste hun jobber med. Det gode samarbeidet med Sporveien er en viktig forutsetning for å løse utfordringene som byen står overfor.

- Jeg er glad Sporveien er med og bidrar til det arbeidet som må gjøres. Det er slik at vi i de neste femten årene står foran enorme investeringer i kollektivtransporten. Vi skal bygge ny t-banetunell, vi skal bygge trikk på ring 2, vi skal bygge Fornebu-bane og A-hus bane. Vi har store utfordringer foran oss, og med Sporveien på laget er det mulig å gjennomføre dette. Det aller viktigste prosjektet er byggingen av en ny t-banetunell, kapasiteten i den eksisterende er så å si sprengt.

Reduksjon i biltrafikken

En av de viktigste forutsetningene for en fremtidsrettet løsning er at vi klarer å redusere biltrafikken i byen. Nguyen Berg er tydelig på at det er kollektivtransport som er fremtiden for Oslo, og mener at effektiviseringsprogrammet til Sporveien har vært en uforbeholden suksess.

- Sporveien har klart å effektivisere i en slik grad at det blir mer penger til kollektivtransport. Vi transporterer flere mennesker for mindre penger, dette er en modell for andre kommunale virksomheter og jeg er stolt over at Sporveiens ansatte har vært en viktig drivkraft i denne prosessen. Sporveien snakker om «Mer kollektivtransport for pengene», og ikke bare er det spart penger, det har samtidig vært en vesentlig økt produksjon – et resultat det står stor respekt av.

-Byrådets mål er en tjue prosents reduksjon av biltrafikken i bykjernen i den inneværende bystyreperioden. Vi ønsker en reduksjon på en tredjedel av dagens nivå innen 2030. Dette ønsker vi fordi vi vet at dette er nøkkelen til en reduksjon av klimagassutslippene og for en renere byluft. Vi må satse på kollektivtransporten. Vi prioriterer, og vil alltid gjøre det, de store kollektivprosjektene fremfor veiprosjektene, fordi det er det som er fremtiden for Oslo og som vil sikre menneskene i byen et godt liv.

Investeringene skal vi sørge for

Nguyen Berg oppfordrer Sporveien til å fortsette å være en aktiv del av løsningen, og mener at byen og innbyggerne er tjent med løsningene.

- Fra byrådets side skal vi gjøre det som står i vår makt for å sikre investeringene i prosjektene, nettopp fordi vi har tro på den livskvaliteten det vil gi for innbyggerne i Oslo. De store kollektivprosjektene – t-banetunell, trikk på Ring 2, trikkeprosjektet, de står øverst på byrådets liste over samferdselsinvesteringer. Dette er en naturlig del av forhandlingene om Oslopakke 3, der vi forhandler med statlige myndigheter om hvilken statlig inndekning vi skal ha i ambisjonene våre for kollektivtrafikken.

En god by å bo i

I de nærmeste tiårene vil de fleste av oss bruke kollektivtransport når vi ferdes i Oslo. Det vil i seg selv bidra til en grønnere by, og en by som har kvaliteter vi vil sette stadig større pris på. Investeringene og valgene vi tar nå skal løse våre behov for

transport på en god måte, men også skape en by vi trives i. Nguyen Berg mener vi er på god vei.

- Trikken kommer fram i en tilpasset infrastruktur på overflaten, og t-banen har god kapasitet i en ny tunell under bykjernen. Vi skal bygge en bærekraftig region i Oslo og Akershus, og vi skal håndtere den raske veksten vi ser. Vi har en unik sjans til å gjøre denne utbyggingen klimavennlig, slik at vi fortsatt har en god by å bo i. Dette er en historisk mulighet, og vi skylder oss selv, og de som kommer etter oss, å ikke la den gå fra oss. ■



Lan Marie Nguyen Berg
Byråd for miljø og samferdsel



AKER BRYGGE

Aker Brygge og Rådhusplassen har fått åpne og grønne løsninger, og er et eksempel på hvordan vi overlater byen til de neste generasjonene.

Konsernledelsen



Fra venstre:

Torgeir Kristiansen
Konserndirektør
Kommunikasjon og marked

Birte K.W. Sjule
Konserndirektør
Strategi

Ingeborg Aass Holten
Konserndirektør
HR

Cato Hellesjø
Konsernsjef

Øystein Svendsen
Administrerende direktør
Unibuss AS

Per Magne Mathisen
Konserndirektør
Infrastruktur og eiendom

Marianne Vik
Konserndirektør
Strategisk innkjøp

Bjørn Granviken
Administrerende direktør
*Sporveien Trikken AS og
Sporveien T-banen AS*
Konserndirektør
Produksjonsheten

Anders Riiber
Konserndirektør
Økonomi og finans



Årsberetning for Sporveien Oslo AS 2015

Sporveien Oslo AS (Sporveien) er Norges største kollektivselskap målt i antall reiser. Selskapet har en lang og stolt historie som i betydelig grad har påvirket utviklingen av Oslo by. Selskapet er 100 prosent eid av Oslo kommune og kunne i 2015 feire at det var 140 år siden den første turen med hestesporvogn gikk fra Homansbyen til Stortorvet. Et godt og velfungerende Sporveien er svært viktig og avgjørende for at Oslo-regionen fungerer. Mer enn 230 millioner reiser ble utført med Sporveien i 2015. Oslo by vokser raskere enn noen annen hovedstad i Europa, og Sporveien er godt rustet til å ta ansvar for de fremtidige utfordringene dette gir for kollektivtrafikken.

I 2015 hadde konsernet 3 540 ansatte ved årets slutt mot 3 518 i 2014, og driftsinntekter på 4 374 MNOK mot 4 211 MNOK i 2014.

Sporveien er organisert som et konsern der virksomheten styres gjennom en helhetlig integrert verdikjede. Konsernets hovedkontor er på Tøyen i Oslo. Den skinnegående trafikken opereres av datterselskapene Sporveien T-banen AS og Sporveien Trikken AS. Vedlikehold av trikker og t-baner utføres av konsernets verksteder på Ryen, Grefsen, Holtet og Avløs. Bussvirksomheten opereres av datterselskapet Unibuss AS. Sporveien utfører i tillegg vedlikehold på all infrastruktur til trikk og t-bane. Dette er et omfattende vedlikeholdssystem som sikrer stabil og sikker drift av trikk og t-bane i Oslo og Akershus. Denne virksomheten har base på Etterstad og Holtet. Sporveien er også ansvarlig for store utbyggingsprosjekter og forvalter en betydelig eiendomsmasse i kollektivtrafikken i Oslo og Akershus.

Med strategien Best 2015 mot Best 2020

Konsernets strategi «Best 2015» ble avsluttet ved utgangen av året. I strategien var det satt konkrete og ambisiøse mål for å bedre kvalitet, effektivitet og sikkerhet i hele konsernet. Målsettingen var å sikre at Sporveien til enhver tid er konkurransedyktig, samt sikre en innovativ og fremtidsrettet utvikling av konsernet.

Strategien «Best 2015» definerte et mål om å effektivisere virksomheten med 370 millioner kroner i strategiperioden mellom år 2012 og år 2015. Styret er svært tilfreds med at målet ble nådd og at virksomheten er forbedret med totalt 455,5 millioner kroner, en større forbedring enn det opprinnelige målet. Med dette dokumenterer Sporveien sin evne til å levere på selskapets strategiske målsettinger.

Det ventes fortsatt svært 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, og det er et politisk mål at den ventede trafikkveksten skjer i form av kollektivtrafikk, gange og sykkel. Oslo kommune har også målsatt at kollektivtrafikken skal være klimanøytral fra og med 2020. Sporveiens virksomhet er svært viktig for at Oslo kommune skal nå sine klimamål.

God tilrettelegging av kollektivtrafikk er et sentralt virkemiddel for å redusere klimagassutslippene og samtidig imøtekomme miljø og klimautfordringer. Sporveien skal være en del av løsningen av disse samfunnsutfordringene. Dette stiller høye krav til en robust strategi og en effektiv og veldrevet virksomhet.

Styrets strategiske ambisjon er at Sporveien skal være «den beste nordiske løsningen på effektiv og miljøvennlig kollektivtrafikk i år 2020». Sporveiens viktigste konkurransefortrinn er selskapets integrerte forretningsmodell som gjør det mulig å optimalisere en helhetlig verdikjede med operativ drift, vedlikehold, utbygging og eiendom. Selskapet er godt posisjonert for å være med på den videre utviklingen av miljøvennlig kollektivtrafikk i det sentrale østlandsområdet. Gjennom å være en del av løsningen, skal selskapet tilby et voksende marked flere ganger med god kvalitet og høy sikkerhet til en konkurransedyktig pris.

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

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

Det ble utført 94 millioner reiser med T-banen i 2015, en økning på 7,8 prosent fra 2014. Kundetilfredsheten har de senere årene vært svært god og var på hele 99,0 prosent i 2015. Antall kjørte avganger (regulariteten) var i 2015 på 99,58 prosent, og selskapet jobber aktivt for å holde kvaliteten på et høyt nivå. T-banen opererer seks linjer i Oslo, hvorav to strekker seg inn i Bærum i Akershus.

Sporveien Trikken AS

Sporveien Trikken AS har ansvar for all trikkedrift i Oslo. Trikken fraktet 55 millioner reisende i 2015, en økning med 6,9 prosent fra 2014. Kundetilfredsheten var på 98 prosent. Antall kjørte avganger



Terje Thon
STYRETS LEDER



Siri Birgit Teigum
STYRETS NESTLEDER



Sven Rune Aasen
STYREMEDLEM



Terje Richard Venold
STYREMEDLEM



Gyrid Skalleberg Ingerø
STYREMEDLEM



Ola Floberg
STYREMEDLEM



Einar Skaarseth Enger
STYREMEDLEM

(regulariteten) var i 2015 på 99,3 prosent, og selskapet jobber aktivt for å holde kvaliteten på et høyt nivå. Selskapet har egen driftstillatelse fra Statens jernbanetilsyn og kjører på kontrakt for administrasjonsselskapet Ruter AS.

Bystyret i Oslo kommune besluttet i desember 2015 finansieringen av kjøp av nye trikker til Oslo, og Sporveien fikk i en ekstraordinær generalforsamling ansvaret for å gjennomføre anskaffelsen av de nye trikkene. I tillegg skal infrastrukturen for trikken gjennom en betydelig oppgradering, og det skal investeres i utvidet kapasitet på trikkens baser og verksteder. Det er en historisk trikkesatsing som er besluttet hvor alle dagens trikker skal byttes ut, og det kjøpes inn 87 nye kapasitetssterke trikker. Avtalen om kjøp av nye trikker skal også inneholde en opsjon på ytterligere kjøp, avhengig av videre strategi for utvidelse av trikketilbudet i Oslo.

Unibuss

Unibuss består av Unibuss AS (rutebuss) og datterselskapene Tønsberg Bussreiser AS, Unibuss Tur AS og Unibuss Ekspres 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 Vestfold Kollektivtrafikk og for Opplandstrafikk i Lillehammer. Unibuss hadde 84 millioner reisende i 2015 og omsatte for 1 560 millioner kroner. Kundetilfredsheten i 2015 var på hele 97 prosent, mot 93 prosent i 2014. I hele Unibuss-konsernet er det 1 814 ansatte ved utgangen av 2015.

Unibuss startet kjøring av «Øststasjonsbudet» 16. august 2015 etter at selskapet vant dette anbudet i 2014. 54 nye miljøvennlige busser benyttes i anbudet. Disse kjører på biogass og biodiesel. Høsten

2015 valgte Ruter å forlenge Unibuss sine kontrakter på Øvre og Nedre Romerike med tre år (til juni 2019). Unibuss har i 2015 også fått forlenget to anbudskontrakter i Oslo med to år. Selskapet opplever økt etterspørsel innenfor gjeldende kontrakter, og har satt i drift flere busser i året som har gått.

I 2015 vant også Unibuss anbudskonkurranse om busskjøring i Vestfold til en verdi av cirka 1,2 milliarder kroner over åtte år. Unibuss Ekspres kjører flybussene Torpekspressen, Rygge-ekspressen og Værnesekspressen. I tillegg kjører Unibuss Ekspres Lavprisekspressen 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.

Bussanlegg AS

Bussanlegg AS eier og leier ut sju bussanlegg til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus, med en samlet kapasitet på 570 busser. Totalt for Oslo og Akershus er det per i dag en kapasitet på 1400 busser. Den forutsatte veksten i kollektivtrafikken frem mot 2030 innebærer at kapasiteten for parkering og vedlikehold av busser må økes med 600-800 busser fra dagens kapasitet. Det er en utfordring i en region med stadig mer presset arealsituasjon. Bussanlegg AS har et strategisk ansvar for å sikre tilstrekkelig ny anleggskapasitet, og et operativt ansvar for å styrke oppfølgingen av anleggene i direkte dialog med bussoperatørene.

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

Sporveien Media AS

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

Sporveien Media AS har siden 1.1.2013 hatt avtale med Clear Channel Norway AS (CCN) om salg av trafikkreklamerettighetene i Oslo og Akershus. Avtalen varer frem til 31.12.2020. I tillegg til å gi et positivt økonomisk bidrag til kollektivtrafikken, skal trafikkreklamevirksomheten bidra til en positiv opplevelse for de reisende.

Tilrettelegging for videreutvikling av samarbeidet med CCN har vært sentralt i 2015, herunder digitale flater og tilhørende infrastruktur. I tillegg er innovative løsninger knyttet til publikumsstrømmer et tema på agendaen i tiden fremover.

Sporveien Media AS betalte i 2015 totalt 105 millioner kroner i plassavgift til kollektivtransporten.

Infrastruktur og eiendom

Gjennom konsernets enhet for infrastruktur og eiendom (IE) driver Sporveien en svært omfattende bygge- og anleggsvirksomhet. I 2015 omfattet bygge- og anleggsvirksomheten blant annet:

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

Avløs base: Åpning av ny base for T-banen med plass til 25 togsett (75 vogner) og egne haller for verksted og fjerning av graffiti.

Østensjøbanen: Oppgradering av trasé og stasjoner startet i 2015, med delåpning til Bøler i januar 2016 og i sin helhet 3. april 2016.

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

Ekebergbanen: Oppgradering av parsellen Ekebergparken–Jomfrubråten. Arbeidet sluttføres 2016.

I tillegg pågikk ombyggingen av trikketraséen i Prinsens gate gjennom hele 2015 i samarbeid med Bymiljøetaten som leder prosjektet.

I 2015 ferdigstilte Sporveien også forprosjektet om nytt signal- og sikringsanlegg (CBTC). Forprosjektet blir kvalitetssikret i 2016. Nytt signal- og sikringsanlegg vil styrke trafikkavvikling, øke hastigheten og forbedre sikkerheten i t-baneparkeringen og gjøre det mulig å ytterligere øke produksjonen.

I september 2015 fikk Sporveien ansvaret for å lede Trikkeprogrammet i Oslo, som er den store anskaffelsen av nye trikker og oppgraderingen av infrastruktur og baser for å legge til rette for mer moderne og lengre trikker. Bystyret fattet vedtak om finansiering av 87 trikker i 2015. Sporveien iverksatte en konseptvalgsutredning (KVU) for basestrukturen, og vil legge fram en plan for oppgraderingene av infrastrukturen våren 2016. Anskaffelsen er våren 2016 inne i en prekvalifiseringsfase.

Økonomisk resultat, soliditet og likviditet

Resultat. Sporveiskonsernet oppnådde i 2015 et resultat før skatt på 135,9 MNOK, mot 206,1 MNOK i 2014. Resultatet etter skatt i 2015 ble 113 MNOK, mot 153,8 MNOK i 2014. Den totale omsetningen var 4 375 MNOK i 2015, mot 4 212 MNOK i 2014.

Årsaker til nedgang i resultat fra 2014 til 2015 er blant annet økte driftskostnader i forbindelse med etablering av Avløs base, oppgradering av Østensjøbanen og bygging av Lørenbanen. Samtidig produserer konsernet mer kollektivtrafikk for pengene ved at inntekt pr kjørt kilometer er redusert.

Sporveien T-banen AS oppnådde et resultat før skatt på 60,9 MNOK, mot 100,5 MNOK i 2014. Resultatet etter skatt i 2015 ble 45,2 MNOK, mot 73,4 MNOK i 2014. Den totale omsetningen var 1 651 MNOK i 2015, mot 1 625 MNOK i 2014.

Sporveien Trikken AS oppnådde et resultat før skatt på 39,4 MNOK, mot 59,2 MNOK i 2014. Resultatet etter skatt i 2015 ble 29,1 MNOK, mot 43,2 MNOK i 2014. Den totale omsetningen var 808 MNOK i 2015, mot 783 MNOK i 2014.

Unibuss AS med datterselskaper oppnådde et resultat før skatt på 52,1 MNOK, mot 27,6 MNOK i 2014. Resultatet etter skatt i 2015 ble 39,9 MNOK, mot 20,1 MNOK i 2014. Den totale omsetningen var 1 560 MNOK i 2015, mot 1 468 MNOK i 2014.

Bussanlegg AS oppnådde et resultat før skatt på 6,1 MNOK, mot 8,8 MNOK i 2014. Resultatet etter skatt i 2015 ble 4,5 MNOK, mot 6,4 MNOK i 2014. Den totale omsetningen var 52 MNOK i 2015, mot 57,5 MNOK i 2014.

Sporveien Media AS oppnådde et resultat før skatt på 0,1 MNOK, som er tilsvarende som for 2014. Resultatet etter skatt i 2015 ble 0,1 MNOK, som er tilsvarende som for 2014. Den totale omsetningen i selskapet var 105 MNOK i 2015, mot 110 MNOK i 2014.

Soliditet. Konsernets egenkapitalgrad ved utgangen av 2015 er 28,3 prosent. Dette er en nedgang fra 31,7 prosent i 2014.

Likviditet. Likviditetsreserven pr 31.12.2015 var 507 millioner kroner.

«I september 2015 fikk Sporveien ansvaret for å lede Trikkeprogrammet i Oslo.»

Finansiell risiko. Konsernets likviditet er organisert i en konsern-kontoordning, og konsernet har en kassakredittordning på 400 MNOK. Per 31.12.15 hadde konsernet en kontantbeholdning på 114 MNOK i tillegg til ubenyttet kassakreditt. Risiko for tap på fordringer er vurdert som lav da konsernets største kunder er eid av kommuner eller fylkeskommuner. Sporveien Oslo AS har en samlet gjeld per 31.12.2015 på 2.141 MNOK og en rentestrategi som tilsier at minimum 25 prosent flytende rente og minimum 25 prosent fastrente av lånebeløp er sikret ved rentebinding på mellom 1,5 og 8 år. Gjeld til Oslo Kommune knyttet til Holmenkollbanen og Avløs er unntatt. Rentebærende langsiktig gjeld er i 2015 økt med 373 MNOK og er knyttet til ny base for vedlikehold på Avløs og kjøp av busser. Ved utgangen av 2015 er det avsatt 39,3 MNOK for overkurs på rentesikring. Det avsatte beløpet er nåverdieregnet. Unibuss AS har bare lån med flytende rente, men har indeksregulering av kontraktsprisene som inkluderer utvikling i rentemarkedet. Ved utgangen av 2015 har konsernet regnskapsført overkurs på strømsikringsavtaler på til sammen 4,6 MNOK.

Markedsrisiko. Inngåtte kjøpekontrakter for trikk og bane 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 senket markedsrisikoen. Det er knyttet noe risiko til ekspress- og turbildriften, men denne aktiviteten utgjør en liten andel av konsernets totale virksomhet. Den anbudsbaserte rutebusskjøringen utgjør majoriteten av Unibuss sine leveranser og har kontrakter på opp til 8 + 2 år.

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

Kontantstrøm. Kontantstrøm fra driften er 486,9 MNOK, mot 337,7 MNOK i 2014. Driftsresultatet ble 169,9 MNOK, mot 298,3 MNOK i 2014. Forskjellen mellom kontantstrøm fra drift og driftsresultatet skyldes endringer i arbeidskapital og forskjell mellom kostnadsført pensjon og inn-/og utbetalinger i pensjonsordninger. Konsernets kontantstrøm fra investeringer er 768,6 MNOK, mot 627,2 MNOK i 2014. Endringen fra 2014 til 2015 består i hovedsak av økt kjøp av varige driftsmidler og anlegg under utførelse. Investeringene er foretatt for å opprettholde kapasiteten og lønnsomheten til de ulike virksomhetsområdene i konsernet. Konsernets kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter er 370,3 MNOK, mot 249,3 MNOK i 2014 og består i hovedsak av økning av langsiktig gjeld.

Forskning og utvikling. Utgifter til egen forskning og utvikling kostnadsføres løpende. Konsernets FoU gjelder utvikling av metodikk som reduserer antall kalenderdager hvor vedlikehold boggie og hjul for trikk og t-bane utføres. Det vesentligste av kostnadene er relatert til lønnskostnader, samt innleie av ekstern arbeidskraft.

Sikkerhet, miljø og samfunnsansvar

Sporveiens samfunnsoppdrag «Mer kollektivtrafikk for pengene» innebærer at Sporveien skal bidra til at samfunnet får dekket sitt behov for kollektivtransport mest mulig effektivt – med god kvalitet, høy sikkerhet og minst mulig miljøpåvirkning. Kollektivtrafikken skal være et naturlig førstevalg og veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, gange og sykkel. Samfunnsansvar er ett av fire fokusområder i strategien Best 2020.

Trafikksikkerhet og beredskap 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. I 2015 var det åtte alvorlige ulykker med i alt ett dødsfall og åtte alvorlige skader på t-banen, trikken og Unibuss. Dødsfallet skjedde etter sammenstøt mellom trikken og en person som syklet på rødt lys med elsykkel.

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, og det ble

i 2015 gjennomført øvelser for å trene på planen. Både trikk og t-bane 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. Infrastrukturenheten og Unibuss er sertifisert etter miljøledelsesstandarden ISO 14001 og det er satt i gang et arbeid med å etablere et felles styringssystem med mål om å bli sertifisert etter miljøledelsesstandarden ISO 14001. Sporveien utarbeider årlig et eget klimaregnskap for virksomheten, basert på det internasjonale Greenhouse Gas Protocol-initiativet.

Sporveien hadde en total gjenvinningsgrad på 83,87 prosent av det totale avfallet på 1 415 478 kg i 2015.

«Kollektivtrafikken skal være et naturlig førstevalg og veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, gange og sykkel.»

Arbeidsmiljø, likestilling, diskriminering og personal

Sykefravær

Tallene for sykefravær er ikke sammenlignbare med 2014. Dette da NAV ikke er i stand til å levere tallene for legemeldt fravær i 2015. Det er derfor benyttet egne tall for sykefraværsmelding for 2015. Sykefraværet i konsernet var 7,89 prosent. Dette fordeles med 7,29 prosent i Sporveien Oslo AS, 9,16 prosent i Sporveien T-banen AS, 6,93 prosent i Sporveien Trikken AS og 7,98 prosent i Unibuss-konsernet.

Det arbeides systematisk og langsiktig med forebygging av 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.

Seniorpolitikk

Hovedmålsettingen med seniorpolitikken er å sikre en inkluderende arbeidsplass og beholde relevant kompetanse. Utgangspunktet for inngåelse av seniortiltak, er i forenlighet med hensynet til å opprettholde drift og produksjon.

HMS

HMS skal være et konkurransefortrinn for Sporveien. For å lykkes med det profesjonaliserer Sporveien måten selskapet jobber med HMS og ansvarliggjøring av medarbeidere og ledere i deres arbeid. Bedriftshelsetjenesten i Sporveien er en aktiv del i HMS arbeidet og bistår i alt fra helsekontroller, sykefraværsoppfølging, helsedagene, AKAN, yrkeshygieniske målinger, treningsveiledning og ergonomiske tilpasninger.

Det er i 2015 rapportert inn 108 personskader, 21 av disse har personskade med fravær og herav 18 i Unibuss. De dominerende årsakene til skader i Sporveien skyldes vold mot medarbeidere, psykisk skade etter alvorlige trafikkulykker og fall og klemskader.

Antall ansatte

Sporveiskonsernet har 3 540 ansatte ved utgangen av 2015. Disse fordeler seg med 1 814 i Unibuss, 567 i T-banen, 367 i Trikken og 792 i verksteder og infrastrukturvedlikehold, samt konsernstaber.

Likestilling

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

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

Ikke-diskriminering

Sporveien er opptatt av å ivareta en årelang tradisjon med å være et selskap preget av et rikt fellesskap. Cirka 25 prosent av de ansatte representerer etniske minoritetsgrupper som har sin opprinnelse fra cirka 50 forskjellige land. Selskapet har ansatte med ulike legning, ulike religiøse overbevisninger og forskjellige typer funksjonshemninger. Dette betyr at konsernet i stor grad reflekterer befolkningssammensetningen i Oslo-regionen.

For Sporveien er det en selvfølge at alle ansatte har like rettigheter, både når det gjelder ansettelse, lønns- og arbeidsvilkår, forfremmelse, utviklingsmuligheter og beskyttelse mot trakassering. For arbeidstakere eller arbeidssøkere med nedsatt funksjonsevne foretas det individuell tilrettelegging av arbeidsplass og arbeidsoppgaver. Konsernet arbeider aktivt og målrettet for å utforme og tilrettelegge de fysiske forholdene.

Pensjon

Ved utgangen av 2015 har Sporveien Oslo og datterselskapene to pensjonsordninger, en lukket offentlig tjenstepensjonsordning og en innskuddsordning. Lukkingen av den offentlige tjenstepensjonen ble gjennomført fra 1. april 2015, nyansatte etter dette vil bli ansatt med innskuddspensjon.

Ved lukking av den offentlige tjenstepensjonsordningen fikk alle berørte ansatte tilbud om overgang til innskuddspensjon. Eventuelt tap i forventet pensjon ble kompensert og en engangsutbetaling på

en halv månedslønn ble utbetalt til de som valgte overgang til innskuddspensjon.

Lukking av den offentlige tjenstepensjonsordningen og påfølgende valg av pensjonsordning medførte et stort informasjonsprosjekt internt i selskapet. Ansatte måtte settes grundig inn i pensjonsordningene slik at de hadde nok og riktig informasjon til å gjøre et kvalifisert og selvstendig valg. Prosessen omfattet brev til ansatte om pensjonsrettigheter, informasjonsmøter og personlig rådgivning. Om lag 1000 ansatte fra de berørte selskapene deltok i prosessen. Ansatte i Unibuss hadde allerede en innskuddsbasert pensjonsavtale.

Fremtidsutsikter

Markedet for kollektivtransport i Sporveiens kjerneområder er økende, og selskapet transporterer flere passasjerer enn tidligere

«For Sporveien er det en selvfølge at alle ansatte har like rettigheter, både når det gjelder ansettelse, lønns- og arbeidsvilkår, forfremmelse, utviklingsmuligheter og beskyttelse mot trakassering.»

med trikk, t-bane og buss. Oslo er den hovedstaden i Europa der folketallet vokser raskest, og behovet for mer kollektivtrafikk i hele Oslo-regionen stiger i takt med befolkningsveksten. Statistisk Sentralbyrå har i mellomalternativet i sin befolkningsframskriving en prognose om at Oslo og Akershus samlet vil vokse fra drøye 1,2 millioner innbyggere i 2014 til nærmere 1,5 millioner i 2030.

Høsten 2015 fikk Oslo et nytt byråd bestående av Arbeiderpartiet, SV og Miljøpartiet de Grønne. Det nye byrådet har varslet en sterk satsing på miljøvennlig kollektivtrafikk, og det er et uttalt politisk mål at transportveksten skal håndteres med kollektivtrafikk, sykkel og gange. En videre satsing på kollektivtrafikk i et økende passasjermarked, innebærer at det må gjøres nye investeringer i kjøremateriell, infrastruktur og banestrekninger.

Sporveien har en viktig rolle i den regionale utviklingen i Oslo og Akershus, både som operatør og utbygger av infrastruktur. De siste årene er det gjennomført flere store prosjekter med oppgradering av banestrekninger. Med åpningen av Lørenbanen er det også kommet ny kapasitet inn i t-banenettet. Utbyggingsprosjektene har tilført selskapet verdifull kompetanse for å håndtere fremtidig utbygging av nye strekninger.

De nye store utbyggingsprosjektene i hovedstadsområdet vil være Fornebubanen, ny sentrumstunell og en mulig bane til Ahus. I tillegg vil et planlagt nytt sikrings- og signalanlegg for t-banen og anskaffelsen av nye trikker til Oslo legge til rette for økt kapasitet i dagens trikke- og t-banenett. Sporveien er gitt ansvaret for å anskaffe 87 nye trikker til Oslo frem til 2024, og med disse trikkene vil evnen til å frakte flere passasjerer med trikk øke betydelig.

Sporveiens ambisjon i strategien Best 2020 er at Sporveien skal være «Den beste nordiske løsningen på effektiv og miljøvennlig

kollektivtrafikk». Erfaringene og resultatene av strategien Best 2015 legger et godt fundament for den videre satsingen. Med Best 2020, skal Sporveien være en sentral del av løsningen for utviklingen av kollektivtrafikk i årene fremover.

I 2015 la regjeringen fram en ny jernbanereform som innebærer en konkurranseutsetting i jernbanesektoren. Norske myndigheter følger en modell som er mye brukt internasjonalt, ikke bare innenfor jernbane, men også for annen skinnegående kollektivtrafikk som trikk og t-bane.

Dette er en utvikling styret følger godt med på. På kort sikt er det lite sannsynlig med konkurranseutsetting av trikk eller T-bane i Oslo. Det sittende byrådet har kommunisert i sin «Plattform for byrådssamarbeid» at eierskapet i Sporveien skal beholdes og at kommunen skal utøve et aktivt og godt eierskap i virksomheten. På lengre sikt, og ved et politisk skifte, kan diskusjonen om konkurranseutsetting komme opp på nytt. Sporveien skal stå godt rustet til å tåle en konkurransesituasjon, og den effektiviseringen, profesjonaliseringen og industrialiseringen som har skjedd i virksomheten de siste årene skal videreføres for å løfte konsernets konkurransevne ytterligere.

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

Hendelser etter balansedagen

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

Oslo, 7. april 2016



Terje Thon

Styrets leder



Siri Birgit Telgum

Nestleder



Einar Enger

Styremedlem



Sven Rune Aasen

Styremedlem



Terje Venold

Styremedlem



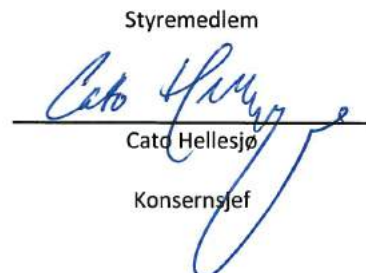
Gyrid Skalleberg Ingerø

Styremedlem



Ola Floberg

Styremedlem



Cato Hellesjø

Konsernsjef

LØREN STASJON

Løren stasjon åpnet 3. april 2016,
som stasjon nr 101 i t-banenettet.



Resultatregnskap

(Beløp i hele tusen)		Konsernet		Morselskapet	
DRIFTSINNEKTER OG DRIFTSKOSTNADER	Noter	2015	2014	2015	2014
Driftsinntekter					
Annen driftsinntekt	1,2,3	4 374 975	4 211 687	1 342 373	1 287 916
Sum driftsinntekter		4 374 975	4 211 687	1 342 373	1 287 916
Driftskostnader					
Varekostnad	2,12	1 371 168	1 287 024	381 617	317 371
Lønnskostnad	4,5	1 984 597	1 831 742	547 022	508 487
Avskrivning på varige driftsmidler	6	266 624	229 628	212 995	196 956
Nedskrivning på varige driftsmidler	6	2 879	532	545	145
Annen driftskostnad	2,3,6,7	579 777	564 440	189 868	156 771
Sum driftskostnader		4 205 045	3 913 366	1 332 047	1 179 730
DRIFTSRESULTAT		169 930	298 321	10 326	108 185
FINANSINNEKTER OG FINANSKOSTNADER					
Finansinntekter					
Inntekt på investering i datterselskap	8	0	0	118 739	143 136
Renteinntekt fra foretak i samme konsern		0	0	6 599	6 864
Annen renteinntekt		33 586	11 517	33 294	11 089
Annen finansinntekt		4 092	0	4 092	0
Sum finansinntekter		37 678	11 517	162 724	161 089
Finanskostnader					
Rentekostnad til foretak i samme konsern		0	0	9 399	16 294
Annen rentekostnad		71 743	71 821	69 538	69 895
Annen finanskostnad	9	0	31 876	0	31 876
Sum finanskostnader		71 743	103 697	78 937	118 065
NETTO FINANSPOSTER		(34 065)	(92 180)	83 787	43 023
ORDINÆRT RES. FØR SKATTEKOSTNAD					
Skattekostnad på ordinært resultat	10	22 836	52 328	(17 024)	(712)
ORDINÆRT RESULTAT		113 029	153 813	111 137	151 920
ÅRSRESULTAT		113 029	153 813	111 137	151 920
OVERFØRINGER OG DISPONERINGER					
Overføringer annen egenkapital				111 137	151 920
SUM OVERFØRINGER OG DISPONERINGER				111 137	151 920

Balanse pr. 31. desember 2015

(Beløp i hele tusen)		Konsernet		Morselskapet	
EIENDELER	Noter	2015	2014	2015	2014
ANLEGGSMIDLER					
Varige driftsmidler					
Tomter, bygninger og annen fast eiendom	6	963 960	992 396	598 529	616 346
Kjørevei	6	783 467	892 559	783 467	892 559
Anlegg under utførelse	6	208 089	483 436	208 089	481 950
Maskiner, rullende materiell	6	478 816	206 829	203 719	197 673
Sum varige driftsmidler		2 434 332	2 575 219	1 793 804	2 188 529
Finansielle anleggsmidler					
Investeringer i datterselskap	8	0	0	480 224	595 585
Lån til foretak i samme konsern	11	0	0	338 810	206 817
Andre fordringer	2	1 012 810	290 013	1 012 600	289 803
Overfinansiert pensjonsforpliktelse	5	765 671	756 867	610 980	607 034
Sum finansielle anleggsmidler		1 778 481	1 046 879	2 442 614	1 699 239
SUM ANLEGGSMIDLER		4 212 813	3 622 099	4 236 418	3 887 768
OMLØPSMIDLER					
Varer	12	156 295	144 828	154 008	142 098
Fordringer					
Kundefordringer	2	563 478	364 364	171 397	187 972
Andre fordringer		217 435	177 410	168 950	112 014
Fordringer på konsernselskap	11	0	0	233 751	244 180
Sum fordringer		780 913	541 774	574 098	544 166
Bankinnskudd, kontanter o.l.	13	114 252	25 600	90 496	287
SUM OMLØPSMIDLER		1 051 460	712 202	818 602	686 551
SUM EIENDELER		5 264 273	4 334 300	5 055 020	4 574 319

Balanse pr. 31. desember 2015


(Beløp i hele tusen)		Konsernet		Morselskapet	
EGENKAPITAL OG GJELD	Noter	2015	2014	2015	2014
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	6 759	122 121	6 759	122 121
Annen egenkapital	14	1 206 865	976 109	1 259 287	1 030 423
Sum opptjent egenkapital		1 213 624	1 098 230	1 266 046	1 152 544
SUM EGENKAPITAL		1 490 474	1 375 080	1 542 896	1 429 394
GJELD					
LANGSIKTIG GJELD					
Avsetning for forpliktelser					
Pensjonsforpliktelser	5	300	826	0	0
Utsatt skatt		136 840	118 017	94 193	83 302
Sum avsetning for forpliktelser		137 140	118 843	94 193	83 302
Annen langsiktig gjeld					
Obligasjonslån	16	660 000	660 000	660 000	660 000
Øvrig langsiktig gjeld	16,17	1 481 235	1 108 252	1 364 539	1 098 734
Sum annen langsiktig gjeld		2 141 235	1 768 252	2 024 539	1 758 734
SUM LANGSIKTIG GJELD		2 278 376	1 887 095	2 118 732	1 842 036
KORTSIKTIG GJELD					
Kassekredittgjeld		0	2 677	0	2 677
Leverandørgjeld	2	670 788	522 275	520 300	382 655
Betalbar skatt		0	2 975	0	2 819
Skyldig offentlige avgifter		132 155	107 305	40 589	29 683
Kortsiktig gjeld til konsernselskap	11	0	0	602 602	681 348
Gjeld prosjekter (netto)	18	45 494	26 591	45 494	26 591
Annen kortsiktig gjeld	9	646 985	410 301	184 405	177 115
SUM KORTSIKTIG GJELD		1 495 423	1 072 125	1 393 391	1 302 889
SUM GJELD		3 773 798	2 959 220	3 512 123	3 144 925
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		5 264 273	4 334 300	5 055 020	4 574 319

Oslo, 7. april 2016



Terje Thon

Styrets leder



Sven Rune Aasen

Styremedlem



Ola Floberg

Styremedlem



Siri Birgit Telgum

Nestleder



Terje Venold

Styremedlem



Einar Enger

Styremedlem



Gyrid Skalleberg Ingerø

Styremedlem



Cato Hellesjø

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 prosent av aksjene i selskapet, og konsernet er i stand til å utøve faktisk kontroll over selskapet. Konsernregnskapet er utarbeidet som om konsernet var én økonomisk enhet. Transaksjoner og mellomværende mellom selskapene i konsernet er eliminert. Konsernregnskapet utarbeides etter ensartede prinsipper ved at datterselskap følger de samme regnskapsprinsipper som morselskapet. Konserndannelsen skjer både ved stiftelse av nye datterselskaper og kjøp av eksisterende selskaper.

Bruk av estimater

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

Valuta

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

Finansielle instrumenter

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

Driftsinntekter

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

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

Klassifisering og vurdering av balanseposter

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

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

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

Varige driftsmidler

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

Leieavtaler/leasing

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

Anlegg under utførelse

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

Datterselskap

Kjøpte datterselskaper regnskapsføres i konsernregnskapet basert på morselskapets anskaffelseskost. Anskaffelseskost tilordnes identifiserbare eiendeler og gjeld i datterselskapet som oppføres i konsernregnskapet til virkelig verdi på oppkjøpstidspunktet. Eventuell merverdi ut over hva som kan henføres til identifiserbare eiendeler og gjeld, balanseføres som goodwill. Goodwill behandles som en residual og balanseføres med den andelen som er observert i 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 eiendelene i balansen er vist under finansielle anleggsmidler.

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

Varebeholdning

Lager av innkjøpte varer er verdsatt til laveste av gjennomsnittlig anskaffelseskost og virkelig verdi. Virkelig verdi er estimert salgspris fratrukket nødvendige utgifter til ferdigstilling og salg. Det foretas nedskrivning for påregnelig ukurans.

Fordringer

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

Offentlige tilskudd

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

Flere av de forhåndsdefinerte investeringene og tilhørende bevilgede midler strekker seg over flere år. Dersom konsernet overskrider bevilgede midler, vil overskytende investering finansieres av konsernet. De eksterne finansieringskildene faktureres i henhold til investeringsprosjektene fremdrift.

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

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

Pensjoner

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

Pensjonskostnadene knyttet til konsernets innskuddsordninger kostnadsføres etter hvert som tilskuddet opptjenes av

de ansatte. Innskuddsbaserte pensjonsordninger er ordninger hvor konsernets plikt er begrenset til betaling av avtalt bidrag og hvor den 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 25 prosent på grunnlag av de midlertidige forskjeller som eksisterer mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier, samt ligningsmessig underskudd til fremføring ved utgangen av regnskapsåret. Skatteøkende og skattereduserende midlertidige forskjeller som reverserer eller kan reversere i samme periode er utlignet. Netto utsatt skattefordel balanseføres i den grad det er sannsynlig at denne kan bli nyttiggjort.

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

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

Tapskontrakter

Unibuss AS sin virksomhet innebærer at det inngås anbuds-kontrakter med offentlig eide bestillerselskap om levering av rutebusstjenester. I hovedsak er dette bruttokontrakter hvor kjøper har ansvar for billettinntekter. For disse kontraktene bærer Unibuss AS en risiko for at endringer i rute- og driftsopplegg ikke fanges opp av godtgjørelsesmodellen i kontraktene, og for at indeksene som regulerer godtgjørelsen i kontraktene avviker fra kostnadsutviklingen i bransjen. I et marked med lave marginer kan begge forhold resultere i ulønnsomme kontrakter. Unibuss AS estimerer forventet resultatutvikling i den enkelte kontrakt og foretar avsetninger der nåverdijusterte inntekter er lavere enn uunngåelige kostnader som påløper i kontraktsperioden.

Fusjon

Sporveien Oslo AS har fusjonert med datterselskapet Sporveisbilletter AS pr. 01.01.15. Datterselskapet var 100 prosent eid av morselskapet, slik at fusjonen er gjennomført etter kontinuitetsmetoden. Eiendeler og forpliktelser i datterselskapet er videreført vederlagsfritt i morselskapet med de verdiene som var balanseført i konsernregnskapet på fusjonstidspunktet.

Forskning og utvikling

Utgifter til egen forskning og utvikling kostnadsføres løpende. Konsernets FoU gjelder utvikling av metodikk som reduserer antall kalenderdager hvor vedlikehold boggie og hjul for trikk og t-bane utføres. Det vesentligste av kostnadene er relatert til lønnskostnader samt innleie av eksternt arbeidskraft.

Kontantstrømoppstilling

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

NOTE 1 - ANNEN DRIFTSINNEKT - VIRKSOMHETSOMRÅDER

(Beløp i hele tusen)

	*VEDLIKEHOLD	T-BANE	TRIKK	BUSS	ELIMINERING	KONSERN
Resultat						
Annen driftsinntekt	1 499 435	1 651 229	808 455	1 559 933	-1 144 077	4 374 975
Sum inntekter	1 499 435	1 651 229	808 455	1 559 933	-1 144 077	4 374 975
Driftskostnader før avskrivning	1 249 112	1 594 161	772 254	1 464 130	-1 144 115	3 935 542
Driftsresultat før av/nedskrivning	250 323	57 068	36 201	95 803	38	439 433
Av-/nedskrivning	228 846	145	0	42 403	-1 891	269 503
Driftsresultat	21 477	56 923	36 201	53 400	1 929	169 930
Balanse						
Anleggsmidler	4 503 632	38 253	16 989	410 626	-756 686	4 212 814
Omløpsmidler	872 877	431 427	297 907	330 041	-880 793	1 051 460
Gjeld	3 779 274	411 002	260 365	536 308	-1 213 151	3 773 798
Investeringsstilganger	473 785			313 674		787 459

*Omfatter vedlikehold av infrastruktur og vogner, samt utleie av eiendom. Samlede husleieinntekter for konsernet utgjør MNOK 121 mens totale annonseinntekter er på MNOK 105. Konsernets driftsinntekter stammer i hovedsak fra virksomhet i Oslo.

Virksomhetsområdene er delt inn i forretningsområder etter de tjenester 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.

NOTE 2 - TRANSAKSJONER MED NÆRSTÅENDE PARTER

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

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

Kontraktene for t-bane og trikk er ikke anbudsutsatt. Disse forhandles hvert år.

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

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

(Beløp i hele tusen)	Konsernet		Morselskapet	
	2015	2014	2015	2014
Salg av tjenester til nærstående parter				
Ruter AS	3 572 226	3 501 272	112 578	191 767
Oslo Vognselskap AS	207 594	173 764	0	960
Totalt	3 779 820	3 675 036	112 578	192 727
Kjøp av tjenester fra nærstående parter				
Ruter AS	177 586	192 885	8 359	6 494
Oslo Vognselskap AS	630 012	795 480	0	176
Totalt	807 598	988 365	8 359	6 670

Balansen inkluderer følgende beløp vedrørende transaksjoner med nærstående selskaper:

(Beløp i hele tusen)	2015		2014	
	2015	2014	2015	2014
Ruter AS				
Kundefordringer	438 255	135 155	106 503	51 526
Leverandørgjeld	20 981	11 301	7 163	5 759
Andre langsiktige fordringer	1 012 550	289 753	1 012 550	289 753
Oslo Vognselskap AS				
Kundefordringer	0	35 980	0	0
Leverandørgjeld	127 713	41 007	0	0

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

(Beløp i hele tusen)

	2015	2014
Salg av tjenester til selskap i samme konsern		
Sporveien Media AS	660	867
Sporveien T-banen AS	645 037	615 402
Sporveien Trikken AS	375 237	375 319
Unibuss AS	23 302	26 504
Bussanlegg AS	1 986	1 912
Totalt	1 046 222	1 020 004
Kjøp av administrative tjenester fra selskap i samme konsern		
Sporveien T-banen AS	27	148
Unibuss AS	0	202
Totalt	27	350

NOTE 4 - LØNNSKOSTNAD OG ANDRE GODTGJØRELSER

(Beløp i hele tusen)

	2015	2014
Spesifikasjon av lønnskostnader		
Konsernet		
Lønn	1 469 856	1 390 566
Arbeidsgiveravgift	249 349	234 810
Pensjonskostnader ekskl. aga	234 960	179 894
Andre lønnsrelaterte ytelser	30 431	26 472
Totalt	1 984 597	1 831 742
Antall ansatte i konsernet ved årets slutt	3 540	3 518
Antall årsverk i konsernet	3 019	2 821
Morselskapet		
Lønn	340 333	329 111
Arbeidsgiveravgift	79 883	72 490
Pensjonskostnader ekskl. aga	110 251	94 709
Andre lønnsrelaterte ytelser	16 555	12 177
Totalt	547 022	508 487
Antall ansatte i morselskapet ved året slutt	792	743
Antall årsverk i morselskapet	791	723

(Beløp i hele tusen)			
Godtgjørelser konsern	LØNN	PENSJONS- KOSTNADER	ANNEN GODTGJØRELSE
Adm. dir. Sporveien Oslo AS	2 639	147	10
Adm. dir. Unibuss AS	1 974	66	8
Adm. dir. prod. enheten og operatørene	1 994	163	5
Konsernstyret			1 274
Bedriftsforsamlingen			126

(Beløp i hele tusen)	
Styrehonorarer datterselskaper	ANNEN GODTGJØRELSE
Unibuss AS	432
Sporveien Media AS	70
Sporveien T-banen AS	0
Sporveien Trikken AS	0
Bussanlegg AS	0

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

Det ble i 2015 gjennomført en lukking av konsernets offentlige tjenstepensjon og frivillig overgang til innskuddspensjon. Konsernets ansatte omfattes derfor av to pensjonsordninger. Pensjonskostnadene vil etter dette bestå av kostnader til ytelsesordningen og innskuddsordningen.

Ytelsesordningen

Dette er en bruttoordning. Pensjonsytelsene er i hovedsak avhengig av antall opptjeningsår og lønnsnivå ved oppnådd pensjonsalder. Pensjonsavtalene er finansiert gjennom en forsikringsordning. Pr. 31.12.15 omfatter forpliktelsen 4 055 personer for morselskapet, en nedgang på 96 personer. For konsernet omfatter forpliktelsen 6 210 personer, en nedgang på 127 personer.

Aktuarberegningene er utført pr. 31.12.15. 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 prosent for ansatte som ikke har rett til å gå av før fylte 67 år etter nærmere vilkår. Regnskapsmessig er arbeidsgiveravgift lagt direkte på periodens pensjonsopptjening. I tillegg er det også beregnet arbeidsgiveravgift på netto overfinansiering pr. 31.12.15. Denne arbeidsgiveravgiften er inkludert i bruttoforpliktelsen 31.12.15.

Verdijustert avkastning på pensjonsmidlene for 2015 ble 5,1 prosent. Sporveiens pensjonsmidler ble forvaltet hos Oslo Pensjonsforsikring.

Diskonteringsrenten er beregnet med bakgrunn i påslagsmetoden som også er benyttet tidligere år. Det er lagt til en rentedifferanse på 10 års statsobligasjoner (1,44 prosent) på 0,28 punkter for lang løpetid og påslag for kredittrisiko på 143 punkter. Diskonteringsrenten blir dermed 3,15 prosent.

Estimatavviket reduseres betydelig i 2015 og er ved utgangen av året på hhv MNOK 592 i morselskapet mens det i konsernet er MNOK 900. Nedgangen kan tilskrives overgang til innskuddspensjon og endring i økonomiske forutsetninger.

Innskuddsordningen

Fra og med 1.4.15 ble nyansatte i konsernet ansatt med innskuddspensjon og privat AFP. Innskuddsordningen er etablert med sparesatser 6 prosent på inntekt mellom 0 og 7,1G mens inntekt mellom 7,1G og 12G gir 9 prosent sparing. Det er ingen sparing for lønn utover 12G. Det er ved utgangen av året 239 medlemmer i innskuddsordningen i morselskapet. Totalt for konsernet er det ved utgangen av året 2 285 ansatte som har innskuddsordning. Privat AFP har en sparing på 2,4 prosent inntil 7,1G i 2015.

(Beløp i hele tusen)	Konsernet		Morselskapet	
	2015	2014	2015	2014
Årets opptjente pensjonsrettigheter	96 311	105 580	51 748	58 544
Rentekostnad på opptjente pensjonsrettigheter	123 292	176 663	77 808	113 096
Avkastning på pensjonsmidler	-126 485	-145 199	-81 725	-93 753
Årets resultatføring av estimatavvik	79 074	58 212	52 770	45 727
Administrasjonskostnader	27 195	17 580	17 617	11 282
Planendring	0	-49 091	0	-26 833
Pensjonskostnad AFP og lederordninger	300	387	0	0
Netto pensjonskostnad, ytelsesplaner	199 687	164 132	118 218	108 063
Kostnadsført pensjonstilskudd tilskuddsplaner	59 462	41 128	6 782	0
Årets pensjonskostnad	259 149	205 260	125 000	108 063
Opptjente pensjonsrettigheter inkl. arbeidsgiveravgift	4 239 978	4 281 281	2 622 145	2 709 640
Pensjonsmidler	-4 105 195	-3 967 461	-2 640 899	-2 577 898
Ikke resultatført virkning av estimatavvik	-900 454	-1 070 688	-592 226	-738 776
Overfinansiert pensjonsforpliktelse	-765 671	-756 868	-610 980	-607 034
Pensjonsforpliktelse vedr. AFP-ordning	300	827		
Sum pensjonsforpliktelse AFP	300	827		
Økonomiske forutsetninger				
Diskonteringsrente			3,15 %	2,90 %
Forventet avkastning på fondsmidler			3,30 %	3,20 %
Forventet lønnsregulering			2,25 %	2,50 %
Forventet pensjonsøkning			1,48 %	1,73 %
Forventet G-regulering			2,25 %	2,50 %

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	1 813 275	623 243	1 582 899	485 570	4 504 986
+ Tilgang	144 986	353 075	71 096	218 302	787 459
- Avgang	-241 868	-27 902	-19 738	-494 107	-783 615
Anskaffelseskost pr. 31/12	1 716 393	948 416	1 634 256	209 765	4 508 829
Oppskrivning pr. 1/1	80 647	0	97 815	0	178 462
+ Avskrivning på oppskrivning	-3 641	0	-6 709	0	-10 349
Oppskrivning pr. 31/12	77 006	0	91 106	0	168 113
Akk. av/nedskr. pr. 1/1	1 001 363	416 414	688 318	2 134	2 108 229
+ Ordinære avskrivninger	67 617	73 001	93 850	1 677	236 145
- Avskr. på oppskrivning	-3 641	0	-6 709	0	-10 349
- Tilbakeført avskrivning	-55 407	-22 170	-14 724	-2 135	-94 436
+ Ekstraord nedskrivninger	0	2 355	667	0	3 022
Akk. av/nedskr. pr. 31/12	1 009 932	469 600	761 402	1 676	2 242 610
Balansført verdi pr. 31/12	783 467	478 816	963 960	208 089	2 434 332

(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	1 813 275	448 985	1 078 699	484 085	3 825 044
+ Tilgang	144 986	45 724	61 429	217 702	469 842
- Avgang	-241 868	-16 186	-19 594	-492 022	-769 669
Anskaffelseskost pr. 31/12	1 716 393	478 524	1 120 535	209 766	3 525 217
Oppskrivning pr. 1/1	80 647	0	97 815	0	178 461
+ Avskrivning på oppskrivning	-3 641	0	-6 709	0	-10 349
Oppskrivning pr. 31/12	77 006	0	91 106	0	168 112
Akk. av/nedskr. pr. 1/1	1 001 363	251 311	560 168	2 135	1 814 977
+ Ordinære avskrivninger	67 617	39 134	74 087	1 677	182 515
- Avskr. på oppskrivning	-3 641	0	-6 709	0	-10 349
- Tilbakeført avskrivning	-55 407	-16 186	-14 580	-2 135	-88 307
+ Ekstraord nedskrivninger	0	545	145	0	690
Akk. av/nedskr. pr. 31/12	1 009 932	274 805	613 112	1 677	1 899 525
Balansført verdi pr. 31/12	783 467	203 719	598 529	208 089	1 793 804
Økonomisk levetid	25-70 år	3-30 år	0-50 år		
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær		

(Beløp i hele tusen)

	Konsernet	Morselskapet
Ordinær avskrivning i note	236 145	182 515
Restverdi ved avgang	30 480	30 480
Avskrivning i resultat	266 625	212 995

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.

Finansiell leie av busser

Unibuss AS har inngått leiekontrakter med garanterte restverdier på busser.

Leiekontraktene er i regnskapet behandlet som investering. Selskapet har rett til kjøp av bussene ved kontraktens utløp eller forlengelse av kontrakten.

Operasjonell leie av busser

Konsernet har pr. 31.12.15 inngått avtale om operasjonell leie for 361 busser. Alle bussene har en gjenkjøpsavtale med garantert gjenkjøpspris av leverandør. Hensikten er at konsernet skal levere tilbake bussene til leverandør etter endt leieperiode. Avtalene utløper med 124 busser i 2016, 49 busser i 2017, 26 busser i 2018, 144 busser i 2019, 1 buss i 2020 og 17 busser i 2021. Kostnadsført leie i 2015 utgjør MNOK 125,3 mot MNOK 161 i 2014.

Andre leieavtaler

Sporveien Oslo AS har besluttet at Sporveien T-banen AS og

Sporveien Trikken AS (driftsselskapene) 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 2015 MNOK 43,3 for Sporveien T-banen AS og MNOK 10,4 for Sporveien Trikken AS.

Driftsselskapene leier vogner av Oslo Vognselskap AS. I 2015 var leiebeløpet MNOK 502,6 for Sporveien T-banen AS og MNOK 131,2 for Sporveien Trikken AS.

Driftsselskapene leier lokaler av Sporveien Oslo AS. Leiebeløpet var i 2015 på MNOK 9,7 for Sporveien T-banen AS og MNOK 4,8 for Sporveien Trikken AS. Leieavtalene løper for ett år av gangen dersom ikke en av partene har endret den innen 1. september året før.

Driftsselskapene inngår i rammeavtale for konsernet vedrørende leasing av biler. Løpende leasingavtaler pr. bil har individuelle løpetider. Rammeavtale for leasing/biladministrasjon - gjelder for alle nye uttak av biler - er ny fra 1.1.2015. Bilparken skal nå fornyes fortløpende etter hvert som kontrakt på bil utløper. Totale leiekostnader for Sporveien T-banen AS i 2015 var TNOK 698 og for Sporveien Trikken AS TNOK 723.

NOTE 7 - ANNEN DRIFTSKOSTNAD

(Beløp i hele tusen)	Konsernet		Morselskapet	
	2015	2014	2015	2014
Konserninterne kjøp	0	0	33	228
Kjøp av eksterne tjenester	66 696	49 483	47 226	31 943
Leiekostnader eiendom inkl vakthold	89 506	106 131	20 137	21 416
Leasing - operasjonell leie av busser	125 460	159 746	0	0
Bygningsstrøm	36 748	25 640	14 163	20 710
Kjørestrøm	39 702	60 961	0	0
Vedlikehold bygninger	7 256	11 079	463	345
Forsikringspremie	29 287	24 891	3 629	2 976
Tap på fordringer/avsetn. tap kontrakter	-45	545	330	-1 428
Andre driftskostnader	185 168	125 964	103 886	80 582
Totalt	579 777	564 440	189 868	156 771

(Beløp i hele tusen)	Konsernet		Morselskapet	
	2015	2014	2015	2014
Godtgjørelse til revisor ekskl. mva.				
Lovpålagt revisjon	1 465	1 337	648	556
Andre tjenester	498	450	438	190
Attestasjonsoppgaver	100	21	72	0
Skatterådgivning	51	0	51	0
Totalt	2 114	1 808	1 209	746

NOTE 8 - INVESTERINGER I FORETAK I SAMME KONSERN

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

(Beløp i hele tusen)	Anskaffelseskost	Inng. balanse	Årets resultat	Konsernbidrag/utbytte	Andre endringer	Utg. balanse
Sporveien T-banen AS	89 451	158 763	45 204	** -145 289	0	58 678
Sporveien Trikken AS	67 232	104 183	29 086	-78 738	0	54 531
Unibuss AS	151 261	164 452	39 908	0	0	204 360
Sporveien Media AS	120	4 718	90	0	0	4 808
* Sporveisbilletter AS	2 500	4 308	0	0	-4 308	0
Bussanlegg AS	162 900	159 162	4 451	-5 766	0	157 847
Sum	473 464	595 586	118 739	-234 101	-4 308	480 224

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 1,9. Dette blir eliminert i konsernregnskapet.

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

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

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 400, økt fra MNOK 300 i 2014. Konsernet hadde pr. 31.12.15 ikke trukket noe på kassakreditrammen. Konsernet har moderat likviditetsrisiko.

Valutarisiko

Konsernet har moderat valutarisiko. Utvikling i valutakurser innebærer både direkte og indirekte en økonomisk risiko for selskapene. Det forventes at en strategi for økt valutasingring vil være på plass innen utgangen av 2016.

Kraftrisiko

Konsernet er storforbruker av strøm, og da spesielt kjørestrom ifm. t-bane- og trikkedrift. Noe av kraftrisikoen er sikret ved hjelp av fastprisavtaler som er tilpasset konsernets forventede forbruksprofil. Ca. 50 prosent og 30 prosent av konsernets forventede forbruk er sikret med fastpris i henholdsvis 2016 og 2017. Pr. 31.12.15 er det bokført en overkurs på MNOK 4,6.

Markedsrisiko

Inngåtte kjørekontrakter har lav markedsrisiko, da kjørekontraktene varer i tre år. 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 at rentebindingsbåndet skal være mellom 1,5 år og 8 år, og at minimum 25 prosent av gjelden skal ha flytende rente og minimum 25 prosent av gjelden skal ha fast rente. Selskapets rentesensitivitet er tilpasset ved bruk av renteswaper. Konsernet har en rentebærende låneportefølje pr. 31.12.15 på MNOK 2 141. Av dette har morselskapet MNOK 2 025, og Unibuss AS MNOK 116. For morselskapet var MNOK 503 sikret med rentebindingsavtaler med ulik løpetid. Ved utgangen av 2015 er det avsatt MNOK 39 for overkurs på rentesikring. Det avsatte beløpet er nåverdiregnet. Lån fra Oslo kommune på MNOK 1 013 og fra Siemens på MNOK 9 har fastrente. Unibuss AS har bare lån med flytende rente, men har indeksregulering av kontraktsprisene som inkluderer utviklingen i rentemarkedet.

Aktive rentebytteavtaler (renteswaper) pr. 31.12.15 som er gjort i NOK:

(Beløp i hele tusen)

Hovedstol	Forfall	Mottar	Betaler	Utsteder
67 500	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
50 000	03.12.25	Flytende	Fast	Nordea

I 2015 det inntektsført MNOK 4,1 relatert til endring i over-/underkurs på renteswaper. Sporveien Oslo AS har rentebytteavtaler som behandles regnskapsmessig etter prinsipp om over-/underkurs.

Over-/underkurs beregnes ved å neddiskontere rentedifferansen mellom kontrakten og faktisk rente (swaprente) pr. 31.12.15 for gjenstående løpetid.

NOTE 10 - SKATTEKOSTNAD PÅ ORDINÆRT RESULTAT

(Beløp i hele tusen)	Konsernet		Morselskapet	
	2015	2014	2015	2014
Midlertidige forskjeller som inngår i grunnlaget for utsatt skatt/skattefordel				
Anleggsmidler	66 807	-27 147	56 563	24 329
Varelager	-77 324	-74 381	-77 324	-74 381
Finansiell leasing	8 117	-1 387	0	0
Fordringer	29 977	36 306	-1 610	-1 280
Finansielle instrumenter	-39 296	-43 388	-39 296	-43 388
Gevinst og tapskonto	33 098	41 371	33 930	42 412
Pensjonsmidler	765 370	756 041	610 980	607 034
Avskåret rentefradrag til fremføring	-532	0	0	0
Skattemessig fremført underskudd som utlignes	-47	0	0	0
Andre skatteøkende midlertidige forskjeller	-9 304	-13 328	0	0
Netto midlertidige forskjeller	776 866	674 087	583 243	554 726
Underskudd og godtgjørelse til fremføring	-229 506	-253 925	-206 470	-246 200
Grunnlag for utsatt skatt/skattefordel i balansen	547 360	420 162	376 773	308 526
Utsatt skattefordel/utsatt skatt	136 840	113 444	94 193	83 302
Ikke oppført utsatt skattefordel	0	4 573	0	0
Utsatt skatt/ skattefordel i regnskapet	136 840	118 017	94 193	83 302
Grunnlag for skattekostnad, endring i utsatt skatt og betalbar skatt				
Resultat før skattekostnad	135 865	206 141	94 113	151 209
Endring i forskjeller som ikke skal inngå i grunnlag for utsatt skatt/skattefordel	-27 380	10 442	-27 380	10 442
Permanente forskjeller	2 131	348 403	-116 742	205 164
Grunnlag for årets skattekostnad	110 616	564 986	-50 009	366 815
Endring i forskjeller som inngår i grunnlag for utsatt skatt/skattefordel	-89 198	-459 031	-25 156	-414 395
Endring i underskudd og godtgjørelse til fremføring	-24 418	-94 934	-43 090	-100 679
Grunnlag for betalbar skatt i resultatregnskapet	0	11 021	-118 255	-148 259
Mottatt konsernbidrag direkte balanseført	0	0	118 255	158 701
Skattepliktig inntekt (grunnlag for betalbar skatt i balansen)	0	11 021	0	10 442
Fordeling av skattekostnaden				
Betalbar skatt (27 % av grunnlag for betalbar skatt i resultatregnskapet)	0	2 975	0	2 819
For mye, for lite avsatt i fjor	1 649	-1 394	1 649	-1 394
Sum betalbar skatt	1 649	1 581	1 649	1 425
Endring i utsatt skatt/skattefordel	21 187	50 417	-18 673	-2 137
Skattekostnad (27 % av grunnlag for årets skattekostnad)	22 836	52 328	-17 024	-712
Avstemming av årets skattekostnad				
Regnskapsmessig resultat før skattekostnad	135 865	206 141	94 113	151 209
Beregnet skatt 27%	36 684	55 658	25 411	40 826
Skattekostnad i resultatregnskapet	22 836	52 328	-17 024	-712
Differanse	13 848	3 330	42 435	41 538
Differansen består av følgende:				
27% av permanente forskjeller	575	411	-31 520	-38 263
Endring i utsatt skatt/skattefordel som følge av endret skattesats	13 312	0	-5 171	0
Andre forskjeller	-40	2 919	-5 744	79 801
Sum forklart differanse	13 848	3 330	-42 435	41 538
Betalbar skatt i balansen				
Betalbar skatt i skattekostnaden	0	2 975	0	-40 030
Skattevirkning av konsernbidrag	0	0	0	42 849
Betalbar skatt i balansen	0	2 975	0	2 819

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

selskapene. Morselskapet har mottatt TNOK 1 155 og Sporveien T-banen har mottatt TNOK 785 i FoU-midler (skattefunn) i 2015.

NOTE 11 - MELLOMVÆRENDE MED SELSKAP I SAMME KONSERN

(Beløp i hele tusen)	2015	2014
Langsiktige fordringer		
Unibuss AS	146 563	0
Bussanlegg AS	192 247	206 817
Totalt	338 810	206 817

Bussanlegg AS har tre lån i fra morselskapet. Lån 1 på MNOK 92 har en rente på 3 mnd. NIBOR pluss 90 basispunkter. Lån 2 på MNOK 24,5 har en rente på gjennomsnittlig 3,2 prosent gjennom året. Lån 3 på MNOK 75,7 er beregnet på basis av 6 mnd. NIBOR

pluss 125 basispunkter. Unibuss AS har et lån på MNOK 139,3 og MNOK 7,25 fra morselskapet med en rente på 3 mnd. NIBOR pluss 90 basispunkter.

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

NOTE 12 - VARER

(Beløp i hele tusen)	Konsernet		Morselskapet	
	2015	2014	2015	2014
Produksjonsmateriell og reservedeler	234 162	210 241	231 875	207 361
Ukuransavsetning materiellbeholdning	-77 867	-65 413	-77 867	-65 263
Totalt varelager pr. 31.12	156 295	144 828	154 008	142 098

Verdien på varelageret er vurdert til anskaffelseskost justert for ukuransavsetning.

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

Produksjonsenheten benytter gjenværende levetid på vognmateriell som prinsipp for vurdering og beregning av ukuransavsetning.

NOTE 13 - BANKINNSKUDD, KONTANTER O.L.

Det finnes bundne bankinnskudd i konsernet. En depositumkonto i Bussanlegg AS på MNOK 9,5. Den totale kassekreditten

er på MNOK 400. Kassekreditten hadde innestående MNOK 92,3 pr. 31.12.15.

NOTE 14 - SELSKAPSKAPITAL

(Beløp i hele tusen)

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

(Beløp i hele tusen)

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

Selskapets frie egenkapital er pr. 31.12.15 MNOK 1 259.

NOTE 15 - AKSJEKAPITAL OG AKSJONÆRINFORMASJON

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

Selskapet har en aksjonær:

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

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

NOTE 16 - ANNEN LANGSIKTIG GJELD

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

Langsiktig gjeld er i morselskapet økt med MNOK 266 inneværende år. Dette fremkommer som netto av en økning i gjeld til kommunen med MNOK 152, et nytt lån på MNOK 143 fra SEB for finansiering av kjøp av busser, og avdrag på gjeld til Oslo kommune og til kredittinstitusjoner. For konsernet totalt er økningen på MNOK 375. Endringene, utover endringene i morselskapet, er økt gjeld til kredittinstitusjoner hos Unibuss AS - MNOK 76,8 for kjøp av busser, samt forpliktelse finansiell lease på busser og biler på MNOK 40.

Konsernet har en snittrente på annen langsiktig gjeld på 2,88 prosent.

Morselskapet har en snittrente på annen langsiktig gjeld på 3,02 prosent.

Avdragsprofil	Konsernet	Morselskapet
2016	279 577	247 745
2017	84 393	47 745
2018	67 250	43 250
2019	727 465	703 250
2020	112 500	112 500
Deretter	870 050	870 050
Sum	2 141 235	2 024 540

NOTE 17 - PANTSTILLELSER OG GARANTIER MV.

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

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

Balanseført verdi av driftsmidlene som inngår som sikkerhet utgjør MNOK 293.

Unibuss AS har gjeld på MNOK 116,7 som er sikret med pant i busser selskapet eier.

Skattetrekksgarantier overfor Oslo Kemnerkontor på til sammen MNOK 99 fra Nordea er gjeldende for understående selskaper.

Selskap	Utløper	Beløp	Bank
Unibuss AS	Ved oppsigelse	40 000	Nordea
Sporveien Oslo AS	Ved oppsigelse	33 000	Nordea
Sporveien T-banen AS	Ved oppsigelse	16 000	Nordea
Sporveien Trikken AS	Ved oppsigelse	10 000	Nordea

Konsernet har ulike driftsgarantier relatert til blant annet kontrakter og husleie. Alle er knyttet til datterselskapet Unibuss AS. De er på til sammen MNOK 115,5.

Garantiekreditor	Gjelder	Utløper	Beløp	Bank
Vestviken kollektivtrafikk	Kontrakt	30.09.16	18 400	Handelsbanken
Oslo kommune	Vognløyver	Ved oppsigelse	2 984	Nordea
Måkeveien 2 AS	Husleie	01.07.16	657	Handelsbanken
Paulsen eiendom AS	Husleie	01.07.16	440	Handelsbanken
Ruter AS	Kontrakt	30.12.21	22 000	Nordea
Ruter AS	Kontrakt	Ved oppsigelse	14 000	Nordea
Oslo kommune	Vognløyver	Ved oppsigelse	6 711	DNB
Oslo kommune	Vognløyver	Ved oppsigelse	19 983	DNB
Opplandstrafikk	Kontrakt	30.06.22	7 000	Nordea
LØL Invest AS	Husleie	31.03.18	674	Nordea
Statsråd Mathiesens vei 8 AS	Husleie	01.03.16	710	Nordea
Vestviken kollektivtrafikk	Kontrakt	30.09.24	14 070	Nordea
Fornyelse AS	Husleie	30.06.17	279	Nordea
Avinor (for Unibuss Ekspress AS)	Selvskyldner	01.05.20	50	Nordea
Vestviken kollektivtrafikk	Kontrakt	30.12.17	7 550	Nordea

NOTE 18 - FREMMEDFINANSIERTE INVESTERINGSPROSJEKTER

(Beløp i MNOK)

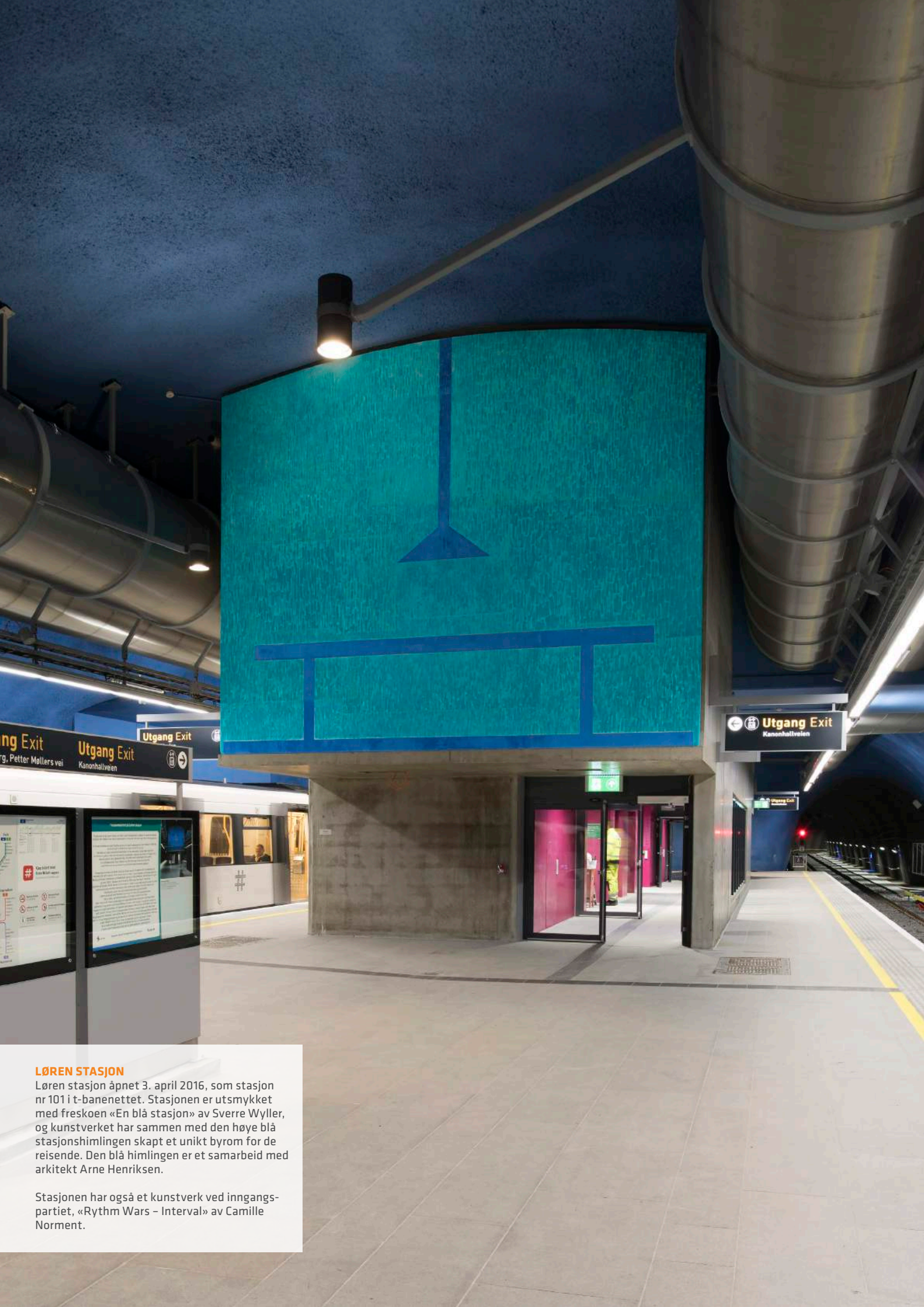
Oversikt fremmedfinansierte prosjekter ved utgangen av året	2015	2014	Kostnadsramme	Økonomisk sluttdato
Lørenbanen	1 344	886	1 374	30.09.16
Kolsåsbanen i Akershus - fase 3	1 145	1 108	1 216	31.03.16
Avløs base	814	835	830	30.06.16
Østensjøbanen	657	36	644	30.09.16
Ensjø stasjon	231	229	232	31.03.16
EB, Bråthen - Ljabru	218	109	254	28.02.16
Nydalen stasjon - oppgradering	94	12	120	31.12.16
Toveis trikk Prinsens gate	55	12	163	30.03.17
ATP utrustning SL95	40	37	41	31.01.16
Kabelforsterkning Trikk	38	0	52	31.12.17
Cort Adlers/Henrik Ibsens gate	37	33	42	31.01.16
Signal & sikringsanlegg Majorstua	34	25	34	31.01.16
BEST TL 2015 Fase II	23	0	29	28.02.16
Fellesstrekninger, elektro	19	17	19	31.01.16
Likerettere Trikk	19	0	47	31.05.17
Fornyelse sporveksler trikk	13	5	30	31.12.16
Prosjektering, trikk	12	5	13	31.12.18
CBTC Signalanlegg	10	0	21	31.12.19
Ris likeretter	7	0	19	31.05.16
Prosjektering Metro 2014	5	2	10	31.01.16
Andre	7	2	47	
Sum	4 822		4 427	

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

Selskapet har pr. 31.12.15 en fremmedfinansiert prosjektportefølje på MNOK 4 822 og har mottatt MNOK 4 000 til dekning av dette. I balansen står nettoen oppført som «Gjeld prosjekter (netto)» med MNOK 45. I tillegg har vi en langsiktig fordring på Ruter AS, som fullfinansierer Avløs med MNOK 871. Dette er foreløpig MNOK 57 mer enn godkjente kostnader.

Kontantstrøm

(Beløp i hele tusen)	Konsernet		Morsskapet	
	2015	2014	2015	2014
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter				
Resultat før skattekostnad	135 865	206 141	94 113	151 209
Periodens betalte skatt	-6 988	-33 574	25 096	9 275
Avskrivninger	236 145	229 628	182 515	196 956
Nedskrivning/reversering anleggsmidler	10 839	532	690	145
Forskjell mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger pensjonsordninger	-9 330	-105 537	-3 946	-65 898
Resultatandel fra datterselskaper	0	0	-118 739	-44 198
Endring i varelager	-11 467	-21 202	-11 910	-20 789
Endring i kundefordringer	-199 114	-28 424	16 575	-28 995
Endring i vareleverandørgjeld	148 513	97 637	137 645	57 322
Endring i andre tidsavgrensingsposter	182 439	-7 501	-77 810	-97 847
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	486 902	337 700	244 229	157 180
Kontantstrøm fra investeringsaktiviteter				
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-768 556	-627 763	-450 939	-618 268
Innbetalinger på lånefordring konsern (korts. /langs.)	0	0	0	59 413
Utbetalinger på lånefordring konsern (korts. /langs.)	0	0	-121 564	0
Utbetalinger på andre lånefordringer (korts. /langs.)	0	550	0	-50
Innbetalinger ved utbytte og konsernbidrag	0	0	234 101	0
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-768 556	-627 213	-338 402	-558 905
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter				
Netto innbetaling kassekreditt	0	2 677	0	2 677
Netto utbetaling kassekreditt	-2 677	0	-2 677	0
Innbetalinger gjeld konsernselskaper	0	0	0	193 476
Utbetalinger gjeld konsernselskaper	0	-144 544	-78 746	-250 000
Innbetalinger ved opptak av annen gjeld (korts. /langs.)	372 983	1 092 000	295 000	1 092 000
Utbetalinger ved nedbetaling av annen gjeld (korts. /langs.)	0	-700 800	-29 195	-679 300
Netto kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter	370 306	249 333	184 382	358 853
Netto kontantstrøm for perioden	88 652	-40 180	90 209	-42 872
Konter og kontantekvivalenter ved periodens begynnelse	25 600	65 780	287	43 159
Konter og kontantekvivalenter ved periodens slutt	114 252	25 600	90 496	287
Denne består av:				
Bankinnskudd mv.	114 252	25 600	90 496	287



LØREN STASJON

Løren stasjon åpnet 3. april 2016, som stasjon nr 101 i t-banenettet. Stasjonen er utsmykket med freskoen «En blå stasjon» av Sverre Wyller, og kunstverket har sammen med den høye blå stasjonshimlingen skapt et unikt byrom for de reisende. Den blå himlingen er et samarbeid med arkitekt Arne Henriksen.

Stasjonen har også et kunstverk ved inngangspartiet, «Rythm Wars - Interval» av Camille Norment.



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 111 137 000, og konsernregnskap, som viser et overskudd på kr 113 029 000. Selskapsregnskapet og konsernregnskapet består av balanse per 31. desember 2015, resultatregnskap og kontantstrømoppstilling 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 rettviseende 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 rettviseende 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 rettviseende bilde av selskapet og konsernet Sporveien Oslo AS' finansielle stilling per 31. desember 2015 og av deres resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

Uttalelse om øvrige forhold

Konklusjon om årsberetningen

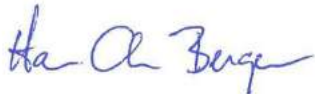
Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, mener vi at opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til anvendelse av overskuddet er konsistente med årsregnskapet og er i samsvar med lov og forskrifter.

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 bokførings-skikk i Norge.

Oslo, 7. april 2016

PricewaterhouseCoopers AS



Hans-Christian Berger
Statsautorisert revisor



6. oktober 2015 fylte Sporveien 140 år. Her er noen stemningsbilder fra dagen!



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

Konsept og design

Dinamo AS

Foto

Glenn Røkeberg

Illustrasjon

Johan Thörnqvist

Trykk

Rolf Ottesen AS



SPORVEIS-
HAGEN

MAJOREN

EL  