



# Årsrapport 2013

*Pulsen av Oslo*



sporveien

# Innhold

Nøkkeltall	<b>02</b>
Om Sporveien	<b>04</b>
Organisasjonsutvikling	<b>06</b>
Sporveissjefen har ordet	<b>10</b>
Viktige hendelser 2013	<b>12</b>
Datterselskaper	<b>16</b>
Infrastruktur 2013	<b>28</b>
Attraktiv arbeidsplass	<b>32</b>
Pulsen av Oslo	<b>33</b>
Samfunnsansvar	<b>34</b>
Effektive energiltak	<b>34</b>
Den digitale reisen	<b>35</b>
Systematisk HMS-arbeid	<b>36</b>
Trafikksikkerhet og miljø	<b>37</b>
Kunst på T-banen	<b>38</b>
Strategi «Best 2015»	<b>42</b>
Eierstyring og selskapsledelse	<b>44</b>
Konsernledelsen	<b>47</b>
Årsberetning	<b>50</b>
Resultatregnskap	<b>59</b>
Balanse	<b>60</b>
Noter	<b>62</b>
Kontantstrømpoppstilling	<b>80</b>
Revisjonsberetning	<b>81</b>



Tall i NOK 1 000	2013	2012	2011
Driftsinntekter	3 480 160	3 392 864	3 234 695
Driftskostnader	3 279 880	3 295 358	3 114 700
Driftsresultat	200 280	97 506	119 995
Driftsmargin	5,8 %	2,9 %	3,7 %
Resultat før skatt	137 333	27 528	50 069
<b>Årsresultat</b>	<b>113 844</b>	<b>18 773</b>	<b>29 421</b>

SPORVEISHUSET

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

## Strategisk ambisjon



«Sporveien skal være det naturlige førstevalget innen kollektivtransport. Ingen skal levere bedre kollektivtrafikk for pengene i Oslo og Akershus enn Sporveien ved utgangen av 2015»



A photograph of a worker in a high-visibility yellow and grey uniform walking past a modern tram in a depot. The worker is wearing a headscarf and has a beard. The tram is silver and has a large window. The background shows the interior of a depot with various pipes and structures.

## Pulsen av Oslo

*Sporveiens 70 linjer med T-baner, trikker og busser er hovedstadsområdetets pulserende årer som bringer folk sammen og får byen til å fungere. Med fokus på kvalitet, effektivitet og sikkerhet, sikrer Sporveiens medarbeidere et miljøvennlig og fremtidsrettet tilbud for kollektivtransport – hver dag året rundt. Velkommen om bord!*



# 05:23

Skiftleder Richard tar en siste sjekk før T-banevognene ruller ut fra vognhallen på Ryen. Mens Oslo langsomt våkner til liv har vi sørget for at alt er klart til de første passasjerene.





# Et naturlig førstevalg

*Sporveien er Norges største kollektivselskap målt i antall reiser.*

Sporveien kjører all skinnegående kollektivtrafikk med trikk og T-bane i Oslo og Akershus via sine datterselskaper Sporveien Trikken AS og Sporveien T-banen AS, samt en betydelig andel av den anbudsbaserte busstrafikken i Oslo, Akershus, Vestfold og Oppland via datterselskapet Unibuss AS.

I tillegg eier og forvalter selskapet infrastrukturen knyttet til trikk og T-bane, herunder stasjoner, tunneller og bygninger. Konsernet forvalter og utvikler gjennom Sporveisannonsene AS også all reklamevirksomhet på Sporveiens driftsmidler, stasjoner og bygninger.

Sporveien er ansvarlig for vedlikehold og utbygging av infrastruktur for trikk og T-bane, og forvalter i tillegg en eiendomsmasse på 220 000 kvadratmeter.

Selskapet har også ansvar for alt vedlikehold av trikker og T-banetrokker.

Sporveien er en vesentlig del av kollektivtrafikkfamilien i Oslo og Akershus. Familien er samlet om en felles visjon: «Sammen gjør vi kollektivtrafikken til et naturlig førstevalg».

Ruter AS og Oslo Vognselskap AS er viktige samarbeidspartnere og sammen legger selskapene grunnlaget for en effektiv og markedsrettet kollektivtrafikk til det beste for Oslo og Akershus.

Majoriteten av Sporveiens trafikk kjøres på avtale med administrasjonsselskapet Ruter AS. ■

## KUNDETILFREDSHET



T-BANE

**96%**


TRIKK

**93%**


BUSS

**92%**

## INNTEKTER PER DRIFTSART (NOK)



BUSS

**1 404 403**

T-BANE

**1 100 882**

TRIKK

**646 469**





Det er vår oppgave og vårt ansvar at små og store passasjerer kommer tidsnok frem til dagens gjøremål. Saeed på Sporveiens trafikksentral passer på at våre 115 T-banetog er i rute.

Hver morgen rusler mamma og Mats ned på perrongen og venter på at linje 5 skal komme. Og det gjør den. På T-banen starter de dagen sammen med mange andre som også vet at de rekker frem i tide.

06:31

07:22

ANTALL TOG- OG VOGNKM.  
(trikk og T-bane)



**11 054 800**

ANTALL BUSSKILOMETER



**16 058 000**

ANTALL TOG- OG VOGNTIMER  
(trikk og T-bane)



**590 390**

ANTALL BUSSTIMER



**823 650**

ANTALL KJØRETØY  
(vognsett/trikker/busser)



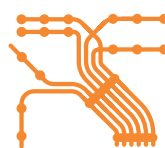
**855**

ANTALL ENKELTREISER



**199 mill**

ANTALL LINJER/RUTER



**70**

ANTALL ANSATTE  
(ved utgangen av 2013)



**3 232**

# Nytt navn og vitalisert organisasjon

*Endringen av virksomhetens navn til Sporveien Oslo AS i 2013 var både en etterlengtet og energigivende beslutning for selskapet.*

Navneendringen ble vedtatt i selskapets generalforsamling den 30. april 2013 og med basis i et enstemmig bystyrevedtak i Oslo. Med dette ble et av Norges lengste og minst tilgjengelige selskapsnavn, Kollektivtransportproduksjon AS, avviklet.

Selskapet har siden oppdelingen av tidligere AS Oslo Sporveier i 2006 slitt med et langt og tungt navn, og en mangelfull posisjon i samfunnet. Det nye navnet Sporveien Oslo AS, til daglig Sporveien, var et etterlengtet og vitaliserende løft for selskapet.

## Én merkevare

Navneendringen er et ledd i Sporveiens strategi om å tydeliggjøre virksomheten og dens samfunnsoppdrag under ett navn og én merkevare. Konsernet har fått en tydeligere identitet og et navn som beskriver 138 års historie med fremtidsrettet logo og design. Gjennom 2013 er det arbeidet aktivt med å ta i bruk det nye navnet og den nye merkevaren i hele Sporveiens virksomhet, med unntak av Unibuss som videreføres som egen merkevare.

## Profesjonalisert

Gjennom 2013 er det gjennomført en rekke tiltak for å profesjonalisere organisasjonen og legge til rette for samhandling på tvers av virksomheten. Det er gjort flere organisatoriske grep i løpet av året for å understøtte dette arbeidet.

Høsten 2013 fikk de to datterselskapene Oslo Trikken og Oslo T-banedrift nye navn under sporveisparaplyen, Sporveien Trikken og Sporveien T-banen. Det er etablert en felles ledelse for å styrke samhandlingen mellom de to driftsselskapene. I desember ble det gjort endringer i organiseringen av produksjonsenheten (PE). Produksjonsenhetens avdeling med ansvar for vedlikehold av infrastruktur ble overført til enheten for infrastruktur og eiendom (IE). Samtidig ble konserndirektør for trikk og T-bane konstituert som leder for PE. Endringene ble gjort for å legge til rette for ytterligere samhandling mellom enhetene.

## Viktige milepæler

Samlet gjør dette 2013 til et år med historiske dimensjoner for kollektivtrafikken. På en plattform av 138 år med stolte sporveistradisjoner i hovedstaden, bygger Sporveien sin virksomhet med basis i selskapets tre strategiske grunnpilarer *effektivitet, kvalitet og sikkerhet*.



Disse ligger til grunn for Sporveiens omfattende strategiprogram «Best 2015», der hele virksomheten sammen jobber målrettet for å etablere et slagkraftig, profesjonalisert og konkurransedyktig konsern innen utgangen av 2015. Sporveisnavnet skal bidra til felles identitet, kultur og verdier på tvers av virksomheten og på denne måten legge til rette for best mulig leveranse av fremtidens kollektivtrafikk. ■





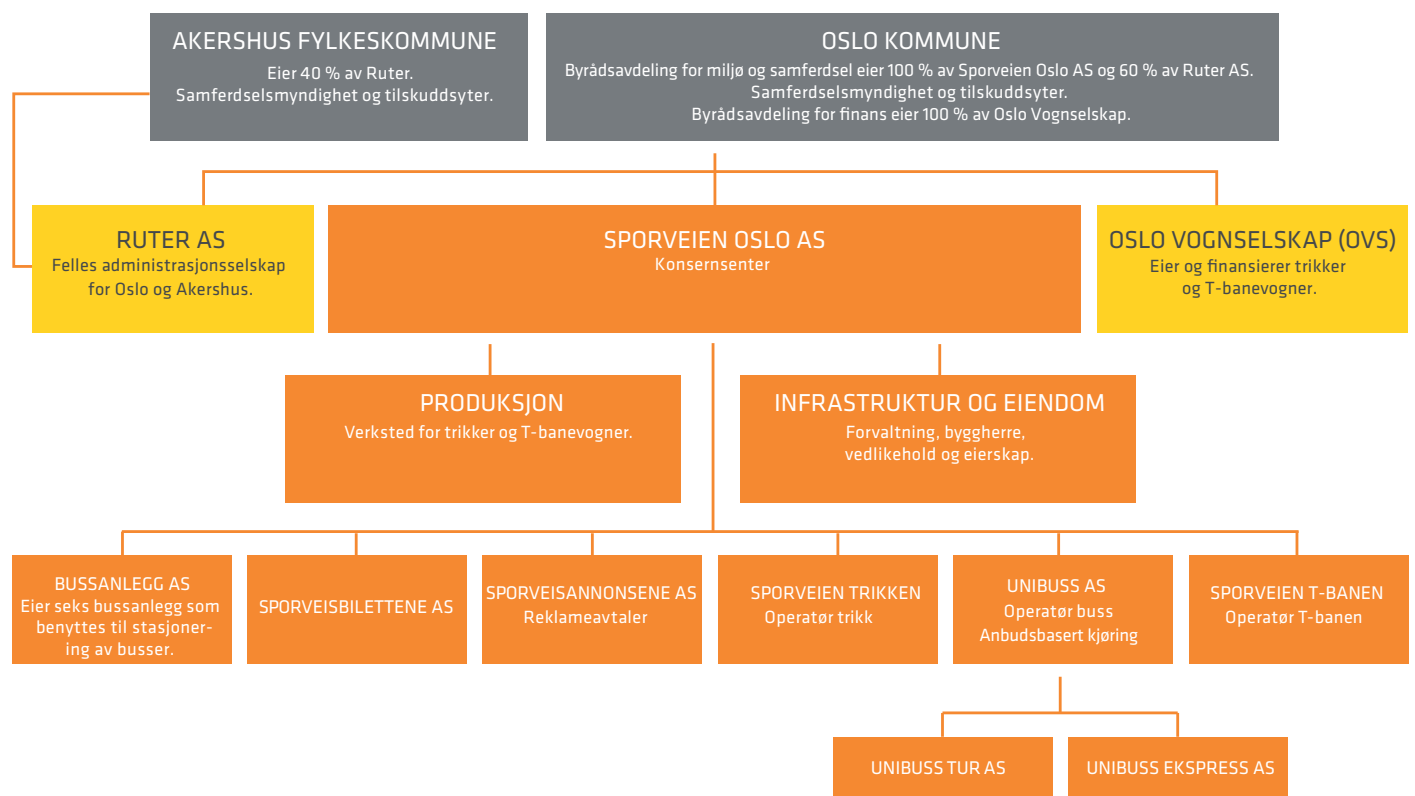
Sporveiens bussjåfører har en viktig jobb med å bidra til at folks hverdag går opp. Sløbødan hilser blidt og ønsker alle en god dag på linje 25, på vei fra Lørenskog til Majorstuen.

Maria er på veg til jobb på Fornebu. Fra linje 25 velger hun å komme seg sømløst gjennom rushtrafikken og benytter seg av ekspressbuss 31 fra Tonsenhagen. Da blir dagen bra, for å reise kollektivt er avstressende en tidlig morgen.

06:34

08:15

## ROLLER I SPORVEIEN OG KOLLEKTIVTRAFIKKEN 2013





du fars  
béarnaise?



søndagsmiddag til mamma og pappa i helgen, og  
dem med å laste ned appen RuterBillett i samme  
øyeblikket på Instagram med #RuterBillett, og du  
vinne en 30-dagersbillett.

Ruter#



Å reise med trikken er både hyggelig og miljøvennlig. Omtrent 50 millioner enkeltreiser i 2013 viser også at trikken er kultur og tradisjon. Vår trikkefører Jan Ove er en av mange som hver dag bidrar til Sporveiens samfunnsoppdrag.

08:57



# Vi hoppa over hekker og vi hoppa over døgn

*Lange varme netter uten klær, uten søvn  
Hadde bedre rundetider enn 17-trikken selv*

Bislett Stadion | **Oslo Ess**

09:09

---

På linje 12 over Rådhusplassen ser Dimitra at byen har kommet i gang. Selv om trikken følger sitt faste spor, er det stadig nye ting man kan se på reisen. Trikken er et fast innslag i bybildet og «våre passasjerers rullende fortau.»



## Sporveissjefen har ordet: **Mer kollektivtrafikk for pengene**

*Sporveien er i en sterk og god utvikling, og de neste to årene skal vi bli enda bedre og levere enda mer kollektivtrafikk for pengene.*

Strategien «Best 2015» er i rute. Gjennom denne skal vi sikre at hverken norske eller internasjonale konkurrenter leverer bedre kollektivtrafikk enn Sporveien ved utgangen av 2015. Vi høster daglig effekter av dette viktige arbeidet. Samtidig fortsetter trafikkveksten i våre områder, og behovet for Sporveiens leveranser vil være sterkt økende også i årene som kommer.

I 2013 fikk vi igjen et selskapsnavn hele organisasjonen kan være stolte av, Sporveien. Kollektivtransportproduksjon AS er nå historie. Navneskiftet har skapt ny kraft for våre mer enn 3200 ansatte. For å få en tydeligere og enhetlig selskapsprofil, har også Oslo T-banedrift AS og Osлотrikken AS endret navn til Sporveien T-banen AS og Sporveien Trikken AS.

Sporveien har en betydningsfull historie som går helt tilbake til 1875. Vi har stolte og engasjerte medarbeidere som står på 24 timer i døgnet året rundt – til det beste for samfunnet. Mens Oslo sover er våre medarbeidere ute i by og tunneller og gjør alt klart til morgens første avganger. Når folk våkner sitter vi klare i trikker, busser og T-baner for å få folk frem. Sporveien er pulsen av Oslo og vårt samfunnsoppdrag er klart; vi skal få byen og menneskene til å fungere. Vi skal gjøre det med fokus på sikkerhet og kundetilfredshet, og vi skal hver dag skape mest mulig kollektivtrafikk for pengene.

I 2013 ferdigstilte Sporveien flere store utbyggingsprosjekter innenfor planlagte tids- og kostnadsrammer, og konsernet leverer forbedrede økonomiske resultater. I 2013 utførte vi om lag 200 millioner enkeltreiser med trikk, T-bane og buss, noe som gjør oss til Norges største leverandør av kollektivtransport. Sporveien har også ansvaret for noen av de viktigste utviklingsprosjektene for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. Dette er utbygging og fornying av Kolsåsbanen i Bærum og utbygging av nye Lørenbanen i Oslo. Begge vil øke kapasiteten på det skinnegående kollektivtilbudet og bidra til at kollektivtrafikken håndterer den forventede trafikkveksten i Osloregionen. I tillegg utføres også en betydelig oppgradering av eksisterende infrastruktur for trikk og T-bane gjennom flere titalls andre store og små prosjekter. Moderniseringen



Cato Hellesjø, Sporveissjef

av Lambertseterbanen på hele strekningen frem til Bergkryttallen, ferdigstilling av Romsås, Stovner og Vestli stasjoner på Groruddbanen samt fornyelsen av Ensjø stasjon, er noen eksempler på prosjekter som ble ferdigstilt i 2013.

Befolkningsveksten i Oslo og Akershus og økt behov for miljøvennlige kollektivløsninger innebærer også økte forventninger til effektivitet og konkurransekraft i Sporveien. For å bli «Best 2015» følger vi en tretrinns strategi der Sporveien skal levere på *kvalitet, sikkerhet og effektivitet* gjennom de tre fasene *profesjonalisering, effektivisering og industrialisering*. Vi har identifisert et økonomisk forbedringspotensial på 300-400 millioner kroner årlig som gjennom fireårsperioden 2012-2015 hentes ut gjennom kostnadsreduksjon, økt produksjon og inntektsøkning. Programmet følger den oppsatte fremdriftsplanen, og realiserte effekter ved årsskiftet 2014 var 172 millioner kroner i årlige forbedringsgevinster.

På veien til 2015 skal vi bygge en sterk og god sporveiskultur, og vi skal bidra til en ytterligere forbedring av omdømmet til kollektivtrafikken. Målene våre kan bare nås dersom vi aktivt





«Mens Oslo sover er våre medarbeidere ute i by og tunneller og gjør alt klart til morgnens første avganger. Når folk våkner sitter vi klare i trikker, busser og t-baner for å få folk frem. Sporveien er pulsen av Oslo»

involverer alle som jobber i Sporveien. Derfor har vi i 2013 startet et omfattende kultur- og verdiarbeid blant medarbeiderne og gjennomført «Sporveisløftet», et stort lederutviklingsprogram for hele virksomheten. Programmet skal løfte lederne våre, slik at de er enda bedre rustet til å drive utviklingen vi trenger for å bygge et pålitelig, engasjert og samhandlende Sporveien. Sammen gjør vi kollektivtrafikken til et naturlig førstevalg. Vi har også startet et talentprogram for morgndagens ledere og nøkkelpersonell, slik at Sporveien skal være rustet til ytterligere vekst i årene fremover. Det er gledelig å registrere at vi stadig tiltrekker oss ny og ledende kompetanse i arbeidsmarkedet.

I 2014 vil fokus være ytterligere effektivisering og forbedring av kollektivtrafikken. Vi har mottatt det siste av de bestilte

T-banevognene slik at alle 345 vogner nå er klare til å møte dagens og morgendagens behov. I forbedringsarbeidet ser vi nå på hvordan T-banevognene kan utnyttes slik at det gir enda flere T-baneavganger for kundene. Et viktig trikkeprogram har startet med ambisjon om å forbedre trikkeinfrastrukturen og sikre Oslo nye og moderne trikker om få år. Kolsåsbanen ferdigstilles helt til Kolsås i oktober 2014 og T-banenettet består da av totalt 100 stasjoner. Unibuss har utvidet sitt markedsområde og er fra 2014 også bussoperatør i Lillehammer. Dette gir Unibuss en bredere leveranseplattform og nye ben å stå på for å lykkes i en sterkt konkurranseutsatt bransje. Ved utgangen av 2015 skal strategien «Best 2015» være realisert. 2014 blir et viktig år både for vår nåværende strategi og for å legge videre planer for Sporveien mot 2020. Alt tyder på at 2014 blir et nytt godt år for kollektivtrafikken. ■



# Viktige hendelser i 2013

*Flere oppnådde milepæler og større begivenheter preget Norges største selskap for kollektivtrafikk i året som gikk. Her er noen eksempler.*

## Mars

### Nytt etisk regelverk

Konsernet innførte nye etiske retningslinjer og alle ledere mottok disse på en felles ledersamling.

### T-banetog nummer 100

MX-tog nr 100 av de totalt 115 bestilte vognsettene ankom Oslo og ble kjørt trygt i land fra Kielfergen og videre til Ryen verksted, der toget ble klargjort for trafikk.

## April

### Trikker tatt ut av trafikk

Sporveien besluttet å innstille det meste av trafikk med trikketypen SL 95. Årsaken var at det ble funnet sprekker i konstruksjonen på enkelte av trikkene. Det ble etablert et tilbud med buss for trikk på flest mulig av avgangene som ble rammet av innstillingen fra morgenen 30. april. Fra ultimo juni ble alle avganger kjørt med trikk som normalt.

### Avtale om mobilnett med 4G

Det ble inngått avtale mellom Sporveien og Telenor Norge AS om montering og drift av ny coaxkabel i T-banetunellene i Oslo som vil gi 3G- og 4G- dekning på hele T-banenetet. Telenor Norge AS skal montere og drifte 46 000 meter strålecoax-kabel i tunellene, og det vil løfte mobilnettet på T-banen i Oslo opp i verdenstoppen.

### Nytt navn – Sporveien

Bystyret i Oslo fattet enstemming vedtak om å be selskapets generalforsamling endre navnet Kollektivtransportproduksjon til Sporveien, etter forslag fra Marianne Borgen. Generalforsamlingen vedtok 30.april at selskapet skulle skifte navn til Sporveien. Ola Elvestuen ga med dette tilbake identiteten til et selskap med 138 års historie.

## Mai

### Avtale om bygging av deler av Lørenbanen

Sporveien signerte avtale med Skanska Norge AS om bygging av nye Lørenbanen i Oslo. Avtalen har en verdi på 357 MNOK.

### Seier i klagesak i ESA

Sporveien vant en klagesak som ble reist mot selskapet i ESA, EFTAs overvåkingsorgan. Sporveien ble klaget inn av busselskapet Konkurrenten.no.

### Helseminister Jonas Gahr Støre på bedriftsbesøk

Helseminister Jonas Gahr Støre besøkte Osлотrikken for å lære om selskapets satsing på HMS i arbeidet.

## Juni

### Oppstart av bygging av Lørenbanen

Bygging av den nye Lørenbanen, som startet 3.juni, er det største kollektivprosjektet i Oslo. Etter tre års byggetid skal en ny banestrekning på 1,6 km og Løren stasjon stå ferdig. Ved byggestart la Ola Elvestuen og byråd for byutvikling Bård Folke Fredriksen, i sine taler vekt på hvor viktig utvikling av kollektivtrafikken er for byutvikling, funksjonalitet og miljø.

### Gjenåpning av Ensjø

Etter et knapt år med intenst arbeid ble Ensjø T-banestasjon gjenåpnet for ordinær drift. Hele stasjonen ble bygget om og tilpasset universell utforming og gitt en helt ny arkitektonisk utforming. Kunstnerisk utsmykking er av kunstner Johannes Vemren Rygh.

### Statsråd Heikki Holmås besøker Ryen verksted

Daværende utviklingsminister Heikki Holmås ønsket å lære om Sporveien og selskapets arbeid med inkludering av medarbeidere.

### Nye verdier i Sporveien

Oppstart av et omfattende arbeid for å etablere felles verdier for alle medarbeidere i Sporveien. Både leder, medarbeidere og tillitsvalgte har vært involvert i arbeidet som resulterte i at pålitelig, effektiv og samhandlende er Sporveiens nye verdier. Disse lanseres våren 2014 i hele Sporveien.

## September

### Grorudbanen gjenåpner

Etter en periode på tre måneder gjenåpnet driften på Grorudbanen 23. september. Årsaken til stengingen var klargjøring for bygging av Lørenbanen. I denne stengeperioden har





«Selskapet er veldig viktig for Oslo, og er i en svært positiv vekst. Dette er derfor en anerkjennelse til de ansatte og ledelsen»

Ola Elvestuen, Byråd for Miljø- og Samferdsel, om navneendringen til Sporveien. (April 2013)

Første gravetak fra Oslos tidligere samferdselsbyråd Ola Elvestuen ved byggestart av Lørenbanen.

Sporveien benyttet anledning til å pusse opp stasjonene på Romsås, Stovner og Vestli. Byantikvaren har hyllet arbeidet med å bevare viktige kunstinstallasjoner og arkitektoniske særpreg på stasjonene.

#### «Nye» Lambertseterbanen åpnet av Ola Elvestuen

Strekningen mellom Ryen og Bergkrystallen er bygget om til en moderne T-banestrekning i tide og innenfor budsjett. Ved en effektiv gjennomføring er det spart i underkant av 100 MNOK.

#### Kontrakt om bygging av Avløs base

Sporveien signerte en kontrakt med Veidekke AS om bygging av Avløs Base på Kolsåsbanen. Kontraktens totalsum er på 298 MNOK inkludert opsjoner.

#### Oktober

##### Samferdselskomiteen besøkte Lørenbaneprosjektet

Lørenbaneprosjektet tok i mot Samferdselskomiteen i Oslo bystyre. Det ble orientert om status på prosjektet, hvordan det jobbes, fremdrift og tunellbygging.

#### November

##### Pulsen av Oslo

Sporveiens store arrangement «Pulsen av Oslo» ble arrangert på Rockefeller. Vel 700 personer bidro til en uforglemmelig kveld med «Best 2015» i fokus. Leder av Oslo Sporveiens Arbeiderforening (OSA), Rune Aasen, ble samtidig tildelt Sporveiens

hederspris. Oslos nye byråd for miljø og samferdsel Guri Melby besøkte arrangementet og talte til Sporveiens medarbeidere.

#### Desember

##### Talentprogram i Sporveien

Sporveiens Talentprogram er et nytt program for å utvikle dyktige medarbeidere. Rekrutteringen til Talentprogrammet ble lagt opp som en åpen søknadsprosess for interesserte medarbeidere. 25 deltakere ble i desember valgt ut til programmet som startet i januar 2014.

#### Kolsåsbanen gjenåpner til Avløs

Utbyggingen av Kolsåsbanen går etter fremdriftsplan og stasjonene Haslum og Avløs ble gjenåpnet. Den nye bane-strekningen representerer en ny og viktig milepæl i Sporveiens utbygging av Kolsåsbanen som skal være ferdigstilt i sin helhet høsten 2014.

#### Navneendring for Trikken og T-banen

Høsten 2013 fikk de to datterselskapene Oslotrikken og Oslo T-banedrift nye navn under sporveisparaplyen, Sporveien Trikken og Sporveien T-banen. ■





T-banen er ryggraden i kollektivtrafikken, ikke bare for å frakte folk til og fra jobb. Helt siden den første T-banen ble åpnet har oslofolk både sommer og vinter tatt T-banen fra sentrum i retning marka.

12:07



# Hvis du kommer langt nok ut får du se hele Melkeveiens hjul rulle bort på veier av natt

*rulle bort på veier av natt  
hvis du kommer langt nok ut.*

Pusteøvelse | **Rolf Jakobsen**

# 12:11

---

Heming har stø kurs. Med linje 1 mot Frognerseteren er det kort vei til skibakkene på Tryvann og aktivt friluftsliv. Og fra marka er det kort vei til kino, teater og andre opplevelser.



## Sporveien

# T-banen

Sporveien T-banen AS er Norges største operatør av kollektivtrafikk målt i antall reiser og er ryggraden i kollektivtrafikken i Oslo.



Selskapet har en egen driftstillatelse fra Statens jernbaneltilsyn og kjører på avtale med administrasjonsselskapet Ruter AS.

Det ble utført 85 millioner reiser med T-banen i 2013, noe som er en økning på 3,3 prosent fra 2012. Kundetilfredsheten er svært god og hele 96 prosent av de reisende svarer at de er fornøyd med leveransen med T-banen. Regulariteten var 99,5 prosent og selskapet jobber aktivt for å holde kvaliteten på produktet på et høyt nivå. T-banen opererer seks linjer i Oslo hvorav to går inn i Bærum i Akershus.

Det er gjennomført en omfattende oppgradering på deler av infrastrukturen

for T-banen i 2013, og det er planlagt videre oppgradering de neste årene. Det er viktig for å sikre en forutsigbar og effektiv drift. T-banetunellen mellom Majorstuen og Tøyen er begrensende for å kunne utvide kapasiteten. Det arbeides derfor med å vurdere muligheter for å øke antall T-banetog gjennom tunellen uten tyngre investeringer.

Sporveien T-banen AS og Sporveien Trikken AS etablerte i 2013 en felles administrasjon. Dette som et ledd i å gjennomføre strategien «Best 2015», og dermed oppnå en ytterligere effektiv og samordnet drift av selskapene.

Leveransen av nye T-banetog fortsetter som planlagt gjennom året og 115 nye T-banetog er per mars 2014 klare til drift. ■

## NØKKELTALL

Tall i NOK 1 000	2013	2012	2011
Driftsinntekter	1 100 882	1 043 878	1 013 043
Driftskostnader	1 015 139	1 014 651	1 007 280
Driftsresultat	85 742	29 227	5 763
<b>Årsresultat</b>	<b>66 621</b>	<b>26 593</b>	<b>9 888</b>

## KUNDETILFREDSHET 2013







ANTALL TOGKM.



**7 017 300**

ANTALL TOGTIMER



**302 696**

ANTALL LINJER



**6**

ANTALL TOG



**112**

ANTALL ENKELTREISER



**85 mill**

OMSETNING



**1,1 mrd**

REGULARITET



**99,5%**

ANTALL ANSATTE  
(ved utgangen av 2013)



**528**









# 16:19

Det er ettermiddag ved trikkeverkstedet på Grefsen. Her utføres forebyggende vedlikehold, reparasjoner og klargjøring av vognene før avgang. Det krever god planlegging av dyktige og engasjerte medarbeidere i alle ledd. Så kommer man rundt hele jorden – og tilbake igjen.



## Sporveien

# Trikken

*Sporveien Trikken AS har ansvar for all trikkedrift i Oslo og fraktet nærmere 50 millioner reisende i 2013*



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

Trikken har hatt en betydelig trafikkvekst de siste ti årene. Visjonen om «Rullende fortau», der trikken har hyppigere avganger og høyere hastighet, ble innført i 2005. Siden det er trafikken økt fra 30 til over 49 millioner reisende i 2013. Denne trafikkveksten har kommet uten å investere i nytt materiell.

I 2013 ble det oppdaget enkelte sprekkdannelser i konstruksjonen på vogntypen SL95 og det ble besluttet å ta 30 av 32 trikker umiddelbart ut av drift for kontroll

og reparasjon. Det ble over natten etablert et erstatningstilbud med buss for deler av trikkenettet. I løpet av noen måneder ble alle trikkene utbedret, og alle avganger ble kjørt med trikk i fra innføring av sommerprogrammet i juni måned.

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

Sporveien Trikken AS og Sporveien T-banen AS etablerte i 2013 en felles administrasjon. Dette som et ledd i å gjennomføre strategien «Best 2015», og dermed oppnå en ytterligere effektiv og samordnet drift av selskapene. ■

## NØKKELTALL

Tall i NOK 1 000	2013	2012	2011
Driftsinntekter	646 469	602 207	606 151
Driftskostnader	616 221	593 872	598 436
Driftsresultat	30 249	8 335	7 715
<b>Årsresultat</b>	<b>24 739</b>	<b>9 829</b>	<b>9 835</b>

## KUNDETILFREDSHET 2013







ANTALL VOGNKM.



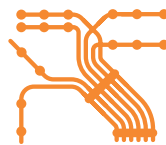
**4 037 500**

ANTALL VOGNTIMER



**287 694**

ANTALL LINJER



**6**

ANTALL TRIKKER



**72**

ANTALL ENKELTREISER



**49 mill**

OMSETNING



**646 mill**

REGULARITET



**99,3%**

ANTALL ANSATTE  
(ved utgangen av 2013)



**356**





Også de aller minste matpakkekjørerne reiser gjerne kollektivt. Så mye spennende å se på! Buss i by, som linje 34 til Tåsen, er et effektivt alternativ når dagen er over og man aller helst vil hjem.

---

16:59



Rundt Rockefeller Center  
så jeg alle New Yorks jenter  
løpe rundt på raske ben.

Men en trekkfugl vender tilbake!  
Om ikke annet så på trass ...

Jeg fant veien hjem for å se igjen  
**Alexander Kiellands plass.**

Alexander Kiellands plass | **Lillebjørn Nilsen**

**17:10**

---

Etter å ha frisert damer og herrer en hel dag er Jon på vei hjem fra frisørsalongen der han jobber. Som så mange andre unge mennesker velger han et miljøvennlig alternativ gjennom ettermiddagstrafikken. Og neste stopp: Holdeplassen rett utenfor døren hjemme.



# Unibuss

*Unibuss tilbyr miljøvennlig og moderne kollektivtransport med tyngdepunkt i hovedstadsområdet. Selskapet er markedsleder i Oslo og en sentral kollektivtrafikk-operatør.*



Unibuss konsern består av Unibuss AS (rutebuss) og datterselskapene Unibuss Ekspres AS, Unibuss Tur AS og Tønsberg

Bussreiser AS. Unibuss driver virksomhet innen rutebusstrafikk, turbilkjøring, ekspressruter og flybusstransport, og er i antall ansatte det største datterselskapet i Sporveien Oslo AS.

Unibuss kjører for Ruter AS i Oslo og Akershus, og i Vestfold for Vestviken Kollektivtrafikk. I 2013 har Unibuss vunnet anbudskonkurranse i Oppland med oppstart 1. januar 2014 og tapte anbudskonkurranse om Oslo Nordøst med avvikling 4. oktober 2014.

Unibuss Ekspres kjører flybussene Torpekspressen, Ryggeekspresen og Værnesekspresen. I tillegg kjører Unibuss Ekspres lavprisindekspressen på strekningen Oslo-Trondheim og Oslo-Kristiansand-Stavanger.

Unibuss Tur har baser i Oslo og i Stokke i Vestfold, og fra 1. januar 2014 også på Lillehammer.

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

## NØKKELTALL

Tall i NOK 1 000	2013	2012	2011
Driftsinntekter	1 404 403	1 494 279	1 362 868
Driftskostnader	1 392 562	1 528 011	1 389 343
Driftsresultat	11 841	-33 732	-26 475
<b>Årsresultat</b>	<b>22 040</b>	<b>-26 865</b>	<b>-30 940</b>

## KUNDETILFREDSHET 2013







ANTALL BUSSKILOMETER



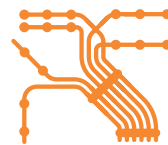
**16 058 000**

ANTALL BUSSTIMER



**823 650**

ANTALL LINJER



**58**

ANTALL BUSSER



**671**

ANTALL ENKELTREISER



**65 mill**

OMSETNING



**1,4 mrd**

REGULARITET



**99,9%**

ANTALL ANSATTE  
(ved utgangen av 2013)



**1 590**





18:03

Å reise kollektivt betyr også mer tid sammen. Kanskje med en du er glad i. Etter kino, besøk hos bestemor eller en ettermiddagstur i parken, lar trikken deg forlenge opplevelsen.

Gå ut og se på trikkeskinnene,

de binder ikke byen fast,

de ligger nedfelt i gaten

med brostein solidarisk på begge sider;



# 22:23

Trikkeskinnene ligger der og gir byen til folket. Og når kvelden kommer lyser trikken opp hovedstadens gater når den kjører forbi. Og du velger selv hvilken holdeplass som passer for deg. Har du lyst, kan du bli med til den neste, og spasere tilbake arm i arm.

Lognen  
stopper  
Stopp-  
signal  
↓



# Stor byggeaktivitet og systemfornyelser

Stor byggeaktivitet og investering i ny infrastruktur preget virksomheten i 2013. Samtidig ble det lagt grunnlag for konkrete systemfornyelser for trikk og T-bane i årene framover.

## LØRENBANEN

– byggestart 4. juni



Byggingen av Lørenbanen er for tiden det største T-bane-prosjektet i Oslo kommune, og prosjektet markerte anleggsstart for gravearbeidene på Løren 4. juni. Etter at reguleringsplanen ble vedtatt i desember 2011, har planlegging, grunnerverv og detaljprosjektering pågått gjennom hele 2012 og i 2013. Den nye banestrekningen med 1,6 kilometer dobbeltspor skal gå i fjelltunnel mellom Sinsen og Økern, og det bygges en ny stasjon dypt under boligområdet på Løren.

Den nye banen kobles på Grorudbanen mellom Hasle og Økern. Grorudbanen var stengt i tre måneder mens nye vekslere, spor og signalanlegg ble lagt inn på strekningen. I stengeperioden juni til september ble passasjertrafikken avvirket med flere midlertidige busslinjer, dels fra Tøyen og dels fra Sinsen stasjoner. I over et år framover blir togtrafikken gjennom anleggsområdet på Økern kjørt på enkeltspor.

## ENSJØ STASJON

– ferdigstilt 20. juni



Byggingen av Ensjø stasjon er utført på oppdrag fra Oslo kommune. Byggingen skal tilrettelegge for byvekst og videre utbygging av bolig- og næringsbebyggelse tett inntil T-banen. Halve stasjonen er overdekket med et betonglokk, og utenfor lokket har plattformene fått heldekkende tak. I tillegg har alle publikumsarealer fått snøsmelteanlegg. Plattformgulv og vegger er kledd med naturstein, himlingen er av glass, mens deler av plattformveggene har stålstakitter med kunstnerisk utsmykning. Dermed er en nedslitt utendørsstasjon forvandlet til en elegant innendørs metrostasjon, tegnet av Flux Arkitekter AS.

Den gamle stasjonen fra 1966 lå i et åpent landskap med store trær, plantefelt og atkomst til plattformene med bratte ramper. Utenfor plattformene lå ubebygde tomter som enkelt kunne benyttes til anleggsområde for entreprenøren. Gjennom ett års byggetid har 600 tog passert gjennom anleggsområdet hvert døgn, med unntak av fire helger. Begge spor har vært i drift, mens stasjonen har vært åpen for av- og påstigning på én av plattformene.

## LAMBERTSETERBANEN

– gjenåpnet 9. september



Ytre del av Lambertseterbanen, mellom Ryen og Bergkrystallen, var stengt for ombygging i vel fire måneder mens passasjertrafikken på strekningen ble avvirket med buss. Fornyelsen av hele banen har omfattet vedlikehold og oppgradering av gamle anlegg etter mer enn 50 års bruk og slitasje. Prosjektet er gjennomført over flere år og omfatter ny overbygning med sviller og skinner, nye strømskinner i aluminium, kabelkanaler og kabler langs sporet, samt belysning, lehus, skilt og plattformer på stasjonene.

Årets parsell på 2,7 kilometer mellom Brattlikollen og Bergkrystallen inkluderte tiltak på de fire stasjonene Brattlikollen, Karlsrud, Lambertseter og Munkelia, samt en betydelig utbedring av evakueringssikkerheten i tunnelen Munkelia-Bergkrystallen. Endestasjonen på Bergkrystallen er ikke tatt med nå, siden det planlegges endringer i forbindelse med bygging av en boligblokk tett inntil stasjonen. Fornyelsen av hele banen mellom Høyenhall og Bergkrystallen i årene 2009-2013 har hatt en økonomisk ramme på 710 millioner kroner.





## GRORUDBANENS STASJONER – gjenåpnet 23. september



Mens Grorudbanens spor var stengt tre sommermåneders for å lage koblingssonen mot Lørenbanen, ble tiden benyttet til å oppgradere de tre underjordiske stasjonene Romsås, Stovner og Vestli til moderne standard. Elektrisk anlegg og belysning er skiftet ut, vegger og takflater er behandlet og brannsikkerheten er oppgradert til dagens krav. Tiltak for universell utforming er gjennomført med taktil markering av ledelinjer og plattformkanter, og nye skilt med trafikantinformasjon er montert.

Romsås stasjon har spesielt bevaringsverdige interiører og er fornyet i nært samarbeid med Byantikvaren. På Stovner er veggene i toghallen dekorert med nye motiver signert en lokal kunstner. Vestli stasjon har fått ny utsmykning i vestibulen, laget av elever ved Vestli skole. Samtidig med stasjonsoppgraderingen på Vestli ble også likeretterstasjonen for kjørestrom skiftet ut, og buttsporene ble tilrettelagt for nattparkering av tog.

## KOLSÅSBANENS PARSELL GJØNNES-AVLØS – gjenåpnet 15. desember



Søndag 15. desember gjenåpnet to kilometer ombygget bane med nye stasjonsanlegg på Haslum og Avløs i Bærum. Samtidig pågikk anleggsarbeidene for fullt på siste del av banens trasé ut til Kolsås. Hele Kolsåsbanen ble stengt for togtrafikk sommeren 2006 som følge av akutt vedlikeholdsbehov og vedtak om utbygging til T-banestandard med 6-vognstog, strømskinner og nytt signalanlegg.

Regulering, bygging og gjenåpning har gått parsell for parsell, og ved ferdigstillelsen i oktober 2014 vil prosjektet ha brukt åtte år på 12 kilometer og 13 stasjoner. Av den gamle banen er det bare selve traséen som gjenbrukes, mens underbygning, sporanlegg, støyskjermer, strømforsyning, signalanlegg og stasjoner er nybygg. Bygging av en T-bane gjennom etablert tettbebyggelse er et stort og komplekst prosjekt som berører mange, ikke minst naboer som avgir grunn permanent eller midlertidig - og lever med anleggsstøy i lengre perioder. Ved Avløs stasjon er det regulert og bygget en stor innfartsparkeringsplass på Sporveiens grunn, ut fra ønsket om å få flest mulig til å velge T-banen.



## NYTT SIGNALANLEGG PÅ T-BANEN



Dagens signalanlegg på T-banen er bygget opp med fysiske sporfelt og elektromekaniske eller elektronisk baserte styringsenheter lokalt langs sporet. Halvparten av anleggene er snart 50 år gamle og modne for fornyelse. Flere anlegg har høy feilrate og er vanskelige å vedlikeholde på grunn av mangel på reservedeler og kompetanse hos leverandører.

I 2013 er det gjennomført en konseptvalgutredning for fornyelse av signalanlegget, som konkluderte med at fornyelse med radiobasert system (CBTC) vil være mest gunstig. Dette arbeidet blir fulgt opp med etablering av prosjektorganisasjon og plan for gjennomføring av anskaffelsen i 2014.

## TILTAK I TRIKKETRASEENE



Gjennom 2013 er det utført anleggsarbeid og sporfornyelser på tre linjestrekninger.

I enden av Storgaten er hele sporanlegget i krysset ved Nybrua skiftet ut mens det har vært full trikkedrift med fire linjer gjennom anleggsområdet. Omfattende fornying av skinner, fortau og vei i Bogstadveien mellom Sorgenfrigata og Holtegata utføres i regi av Oslo kommune ved bymiljøetaten, og blir ferdigstilt i 2014. Her er sporforbindelsen brutt slik at hele gatetverrsnittet med vann- og avløpsledninger, nye spor, gate- og fortausbelegg kan bygges samtidig. På Ekebergbanen er strekningen mellom Sørli og Bråten oppgradert med ny overbygning.

## BYGGING AV AVLØS BASE

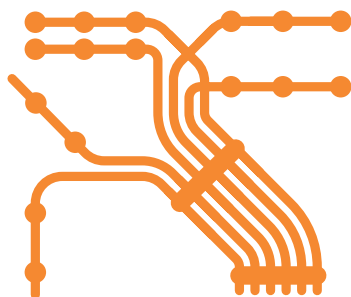


Rutetilbudet og kapasiteten i hele T-banenettet er økt betydelig med anskaffelsen av nye T-banetrokker av typen MX3000.

For å sikre tilstrekkelig kapasitet til vedlikehold, ettersyn og nattparkering blir basen på Avløs bygget ut med nye vognhaller og verkstedspor.

I 2013 ble tomten sprengt ut og tilrettelagt for byggeprosjektet, og hovedentreprisen for oppføring av nye bygninger er igangsatt. Hele prosjektet skal være ferdigstilt våren 2015.

## SAMLET PLAN FOR INFRASTRUKTUR TRIKK 2014-2018



Det er varierende kvalitet på dagens infrastruktur for trikk, og mange strekninger har et betydelig oppgraderingsbehov. I tillegg er det behov for oppgraderinger til en jevnere standard knyttet til anskaffelse og innfasing av nye trikker fra 2018. I 2013 er det laget en samlet plan for trikkens

infrastruktur, der behovet for enkelttiltak og utbedring på 25 strekninger og punkter beløper seg til cirka 2,6 milliarder kroner over fem år. Planen inngår som en del av trikkeprogrammet som administreres av Ruter AS.





«Gjennom 2013 er det utført anleggsarbeid og sporfornyelser på tre av trikkens linjestrekninger»



# En attraktiv arbeidsplass

*Sporveien Oslo AS arbeider aktivt for å være en attraktiv arbeidsplass. En økt respons på våre utlyste stillinger viser at vi er på riktig vei.*

Sporveien har satt i gang en rekke offensive og målrettede tiltak for å sikre god faglig rekruttering. Vårt «Employer Branding»-arbeide retter seg både mot studenter og arbeidstakere med erfaring. Sporveien deltar aktivt på rekrutteringsarrangementer på høyskoler, universiteter og jobbmesser. Generelt oppfattes Sporveien som en attraktiv arbeidsplass, og ansatte fremhever det som meningsfylt å jobbe med kollektivtransport.

Ved innføring av et elektronisk rekrutteringssystem har prosessen med å søke jobb i Sporveien blitt ytterligere profesjonalisert. I tillegg benyttes et assessment-senter ved rekruttering til volumbaserte ansettelser som førere for trikk og T-bane, samt renholdsmedarbeidere. For å sikre at den best kvalifiserte kandidaten velges, vektlegger Sporveien likebehandling gjennom objektive og profesjonelle rekrutteringsprosesser, både for internt og eksternt utlyste stillinger.

Samlet bidrar dette til at rekrutteringsprosessen fremstår både mer effektiv og med økt kvalitet. Dette bekreftes av kandidater som søker jobb i konsernet.

## Talenter og lærlinger

Sporveien ønsker å tiltrekke seg spesielle talenter til sommerjobber, og i 2013 var ti talentfulle studenter sysselsatt i ulike sommerjobber i konsernet. Tilbud om sommerjobb gir studenter fra relevante studieretninger mulighet til å bli kjent med kollektivtransportbransjen generelt, og Sporveien spesielt. For Sporveien er dette en flott mulighet til å tiltrekke seg talenter, og sommerjobbtilbudet videreutvikles i 2014.

Sporveien tilbyr lærlingplasser for ulike typer fagbrev. I 2013 var 14 lærlinger i arbeid fordelt på flere avdelinger. I løpet av 2013 har konsernet sett nærmere på prosessen knyttet til profilering, rekruttering og oppfølging av lærlinger, og det har bidratt til en ny og forbedret prosess for rekruttering.

## Forebygger sykefravær

Alle selskaper og resultatenheter i konsernet arbeider systematisk og langsiktig med forebygging og oppfølging av sykefravær. Arbeidet med å få ned sykefraværet er prioritert. Erfaringsutveksling og bruk av medarbeiderundersøkelsen gir grunnlag for vurdering og utvikling av tiltak for lavere sykefravær.

Det arbeides med en rekke tiltak. Det er blant annet satt i gang et pilotprosjekt hvor ansatte med muskel- og skjelettplager tilbys rask behandling ved Norsk idrettsmedisinsk institutt (NIMI). Videre gjennomføres det forebyggende tiltak via kurs i regi av Grethe Rhode, og det er startet opp prosjekt med fokus på friskvern.

Ledere, nøkkelpersonell og tillitsvalgte kurses jevnlig i opplæring av sykefraværsoppfølging, juridiske temaer og oppfølgingsverktøy med elektronisk innrapportering til NAV (HRESSURS). Dette er implementert i hele konsernet. Konsernet har også tilbud om fellestreninger med veiledning av fysioterapeut i Sporveiens treningslokaler, og det

legges til rette for egentrening i egne treningsrom på flere av konsernets lokasjoner.

## Seniorpolitikk og pensjon

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

Sporveien, Sporveien T-banen og Sporveien Trikken har i dag offentlig ytelsesbasert pensjon, mens Unibuss har en innskuddsbasert pensjonsordning. >

**«De ansatte fremhever det som meningsfylt å jobbe med kollektivtransport»**





Sveiserne (f.v.) Andreas og Kjell jobber ved Infrastrukturenheten.

### Trivsel og utvikling

En medarbeiderundersøkelse ble avholdt i januar og februar 2013, og avdekket forhold knyttet til opplevelsen av arbeidsåret 2012. Undersøkelsen viste at Sporveien i hovedsak har tilfredse medarbeidere, der tre av fire oppgir å være fornøyd med jobben sin. Mange gleder seg til å gå på jobb, har god kontakt med kolleger og opplever høy grad av kollegastøtte.

Av spesielle fokusområder som skilte seg ut var opplevelsen av utvikling, arbeidsmiljø og gjennomføringen av medarbeidersamtaler. Disse områdene har fått et ekstra fokus i 2013.

I begynnelsen av 2013 ble det etablert en egen satsning på strategisk utvikling i HR-avdelingen i Sporveien. Det er som et ledd i dette utviklet et forbedret standardisert opplegg for oppfølging av medarbeiderundersøkelsen.

Medarbeiderundersøkelsen viste at vi ikke jobbet systematisk nok med medarbeider- og gruppesamtaler i konsernet. Det er derfor utviklet en standardisert prosess for dette på tvers av hele konsernet.

Det er satt i gang flere utviklingstiltak i 2013, blant annet et utviklingsprogram for alle ledere med

personalansvar og for nøkkelpersonell. Det er også utarbeidet et talentprogram for å ivareta utviklingen av interne talenter innen fag og ledelse i Sporveien.

Videre har konsernet i 2013 involvert alle medarbeidere i utvikling av felles verdier for Sporveien. Denne prosessen resulterte i tre felles verdier: *Pålitelig, Engasjert og Samhandlende*. Disse verdiene skal bygge opp under vårt samfunnsoppdrag om å levere mer kollektivtrafikk for pengene. ■



### Sporveien tok «Puls av Oslo»

**Sporveiens store kulturarrangement «Puls av Oslo» samlet medarbeiderne og inviterte til en uforglemmelig kveld med fokus på strategien «Best 2015», kultur og verdier og Sporveiens nye navn og merkevare.**

Vel 700 sporveisansatte fikk oppleve en spennende og inspirerende kveld med ulike aktiviteter og presentasjoner, film, underholdning og taler.

Shilan og Filip.



# Effektive energitiltak

*Skinnegående kollektivtrafikk er svært miljøvennlig og i Sporveien er energiøkonomisering et prioritert satsingsområde.*

Arbeidet skal bidra til Oslo kommunes visjon og strategi om å prioritere energisparing og energikonvertering. Det gir også et svært viktig bidrag til en forbedring av luftkvaliteten i Oslo by.

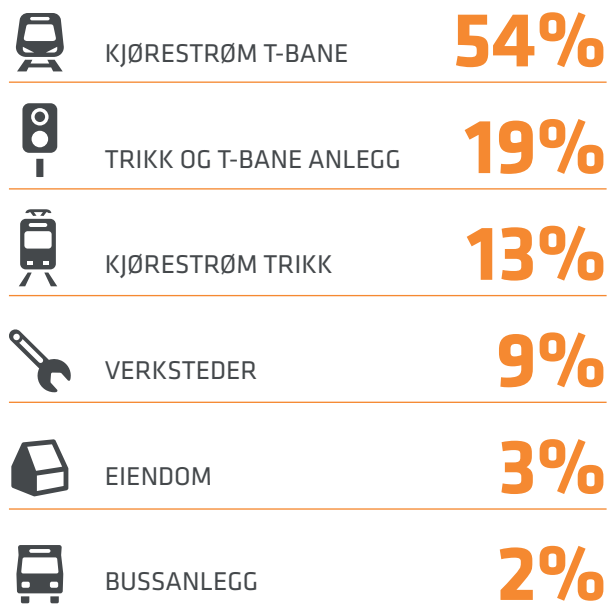
## Vinter- og sommerforbruk

Energi er et av de største innkjøp som gjøres i Sporveien i løpet av et år. Energiforbruket har økt jevnt og i 2013 var strømforbruket cirka 156 GWh, hvorav 67 prosent var kjørestrøm knyttet til drift av T-bane og trikk.

Forbruket er avhengig av årstidstemperatur, og om vinteren er forbruket dobbelt så høyt som om sommeren. I vintermånedene går mye energi til sporvekselvarme, varmekabler i forbindelse med is- og snøtiningsanlegg, oppvarming av publikumsarealer, verksteder, vognhaller og personalbygg. I tillegg til temperatur og nedbør er også rute- og kjøremønsteret avgjørende for strømforbruket.

Sporveien har som mål å redusere forbruk av energi på faste installasjoner ved å innføre automatisk regulering av sporvekselvarme, is og snøtiningsanlegg, samt automatisk styring av varme i fortau og stasjonsområder. Reduksjon av energiforbruket er systematisert og planlagt gjennomført i tråd med oppgraderingsprogram for både trikk og T-bane. ■

## FORBRUKSMØNSTER AV STRØM I 2013



Forbruksmønster av strøm i 2013 målt i GWh, angitt i prosentandel.



# Den digitale reisen mot 2015

*I 2013 fullførte Sporveien første fase i den største IT-satsningen i selskapets historie. Samtidig etableres et verdensledende mobilnett.*

Sporveien beveget seg teknologisk sett mer enn 15 år i løpet av to-års perioden fra sommeren 2011 til våren 2013. For den vanlige IT-brukeren i Sporveien synliggjør dette seg gjennom helt nye og moderne brukergrensesnitt og IT-verktøy. Alle brukere har tilgang til siste versjon av Microsoft Office, samt fagapplikasjoner på flere typer fysiske klienter.

Sporveiens nye brukerplattform «MAKE-IT» sikrer brukerne mobilitet og fleksibilitet, som er unikt i sammenligning med andre virksomheter.

## Ny IT-plattform

Teknisk har Sporveien flyttet alle sine mer enn 1 300 IT-brukere, fra en utdatert teknisk plattform til en ny plattform. Samtidig har cirka 330 applikasjoner og systemer blitt flyttet slik at alle fagsystemer skal være tilgjengelig for brukerne på de ulike klientene. Mot slutten av 2013 hadde Sporveien cirka 900 tynnklienter, 300 bærbare PCer og godt over 400 nettbrett. I gjennomsnitt har datamengden i Sporveien økt med cirka 10,5 prosent hvert kvartal siden høsten 2010.

I den samme perioden har behovet for serverkapasitet økt med cirka 12,5 prosent. I slutten av 2013 gjennomførte Sporveien investeringer som forventes å møte vekstbehovet de nærmeste tre årene. I dag har Sporveien cirka 70 TB med data på sentrale systemer og cirka 300 servere i produksjon.

For å sikre god bruk av den nye IT-plattformen gjennomførte Sporveien i 2012 og 2013 omfattende opplæringstiltak. Mer enn 800 brukere har gjennomgått minimums to dagers kurs i bruk av IT, ut fra hvilken forkunnskap de hadde.

## Stabil drift

Den store satsingen på IT har vært motivert av to forhold: Sikre en mer stabil IT-drift med redusert fare for driftsstans, samt sikre en IT-plattform som muliggjør videreutvikling av Sporveien for å realisere «Best 2015».

I forbindelse med sikring av driftsstabiliteten er Sporveien godt i gang med å implementere overvåkningsløsninger. Dette for å kunne fange opp situasjoner før det oppstår alvorlige feil, og raskere rette feil om uønskede hendelser skulle oppstå. Som fysisk sikring tok Sporveien i bruk sitt andre moderne datarom på to år i mai 2013. Sommeren 2014 vil et tredje datarom bli tatt i bruk, og det skal sikre Sporveien ytterligere i en eventuell krisesituasjon.

«På knappe to år har Sporveien teknologisk utviklet seg mer enn på 15 år»

## Høyhastighets mobilnett

Innen 2015 vil alle av Oslos T-banetuneller ha fått installert 3G og 4G høyhastighets mobildekning, som vil gi Oslo det mest moderne mobilnettet i Europa.

46 000 meter strålecoaxkabel som sender mobilsignaler inne i tunellene, er snart på plass i T-banetunellene i Oslo. Installeringen fungerer som et spleiselag mellom Telenor, NetCom og Tele2. Installeringsarbeidet er tidkrevende da det kun kan utføres noen timer hver natt. De 70 000 reisende som daglig reiser med Grorudbanen, kan allerede nå surfe med høye hastigheter inne i T-banetunellene mellom Risløkka og Vestli. ■



# Systematisk HMS-arbeid

*Sporveien har i mange år vært en del av avtalen om inkluderende arbeidsliv (IA-avtalen) og har et system for helse-, miljø- og sikkerhet (HMS) som samordner dette arbeidet.*

I tillegg er det lokale HMS-systemer ute i bedriften med rutiner tilpasset den enkelte arbeidsplass. Alle datterselskaper og morselskap har arbeidsmiljøutvalg og hovedverneombud.

HMS-opplæring er en viktig del av det forebyggende arbeidet i Sporveien. Bedriften arrangerer egne, tilpassede grunnkurs og repetisjonskurs innen HMS for alle ledere, AMU-medlemmer og verneombud. Det har vært en gjennomgang av disse kursene og målgruppene for at HMS-opplæringen skal bli mer effektiv og mer målrettet. Verneombud og AMU-medlemmer skal som tidligere ha 40 timers kurs, mens ledere med administrativt arbeid får redusert opplæringen fra førti til seks timer. Repetisjonskursene er for alle i målgruppen redusert fra femten til seks timer hvert femte år. Endringen er lagt opp slik at tilføringen av kunnskaper blir like bra som tidligere. Den nye ordningen har vært praktisert med suksess i 2013.

Sporveien er et konsern med mange, store og komplekse utfordringer i de ansattes arbeidsmiljø, og bedriften skal derfor la seg bistå av en godkjent bedriftshelsetjeneste (BHT). Det har vært gjennomført en workshop med intern-brukerne av Sporveiens BHT, og deretter har tjenestetilbud og service blitt fulgt opp i

tråd med brukernes interesser. Etter seks måneder ble det utført en undersøkelse blant brukerne. Resultatene etter brukerundersøkelsen viser at brukerne er meget fornøyd med tjenesten, og at tjenestetilbudet er tilpasset Sporveiens behov.

Muskel- og skjelettskader er viktigste årsak til sykefravær, og står for ca 40 prosent av fraværet. HMS-avdelingen har kartlagt og risikovurdert de ergonomiske forholdene i hele bedriften i 2013. Det er satt inn et meget godt og populært forsøktiltak for ansatte med muskel- og skjelettplager. Tilbudet innebærer behandling hos fysioterapeut, manuellterapeut, kiropraktor, undersøkelse av spesialist i ortopedi og mindre operasjoner innen tre til fire dager. I tillegg kan alle med behov få røntgen eller MR-undersøkelse utført innen 72 timer. Det er antatt at både det gode behandlingstilbudet og den korte ventetiden for behandling vil virke positivt inn på sykefraværet.

«HMS-opplæring er en viktig del av det forebyggende arbeidet i Sporveien»

Det ble registrert til sammen 63 personskader på egne ansatte i konsernet, (bussansatte inngår ikke i tallene) i 2013, mot 54 skader i 2012 og 108 i 2011. Vold fra passasjerer, fall og diverse årsaker er hyppigste grunn til skade. ■



# Trafikksikkerhet og miljø i fokus

*Sporveiens arbeid med trafikksikkerhet, beredskap og miljø har fokus i hele konsernet.*

Sporveiens sikkerhetsarbeid omfatter både forebyggende analyser og tiltak, og et godt beredskapsarbeid for å kunne håndtere ulykker og terroranslag. Beredskapsarbeidet har også i 2013 hatt fokus, med flere beredskapsøvelser og et større arbeid med å integrere Sporveiens beredskapsplaner.

Blant annet ble en større fullskala øvelse med trikk og T-bane på Jar gjennomført våren 2013. Totalt sett har Sporveien i 2013 blitt bedre rustet til å håndtere kriser. Både Trikken og T-banen er blant de sikreste transport-systemene i Norge, og et godt sikkerhetsarbeid gjennom flere år har gitt gode resultater.

## **Systematisk miljøarbeid**

Sporveiens viktigste miljøbidrag er å legge til rette for at stadig flere velger kollektivtransport i stedet for bil.

I 2013 hadde kollektivtrafikken i Oslo og Akershus en vekst på 3,2 prosent, til nær 295 millioner påstigende passasjerer. Dette er 10 millioner flere reiser enn året før. Vekstøkningen fordeler seg med 7,6 prosent i Akershus og 1,9 prosent i Oslo. Til sammenligning økte biltrafikken med 1,3 prosent.

Alle konsernets datterselskaper og de fleste større enheter er sertifisert etter miljøledelsesstandarden ISO 14001. Denne stiller krav om at den sertifiserte virksomheten stadig forbedrer sin miljøpåvirkning gjennom et systematisk miljøarbeid.

## **Forbedrer støybildet**

Sporveien arbeider kontinuerlig med å utarbeide tekniske løsninger som forbedrer støybildet.

En stor miljøutfordring for Sporveien er støy fra infrastrukturen i drift, som kurveskrik, slagstøy, vibrasjoner og støy

fra høyttalere og signalanlegg. I tillegg kommer utfordringer relatert til støyende anleggsvirksomhet, som pæling, pigging og spunting. Her er det innført forbedrede informasjonstiltak, samt tilbud om erstatningsbolig for naboer ved støyende arbeider.

T-banen stiller krav til miljøtiltak som støyskjerming og energisparing i tekniske prosjekter. Støy er fortsatt en betydelig utfordring for T-banen, spesielt på gamle strekninger som trafikkeres av nytt materiell. Sporveien ser kontinuerlig

etter løsninger for å redusere støy i utsatte områder, for eksempel ved å montere dempere inn i skinneliv, støyreducerende matter under sviller og økt omfang av sliping.

Det skjer store oppgraderinger på trikkens infrastruktur, og i prosjektene benyttes det nå en ny skinneloggingsmetode som reduserer støy betraktelig. Det totale støynivået på trikkenettet synker med rundt 0,3

dB per år som følge av ulike støyreducerende tiltak.

## **Miljøvennlig busspark**

Unibuss har de siste årene fått en stadig mer miljøvennlig busspark. Selskapet benytter i dag de mest miljøvennlige løsningene som er på markedet innenfor rammen av inngåtte kjørekontrakter, og arbeider kontinuerlig med å redusere drivstofforbruk og miljøutslipp.

Det benyttes piggfrie dekk på alle busser med unntak av ekspressbussene som kjører til Trondheim. Selskapet har i dag en av Europas mest miljøvennlige bussparker der ordinære dieselbusser benytter innblanding av syv prosent biodiesel. En ny kontrakt fra 2014 innebærer at 47 av selskapets busser i Lillehammer kjører 100 prosent på biodiesel. ■

«Sporveiens viktigste miljøbidrag er å legge til rette for at stadig flere velger kollektivtransport i stedet for bil»



# Kunst på T-banen

*Kunst gjør reisen hyggeligere, og Sporveien samarbeider med Oslo kommune ved utsmykning av nye stasjoner. I 2013 ble T-banekunsten kartlagt og et solid filmarkiv om Oslos kollektivtrafikk etablert.*

Da T-banestasjonene ble bygget på 60-, 70- og 80-tallet var det et sterkt ønske fra både Oslo kommune og fra Sporveiens ledelse om å gi byens befolkning en ekstra hyggelig T-banereise. Gjennom et samarbeid med kommunen fikk flere av stasjonene utsmykning både som følge av et kommunalt program, men også som følge av stasjonskonkurranser i regi av Sporveien. Skoler og interesseorganisasjoner fikk anledning til å utfolde kunstneriske evner.

Med årene fikk mange av de kunstneriske uttrykkene en heller anonym tilværelse. Et betydelig oppgraderingsbehov på infrastrukturen til T-banen medførte at midlene til vedlikehold av kunst ble redusert, og ofte begrenset til ren fjerning av tagging og hærverk. Dette fikk igjen som konsekvens at en del av kunsten ble borte.

I løpet av 2013 har Sporveien gjennomført en kartlegging av hva som finnes av kunstneriske installasjoner på T-banestasjonene, og hvem som har utført disse. For å finne ut hvilke skoler og interesseorganisasjoner som har bidratt, har Sporveien fått bistand av Aftenposten. På avisens kultursider ble det etterlyst ressurspersoner som på ulik måte har bidratt. Faktaopplysninger

om hva som finnes hvor, og hvem som har utført hva, er samlet i et eget trykket hefte som er gjort tilgjengelig for alle interesserte. Disse opplysningene ligger også på Sporveiens hjemmeside.

## Kunstarenaer

Sporveien disponerer i dag to lokaler som er øremerket kunst og kultur.

Carl Berners plass: Et tidligere kiosk-område er omgjort til en arena for utstilling av kunst. Dette området er i dag utlånt til Norsk Billedhuggerforening som gjennomfører flere utstillinger i løpet av året. Flere av disse utstillingene har fått god og positiv medieomtale.

Jernbanetorget: Her ligger Kunstpassasjen i gangveien mellom øst- og vestgående plattform. Området består av låsbare glassmontre på begge sider. Kunstpassasjen leies helst ut til lokale kunstnere som ellers har problemer med å finne egnede gallerier. Gjennom året har det vært utstillinger av både fotokunstnere og malere. Lokalet har også vært benyttet av formlinjen ved Lambertseter skole der elevene laget en utstilling i forbindelse med flytting fra Lambertseter til sentrum. Ventelisten for å stille ut i Kunstpassasjen er lang.

## Filmmateriale

Det er produsert film om- og av kollektivtrafikken i Oslo siden tidlig på 1900-tallet, både av profesjonelle aktører og av amatører som på sin måte har dokumentert sin del av historien. I løpet av høsten 2013 har Sporveien foretatt systematisk innsamling av dette filmmaterialet gjennom kjøp av tilgjengelig materiale fra Oslo byarkiv, Norsk Film og andre aktører. Nåværende og tidligere ansatte i Sporveien har også bidratt positivt med tilgjengelig materiale. Resultatet er at Sporveien nå innehar et solid filmarkiv som forteller om kollektivtrafikkens og Sporveiens historie. Filmmaterialet vil bli systematisert i et filmarkiv.

## Samarbeid med kommunen

Det er i dag en selvfølge at nye T-banestasjoner skal ha et kunstnerisk uttrykk. Sporveien har derfor en naturlig plass i Oslo kommunes Kunstutvalg der det fattes vedtak om hvilke kunstnere som skal få oppdraget med å smykke ut nye stasjoner. Eksempler her er Ensjø stasjon som ble åpnet i juni der Johannes Vemren Rygh fikk dekorere stasjonen med sitt tredimensjonale verk «Propolis». Sporveien sitter også representert i juryen som fatter vedtak om hvem som skal dekorere den nye Løren stasjon. ■





«I løpet av 2013 har Sporveien gjennomført en kartlegging av hva som finnes av kunstneriske installasjoner på T-banestasjonene, og hvem som har utført disse»



Vi kjenner hver gate og hver plass

Vi bringer mennesker sammen

# Vi holder Oslo i gang

Vi er Sporveien

Vi er pulsen av Oslo

| Sporveien



Noen ganger blir det siste T-banen hjem. Trette føtter finner sin plass på linje 5, fra Jernbanetorget til Østerås før nattmat og sengen kaller.

00:33





02:30

Og mens dagen for mange er over, sover ikke Sporveien. Leo rengjør T-banevognene for morgendagens passasjerer. Tusenvis av føtter setter sine spor og det er mange vognsett som skal vaskes og pusses mens byen for øvrig har gått til ro.



# Strategien «Best 2015» er i rute

*Med Sporveiens strategi «Best 2015» skal selskapet være den beste leverandøren av kollektivtrafikk i 2015.*

Antall reiser med kollektivtrafikk i Oslo og Akershus økte med 27 prosent fra 2008 til 2013. Frem mot 2060 forventes det en befolkningsvekst på 750 000 mennesker, samt en tredobling av kollektivtrafikken.

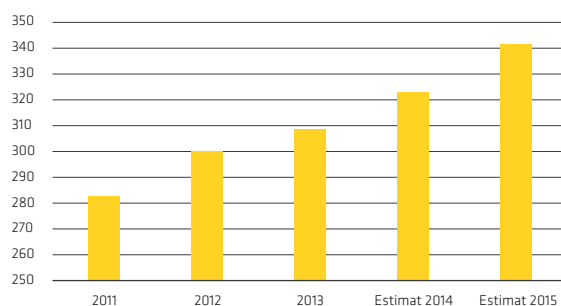
Kollektivtrafikken skal rustes opp til å ta trafikkveksten og Sporveien skal være ledende i dette arbeidet. Gjennom Sporveiens strategi «Best 2015» skal konsernet sikre at Sporveien skal være den beste leverandøren av kollektivtrafikk i 2015, og det er satt spesifikke mål på kvalitet, sikkerhet og effektivitet.

For å bli best i 2015 følger Sporveien en tre trinnspesess med profesjonalisering, effektivisering og industrialisering som hovedelementer. Dette omfatter interne prosesser med å videre-

reutvikle kompetanse, og etablere en mer helhetlig styring og standardisering av interne arbeidsoperasjoner på verksteder og i driftsmiljøene. Med dette ønsker konsernet å levere et bedre produkt til lavere pris. Parallelt med dette jobbes det med å øke produksjonen ved å ha flere trikker i drift, og å øke kapasiteten i fellestunellen for T-banen. Innføring av LEAN-effektivisering i produksjon- og bemanningsprosesser skal føre til økt effektivitet og lavere produksjonskostnader.

I den strategiske plan «Best 2015» er det definert et forbedringspotensial på 300-400 MNOK i årlige effekter. Realiserte effekter ved utgangen av 2013 er 172,3 MNOK og forbedringsprogrammet følger den oppsatte fremdriftsplanen. ■

UTVIKLING AV ANTALL REISENDE MED KOLLEKTIVTRAFIKK I OSLO OG AKERSHUS



■ Antall reisende i mill.

(Tallene omfatter Ruters tilbud i Oslo og Akershus).





«For å bli best i 2015 følger Sporveien en tre trinnspesess med profesjonali-sering, effektivisering og industrialisering som hovedelementer»



# Eierstyring og selskapsledelse

*Nedenfor redegjøres det for punktene i norsk anbefaling om eierstyring og selskapsledelse (NUES) av 23. oktober 2012.*

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

## 1. Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse

Sporveien følger hovedprinsippene i Norsk anbefaling om eierstyring og selskapsledelse (NUES) av 23. oktober 2012, med noen tilpasninger som følge av at Sporveien er et kommunalt eid selskap. I tillegg legger Sporveien Oslo kommunes prinsipper for god eierstyring til grunn for virksomheten.

Sporveien 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

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

Selskapets styreinstruks ble vedtatt 22.11.2012, og gjenspeiler aksjelovens krav i tillegg til å inkludere hovedprinsipper fra NUES om risikostyring og internkontroll, og etikk og samfunnsansvar.

Det nye etiske regelverket er gjort kjent for alle ansatte, og er tilgjengelig på selskapets intranett.

## 2. Virksomhet

Sporveien er et kollektivtransportkonsern med aktivitet i Norge. Morselskapet Sporveien Oslo AS eies av Oslo Kommune

ved Byrådsavdelingen for miljø og samferdsel. Konsernets hovedkontor er i Oslo.

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

Styret har vedtatt en ny strategiplan for 2012-2015. Hovedmål-bildet er at Sporveien skal være den beste leverandøren av kollektivtransport i det norske markedet innen utgangen av 2015, som leverer godt på effektivitet, kvalitet og sikkerhet.

## 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 bemyndiger, ivaretar aksjonærenes rettigheter på generalforsamlingen.

## 4. Likebehandling av aksjeeiere og transaksjoner med nærstående

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

## 5. Fri omsettelighet

Det er ikke vedtektsfestet noen form for omsetningsbegrensninger.

## 6. Generalforsamling

Byråd for miljø og samferdsel utgjør Sporveiens generalforsamling. Ordinær generalforsamling holdes i henhold til vedtektene innen utgangen av juni hvert år. Generalforsamlingen innkalles av styret i Sporveien. Generalforsamlingen behandler og avgjør saker i henhold til norsk lov, herunder godkjenning av årsregnskap og årsberetning, utdeling av utbytte, valg av revisor og fastsettelse av revisors godtgjørelse. Videre utpeker generalforsamlingen 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 12 medlemmer. Åtte medlemmer og en til tre varamedlemmer velges av generalforsamlingen. Fire medlemmer med fire varamenn velges av og blant de ansatte etter bestemmelsene fastsatt i aksjeloven og forskrifter gitt i medhold av denne. Funksjonstiden for bedriftsforsamlingens medlemmer er normalt to år. Bedriftsforsamlingen velger en formann og en varaformann blant sine medlemmer. Bedriftsforsamlingen møtes minst to ganger i året.

Selskapets styre skal ha seks til åtte medlemmer etter generalforsamlingens nærmere beslutning. Styret velges av bedriftsforsamlingen i henhold til de bestemmelser som gjelder for selskap med bedriftsforsamling fastsatt i aksjeloven og forskrifter gitt i medhold av denne.

For de to styremedlemmer som eventuelt velges blant de ansatte, velges fire varamenn som skal kalles inn i den rekkefølge de er valgt.

Funksjonstiden for styremedlemmer er normalt to år. Styret er innsatt av eier for å ivareta det mangfoldet av interesser som knytter seg til Sporveiens forretningsdrift. Det forutsettes at styret opererer med tyngde og selvstendighet så vel overfor som 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 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 22.11.2012. Styret arbeider etter en årlig arbeidsplan for sin virksomhet. Arbeidsplanen bygger på styrets hovedoppgaver med vekt på mål, strategi, organisering og kontroll av virksomheten. Styret evaluerer årlig sin virksomhet. Styret har fastsatt egen instruks for konsernsjef. Styret har etablert underkomitéer for sitt arbeid ved oppnevning av revisjonskomité og kompensasjonskomité.

#### 10. Risikostyring og intern kontroll

Sporveien er eksponert for risiko på en rekke områder og gjennom hele verdikjeden. Håndteringen av risiko er viktig for verdiskapingen, er en integrert del av alle forretningsaktiviteter, og følges opp innenfor den respektive enhet gjennom pro-

sydurer 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. Det gjennomføres årlig risikoanalyser for konsernets aktiviteter, og det evalueres og iverksettes 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. >

«Hovedmålbildet er at Sporveien skal være den beste leverandøren av kollektivtransport i det norske markedet innen utgangen av 2015»



## 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. Konsernsjef 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 interessenter som berøres direkte av Sporveiens virksomhet. Selskapets informasjon til eier, långivere og finansmarkedene for øvrig skal gi tilstrekkelig informasjon 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. Selskapsøvertagelse

Ikke relevant for Sporveien Oslo AS.

## 14. 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 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 2013 bestått av følgende:

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

### Styret i Sporveien T-banen AS har i 2013 bestått av følgende:

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

### Styret i Sporveien Trikken AS har i 2013 bestått av følgende:

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

### Styret i Unibuss AS har i 2013 bestått av følgende:

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

### Styret i Sporveis-annonsene AS har i 2013 bestått av følgende:

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

### Styret i Bussanlegg AS har i 2013 bestått av følgende:

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



# Konsernledelsen



Konsernsjef  
Cato Hellesjø



Konserndirektør finans  
Anders Riiber



Konserndirektør strategi  
Birte K. W. Sjule



Konserndirektør HR  
Ingeborg Aass Holten



Konserndirektør kommunikasjon og marked  
Torgeir Kristiansen



Konserndirektør infrastruktur og eiendom  
Per Magne Mathisen



Administrerende direktør T-banen og Trikken  
Konstituert konserndir. Produksjonsenheten  
Bjørn Granviken



Administrerende direktør Unibuss AS  
Øystein Svendsen



*Min by, du ligger rastløs selv om dagen din er over.  
For du vet at natten din blir aldri lang.*

**Ditt lys blir aldri slukket,  
ingen klapper på din pute**

God natt, Oslo | Lillebjørn Nilsen





# 03:53

Sporveien sover aldri. Asfaltskjæring er en av mange aktiviteter som utføres om natten. «Å være best» betyr alltid å levere nødvendig kapasitet og ha spesifikke mål for kvalitet, sikkerhet og punktlighet. Å levere er for oss en kontinuerlig prosess. Hele døgnet jobber våre ansatte for å gi våre passasjerer gode opplevelser.





# Årsberetning 2013

*Sporveien Oslo AS er Norges største leverandør av kollektivreiser med om lag 200 millioner passasjerer på trikk, buss og T-bane i 2013.*

Sporveien har også en omfattende virksomhet knyttet til drift og vedlikehold av trikker og T-banepogner samt utbygging og forvaltning av infrastruktur og eiendom i kollektivtrafikken. Konsernet hadde 3232 ansatte i 2013 og omsatte for 3 480 MNOK.

Sporveien er ansvarlig for all drift av T-bane og trikk i Oslo og Akershus. Denne virksomheten drives gjennom operatørselskapene Sporveien T-banen AS og Sporveien Trikken AS. Nærmere 370 000 passasjerer reiser daglig med de fem trikkelinjene og seks T-banelinjene Sporveien betjener. I 2013 hadde trikk og T-bane totalt 135 millioner reisende. Konsernet er en betydelig leverandør av busstrafikk gjennom datterselskapet Unibuss AS, som er Norges tredje største bussoperatør. Unibuss kjører rutetraffikk i et konkurranseutsatt marked i Oslo, Akershus, Oppland og Vestfold. Unibuss kjører også flybuss til flyplassene Værnes, Rygge og Torp og har ekspressbuss til Trondheim, Kristiansand og Stavanger. Det ble gjennomført cirka 80 millioner enkeltreiser med Unibuss i 2013.

Sporveien Oslo AS er 100 prosent eid av Oslo kommune. Kommunens eierskap forvaltes av byrådsavdelingen for miljø og samferdsel. Konsernet består av seks aksjeselskap i tillegg til morselskapet. Datterselskapet Unibuss AS har ytterligere tre datterselskaper i sin virksomhet. Hoveddelen av det rutegående tilbudet kjøres på avtale med Ruter AS, men Unibuss AS har også oppdrag for Opplandstrafikk og Vestviken Kollektivtrafikk.

Aktørene i kollektivtrafikken i Oslo og Akershus har utarbeidet en felles visjon: «Sammen gjør vi kollektivtrafikken til et naturlig førstevalg», og Sporveien har fokus på å levere en god og effektiv kollektivtrafikk til byens reisende hver dag. Høy befolkningsvekst og økt miljøfokus er sentrale drivere og førende for Sporveiens strategi «Best 2015».

«Best 2015» er Sporveiens strategiske plan fram mot 2015. Hovedmålsettingen er at «Sporveien skal være den beste leverandøren av kollektivtrafikk i 2015».

Med best menes at det er ingen aktører som skal kunne levere mer kvalitativ, sikker og effektiv kollektivtrafikk i det norske

markedet i 2015 enn Sporveien. For å bli «Best 2015» skal Sporveien følge en tre-trinns prosess for profesjonalisering, effektivisering og industrialisering. En viktig del av det strategiske arbeidet er et forbedringsprogram som skal sikre at Sporveien leverer bedre og mer kostnadseffektiv kollektivtrafikk. Det er definert et samlet forbedringspotensial på mellom 270-400 MNOK i årlige effekter og realiserte effekter pr 31.12.2013 er 172,3 MNOK. Forbedringsprogrammet følger den oppsatte fremdriftsplanen og realiserte effekter ved årsskiftet var i tråd med planen.

## Året 2013

2013 ble et utviklende år for Sporveien. Flere større prosjekter som for eksempel opprusting av Lambertseterbanen og ombygging av Ensjø stasjon er slutført, og bygging av Lørenbanen og oppgradering av trikkelinjen i Bogstadveien ble startet opp.

30. april 2013 ble en merkedag i konsernets historie, da navnet på virksomheten ble endret fra Kollektivtransportproduksjon AS til Sporveien Oslo AS. Dette etter beslutning i selskapets generalforsamling og med basis i et enstemmig bystyrevedtak i Oslo. Selskapet har siden oppdelingen av tidligere Oslo Sporveier AS i 2006 slitt med et langt og tungt navn og en mangelfull posisjon i samfunnet. Navneendringen var meget etterlengtet og den har vært med på å skape et nytt løft og gi ny kraft til selskapet. Sporveien startet i 2013 også et arbeid for å etablere nye felles verdier i hele virksomheten. Verdiene danner et viktig grunnlag for det videre arbeidet med å etablere en fremtidsrettet bedriftskultur. Sporveiens nye verdier er pålitelig, engasjert og samhandlende.

Gjennom 2013 er det arbeidet aktivt med å ta i bruk det nye navnet og den nye merkevaren i hele Sporveiens virksomhet, med unntak av Unibuss som videreføres som egen merkevare. Operatørselskapene for trikk og T-bane byttet i desember 2013 navn til Sporveien T-banen AS og Sporveien Trikken AS.

Det er et omforent politisk mål at kollektivtrafikken skal ta veksten i motorisert trafikk. For Sporveien innebærer dette en forventning om at selskapet skaper mer kollektivtrafikk for pengene gjennom å



levere konkurransedyktige tjenester til et økende antall passasjerer. Strategien «Best 2015» skal sikre at Sporveien når dette målet. Gjennom 2013 er det arbeidet med å profesjonalisere organisasjonen og legge til rette for samhandling på tvers av virksomheten. Det er også gjort flere organisatoriske grep som et ledd i dette. 2013 har vært et år med standardisering, effektivisering og oppgradering av hele Sporveiens IT-plattform, noe som har medført økt tilgjengelighet og en mer digital hverdag for medarbeiderne i Sporveien. Arbeidet med forbedringer på IT-siden fortsetter med mål om en ytterligere forenkling av driftshverdagen, der Sporveien i størst mulig grad er en papirløs bedrift med rask tilgang på dokumenter, prosesser og informasjonsflyt.

## Datterselskaper

### Sporveien T-banen AS

Sporveiens datterselskap Sporveien T-banen AS har ansvar for all T-banetraffikk i Oslo og Akershus. Selskapet har egen driftstillatelse fra Statens Jernbanetilsyn og kjører på avtale med administrasjonsselskapet Ruter AS.

2013 ble et godt år for Sporveien T-banen AS. Antall reiser med T-banen økte fra 82 millioner reisende i 2012 til 85 millioner reisende i 2013, noe som tilsvarer en økning på 3,3 prosent. Kundetilfredsheten var på 96 prosent og regulariteten var 99,5 prosent. Selskapet leverer med det en meget god kvalitet og har en svært tilfredsstillende trafikkutvikling.

Gjennom året ble enda flere nye T-banvogner av de bestilte MX 3000 levert og satt i trafikk. 12. mars 2014 ble sett nummer 115 satt i drift, og med det var leveransen på totalt 345 nye T-banvogner komplett. Selskapet er med dette godt rustet til å ivareta fremtidig forventet vekst i kollektivtrafikken.

### Sporveien Trikken AS

Sporveiens datterselskap Sporveien Trikken AS har ansvar

for all trikkedrift i Oslo. Selskapet har egen driftstillatelse fra Statens Jernbanetilsyn og kjører gjennom avtale med administrasjonsselskapet Ruter AS. Antall reiser med trikken økte fra 48 millioner reiser i 2012 til 49 millioner reiser i 2013. Dette på tross av at det har vært omfattende oppgraderingsarbeider, og dels stengte trikkelinjer over blant annet Majorstuen. I april ble det oppdaget enkelte sprekkdannelser i konstruksjonen på vogntypen SL95, og det ble besluttet å ta 30 av 32 trikker umiddelbart ut av drift for kontroll og reparasjon. Det ble over natten etablert et erstatningstilbud med buss for deler av trikkenettet. I løpet av noen måneder ble alle trikkene utbedret og alle avganger ble kjørt med trikk fra innføring av sommerprogrammet i juni.

Trikken har opplevd en betydelig vekst de siste årene. I løpet av 10 år har antall reiser med trikk økt fra 30 millioner til over 49 millioner reiser. Hele økningen er gjennomført med samme antall trikker i drift. Ved inngangen til 2014 jobbes det med å etablere et trikkeprogram for Oslo. Programmet skal sikre at hovedstaden får på plass nye trikker som erstatning for dagens vogner og at dette planlegges i sammenheng med blant annet ny og oppgradert infrastruktur og fremtidig rutetilbud.

Sporveien er representert i oppstarten av dette arbeidet gjennom deltakelse i styringsgruppen for programmet og ønsker å ha en aktiv rolle også i det videre arbeidet.

### Unibuss AS

Unibusskonsernet består av Unibuss AS (rutebuss), og datterselskapene Unibuss Ekspress AS, Unibuss Tur AS og Tønsberg Bussreiser AS. Rutebuss kjøres gjennom avtale med administrasjonsselskapet Ruter AS for Oslo og Akershus, samt for Vestviken Kollektivtrafikk AS i Vestfold. >

«Sporveien har fokus på å levere en god og effektiv kollektivtrafikk til byens borgere hver dag»



Unibuss vant i 2013 anbudskonkurranse i Oppland med oppstart av rutetrafikk på Lillehammer 1. januar 2014. Samtidig tapte Unibuss i 2013 anbudet på Oslo Nordøst som selskapet har i dag, og kjøringen på disse rutene avvikles 4. oktober 2014.

Unibuss Ekspress kjører flybussene Torpekspressen, Ryggeekspressen og Værnesekspressen, i tillegg til Lavpriseksiexpressen på strekningene Oslo–Trondheim og Oslo–Kristiansand–Stavanger. Unibuss Tur har baser i Oslo og i Stokke i Vestfold og fra 1. januar 2014 også på Lillehammer.

Unibuss har i 2013 vært gjennom en krevende periode med betydelige omstillinger og effektivisering i virksomheten. Det er gledelig å registrere at Unibuss igjen leverer positive resultater i et svært krevende marked med pressede marginer og tøff konkurranse.

#### Sporveis-Annonnene AS

Sporveis-Annonnene AS forvalter all trafikkreklame på Sporveiens driftsmidler, stasjoner, og bygninger, samt på holdeplassene på Lilleakerbanen og Ekebergbanen. En ny reklameavtale med Clear Channel

Norway AS trådte i kraft fra 1.1.2013 etter en forutgående konkurranseutsetting av trafikkreklamerettighetene i Oslo og Akershus. I tillegg til å bidra økonomisk til kollektivtrafikken, skal trafikkreklamevirksomheten også gi en positiv reiseopplevelse for passasjerene. For Sporveis-Annonnene AS har hovedfokus i 2013 vært å legge til rette for og etablere et godt samarbeid mellom Clear Channel Norway AS og aktørene innen kollektivtrafikken i Oslo og Akershus.

Sporveis-Annonnene AS kunne i 2013 føre tilbake til kollektivtransporten i Oslo og Akershus en inntekt på 103,8 millioner kroner, noe som er en dobling i fra 2012.

#### Bussanlegg AS

Bussanlegg AS eier og leier ut sju bussanlegg til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. Antall busser knyttet til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus er sterkt økende, og etterspørselen etter garasje kapasitet øker tilsvarende. Bussanlegg har som

ambisjon å tilby hensiktsmessige bussanlegg for parkering av busser tilknyttet kollektivtrafikken i Oslo og Akershus.

Bussanlegg AS overtok i 2013 eierskapet og leieavtalen til et nyoppusset bussanlegg i Brubakkveien på Grorud i Oslo. Anlegget ble opprinnelig bygget og tatt i bruk av Unibuss AS fordi selskapet ønsket å avslutte en leieavtale på et parkeringsanlegg med tilknytning til en korrupsjonssak i selskapet. Anlegget videreutvikles nå av Bussanlegg AS som et ledd i arbeidet med å legge til rette for et voksende behov for bussoppstillingsplasser i Oslo.

#### Betydelig utbygging av infrastruktur

Generelt var året 2013 preget av meget stor byggeaktivitet og investering i ny infrastruktur. Samtidig er det lagt grunnlag for konkrete systemfornyelser for trikk og T-bane i årene framover. For første gang på lang tid er oppgraderingsbehovet på T-banen redusert, det vil si at det er investert og oppgradert mer enn det slites ned.

Byggingen av Lørenbanen startet 4. juni og er det største pågående

T-baneprosjektet i Oslo. Det bygges en ny banestrekning som skal gå i fjelltunnel mellom Sinsen og Økern med ny underjordisk stasjon på Løren.

Byggingen av nye Ensjø stasjon er utført på oppdrag fra Oslo kommune, og den ble åpnet 20. juni. Stasjonen bidrar til tilrettelegging for byvekst og videre utbygging av bolig- og næringsbebyggelse tett inntil T-banen.

Lambertseterbanen ble gjenåpnet 9. september. Ytre del av Lambertseterbanen, mellom Ryen og Bergkrystallen, var stengt for ombygging i 4,5 måneder mens passasjertrafikken på strekningen ble avviklet med buss. Fornyelsen av hele banen har omfattet vedlikehold og oppgradering av gamle anlegg etter mer enn 50 års slitasje. Ved å slå sammen flere faser i oppgraderingsarbeidene, er det stipulert en innsparing på prosjekt-kostnadene med cirka 100 millioner kroner.

«Generelt var året 2013 preget av meget stor byggeaktivitet og investering i ny infrastruktur»



Mens Grorudbanens spor var stengt gjennom tre sommermånedene for å lage koblingssonen mot Lørenbanen, ble tiden benyttet til å oppgradere de tre underjordiske stasjonene Romsås, Stovner og Vestli til moderne standard.

Søndag 15. desember gjenåpnet to kilometer ombygget bane på Kolsåsbanen med nye stasjonsanlegg på Haslum og Avløs i Bærum. Anleggsarbeidene på banens trase frem til Kolsås vil pågå i store deler av 2014. Planlagt åpning til Kolsås er november 2014. Hele Kolsåsbanen ble stengt for togtrafikk sommeren 2006 som følge av akutt vedlikeholdsbehov og vedtak om utbygging til T-banestandard med 6-vognstog, strømskinner og nytt signalanlegg. Sporveien bygger også ny Avløs base for å legge til rette for fremtidig basebehov på T-banen. Dette arbeidet er i rute og basen er planlagt ferdigstilt i mai 2015.

#### **Økonomisk resultat, soliditet og likviditet**

**Resultat.** Sporveiskonsernet oppnådde i 2013 et resultat før skatt på 137,3 MNOK, som er 109,8 MNOK bedre enn i 2012. Resultatet etter skatt i 2013 ble 113,8 MNOK, mot 18,8 MNOK i 2012. Den totale omsetningen var på ca. 3 480 MNOK.

**Sporveien T-banen AS** oppnådde et resultat før skatt på 92,8 MNOK, som er 55,9 MNOK bedre enn i 2012. Resultat etter skatt i 2013 ble 66,6 MNOK, mot 26,6 MNOK i 2012. Den totale omsetningen var på 1 101 MNOK.

**Sporveien Trikken AS** oppnådde et resultat før skatt på 34,7 MNOK, som er 21 MNOK bedre enn i 2012. Resultatet etter skatt i 2013 ble 24,7 MNOK, mot 9,8 MNOK i 2012. Den totale omsetningen var på 646 MNOK.

**Unibuss AS** med datterselskaper oppnådde et resultat før skatt på 10,3 MNOK, som er 46,4 MNOK bedre enn i 2012. Resultatet etter skatt i 2013 ble 22 MNOK, mot -26,9 MNOK i 2012. Den totale omsetningen var på 1 404 MNOK mot 1 494 MNOK i 2012, nedgangen skyldes tap av en omfattende kontrakt på Oslo vest i 2012.

**Bussanlegg AS** oppnådde et resultat før skatt på 21,7 MNOK, som er 3,2 MNOK bedre enn i 2012. Resultatet etter skatt i 2013 ble 15,7 MNOK, mot 13,3 MNOK i 2012. Den totale omsetningen var på 56,1 MNOK.

**Sporveis-Annonnene AS** oppnådde et resultat før skatt på 2,0 MNOK, som er 2,9 MNOK bedre enn i 2012. Resultatet etter skatt i 2013 ble 1,5 MNOK, mot -0,7 MNOK i 2012. Den totale omsetningen var på 110 MNOK.

**Soliditet.** Konsernets soliditet ble 27,4 prosent, som er en nedgang fra 27,9 prosent i 2012. Til tross for et sterkt resultat er soliditeten redusert med 0,5 prosentpoeng. Dette skyldes balanseføring av investeringene i Holmenkollbanen og Avløs base som påvirker soliditeten negativt med 1,6 prosentpoeng.

«Sporveiskonsernet oppnådde i 2013 et resultat før skatt på 137,3 MNOK, som er 109,8 MNOK bedre enn i 2012»

**Likviditet.** Likviditetsreserven var ved utgangen av 2012 på 366 MNOK, som er en reduksjon fra 546 MNOK i 2012. Det ble i 2013 nedbetalt to sertifikatlån på til sammen 120 MNOK. Nytt langsiktig lån fra Oslo kommune på 70 MNOK ble inngått, rammen for dette lånet er 210 MNOK og kom til utbetaling

i februar 2014. Langsiktige lån fra Oslo kommune knyttet til finansiering av ny base på Avløs. Langsiktige gjeld er i 2013 økt med 170 MNOK som skyldes finansieringen av Avløs, mens pensjonsforpliktelsen og utsatt skatt er økt med 31 MNOK. Rentebærende gjeld ble i 2013 redusert med 88 MNOK.

**Finansiell risiko.** Konsernets likviditet er organisert i en konsernkontoordning, og konsernet har en ubenyttet kassakreditt på 300 MNOK. Sporveien har en låneportefølje per 31.12.13 på 1 378 MNOK og en rentestrategi som tilsier at minimum 40 prosent av samlet lånebeløp er sikret ved rentebinding på minimum to år. Dagens portefølje ligger innenfor dette kravet. Inngåtte kjørekontrakter har lav markedsrisiko.

Det er knyttet noe risiko til ekspress- og turbil-driften, men denne aktiviteten utgjør en liten andel av konsernets totale virksomhet. Konsernet har liten valutarisiko. >



## Arbeidsmiljø, likestilling, diskriminering og personal

### Antall ansatte

Sporveiskonsernet har 3232 ansatte ved utgangen av 2013. Disse fordeler seg med 1590 i Unibuss, 528 i Sporveien T-banen, 356 i Sporveien Trikken og 758 i Sporveien Oslo AS

### Likestilling

Kvinneandelen i konsernet som helhet er på 14 prosent, det samme som i 2012. De tilsvarende tallene for datterselskapene er Sporveien T-banen 28 prosent, mot 29 prosent i 2012, Sporveien Trikken 22 prosent, mot 22 prosent i 2012 og Unibuss 6 prosent, mot 6 prosent i 2012. I morselskapet Sporveien Oslo AS utgjør kvinneandelen 16 prosent, mot 15 prosent i 2012.

Sporveien søker å ha en jevn fordeling mellom kjønn både i styret, i ledende stillinger og blant øvrige ansatte og har en klar policy på at det ikke skal forekomme forskjellsbehandling grunnet kjønn i saker som blant annet lønn, avansment og rekruttering. Sporveien legger også til rette for redusert arbeidstid for ansatte over 60 år.

### Diskriminering

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

### Likebehandling i rekrutteringsprosessen

For å sikre at den best kvalifiserte kandidaten velges, vektlegger Sporveien Oslo AS likebehandling gjennom objektive og profesjonelle rekrutteringsprosesser, både for internt og eksternt utlyste posisjoner. I 2013 er rekrutteringsprosessen

gjennomgått og justert, og den fremstår i dag profesjonell og effektiv, noe som også bekreftes av kandidater som søker jobb i konsernet.

### Etisk regelverk

Sporveien vedtok i 2012 et nytt etisk regelverk som gjelder for ansatte, styrerepresentanter og forretningspartnere. Arbeidet i 2013 har vært sentrert om forankring av regelverket i organisasjonen. Sporveiens etiske regelverk danner bakgrunn for arbeidet med verdigrunnlag og verdier i Sporveien, og en årlig gjennomgang er inkludert i medarbeidersamtalen for alle ansatte. I 2013 har alle ledere i konsernet deltatt på lederprogrammet «Sporveisløftet», hvor holdninger og verdier inngår. Det er gjennom året lagt til rette for varsling gjennom etablering av tillitsvekkende kanaler for varsling og informasjon om kritikkverdige forhold. Konsernet har etablert en intern og eksternt varslingskanal som sikrer varslere vern og anonymitet. Gjennom Sporveiens system for internkontroll og løpende revisjon, understøttes og kontrolleres etterlevelse av dette arbeidet.

### Sporveien er IA-bedrift

Hovedintensjonen i IA-avtalen er å inkludere flere i arbeidslivet, blant annet ved å redusere sykefraværet. I tillegg skal avtalen sikre at de sykmeldte lettere og hurtigere kommer tilbake i arbeid. Alle selskaper i Sporveien-konsernet er IA-bedrifter.

## «Sporveien vedtok i 2012 et nytt etisk regelverk som gjelder for ansatte, styrerepresentanter og forretningspartnere»

### Helse, miljø og sikkerhet (HMS)

Som IA-bedrift har Sporveien et sentralt HMS-system som samordner og trekker opp hovedlinjene for det systematiske HMS-arbeidet i konsernet og datterselskapene. I tillegg er det lokale HMS-systemer ute i bedriften, med rutiner tilpasset den enkelte arbeidsplass.

Alle datterselskaper og morselskap har arbeidsmiljøutvalg og hovedverneombud.

HMS-opplæring er en viktig del av det forebyggende HMS-arbeidet i Sporveien. Bedriften arrangerer egne, tilpassede grunnkurs og repetisjonskurs innen HMS for alle ledere,



AMU-medlemmer og verneombud. Det har vært en gjennomgang av disse kursene og målgruppene for å gjøre HMS-opp-læringen mer effektiv og målrettet.

Sporveien er et konsern med mange, store og komplekse utfordringer i de ansattes arbeidsmiljø, og bedriften skal benytte en godkjent bedriftshelsetjeneste (BHT). Muskel- og skjelettskader er den viktigste årsaken til sykefravær og står for cirka 40 prosent av fraværet. HMS-avdelingen har derfor kartlagt og risikovurdert de ergonomiske forholdene i hele bedriften i 2013. Det er igangsatt et pilotprosjekt hvor ansatte med muskel- og skjelettplager blant annet tilbys rask behandling, forebyggende arbeid ved treningstilbud og trenings-fasiliteter og et nært samarbeid med NAV i sykefraværsarbeidet. Det ble registrert til sammen 77 personskader på egne ansatte i konsernet i 2013, mot 70 i 2012.

#### Sykefravær

Sykefraværet økte noe i 2013, fra 8,4 prosent i 2012 til 8,7 prosent i 2013. Alle selskaper og resultatenheter i konsernet arbeider systematisk og langsiktig med forebygging av og oppfølging av sykefravær, og arbeidet med å redusere sykefraværet er sterkt prioritert i konsernet. Erfaringsutveksling og bruk av medarbeiderundersøkelsen prioriteres som grunnlag for vurdering og utvikling av tiltak for å redusere sykefraværet.

#### Trafikksikkerhet

Sporveien Trikken AS og Sporveien T-banen AS har tillatelse fra Statens jernbanetilsyn (SJT) til å drive infrastruktur- og trafikkvirksomhet på trikke- og T-banenettet i Oslo og Akershus. Tillatelsen innebærer en rekke krav til at det drives godt sikkerhetsarbeid, og sikkerhet har fokus i hele konsernet.

Sporveiens sikkerhetsarbeid omfatter både forebyggende analyser og tiltak og et godt beredskapsarbeid for å kunne håndtere ulykker og potensielle terroranslag. Beredskapsarbeidet har i 2013 hatt svært høy prioritet. Flere beredskapsøvelser og et større arbeid med å integrere Sporveiens beredskapsplaner er gjennomført, og Sporveien er ved utgangen

av 2013 godt rustet til å håndtere kriser. Som et ledd i å trene på beredskapsarbeidet ble blant annet gjennomført en stor fullskala øvelse med trikk og T-bane på Jar våren 2013.

Sikkerhetsarbeidet i Sporveien bygger på tre grunnelementer:

#### a) Linjeansvar

Alle har ansvar for at oppgavene deres gjennomføres i tråd med sikkerhetskrav og at de støtter opp om sikkerhetsmålet om ingen skadde eller drepte.

#### b) Nullvisjon, ingen skadde eller drepte

Vi arbeider for at vår virksomhet skal gjennomføres uten personskade eller dødsfall. Personskader anses verken å være hendelige uhell eller nødvendige for å gjennomføre vår virksomhet.

#### c) Kontinuerlig forbedring

Vår virksomhet innebærer risiko og vi frakter mange mennesker. I vårt arbeid skal vi sørge for at denne risikoen stadig reduseres.

Det var i 2013 ett dødsfall i forbindelse med T-banedriften, og én alvorlig personskade som følge av trikkedriften. Definisjonen på alvorlig personskade er innleggelse

på sykehus i minst 24 timer. Dødsfallet skjedde i forbindelse med av- og påstigning. Antall kollisjoner er på nivå med 2011 og 2012.

En kollisjon mellom to trikker våren 2013 medførte mange personskader og større materielle skader på trikkene. Statens havarikommisjon har gransket ulykken og vil gi ut en rapport om ulykken våren 2014.

Både Trikken og T-banen er blant de sikreste transportsystemer i Norge, og et godt sikkerhetsarbeid gjennom flere år har gitt gode resultater.

Unibuss har i alle år hatt fokus på trafikksikkerhet og har gjennom mange år satset bevisst på systematisk opplæring

«Sporveiens sikkerhetsarbeid omfatter både forebyggende analyser og tiltak og et godt beredskapsarbeid»





Terje Thon  
Styrets leder



Siri Birgit Teigum  
Nestleder



Einar Enger  
Styremedlem



Gyrid Skalleberg Ingerø  
Styremedlem

av både førere og operative ledere. Trafikksikkerhet vil fortsatt være et fokusområde i Unibuss. 15. desember 2013 kjørte en av Unibuss sine busser av veien ved Rommi holdeplass i Oslo. En passasjer og bussjåføren mistet livet i den tragiske ulykken. Statens havarikommisjon gransker ulykken, og årsaken er foreløpig ikke klarlagt. Unibuss har utarbeidet en risikoanalyse og iverksatt tiltak med utgangspunkt i et tilsyn fra Arbeidstilsynet.

#### 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. Alle konsernets datterselskaper og de fleste større enheter er sertifisert etter miljøledelsesstandarden ISO 14001.

#### Støy

En av Sporveiens utfordringer innen miljøarbeidet er støy knyttet til virksomheten. Både den ordinære driften og nødvendig nattarbeid kan generere uønsket støy.

For å redusere støyproblemene, jobbes det systematisk på flere områder. Skinnesliping og oppgradering av infrastrukturen er de mest effektive støyreducerende tiltakene. Spesielt på trikkens infrastruktur skjer det store oppgraderinger, og i prosjektene benyttes det nå en ny skinnelagingsmetode som reduserer støy betraktelig. Det har de siste par årene blitt brukt store midler på skinnesliping. Det totale støynivået på trikkenettet synker cirka 0,3 dB per år.

#### Miljø og energi

Skinnegående kollektivtransport har stor kapasitet og er samtidig svært energieffektiv. Friksjonen mellom hjul og skinn er liten, og dermed reduseres også energibehovet. T-banevognene og de nyeste trikkene mater dessuten strøm tilbake til ledningsnettet ved bremsing, og på den måten reduseres energibehovet.

Sporveiens fremste miljømål er at kollektivtrafikken tar forventet trafikkvekst. Ved at færre kjører bil og heller kjører kollektivtrafikk, reduseres både lokal og global forurensning. Et økende problem, spesielt på vinteren, er at utslipp fra biltrafikken reduserer luftkvaliteten så mye at det gir direkte helseplager for mange mennesker. Trikk og T-bane benytter kun strøm til å kjøre, og det gir null lokale utslipp av klimagasser.

Unibuss har de siste par årene fått en stadig mer miljøvennlig busspark. Unibuss benytter de mest miljøvennlige løsningene som er på markedet innenfor rammen av inngåtte kjørekontrakter og arbeider kontinuerlig med å redusere drivstofforbruket og utslipp til ytre miljø. Det benyttes piggfrie dekk på alle busser, med unntak av ekspressbussene som kjører til Trondheim.

Selskapet har en av Europas mest miljøvennlige bussparker, ordinære dieselbusser benytter innblanding av sju prosent biodiesel (fem prosent i 2012). Unibuss drifter også 14 etanolbusser, 22 biogassbusser, 18 hybridbusser (diesel og el) og fem hydrogenbusser.

Rutebusstilbudet som hadde oppstart 1.1. 2014 i Lillehammer har 47 busser som kjører 100 prosent på biodiesel.

## «Sporveiens fremste miljømål er at kollektivtrafikken tar forventet trafikkvekst»

#### Pensjonsordninger

Sporveiskonsernet har i dag en offentlig ytelsesbasert pensjonsordning (heretter kalt Sporveiens pensjonsordning), mens Unibuss har en innskuddsbasert pensjonsordning.

#### Forvaltning av Sporveiens pensjonsordning

Sporveien har en avtale med Storebrand om forvaltning og administrasjon av pensjonsmidlene som løper ut 2016. Sent i 2012 vedtok Storebrand å avvike satsingen på offentlig ytelsespensjon, og det medfører at Sporveien innen avtalens utløp i 2016 må ha funnet en ny løsning for forvaltning av pensjonsmidlene. Sporveien har igangsatt et arbeid på dette området som vil sikre en fremtidig løsning.

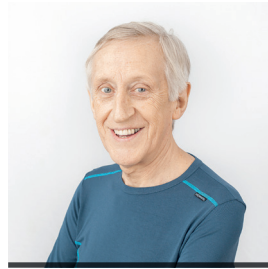




Johan Leif Øverland  
Styremedlem



Sven Rune Aasen  
Styremedlem



Sveinar Bjørn Bones  
Styremedlem

### Endring av Sporveiens pensjonsordning

Sporveien fikk 4. juni 2012 brev fra byrådsavdelingen for miljø- og samferdsel i Oslo kommune med en anmodning om å erstatte dagens ytelsesbaserte pensjonsordning med en innskuddsbasert ordning.

Endringer i folketrygden, behovet for en kostnadseffektiv pensjonsordning og eiers ønske om endring av pensjonsordningen har vært basis for en prosess i Sporveien hvor nye tjenestepensjonsordninger har vært kartlagt og diskutert i partssammensatt utvalg.

### ESA

Det har vært to saker til behandling hos ESA hvor Sporveien er involvert. I begge saker er påstanden at Sporveien har mottatt ulovlig statsstøtte gjennom tilskudd fra Oslo kommune. Klager i begge sakene er Konkurrenten.no. Sak 1 er opprinnelig fra 2006, og ESA lukket saken i 2010 med begrunnelse i Sporveiens favør. Sak 2 er fra november 2011. ESA traff avgjørelse i mai 2013 om at det ikke var grunnlag for åpning av formell undersøkelse i saken. Konkurrenten.no har brakt begge sakene inn for EFTA-domstolen med anmodning om at ESAs vedtak skal oppheves.

Det pågår nå et oppfølgingsarbeid i forhold til EFTA-domstolen som foreløpig har avgrenset den skriftlige saksbehandlingen til spørsmålet om rettslig interesse. Det vil si at det kun er de prosessuelle spørsmål som behandles og ikke de materielle.

Hvis saken videreføres med hensyn til de øvrige spørsmålene i saken, blir det trolig høring for EFTA-domstolen om hele saken høsten 2014. Dersom EFTA-domstolen velger å behandle sakene i full bredde kan også den norske stat være part og vil i så tilfelle representeres av Regjeringsadvokaten (RA). Sporveien har allerede vært i kontakt med RA og følger dette opp i den videre saksbehandlingen.

### Utsiktene for videre drift

Befolkningsutviklingen i Oslo og Akershus er sterkt stigende,

og det forventes en kraftig befolkningsvekst også de neste 10 årene. Det er et uttalt politisk mål at kollektivtrafikken skal håndtere den forventede trafikkveksten dette medfører. Sporveien har et betydelig ansvar for å bidra, både gjennom sitt samfunnsoppdrag og de forventninger som er lagt fra selskaps eier Oslo kommune.

God trafikkvekst og gode økonomiske resultater i 2013 viser at Sporveien innfrir forventningene i strategien «Best 2015» om å produsere mest mulig kollektivtrafikk for pengene. Ingen skal drive kollektivtrafikk i Oslo og Akershus bedre enn Sporveien ved utgangen av 2015, og Sporveien har tatt en tydelig posisjon for å være en effektiv, robust og innovativ aktør i utviklingen av kollektivtilbudet i Oslo og Akershus også i fremtiden. Det jobbes på flere hold med å legge til rette for et program for å investere i nye trikker samt oppgradere infrastrukturen (trikkeprogrammet) for trikken i Oslo. Sporveien vil med sin betydelige kompetanse bidra sterkt inn

i dette arbeidet og legge grunnlag for at Oslo skal være en av Europas beste trikkebyer.

«God trafikkvekst og gode økonomiske resultater i 2013 viser at Sporveien innfrir forventningene i strategien Best 2015»

Sporveien har gjennom utbyggingen av Lørenbanen og Kolsåsbanen opparbeidet betydelig kompetanse på bygging og gjennomføring av store og krevende prosjekter for T-banen. Dette er verdifull og nyttig kompetanse og vil være et sterkt

fundament i arbeidet med å etablere ny fremtidig T-bane til Fornebu. Sporveien vil videreføre det målrettede arbeidet med å redusere oppgraderingsbehovet i kollektivtrafikken, og det er gledelig at man i 2013 for første gang kunne registrere en nedgang i dette behovet. Det er også gledelig at prosjektene i Sporveien i all hovedsak leveres i tråd med planlagt tidsramme og kostnadsramme.

Sporveien vil fortsette å jobbe for kollektivtrafikkens felles visjon «sammen gjør vi kollektivtrafikken til et naturlig førstevalg. Som et ledd i dette jobber Sporveien for å ivareta et best mulig omdømme både for egen virksomhet og kollektivtrafikken som en helhet. Navneendringen til Sporveien, nye >



samlende verdier for hele virksomheten og et målrettet arbeid for å skape en felles fremtidsorientert bedriftskultur, er viktige og sentrale drivere i dette arbeidet.

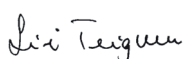
Sporveien drives ut fra en målsetting i strategien «Best 2015» om å produsere mest mulig kollektivtrafikk for pengene. Styret er tilfreds med utviklingen i selskapet og forbedringsarbeidet som pågår for å sikre at strategien realiseres. «Best 2015» ble i 2013 ytterligere forankret i organisasjonen, og legger til rette for å løfte Sporveien videre også i årene fremover.

Styret mener at årsregnskapet og årsberetningen gir en rettvisende oversikt over resultatet av selskapets virksomhet og stilling ved årsskiftet. Forutsetningen om fortsatt drift er lagt til grunn for årsregnskapet. Styret kjenner ikke til vesentlige forhold i eller etter regnskapsåret som har betydning for denne forutsetningen, eller for årsregnskapet for øvrig. Styret mener derfor det er grunnlag for fortsatt drift. Styret takker alle ansatte for solid innsats i 2013. ■


Oslo, 25. mars 2014



Terje Thon  
Styrets leder



Siri Birgit Teigum  
Nestleder



Einar Enger  
Styremedlem



Gyrid Skalleberg Ingerø  
Styremedlem



Johan Leif Øverland  
Styremedlem



Sven Rune Aasen  
Styremedlem



Sveinar Bjørn Bones  
Styremedlem



Cato Hellestjø  
Konsernsjef



# Resultatregnskap

(Beløp i hele tusen)		KONSERNET		MORSELSKAPET	
DRIFTSINTEKTER OG DRIFTSKOSTNADER	Noter	2013	2012	2013	2012
<b>Driftsinntekter</b>					
Annen driftsinntekt	1,2,3	3 476 660	3 392 853	1 198 033	1 117 101
Inntekt ved salg av eiendeler	1	3 500	10	3 500	10
<b>Sum driftsinntekter</b>		<b>3 480 160</b>	<b>3 392 864</b>	<b>1 201 533</b>	<b>1 117 111</b>
<b>Driftskostnader</b>					
Varekostnad		706 709	688 699	278 598	231 501
Lønnskostnad	4,5	1 867 754	1 852 180	547 455	513 726
Avskrivning på varige driftsmidler	6	210 968	216 716	172 076	151 185
Nedskrivning på varige driftsmidler	6	2 895	4 625	0	4 125
Annen driftskostnad	3,7	491 554	533 139	157 906	147 374
<b>Sum driftskostnader</b>		<b>3 279 880</b>	<b>3 295 358</b>	<b>1 156 035</b>	<b>1 047 910</b>
<b>DRIFTSRESULTAT</b>		<b>200 280</b>	<b>97 505</b>	<b>45 498</b>	<b>69 201</b>
<b>FINANSINTEKTER OG FINANSKOSTNADER</b>					
<b>Finansinntekter</b>					
Inntekt på investering i datterselskap	8	0	0	131 837	22 483
Renteinnt. fra foretak i samme konsern		0	0	6 004	6 140
Annen renteinntekt		3 216	6 704	2 635	5 660
<b>Sum finansinntekter</b>		<b>3 216</b>	<b>6 704</b>	<b>140 476</b>	<b>34 282</b>
<b>Finanskostnader</b>					
Rentekostn. til foretak i samme konsern		0	0	13 110	14 471
Annen finanskostnad	9	66 163	76 681	63 622	73 106
<b>Sum finanskostnader</b>		<b>66 163</b>	<b>76 681</b>	<b>76 732</b>	<b>87 577</b>
<b>NETTO FINANSPOSTER</b>		<b>(62 947)</b>	<b>(69 977)</b>	<b>63 744</b>	<b>(53 295)</b>
<b>ORDINÆR RES. FØR SKATTEKOSTNAD</b>					
Skattekostnad på ordinært resultat	10	23 489	8 755	(6 348)	(1 152)
<b>ORDINÆRT RESULTAT</b>		<b>113 844</b>	<b>18 773</b>	<b>115 590</b>	<b>17 058</b>
<b>ÅRSRESULTAT</b>		<b>113 844</b>	<b>18 773</b>	<b>115 590</b>	<b>17 058</b>
<b>OVERFØRINGER OG DISPONERINGER</b>					
Overføringer annen egenkapital				115 590	17 058
<b>SUM OVERFØRINGER OG DISPONERINGER</b>				<b>115 590</b>	<b>17 058</b>



# Balanse per 31. desember 2013

(Beløp i hele tusen)

EIENDELER	Noter	KONSERNET		MORSELSKAPET	
		2013	2012	2013	2012
<b>ANLEGGSMIDLER</b>					
<b>Varige driftsmidler</b>					
Tomter, bygninger og annen fast eiendom	6	1 053 358	1 039 848	682 260	629 091
Kjørevei	6	837 476	641 802	837 476	641 802
Anlegg under utførelse	6	372 792	392 709	368 648	392 709
Maskiner, rullende materiell	6	199 462	219 440	164 448	158 416
<b>Sum varige driftsmidler</b>		<b>2 463 088</b>	<b>2 293 799</b>	<b>2 052 833</b>	<b>1 822 018</b>
<b>Finansielle anleggsmidler</b>					
Investeringer i foretak i samme konsern	8	0	0	479 784	496 809
Lån til foretak i samme konsern	2,11	0	0	221 387	149 307
Investeringer i aksjer og andeler		210	210	0	0
Andre finansielle fordringer		600	675	0	0
Andre fordringer	12	221 198	0	221 198	0
Overfinansiert pensjonsforpliktelse	5	478 052	395 728	419 191	395 352
<b>Sum finansielle anleggsmidler</b>		<b>700 060</b>	<b>396 613</b>	<b>1 341 561</b>	<b>1 041 469</b>
<b>SUM ANLEGGSMIDLER</b>		<b>3 163 148</b>	<b>2 690 412</b>	<b>3 394 393</b>	<b>2 863 487</b>
<b>OMLØPSMIDLER</b>					
Varer	13	123 626	123 838	121 309	122 343
<b>Fordringer</b>					
Kundefordringer	2	335 940	227 465	158 977	86 978
Andre fordringer		188 824	107 248	174 237	58 930
Fordringer på konsernselskap	2,11	0	0	289 023	168 931
<b>Sum fordringer</b>		<b>524 764</b>	<b>334 713</b>	<b>622 236</b>	<b>314 839</b>
Bankinnskudd, kontanter o.l.	14	65 780	246 491	43 159	233 259
<b>SUM OMLØPSMIDLER</b>		<b>714 170</b>	<b>705 042</b>	<b>786 705</b>	<b>670 442</b>
<b>SUM EIENDELER</b>		<b>3 877 318</b>	<b>3 395 454</b>	<b>4 181 098</b>	<b>3 533 928</b>



# Balanse per 31. desember 2013

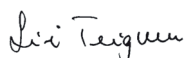
(Beløp i hele tusen)

		KONSERNET		MORSELSKAPET	
EGENKAPITAL OG GJELD	Note	2013	2012	2013	2012
<b>EGENKAPITAL</b>					
<b>Innskutt egenkapital</b>					
Selskapskapital	15,16	276 850	276 850	276 850	276 850
<b>Sum innskutt egenkapital</b>		<b>276 850</b>	<b>276 850</b>	<b>276 850</b>	<b>276 850</b>
<b>Opptjent egenkapital</b>					
Fond for vurderingsforskjeller	15	6 320	23 344	6 320	23 344
Annen egenkapital	15	777 474	646 608	833 680	701 068
<b>Sum opptjent egenkapital</b>		<b>783 794</b>	<b>669 952</b>	<b>840 000</b>	<b>724 412</b>
<b>SUM EGENKAPITAL</b>		<b>1 060 644</b>	<b>946 802</b>	<b>1 116 850</b>	<b>1 001 262</b>
<b>GJELD</b>					
<b>LANGSIKTIG GJELD</b>					
<b>Avsetning for forpliktelser</b>					
Pensjonsforpliktelser	5	47 579	6 995	0	0
Utsatt skatt	10	8 193	18 279	9 664	24 244
Andre avsetninger for forpliktelser	12	227 470	0	227 470	0
<b>Sum avsetning for forpliktelser</b>		<b>283 243</b>	<b>25 274</b>	<b>237 135</b>	<b>24 244</b>
<b>Annen langsiktig gjeld</b>					
Obligasjonslån	17	440 000	560 000	440 000	560 000
Langsiktig gjeld til konsernselskap	2,11	0	0	250 000	250 000
Øvrig langsiktig gjeld	17,18	937 534	905 408	906 548	853 193
<b>Sum annen langsiktig gjeld</b>		<b>1 377 534</b>	<b>1 465 408</b>	<b>1 596 548</b>	<b>1 663 193</b>
<b>SUM LANGSIKTIG GJELD</b>		<b>1 660 777</b>	<b>1 490 682</b>	<b>1 833 683</b>	<b>1 687 437</b>
<b>KORTSIKTIG GJELD</b>					
Leverandørgjeld	2	424 638	317 021	325 333	240 054
Betalbar skatt	10	33 574	355	33 574	355
Skyldig offentlige avgifter		120 530	119 644	36 841	33 191
Kortsiktig gjeld til konsernselskap	2	0	0	487 872	382 950
Gjeld prosjekter (netto)	22	22 310	68 625	22 310	63 787
Annen kortsiktig gjeld	9	554 845	452 324	324 635	124 892
<b>SUM KORTSIKTIG GJELD</b>		<b>1 155 897</b>	<b>957 969</b>	<b>1 230 565</b>	<b>845 229</b>
<b>SUM GJELD</b>		<b>2 816 674</b>	<b>2 448 652</b>	<b>3 064 247</b>	<b>2 532 666</b>
<b>SUM EGENKAPITAL OG GJELD</b>		<b>3 877 318</b>	<b>3 395 454</b>	<b>4 181 098</b>	<b>3 533 928</b>

Oslo, 25. mars 2014



Terje Thon  
Styrets leder




Siri Birgit Teigum  
Nestleder



Einar Enger  
Styremedlem



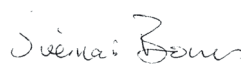
Gyrid Skalleberg Ingerø  
Styremedlem



Johan Leif Øverland  
Styremedlem



Sven Rune Aasen  
Styremedlem



Sveinar Bjørn Bones  
Styremedlem



Cato Hellestjø  
Konsernsjef



# Noter

## Regnskapsprinsipper

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

### Konsolideringsprinsipper

Konsernregnskapet omfatter morselskapet Sporveien Oslo AS og alle selskaper der morselskapet direkte eller indirekte har bestemmende innflytelse. Bestemmende innflytelse oppnås normalt når konsernet eier mer enn 50 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 balanse dagen under utarbeidelsen av årsregnskapet i henhold til god regnskapsskikk.

### Valuta

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

### Salgsinntekter

Inntekter ved salg av varer og tjenester vurderes til virkelig verdi av vederlaget, netto etter fradrag for merverdiavgift,

returer, rabatter og andre avslag. Salg av varer resultatføres når en enhet innenfor konsernet har levert sine produkter til kunden og det ikke er uoppfylte forpliktelser som kan påvirke kundens aksept av leveringen. Levering er ikke foretatt før produktene er sendt til avtalt sted og risiko for tap og ukurans er overført til kunden.

Tjenester inntektsføres i takt med utførelsen.

### Klassifisering og vurdering av balanseposter

Omløpsmidler og kortsiktig gjeld omfatter poster som forfaller til betaling innen ett år etter anskaffelsestidspunktet, samt poster som knytter seg til varekretsløpet. Øvrige poster er klassifisert som anleggsmidler/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 eiendelen forventes å generere.

### Leieavtaler/leasing

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

### Anlegg under utførelse

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

### 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.

#### **Varebeholdning**

Lager av innkjøpte varer er verdsatt til laveste av anskaffelseskost etter 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. Dette er offentlige midler til finansiering av utøvelsen av definerte tjenester og investeringer i kollektivtrafikken.

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

Tilskuddene går til fratrukk i eiendelenes anskaffelseskost som føres opp med netto-beløpet 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 selskaps balanse.

Konsernet inntektsfører offentlige tilskudd relatert til utbygging av Holmenkollbanen og Avløs Base. Eiendelene bokføres til brutto anskaffelseskost og avskrives over den økonomiske levetiden for anleggene. Tilskuddet er behandlet som utsatt inntektsføring, og er resultatført som en korreksjonspost til avskrivningene i takt med avskrivningsperioden. Ikke opptjent inntekt og fremtidige betalinger av tilskudd er balanseført til nåverdi.

#### **Pensjoner**

Konsernets pensjonsordninger omfatter både ytelsesordninger og innskuddsordninger. Morselskapets pensjonsordning er en ytelsesplanordning. Ved beregning av årets pensjonskostnad for de ytelsesbaserte ordningene benyttes en lineær opptjeningsprofil basert på forutsetninger om diskonteringsrente, fremtidig regulering av lønn, pensjoner og ytelser fra folketrygden, fremtidig avkastning på pensjonsmidler samt aktuariemessige forutsetninger om dødelighet, frivillig avgang, osv. Pensjonsmidler er vurdert til virkelig verdi og fratrukket netto pensjonsforpliktelser i balansen. 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. Pensjonskostnadene knyttet til konsernets innskuddsordninger kostnadsføres etter hvert som tilskuddet opptjenes av de ansatte.

#### **Skatt**

Skattekostnaden i resultatregnskapet omfatter både periodens betalbare skatt og endring i utsatt skatt. Utsatt skatt er beregnet med 27 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 reverseres eller kan reverseres i samme periode er utlignet. Netto utsatt skattefordel balanseføres i den grad det er sannsynlig at denne kan bli nyttiggjort.

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

#### **Kontantstrømoppstilling**

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



# Noter

# 1,2,3

## NOTE 1 ■ ANNEN DRIFTSINNTEKT - VIRKSOMHETSOMRÅDER

(Beløp i hele tusen)

	* VEDLIKEHOLD	T-BANE	TRIKK	BUSS	ELIMINERING	KONSERN
<b>Resultat</b>						
Annen driftsinntekt	1 364 163	1 100 882	646 469	1 404 403	-1 039 257	3 476 660
Inntekt ved salg av eiendeler	3 500					3 500
<b>Sum inntekter</b>	<b>1 367 663</b>	<b>1 100 882</b>	<b>646 469</b>	<b>1 404 403</b>	<b>-1 039 257</b>	<b>3 480 160</b>
<b>Driftskostnader før avskrivning</b>	<b>1 108 823</b>	<b>1 014 791</b>	<b>616 221</b>	<b>1 361 889</b>	<b>-1 035 707</b>	<b>3 066 017</b>
Driftsresultat før av/nedskrivning	258 840	86 091	30 248	42 514		414 143
Av-/nedskrivninger	184 645	349		30 673	-1 804	213 863
<b>Driftsresultat</b>	<b>74 195</b>	<b>85 742</b>	<b>30 248</b>	<b>11 841</b>	<b>1 804</b>	<b>200 280</b>
<b>Balanse</b>						
Sum anleggsmidler	3 687 814	156 078	107 099	117 414	-905 257	3 163 148
Sum omløpsmidler	827 697	218 945	146 274	312 274	-791 020	714 170
Gjeld	3 338 008	265 966	180 695	300 608	-1 268 603	2 816 674
Investeringsstilganger	816 059			46 446		862 505

\*Omfatter vedlikehold av infrastruktur og vogner, samt utleie av eiendom. Samlede husleieinntekter for konsernet utgjør MNOK 82,7 mens totale annonseinntekter er på MNOK 110. Sporveien Oslo AS har MNOK 36,4 i husleieinntekter. 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 produksjonsheten, infrastruktur og konsersenter. Inndelingen er i overensstemmelse med den inndelingen som selskapet benytter for interne rapporterings- og styringsformål. I kolonnen for eliminering inngår transaksjoner mellom forretningsområdene, som er eliminert i konsernoppstillingen.

## NOTE 2 ■ TRANSAKSJONER MED NÆRSTÅENDE PARTER

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

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

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

Oslo Vognselskap AS (OVS), eies 100 % av Oslo kommune, og er eier av alle t-banevogner og alle trikker. Vognene stilles vederlagsfritt til disposisjon for konsernet. Alt vedlikehold utføres av konsernet. Det løpende vedlikeholdet dekkes i henhold til kjørekontraktene med Ruter AS mens det periodiske vedlikeholdet faktureres OVS.

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



**FORTS. NOTE 2 ■ TRANSAKSJONER MED NÆRSTÅENDE PARTER**

(Beløp i hele tusen)

	KONSERNET		MORSELSKAPET	
<b>Salg av tjenester til nærstående parter</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>
Ruter AS	2 726 638	2 794 618	7 343	7 792
Oslo Vognselskap AS	4 243	3 682	4 243	3 682
<b>Totalt</b>	<b>2 730 881</b>	<b>2 798 300</b>	<b>11 586</b>	<b>11 474</b>
<b>Kjøp av tjenester fra nærstående parter</b>				
Ruter AS	117 521	124 079	0	0
Oslo Vognselskap AS	0	0	0	0
<b>Totalt</b>	<b>117 521</b>	<b>124 079</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Belansen inkluderer følgende beløp som følge av transaksjoner med nærstående selskaper:

	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>
<b>Ruter AS</b>				
Kundefordringer	176 918	93 624	59 189	1 556
Leverandørgjeld	8 273	14 614	0	117
<b>Oslo Vognselskap AS</b>				
Kundefordringer	25 120	7 776	1 494	2 328
Leverandørgjeld	220	0	220	0

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

(Beløp i hele tusen)

<b>Salg av tjenester til selskap i samme konsern</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>
Sporveis-Annonse AS	1 286	274
Sporveien T-banen AS	568 770	574 721
Sporveien Trikken AS	338 992	324 553
Unibuss AS	23 945	18 883
Bussanlegg AS	1 900	1 165
<b>Sum</b>	<b>934 893</b>	<b>919 596</b>
<b>Kjøp av administrative tjenester fra selskap i samme konsern</b>		
Sporveien T-banen AS	178	5 740
Sporveien Trikken AS	286	8 192
Unibuss AS	166	239
<b>Totalt</b>	<b>630</b>	<b>14 171</b>



# Noter

# 4,5

## NOTE 4 ■ LØNSKOSTNAD OG ANDRE GODTGJØRELSE

(Beløp i hele tusen)

Spesifikasjon av lønnskostnader	2013	2012
<b>Konsernet</b>		
Lønn	1 374 375	1 371 664
Arbeidsgiveravgift	235 170	231 075
Pensjonskostnader ekskl. aga	232 893	223 297
Andre lønnsrelaterte ytelser	25 316	26 144
<b>Totalt</b>	<b>1 867 754</b>	<b>1 852 180</b>
Antall ansatte i konsernet	3 809	3 877
Antall årsverk i konsernet	2 973	3 093
<b>Morselskapet</b>		
Lønn	348 915	322 411
Arbeidsgiveravgift	71 656	67 015
Pensjonskostnader ekskl. aga	115 333	114 074
Andre lønnsrelaterte ytelser	11 551	10 226
<b>Totalt</b>	<b>547 455</b>	<b>513 726</b>
Antall ansatte i morselskapet	815	768
Antall årsverk i morselskapet	742	687

Godtgjørelser konsern	LØNN	PENSJONS- KOSTNADER	ANNEN GODTGJØRELSE
Adm. dir. Sporveien Oslo AS	2 167	395	12
Adm. dir. Unibuss AS	1 811	71	4
Styret			1 161
Bedriftsforsamling			141

### Styrehonorarer datterselskaper

Sporveien T-banen AS	105
Sporveien Trikken AS	268
Unibuss AS	389
Sporveis-Annonnene AS	64
Sporveisbilletter AS	0
Bussanlegg AS	0

Administrerende direktør og styreformann har ingen avtale om bonus. Det er ikke gitt lån til, eller stilt økonomiske garantier for ansatte, administrerende direktør, medlemmer av styret eller bedriftsforsamlingen. Sporveien Trikken AS og Sporveien T-banen AS har felles direktør som er lønnet fra morselskapet Sporveien Oslo AS. Det betales ikke styrehonorar til aksjonærvalgte styrerepresentanter som er ansatt i konsernet. Det er ikke gjort avtale om sluttvederlag til selskapets styre og ledelse.



## NOTE 5 ■ PENSJONSKOSTNADER OG FORPLIKTELSER

Selskapet er pliktig til å ha tjenestepensjonsordning etter lov om offentlig tjenestepensjon. Deler av konsernets ansatte og de ansatte i morselskapet omfattes av pensjonsordninger som gir rett til definerte fremtidige pensjonsytelser. Pensjonsytelsene er i hovedsak avhengig av antall opptjeningsår og lønnsnivå ved nådd pensjonsalder. Pensjonsavtalene er finansiert gjennom en forsikringsordning. Per 31.12.2013 omfatter forpliktelsen 6361 personer for konsernet, inklusive personer med definerte fremtidige pensjonsytelser i Unibuss AS. For morselskapet omfatter forpliktelsen 4151 personer.

De av konsernets ansatte som ikke omfattes av pensjonsordninger som gir rett til definerte fremtidige ytelser, er omfattet av en pensjonsordning hvor selskapet gir årlig tilskudd til pensjonssparing, såkalte tilskuddsplaner. Tilskuddsplanene omfatter 1812 personer i Unibuss AS og deres datterselskaper.

De aktuarmessige beregningene er utført pr. 31.12.2013. I beregningen inngår i tillegg avtalefestet pensjon (AFP) og forpliktelser knyttet til førtidspensjonering som dekkes over selskapets drift. For AFP62 er det lagt til grunn en uttakstilbøyelighet på 40 % for ansatte som ikke har rett til å gå av før 67 år etter nærmere vilkår. Regnskapsmessig er arbeidsgiveravgift lagt direkte på periodens pensjonsopptjening. I tillegg er det også beregnet arbeidsgiveravgift på

netto underfinansiering per 31.12.2013. Denne arbeidsgiveravgiften er inkludert i bruttoforpliktelsen 31.12.2013.

Verdijustert avkastning på pensjonsmidlene i 2013 er fra Storebrand oppgitt til 4,2 %. Den bokførte avkastningen er på 3,8 %. Sporveiskonsernet har i året 2013 vært plassert i investeringsprofil offentlig.

Pensjonsmidlene er verdsatt til antatt virkelig verdi og kan kun benyttes til dekning av pensjonsrettigheter.

Diskonteringsrenten er beregnet med bakgrunn i påslagsmetoden som også er benyttet tidligere år. Det er lagt til en rentedifferanse på 10 års statsobligasjoner på 0,36 % samt at selskapet har valgt høyeste påslag for kredittrisiko på 145 punkter.

Selskapet er pliktig til å ha tjenestepensjonsordning iht. Lov om obligatorisk tjenestepensjon, og etablerte pensjonsordninger oppfyller kravene.

Det gjøres spesielt oppmerksom på at noteopplysningen om kostnadsførte pensjonskostnader tilskuddsplaner i konsernet er endret for 2012.

(Beløp i hele tusen)	KONSERNET		MORSELSKAPET	
	2013	2012	2013	2012
Årets opptjente pensjonsrettigheter	101 787	105 009	52 179	50 853
Rentekostnad på opptjente pensjonsrettigheter	153 024	140 687	97 442	90 657
Avkastning på pensjonsmidler	-123 101	-113 834	-80 720	-76 610
Årets resultatføring av estimatavvik	77 731	91 376	56 803	65 258
Resultatført netto forpliktelse ved fratredelse	267	285	0	0
Administrasjonskostnader	9 324	0	5 891	0
<b>Netto pensjonskostnad, ytelsesplaner</b>	<b>219 030</b>	<b>223 523</b>	<b>131 595</b>	<b>130 158</b>
Kostnadsført pensjonstilskudd tilskuddsplaner	47 164	31 989	0	0
<b>Årets pensjonskostnad</b>	<b>266 194</b>	<b>255 512</b>	<b>131 595</b>	<b>130 158</b>
Opptjente pensjonsrettigheter inkl. arbeidsgiveravgift	-3 843 436	-3 689 675	-2 454 973	-2 363 083
Pensjonsmidler	3 274 500	3 058 000	2 125 000	2 020 000
Ikke resultatført virkning av estimatavvik	1 002 226	1 027 402	749 164	738 435
<b>Netto pensjonsforpliktelse</b>	<b>-433 290</b>	<b>-395 727</b>	<b>-419 191</b>	<b>-395 352</b>
herav				
Overfinansierte pensjonsforpliktelser	-478 052	-441 581	-419 191	-395 352
Pensjonsforpliktelse	44 762	45 854	0	0
Pensjonsforpliktelse vedr. AFP-ordning	2 817	6 995	0	0
<b>Sum pensjonsforpliktelse</b>	<b>47 579</b>	<b>52 849</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

# Noter

# 5,6

## FORTS. NOTE 5 ■ PENSJONSKOSTNADER OG FORPLIKTELSER

### Økonomiske forutsetninger

Diskonteringsrente	4,85 %	4,20 %
Forventet avkastning på fondsmidler	4,40 %	4,00 %
Forventet lønnsregulering	3,50 %	3,25 %
Forventet pensjonsøkning	2,72 %	2,48 %
Forventet G-regulering	3,50 %	3,25 %

Konsernregnskapet for 2012 inneholder ikke oppsplitting av netto pensjonsforpliktelser i linjene overfinansierte pensjonsforpliktelser og pensjonsforpliktelser.

## NOTE 6 ■ VARIGE DRIFTSMIDLER

(Beløp i hele tusen)	KONSERNET				
	KJØREVEI INKL. TOMTEVERDI	MASKINER RULLENDE MATERIELL	TOMTER BYG- NINGER OG ANNEN FAST EIENDOM	ANLEGG UNDER UTFØRELSE	SUM
Anskaffelseskost pr. 1/1	1 453 206	685 937	1 494 717	392 709	4 026 568
+ Tilgang	252 934	58 941	193 682	315 476	821 033
- Avgang	-11 287	-104 516	-120 069	-335 392	-571 265
+ Tilgang knyttet til oppkjøp	0	0	0	0	0
<b>Anskaffelseskost pr. 31/12</b>	<b>1 694 853</b>	<b>640 362</b>	<b>1 568 330</b>	<b>372 792</b>	<b>4 276 335</b>
Oppskrivning pr. 1/1	101 939	0	113 408	0	215 348
+ Avskrivning på oppskrivning	-10 654	0	-7 798	0	-18 452
Oppskrivning pr. 31/12	91 285	0	105 610	0	196 896
Akk. av/nedskr. pr 1/1	913 343	466 497	568 277	0	1 948 117
+ Ordinære avskrivninger	54 710	61 384	98 406	0	214 499
- Avskrivning på oppskrivning	-10 654	0	-7 798	0	-18 452
- Tilbakeført avskrivning	-8 737	-87 231	-40 947	0	-136 915
+ Ekstraord nedskrivninger	0	250	2 645	0	2 895
Akk. av/nedskr. pr. 31/12	948 661	440 900	620 582	0	2 010 144
<b>Balansført verdi pr 31/12</b>	<b>837 476</b>	<b>199 462</b>	<b>1 053 358</b>	<b>372 792</b>	<b>2 463 088</b>



**FORTS. NOTE 6 ■ VARIGE DRIFTSMIDLER**

<b>MORSELSKAPET</b>					
(Beløp i hele tusen)	<b>KJØREVEI INKL. TOMTEVERDI</b>	<b>MASKINER RULLENDE MATERIELL</b>	<b>TOMTER BYG- NINGER OG ANNEN FAST EIENDOM</b>	<b>ANLEGG UNDER UTFØRELSE</b>	<b>SUM</b>
Anskaffelseskost pr. 1/1	1 453 206	372 037	937 618	392 709	3 155 570
+ Tilgang	252 934	44 195	129 831	311 322	738 283
- Avgang	-11 287	-10 355	-5 366	-335 383	-362 391
<b>Anskaffelseskost pr. 31/12</b>	<b>1 694 853</b>	<b>405 877</b>	<b>1 062 084</b>	<b>368 648</b>	<b>3 531 462</b>
Oppskrivning pr. 1/1	101 939	0	113 408	0	215 347
+ Avskrivning på oppskrivning	-10 654	0	-7 798	0	-18 452
Oppskrivning pr. 31/12	91 285	0	105 610	0	196 895
Akk. av/nedskr. pr 1/1	913 343	213 621	421 936	0	1 548 899
+ Ordinære avskrivninger	54 710	38 144	75 049	0	167 903
- Avskrivning på oppskrivning	-10 654	0	-7 798	0	-18 452
- Tilbakeført avskrivning	-8 737	-10 335	-3 753	0	-22 825
+ Ekstraord nedskrivninger	0	0	0	0	0
Akk. av/nedskr. pr. 31/12	948 661	241 429	485 434	0	1 675 524
<b>Balanseført verdi pr 31/12</b>	<b>837 476</b>	<b>164 448</b>	<b>682 260</b>	<b>368 648</b>	<b>2 052 833</b>
Økonomisk levetid	25-70 år	3-30 år	3-50 år		
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær		

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

**Finansiell leie av busser**

Unibuss AS har inngått leiekontrakter med garanterte restverdier på busser. Leiekontraktene er i regnskapet behandlet som finansiell leie. Selskapet har rett til kjøp av bussene ved kontraktens utløp, eller forlengelse av kontrakten. Gjeld til kredittinstitusjoner utgjør leieforpliktelsen med TNOK 720. Leiebetaling utgjør TNOK 8 517 for 2013 (TNOK 8 406 for 2012). For 2014 utgjør leiebetaling TNOK 720. Etter perioden blir finansiell leasing avviklet.

**Operasjonell leie av busser**

Konsernet Unibuss har pr 31.12.13 inngått avtale om operasjonell leie for 550 busser. Alle busser har en gjenkjøpsavtale med garantert gjenkjøpspris av leverandør. Hensikten er at konsernet skal tilbakelevere bussene til leverandør etter endt leieperiode. Avtalene utløper med 4 busser i 2014, 132 busser i 2015,

201 busser i 2016, 42 busser i 2017, 6 busser i 2018, 88 busser i 2019 og 77 busser i 2020. Kostnadsført leie i 2013 utgjør TNOK 151 621, (TNOK 151 922 i 2012).

**Leasing av biler**

Sporveien T-banen AS og Sporveien Trikken AS inngår i rammeavtale for konsernet vedr. leasing av biler som ble inngått i 2010. Leasingavtalen er forlenget til 31.12.2014 med en opsjon for forlengelse av avtalen med 1 år. Totale leasingkostnader i 2013 er TNOK 6 164.

T-banevogner og trikker stilles kostnadsfritt til Sporveien T-banen AS og Sporveien Trikken AS sin disposisjon av Ruter AS, som betaler vognleie til Oslo Vognselskap AS. Oslo Vognselskap AS eier t-banevognene og trikkene.

Sporveien T-banen AS og Sporveien Trikken AS leier infrastruktur fra Sporveien Oslo AS. Godtgjørelse for leie og vedlikehold av infrastruktur og vognmateriell avtales årlig.

# Noter

# 7,8

## NOTE 7 ■ ANNEN DRIFTSKOSTNAD

(Beløp i hele tusen)	KONSERNET		MORSELSKAPET	
	2013	2012	2013	2012
Konsenrinterne kjøp	0	0	630	766
Kjøp av eksterne tjenester	48 543	59 318	35 676	36 672
Leiekostnader eiendom inkl vakthold	97 655	87 676	19 712	15 816
Leasing - operasjonell leie av busser	129 800	152 854	0	0
Bygningsstrøm	33 437	31 930	13 907	11 881
Forsikringspremie	24 171	27 093	2 223	1 569
Tap på fordringer	4 220	16 554	48	1 787
Tap v/avgang driftsmidler	1 049	0	0	0
Andre driftskostnader	152 677	157 714	85 711	78 883
<b>Totalt</b>	<b>491 554</b>	<b>533 139</b>	<b>157 906</b>	<b>147 374</b>

(Beløp i hele tusen)	KONSERNET		MORSELSKAPET	
	2013	2012	2013	2012
<b>Godtgjørelse til revisor ekskl. mva.</b>				
Lovpålagt revisjon	1 435	1 517	550	663
Andre tjenester	846	2 464	737	2 273
Attestasjonsoppgaver	70	0	29	0
Ligningspapirer/skattenote	0	50	0	22
<b>Totalt</b>	<b>2 351</b>	<b>4 031</b>	<b>1 316</b>	<b>2 958</b>

## NOTE 8 ■ INVESTERINGER I FORETAK I SAMME KONSERN

Datterselskaper	FORRETNINGS- KONTOR	EIERANDEL	STEMMEANDEL
Sporveien T-banen AS	Oslo	100 %	100 %
Sporveien Trikken AS	Oslo	100 %	100 %
Unibuss AS	Oslo	100 %	100 %
Sporveis-Annonsene AS	Oslo	100 %	100 %
Sporveisbilletter AS	Oslo	100 %	100 %
Bussanlegg AS	Oslo	100 %	100 %



**FORTS. NOTE 8 ■ INVESTERINGER I FORETAK I SAMME KONSERN**

(Beløp i hele tusen)

	<b>SPORVEIEN T-BANEN AS</b>	<b>SPORVEIEN TRIKKEN AS</b>	<b>UNIBUSS AS</b>	<b>SPORVEIS- BILLETTER AS</b>
Anskaffelseskost	89 451	67 232	151 261	120
Inngående balanse 01.01	109 142	72 227	107 039	45 031
Andel årets resultat	66 620	24 739	22 040	1 245
Overf. til/fra selskapet (utbytte, kons.bidr.nto)	-66 705	-24 288	0	-40 641
Andre endringer i løpet av året	0	0	0	-1 361
<b>Utgående balanse 31.12</b>	<b>109 057</b>	<b>72 678</b>	<b>129 079</b>	<b>4 274</b>

(Beløp i hele tusen)

	<b>SPORVEIS- ANNONSENE AS</b>	<b>BUSS- ANLEGG AS</b>	<b>SUM</b>
Anskaffelseskost	2 500	162 900	473 464
Inngående balanse 01.01	3 135	160 234	496 808
Andel årets resultat	1 542	15 652	131 838
Overf. til/fra selskapet (utbytte, kons.bidr.nto)	0	-15 866	-147 500
Andre endringer i løpet av året	0	0	-1 361
<b>Utgående balanse 31.12</b>	<b>4 677</b>	<b>160 020</b>	<b>479 785</b>

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

Det er merverdier i selskapet som resultat av overdragelser til markedspris mellom selskapene. Spesielt knyttet til salg av Alnåbru og Klemetsrud fra Sporveien Oslo AS til Bussanlegg AS i 2008. Tilsammen utgjør dette MNOK 58,6. Meravskrivning gjennom året utgjør MNOK 1,8. Dette blir eliminert i konsernregnskapet.

Når det gjelder verdisettingen av selskapene, antas det at bokført verdi er lik det som antas er virkelig verdi av datterselskapene. Sporveien T-banen AS og

Sporveien Trikken AS sine eiendeler i balansen er i hovedsak i omsettelige. Deler av dette er fordringer på morselskapet som elimineres. Det er betydelige ikke resultatførte estimatavvik på pensjoner i begge selskaper.

Sporveis-Annonnene AS og Sporveisbilletter AS sine eiendeler er 100 % omsettelige. Unibuss AS har hatt en positiv resultatutvikling som forventes å fortsette.

Unibuss AS har en stabil kontraktsporfølje med konservative vekstforutsetninger, og det er gjort reduksjoner på kostnadssiden som et resultat av forbedringsarbeid.

# Noter

# 9,10

## NOTE 9 ■ FINANSIELL MARKEDSRISIKO

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

### Likviditetsrisiko

Konsernets likviditet er organisert i en konsernkontoordning. Konsernet har en kassakredittordning på MNOK 300. Per 31.12.2013 hadde konsernet ikke trukket på kassakredittrammen. Konsernet har lav likviditetsrisiko.

### Valutarisiko

Konsernet har lav valutarisiko. Utvikling i valutakurser innebærer både direkte og indirekte en økonomisk risiko for selskapet. Sikring av valuta vil kunne bli aktuelt, spesielt i større prosjekter hvor store innkjøp i utenlandske valutaer er vanlig.

### Markedsrisiko

Inngåtte kjøpekontrakter har lav markedsrisiko. Ekspress- og turbil har mer markedsrisiko, men aktiviteten er liten i forhold til konsernets totale virksomhet.

### Renterisiko

Renterisiko oppstår på kort og mellomlang sikt som et resultat av at deler av selskapets gjeld har flytende rente. Rammene for renterisiko er fastsatt i konsernets finansstrategi. Her er det angitt et rentebindingsbånd på 2-4 år og at minimum 20 % av gjelden skal ha flytende rente. Selskapets rentesensitivitet er tilpasset ved bruk av renteswaper. Konsernet har en rentebærende låneportefølje pr. 31.12.13 på MNOK 1 378. Av dette har morselskapet MNOK 1 346, og Unibuss AS MNOK 32. For morselskapet var MNOK 617 sikret med rentebindingsavtaler med ulik løpetid. Ved utgangen av 2013 er det avsatt MNOK 18 for urealisert tap på rentesikring. Det avsatte beløpet er nåverdieregnet. Lån fra Oslo kommune på MNOK 467 og fra Siemens AS på MNOK 18 har fastrente. Unibuss AS har bare lån med flytende rente, men har indeksregulering av kontraktsprisene som inkluderer utviklingen i rentemarkedet.

## Rentebytteavtaler (renteswaper) som er gjort i NOK:

HOVEDSTOL TNOK	FORFALL	MOTTAR	BETALER	BETALER	MOTTAR	UTSTEDER
110 000	09.09.2014	Flytende	Fast	4,51 %	6 mnd.	DnB
120 000	23.04.2015	Flytende	Fast	5,14 %	3 mnd.	DnB
77 500	31.12.2018	Flytende	Fast	4,05 %	3 mnd.	DnB
20 000	20.09.2021	Flytende	Fast	3,49 %	3 mnd.	SEB
20 000	20.09.2021	Flytende	Fast	3,51 %	3 mnd.	DnB
35 000	27.09.2021	Flytende	Fast	3,52 %	3 mnd.	SEB
35 000	27.09.2021	Flytende	Fast	3,52 %	3 mnd.	Nordea
45 000	30.09.2021	Flytende	Fast	3,54 %	3 mnd.	DnB
25 000	04.10.2021	Flytende	Fast	3,47 %	3 mnd.	Nordea
25 000	04.10.2021	Flytende	Fast	3,48 %	3 mnd.	DnB
50 000	11.01.2022	Flytende	Fast	3,28 %	3 mnd.	Nordea
50 000	11.01.2022	Flytende	Fast	3,28 %	3 mnd.	DnB
300 000	03.11.2014	Fast	Flytende	3 mnd. + 103	0,0517	SEB

I 2013 er det inntektsført MNOK 4,3 relatert til rentebytteavtaler. Pr. 31.12.2013 har selskapet et urealisert tap på rentebytteavtalene på MNOK 18,7.

Sporveien har rentebytteavtaler som behandles regnskapsmessig etter prinsipp om over-/underkurs. Over-/underkurs beregnes ved å neddiskontere rentedifferansen mellom kontrakten og faktisk rente (swaprente) pr. 31.12.2013 for gjestående løpetid.



**NOTE 10 ■ SKATTEKOSTNAD PÅ ORDINÆRT RESULTAT**

(Beløp i hele tusen)	KONSERNET		MORSELSKAPET	
	2013	2012	2013	2012
<b>Midlertidige forskjeller som inngår i grunnlaget for utsatt skatt/skattefordel</b>				
Anleggsmidler	-423 430	-286 369	-362 453	-320 861
Varelager	-76 264	-57 113	-74 945	-56 204
Fordringer	43 085	-3 396	-2 695	-2 851
Finansielle instrumenter	-18 708	-22 968	-18 708	-22 968
Gevinst og tapskonto	52 543	71 139	53 016	71 731
Pensjonsmidler	430 473	388 733	419 191	395 352
Andre skatteøkende midlertidige forskjeller	7 656	-51 555	22 387	22 387
Netto midlertidige forskjeller	15 355	38 472	35 793	86 586
Underskudd og godtgjørelse til fremføring	-1 985	-47 812	0	0
<b>Grunnlag for utsatt skatt/skattefordel i balansen</b>	<b>13 370</b>	<b>-18 386</b>	<b>35 793</b>	<b>86 586</b>
Utsatt skattefordel/utsatt skatt	3 610	-8 113	9 664	24 244
Ikke oppført utsatt skattefordel	4 583	26 392	0	0
<b>Utsatt skatt/ skattefordel i regnskapet</b>	<b>8 193</b>	<b>18 279</b>	<b>9 664</b>	<b>24 244</b>
<b>Grunnlag for skattekostnad, endring i utsatt skatt og betalbar skatt</b>				
Resultat før skattekostnad	137 333	27 528	109 242	15 906
Permanente forskjeller	833	2 502	-131 215	-20 021
Grunnlag for årets skattekostnad	138 166	30 030	-21 973	-4 115
Endring i forskjeller som inngår i grunnlag for utsatt skatt/skattefordel	27 570	118 987	51 371	97 411
Endring i underskudd og godtgjørelse til fremføring	-45 828	-147 748	0	-115 665
Grunnlag for betalbar skatt i resultatregnskapet	119 908	1 269	29 398	-22 369
Mottatt konsernbidrag direkte balanseført			148 416	56 638
Avgitt konsernbidrag			-57 906	-33 000
<b>Skattepliktig inntekt (grunnlag for betalbar skatt i balansen)</b>	<b>119 908</b>	<b>1 269</b>	<b>119 908</b>	<b>1 269</b>
<b>Fordeling av skattekostnaden</b>				
Betalbar skatt (28 % av grunnlag for betalbar skatt i resultatregnskapet)	33 574	355	8 231	-6 263
Sum betalbar skatt	33 574	355	8 231	-6 263
Korrigerings tidligere års feil mot EK	0	2 757	0	0
Eff. ikke aktivert skattefordel Sporveisbilletter AS	0	10 630	0	0
Endring i utsatt skatt/skattefordel gammel sats	-10 085	-4 987	-14 222	5 111
Endring i utsatt skatt/skattefordel som følge av endret skattesats	0	0	-357	0
Endring i utsatt skatt/skattefordel	-10 085	-4 987	-14 579	5 111
<b>Skattekostnad (28 % av grunnlag for årets skattekostnad)</b>	<b>23 489</b>	<b>8 755</b>	<b>-6 348</b>	<b>-1 152</b>
<b>Betalbar skatt i balansen</b>				
Betalbar skatt i skattekostnaden	33 574	355	8 231	-6 263
Skattevirkning av konsernbidrag, stiftelses-/emisjonskostnader	0	0	25 343	6 618
<b>Betalbar skatt i balansen</b>	<b>33 574</b>	<b>355</b>	<b>33 574</b>	<b>355</b>

Skatt Øst har som følge av feil i innlevert selvangivelse for 2010 ilagt Sporveien Oslo AS en tilleggsskatt på MNOK 1,6. Endelig vedtak er fattet av Skatt Øst, med den konsekvens at de opprettholder tilleggsskatten. Det er ikke avsatt noe beløp i regnskapet for dekning av denne.

# Noter

# 11,12,13,14

## NOTE 11 ■ MELLOMVÆRENDE MED SELSKAP I SAMME KONSERN

(Beløp i hele tusen)

Langsiktige fordringer	2013	2012
Bussanlegg AS	83 000	0
Bussanlegg AS	42 387	51 307
Bussanlegg AS	96 000	98 000
<b>Totalt</b>	<b>221 387</b>	<b>149 307</b>

Lån på MNOK 83 har flytende rente på 6 mnd. NIBOR pluss et påslag på 1,25 %. Lån på MNOK 42,3 er beregnet på basis av 3 mnd. NIBOR pluss et påslag på 1,75 %. Lån på MNOK 96 er beregnet på basis av NIBOR 3 mnd. pluss et påslag på 0,9 %.

(Beløp i hele tusen)

Langsiktig gjeld	2013	2012
Sporveien T-banen AS	150 000	150 000
Sporveien Trikken AS	100 000	100 000
<b>Totalt</b>	<b>250 000</b>	<b>250 000</b>

Begge lån er forlenget til 31.12.14 og beregnes med en fastrente på 3,25 %. Det er ikke stilt sikkerhet for lånene til/ fra datterselskapene.

(Beløp i hele tusen)

Kortsiktige fordringer	2013	2012
Kundefordringer	51 561	75 378
Mottatt konsernbidrag	187 109	56 638
Andre fordringer	50 353	36 915
<b>Totalt</b>	<b>289 023</b>	<b>168 931</b>

(Beløp i hele tusen)

Kortsiktig gjeld	2013	2012
Leverandørgjeld	-2 766	1 551
Avgitt konsernbidrag	57 906	33 000
Konsernkontoordning	422 784	347 570
Annen kortsiktig gjeld	9 948	829
<b>Totalt</b>	<b>487 872</b>	<b>382 950</b>



#### NOTE 12 ■ IKKE OPPTJENT INNTEKT

Sporveien Oslo AS har mottatt investeringstilskudd til finansiering av utbyggingen av Avløs Base med MNOK 320 og Holmenkollbanen med MNOK 177. Det er tatt opp lån mot Oslo Kommune mens det parallelt er inngått avtaler med Ruter AS, der Ruter AS forplikter seg til å dekke renter og avdrag på disse lånene.

Avløs Base og Holmenkollbanen er bokført til brutto anskaffelseskost i Sporveien Oslo AS sin balanse og avskrives over antatt økonomisk levetid for anleggene. Nåverdien av fremtidige betalinger fra Ruter AS er balanseført som en ikke opptjent inntekt og reduseres i takt med anleggsmidlenes levetid. Tilsvarende

er fordringen på fremtidige betalinger fra Ruter AS oppført i balansen til nåverdi og reduseres med fremtidige betalinger av investeringstilskudd fra Ruter AS.

Holmenkollbanen avskrives over 30 år og Avløs base avskrives over 40 år.

Det er benyttet en diskonteringsrente på 5 %, og mottatt investeringstilskudd er ført som driftsinntekt.

#### NOTE 13 ■ VARER

(Beløp i hele tusen)	KONSERNET		MORSELSKAPET	
	2013	2012	2013	2012
<b>Pr beholdningstype</b>				
Produksjonsmaterieill og reservedeler	178 254	169 375	177 412	169 375
Varelager Impulsbilletter	0	1 581	0	1 581
Ukuransavsetning materieillbeholdning	-56 103	-48 613	-56 103	-48 613
Varelager Unibuss AS	1 475	1 495	0	0
<b>Totalt</b>	<b>123 626</b>	<b>123 838</b>	<b>121 309</b>	<b>122 343</b>

Verdien på varelageret er vurdert til anskaffelseskost justert for ukuransavsetning.

Vurderingen av ukurans skjer på følgende måte:

Produksjonsenheten benytter gjenværende levetid på vognmaterieill som prinsipp for vurdering og beregning av ukuransavsetning vedrørende reservedeler. Ukuransavsetning for reservedeler faste anlegg er basert på omløpshastighet.

#### NOTE 14 ■ BANKINNSKUDD, KONTANTER O.L.

Konsernet har MNOK 9,2 i bundne midler for husleiegarantier. Konsernet har skattetrekksgaranti på MNOK 82 hvorav Sporveien Oslo AS har skattetrekksgaranti på MNOK 20. Den totale kassekreditten er på MNOK 300. Kassekreditten er ubenyttet per 31.12.2013.

# Noter

# 15,16,17

## NOTE 15 ■ SELSKAPSKAPITAL

KONSERNET				
(Beløp i hele tusen)	AKSJE- KAPTIAL	FOND FOR VURDERINGS- FORSKJELLER	ANNEN EGENKAPITAL	SUM
Egenkapital 1.1.2013	276 850	23 344	646 608	946 802
Årets endring av egenkapital				
Overføring til/fra fond		-17 024	17 024	0
Disponert fra årets resultat			113 844	113 842
<b>Egenkapital 31.12.2013</b>	<b>276 850</b>	<b>6 320</b>	<b>777 474</b>	<b>1 060 644</b>

MORSELSKAPET				
(Beløp i hele tusen)	AKSJE- KAPTIAL	FOND FOR VURDERINGS- FORSKJELLER	ANNEN EGENKAPITAL	SUM
Egenkapital 1.1.2013	276 850	23 344	701 068	1 001 262
Årets endring av egenkapital				
Overføring til/fra fond for vurderingsforskjeller		-17 024	17 024	0
Disponert fra årets resultat			115 590	115 588
<b>Egenkapital 31.12.2013</b>	<b>276 850</b>	<b>6 320</b>	<b>833 680</b>	<b>1 116 850</b>

## NOTE 16 ■ AKSJEKAPITAL OG AKSJONÆRINFORMASJON

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

Selskapet har én aksjonær:

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

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



**NOTE 17 ■ ANNEN LANGSIKTIG GJELD**

(Beløp i hele tusen)	KONSERNET		MORSELSKAPET	
	2013	2012	2013	2012
Sertifikatlån	0	120 000	0	120 000
Obligasjonslån	440 000	440 000	440 000	440 000
Serielån kjøp av Bussanlegg AS	221 420	221 420	221 420	221 420
Gjeld til Oslo Kommune	467 150	409 300	467 150	409 300
Gjeld til kredittinstitusjoner	48 964	74 688	17 978	22 473
Bulletlån Nordea	200 000	200 000	200 000	200 000
Langsiktig gjeld til konsernselskap	0	0	250 000	250 000
<b>Totalt</b>	<b>1 377 534</b>	<b>1 465 408</b>	<b>1 596 548</b>	<b>1 663 193</b>

Langsiktig gjeld er i morselskapet redusert med MNOK 66 inneværende år, dette fremkommer ved en økning i gjeld til kommunen med MNOK 58, nedbetalt sertifikatlån med MNOK 120 og redusert øvrig gjeld med MNOK 4. For konsernet totalt er reduksjonen på MNOK 87. Endringene, utover endringene i morselskapet, er nedbetalt gjeld i Unibuss AS på MNOK 21. Det vil i 2014 gjennomføres refinansieringsaktiviteter med sikte på forlengelse av gjeld på MNOK 660 som kommer til forfall i 2014. Refinansieringen vil søke å spre forfallsrisikoen. Sporveien Oslo AS har to obligasjonslån notert på Oslo ABM. Obligasjonslån 1 ble utstedt i 2009 med SEB som tilrettelegger. Lånet har 5 års løpetid og har en fastrente på 5,17 %. Obligasjonslån 2 ble utstedt i 2012 med Nordea som tilrettelegger. Lånet har en løpetid på nesten 3 år og har en flytende rente på NIBOR 3 mnd. pluss en margin på 100 pkt.

Konsernet har en snittrente på annen langsiktig gjeld på 4,57 %.

Morselskapet har en snittrente på annen langsiktig gjeld på 3,82 %.

(Beløp i hele tusen)	KONSERNET	MORSELSKAPET
<b>Avdragsprofil</b>		
2014	693 613	929 815
2015	28 188	18 395
2016	219 436	218 395
2017	18 825	18 393
2018	14 332	13 900
Deretter	403 140	397 650
<b>Totalt</b>	<b>1 377 534</b>	<b>1 596 548</b>

# Noter

# 18,19,20,21,22

## NOTE 18 ■ PANTSTILLELSER OG GARANTIER MV.

(Beløp i hele tusen)	KONSERNET		MORSELSKAPET	
	2013	2012	2013	2012
Gjeld som er sikret ved pant o.l.	552 000	573 000	521 000	521 000
Gjeld som er sikret med komm. gar.	140 000	260 000	140 000	260 000

Sporveien Oslo AS har et obligasjonslån på MNOK 300, gjelden er sikret med pant i eiendom på Majorstuen og Avløs. Selskapet har en gjeld på MNOK 221 knyttet til kjøpet av Bussanlegg AS. Denne gjelden er sikret med pant i aksjene til Bussanlegg AS. Gjeld som er sikret med kommunale garantier er MNOK 140.

Gjelden til Unibuss AS på MNOK 31 er sikret med pant i bussene som selskapet eier.

Sporveien har stilt en garanti for Unibuss AS sin leasingskontrakt på Romerike. Garantien hadde en initiell verdi på inntil MNOK 315. Leasingkontraktens restverdi pr. 31.12.2013 er på MNOK 78.

Konsernet Unibuss har ulike driftsgarantier relatert til kontrakter og husleie på MNOK 91,4.

## NOTE 19 ■ LATENTE FORPLIKTELSE

### ESA-sakene

Den Norske stat er innklaget i to saker til ESA med påstand om ulovlig økonomisk støtte til kollektivtransport. Et negativt utfall av saken vil få betydning for Oslo kommunes kompensasjonsmodell til kollektivtrafikken i Oslo, i all hovedsak knyttet til Sporveien Oslo AS og underliggende datterselskaper.

Det er gjennomført en risikokartlegging av økonomiske forpliktelser i de to sakene. Risikoen for økonomiske forpliktelser er ikke vurdert til høyere enn 50 % innenfor noen av de innklagede punktene. Det er på bakgrunn av dette ikke gjort økonomiske avsetninger i regnskapet for 2013.

### Klage nr. 1 for ESA

Klagen gjelder påstand om ulovlig støtte i forbindelse med de årlige tilskuddene som Oslo kommune betalte til AS Oslo Sporveier i årene 1997 til 2008. Klagen omfatter i tillegg en kapitalforhøyelse i 2004. Kapitalforhøyelsen ble gjennomført for å kompensere underdekningen i konsernets pensjonsforpliktelser og AS Sporveisbussenes andel av dette utgjorde i alt MNOK 111.

ESA konkluderte i sitt vedtak av 21. juni 2010 med at støtten måtte karakteriseres som "eksisterende støtte" og følgelig ikke skulle tilbakebetales. Det ble besluttet å ikke åpne en formell undersøkelse. Ved EFTA-domstolens dom av

22. august 2011 ble ESAs vedtak annullert på grunn av manglende begrunnelse. I 2012 ble det åpnet formell undersøkelse i saken. 19 desember 2012 offentliggjorde ESA sin konklusjon i saken. Der konkluderer ESA med at det ikke er betalt overkompensasjon til Sporveien Oslo AS og datterselskapene eller at det har forekommet ulovlig statsstøtte. ESA har derfor lukket sin undersøkelse av klage nr. 1. Konkurrenten.no har klaget denne beslutningen inn for EFTA domstolen. Saken er nå i prosess innenfor EFTA domstolen. Det er to alternative løsninger i EFTA systemet: Saken legges bort grunnet ingen rettslig interesse eller saken behandles av EFTA domstolen. En eventuell behandling i EFTA domstolen vil skje tidligst høsten 2014.

### Klage nr. 2 for ESA

I 2011 ble Oslo Kommune igjen klaget inn for ESA med påstand om ulovlig støtte til kollektivtrafikken. Sporveien Oslo AS har bidratt aktivt til at norske myndigheter har svart ESA på spørsmål de har hatt vedrørende denne klagen. I mai 2013 konkluderte ESA i denne saken. Konklusjonen var den samme som i klage 1, altså ingen overkompensasjon eller ulovlig statsstøtte. Konkurrenten.no har også klaget denne beslutningen inn for EFTA domstolen. Saken blir behandlet samlet med sak nr. 1, både vedrørende prosessuelle og materielle forhold.



## NOTE 20 ■ KORRUPSJON

---

Tidlig høst 2011 fikk Unibuss AS et tips om en korrupsjonsdom mot den tyske bussprodusenten MAN. Saken hadde forgreninger til flere europeiske land. Unibuss AS sine undersøkelser på bakgrunn av tips, gjorde at selskapet valgte å anmelde forholdet. Unibuss AS sine undersøkelser avdekket flere uregelmessigheter. Selskapet avskjediget administrerende direktør og to andre ansatte. Unibuss AS hadde i 2012 kostnader knyttet til gjennomføringen av en ekstern gransking som ble ferdigstilt i mai 2012. Unibuss AS har gjennomført juridiske tiltak som forhindrer at eventuelle erstatningskrav foreldes.

## NOTE 21 ■ TAPSKONTRAKTER

---

Unibuss AS sin virksomhet innebærer at det inngås anbudskontrakter med offentlig eide bestillerselskap om levering av rutebusstjenester, i hovedsak er dette bruttokontrakter hvor kjøper har inntektsansvaret. For disse kontraktene bærer Unibuss AS en stor del av risikoen for utviklingen i flere kostnadsarter (for eksempel lønn, rente og drivstoff) uten at inntektene nødvendigvis blir indeksert tilsvarende. Dette kan resultere i ulønnsomme kontrakter. Unibuss AS estimerer forventet resultatutvikling i den enkelte kontrakt og foretar avsetninger der nåverdijusterte inntekter er lavere enn uunngåelige kostnader som påløper i kontraktperioden.

## NOTE 22 ■ GJELD PROSJEKTER (NETTO)

---

Selskapet opptrer i stor grad som utbygger på vegne av andre. Ruter AS, på vegne av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, står for en stor del av finansieringen. Disse verdiene fremkommer ikke eksplisitt i balansen etter ferdigstillelse. Eksempelvis er Kolsåsbanen fremmedfinansiert. De aktiverte prosjektverdiene blir nettet mot innbetaling av offentlige midler. Selskapet har pr. 31.12.2013 en fremmedfinansiert prosjektportefølje på MNOK 3 217. Det er mottatt MNOK 3 239 til dekning av denne. I balansen står de fremmedfinansierte prosjektene oppført som «Gjeld prosjekter (netto)» med MNOK 22,3. (Se note 2 vedr. salg til Ruter AS).

(Beløp i MNOK)

Kolsåsbanene i Akershus	1 138
Kolsåsbanen i Akershus - fase 3	698
Oppgradering Lambertseterbanen	607
Lørenbanen	451
Ensjø stasjon	224
Jomfrubråten Likeretter	17
Signal & sikringsanlegg Majorstua	16
Bevegelige kryss Eiksmarka	11
Fellesstrekninger, elektro	10
EB, Bråthen - Ljabru	8
Fremkommelighet Trikk Prinsensgate	7
Grensen, parsell 1	6
Ombygging vognhall spor 8, Holtet	6
Prosjektering, trikk	6
Andre	13
<b>Sum</b>	<b>3 217</b>

# Kontantstrømoppstilling

(Beløp i hele tusen)	KONSERNET		MORSELSKAPET	
	2013	2012	2013	2012
Ordinært resultat før skattekostnad	137 333	27 528	109 244	15 906
Effekt av endringer skatt fra konsernbidrag/skatteeffekt endring tidligere år	-355	0	-355	6 619
Gevinst ved salg av fast eiendom	-3 500	-10	-3 500	-10
Ordinære avskrivninger	213 863	216 716	172 076	151 185
Nedskrivninger anleggsmidler og finansielle omløpsmidler	0	4 625	0	4 125
Endring i varelager	212	25 762	1 034	24 984
Endringer i kundefordringer	-108 475	27 299	-71 999	23 150
Endringer i leverandørgjeld	107 617	-71 209	85 279	-20 585
Forskjeller mellom kostnadsført pensjon og inn-/ utbetalinger i pensjonsordninger	-41 740	41 963	-23 839	13 891
Inntekt ved bruk av EK-metode og bruttometode	0	0	17 024	-22 483
Endringer i andre tidsavgrensninger	146 776	190 775	317 259	78 351
<b>Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter</b>	<b>451 731</b>	<b>463 449</b>	<b>602 223</b>	<b>275 133</b>
Innbetalinger ved salg av varige driftsmidler	3 500	10	3 500	10
Utbetalinger ved kjøp/ tilvirkning av varige driftsmidler/ anlegg under utførelse	-429 467	-346 143	-444 368	-320 365
Utbetalinger på andre lånefordringer (korts./langs.)	-221 123	0	-192 172	0
Endring på fordringer i konsern	0	0	-221 198	-29 284
<b>Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter</b>	<b>-647 090</b>	<b>-346 133</b>	<b>-854 238</b>	<b>-349 639</b>
Netto innbetaling kassekreditt	102 521	0	0	0
Innbetaling gjeld konsernselskaper	0	0	128 560	88 238
Innbetalinger ved opptak av ny langsiktig gjeld	70 000	560 000	70 000	560 000
Utbetaling ved nedbetaling langsiktig gjeld/ utbetaling ved utlån	-157 873	-477 748	-136 645	-370 395
<b>Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter</b>	<b>14 648</b>	<b>82 252</b>	<b>61 915</b>	<b>277 843</b>
Netto endring av kontanter	-180 711	199 568	-190 100	203 337
Kontanter ved periodens start	246 491	46 923	233 259	29 922
<b>Kontanter ved periodens slutt</b>	<b>65 780</b>	<b>246 491</b>	<b>43 159</b>	<b>233 259</b>



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 115 590 499, og konsernregnskap, som viser et overskudd på kr 113 844 037. Selskapsregnskapet og konsernregnskapet består av balanse per 31. desember 2013, 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 regnskapsestimatene 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 2013 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 bokføringsskikk i Norge.

Oslo, 25. mars 2014

**PricewaterhouseCoopers AS**

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Hans-Christian Berger'.

Hans-Christian Berger  
Statsautorisert revisor





## sporveien

### Sporveien Oslo AS

Økemveien 9  
0653 Oslo  
Postboks 2857, Tøyen  
0608 Oslo

Telefon: +47 22 08 40 00  
E-post: [firmapost@sporveien.com](mailto:firmapost@sporveien.com)  
[www.sporveien.com](http://www.sporveien.com)

### Design og tekstbistand

Oktan Øst as | [www.oktan.no](http://www.oktan.no)

### Foto

Fotokonsept: Glenn Røkeberg | [www.rokeberg.com](http://www.rokeberg.com)  
Portrettfoto: Lene Sandaunet | [www.sandaunet.no](http://www.sandaunet.no)

### Lyriske tekster

Alle lyriske tekster er gjengitt etter tillatelse  
fra opphavseier.

### Trykk

Rolf Ottesen AS



På alle bilder i denne rapporten er det reelle passasjerer eller medarbeidere i Sporveien som er på vei et sted eller utfører sitt arbeid. Alle medvirkende har samtykket i bildebruken som til sammen skal vise et døgn i Sporveiens hverdag.

Sporveien vil rette en stor takk til alle passasjerer og medarbeidere som stilte opp, samt musikere og lyrikere for lån av tekster.

