



# Presentasjon av Oslo Vognselskap

*i strategiforum, 26 februar 2015*

# Fremtidens kollektivtrafikk nærmer seg



# Selskapets oppgaver



Oslo kommune  
Byrådslederen

## Byrådets sak

Byrådets sak nr.: 21/2014  
Vedtaksdato: 21.10.2014

Vår ref. (saksnr.): 200900859-64  
Arkivkode: 025

### ENDRING I ANSVARET FOR OSLO VOGNSELSKAP AS

#### Saksfremstilling:

Oslo Vognselskap AS ble opprettet etter fisjonsvedtak i Kollektivtransportproduksjon AS den 27. september 2006, som følge av vedtak i bystyret 01.02.2006 i Sak 41: «*Ny organisering av kollektivtrafikken i Oslo - Etablering av administrasjonsselskap - Byrådsak 132 av 31.05.2005.*»

Selskapet er 100 % eiet av Oslo kommune, og eierskapet til selskapet ligger i dag til byråden for kultur og næring. Selskapets virksomhet er å finansiere og anskaffe nye vogner, oppgradere eksisterende vogner, fastsette krav til vedlikeholdet av vognene og kontrollere at dette vedlikeholdet utføres på en måte som sikrer kommunens verdier, ivareta avsetninger til periodisk vedlikehold, leie ut vognene og følge opp leveransene av vogner overfor leverandørene.

Selskapet hadde per 31.12.2013 9 faste ansatte.

Byrådslederen vurderer det som hensiktsmessig å overføre eieransvaret for Oslo Vognselskap AS fra byråden for næring og kultur til byråden for miljø og samferdsel.

#### Vedtakskompetanse

I henhold til byrådsreglementet § 2-2, har byrådslederen myndighet til å sette sammen sitt byrådskollegium og når som helst skifte ut medlemmer av byrådet og bestemme rådets sammensetning. Det legges til grunn at byrådslederen dermed også kan endre arbeidsfordelingen innen byrådet.

Den enkelte byråd har, for aksjeselskap som byråden er tillagt eieransvar for, fullmakt til å møte og stemme på generalforsamling i selskaper der kommunen eier aksjer jf. byrådets vedtak i sak 1425/97. Dette innebærer at det i denne saken er tilstrekkelig å overføre ansvaret for Oslo Vognselskap AS til byråden for miljø og samferdsel.

Selskapets virksomhet er å finansiere og anskaffe nye vogner, oppgradere eksisterende vogner, fastsette krav til vedlikeholdet av vognene og kontrollere at dette vedlikeholdet utføres på en måte som sikrer kommunens verdier, ivareta avsetninger til periodisk vedlikehold, leie ut vognene og følge opp leveransene av vogner overfor leverandørene.

# Året er 2002...



**1,6**

mrd. kr  
i etterslep på vedlikehold

**67 %**

Svarte at de var fornøyde  
med T-banen

# Status i 2014

**1**

Mrd. til  
gjenanskaffelse  
og vedlikehold

**97 %**

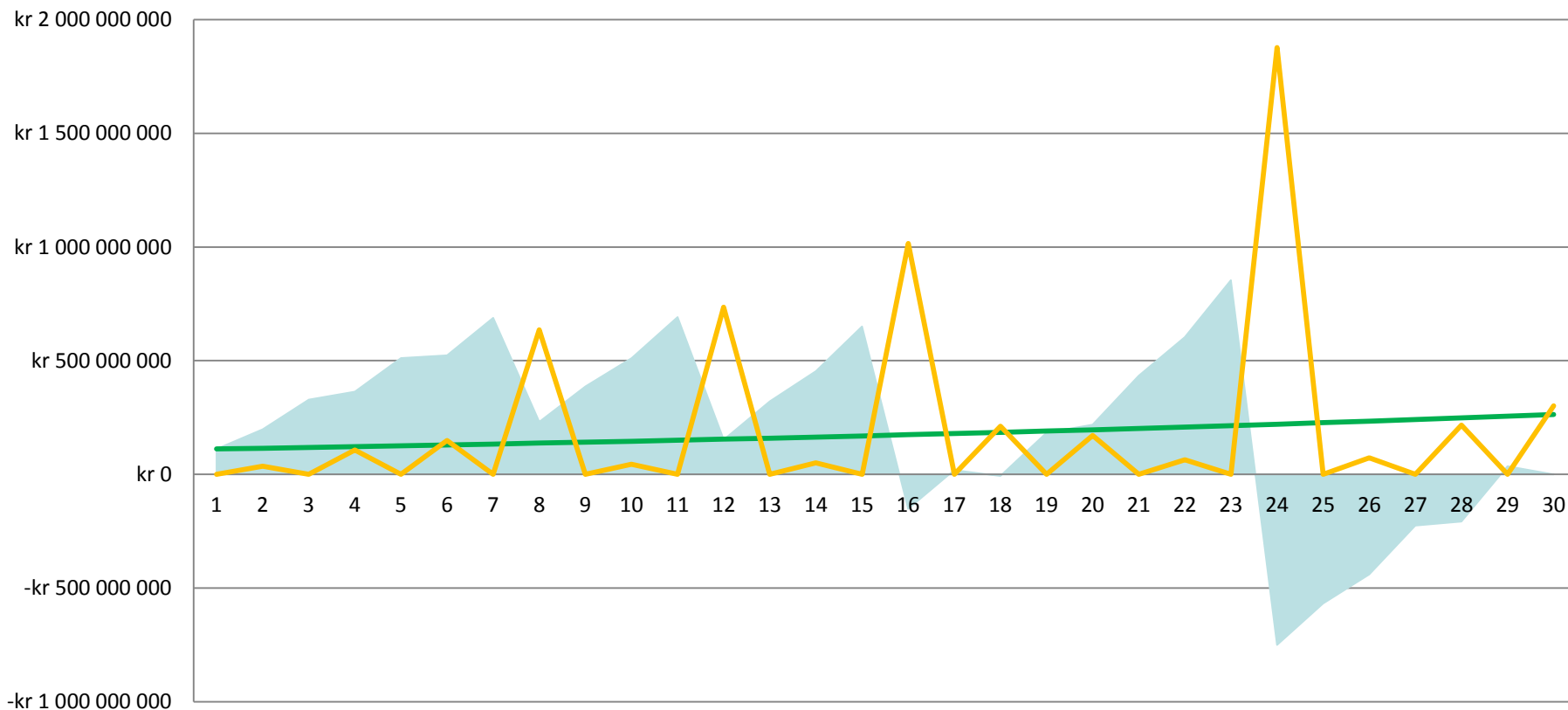
Er fornøyde  
med T-banen

**0,-**

I etterslep

# Vi sikrer midler til fremtidig vedlikehold

Avsetning til periodisk vedlikehold

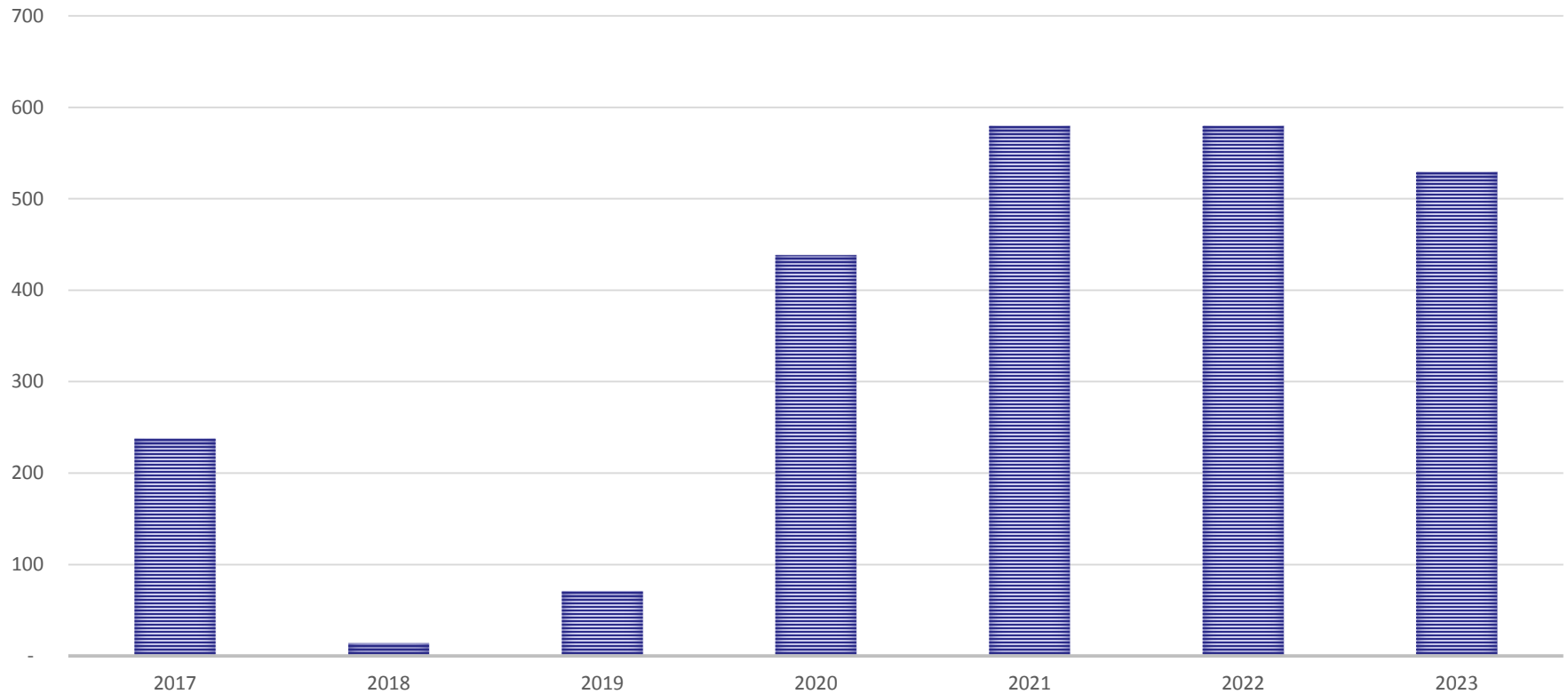


■ Akkumulerte avsetninger hos OVS ■ Innbetalinger til OVS for påløpte vedlikeholdskostnader ■ Utbetalinger fra OVS for utført vedlikehold

# Investering i nye trikker

## INVESTERING I TX (MNOK)

■ UTBETALINGER (TOTALT 2 449 MNOK)



# MX – en suksess

- Leveranse av 115 togsett fullført på plan august 2006 – mars 2014
- Tekniske utfordringer løst fortløpende





# Nye grep i trikkeforvaltningen

Aftenposten Tirsdag 19. august 2014

Osloby 19

Oslo tapte 3,6 millioner kroner bare i billettinntekter da SL95-trikkene ble tatt ut av trafikk i fjor.

## Oslo kommune får penger tilbake for trøbbel-trikkene

**OSLOBY**

OLAV EGGESVIK

Sprekkene i bjelkene på trikken kunne ført til budsjettsprek i Oslo. Kommunen forhandlet seg frem til en egen «reisegaranti» og får igjen 19,5 millioner kroner.

Vanligvis er det passasjerene som bruker Ruters reisegaranti når de ikke kommer seg noen vei. Men det ble til slutt den italienske trikkeprodusenten AnsaldoBreda

kene, en nødløsning som kostet flere millioner kroner.

Regningen for kollektivselskapene i Oslo kom på 19,5 millioner kroner. Av dette anslår man at 3,6 millioner er tapte billettinntekter.

Produsenten AnsaldoBreda må punge ut. Det er nå klart etter forhandlinger som har pågått omtrent siden trikkene ble tatt ut av trafikk.

**Nok en trikkeskandale**

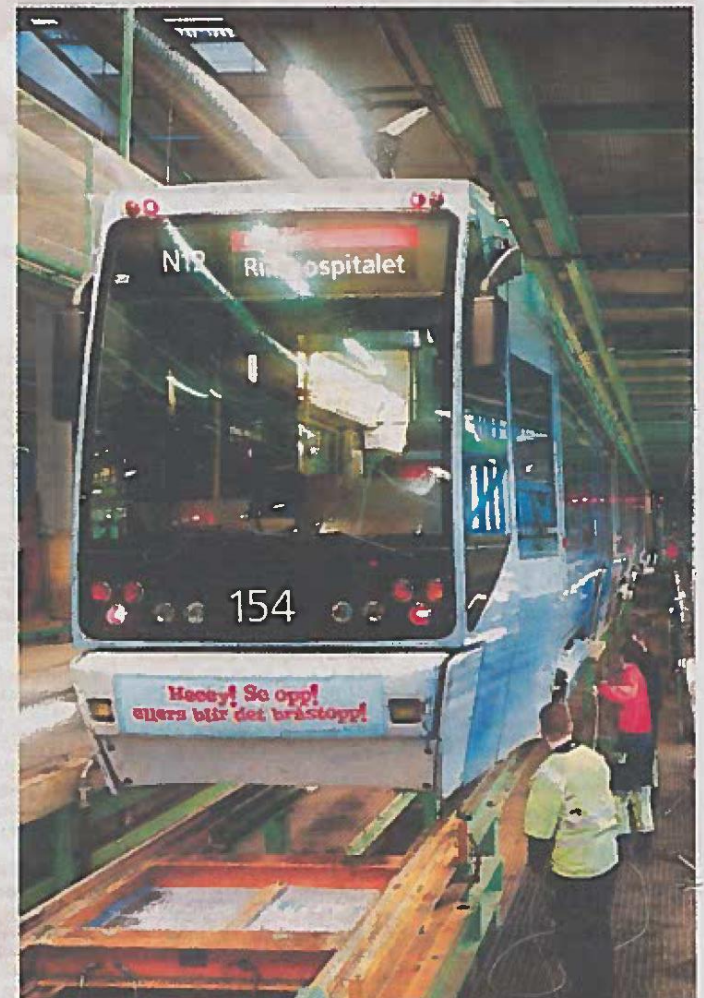
Det er ikke første gang trikkene skaper problemer. Trikkekjøpet startet med at vognene ble forfattet fra fabrikk og senere

konsekvensene etter hendelsen i fjor, sier Erik Lund, administrerende direktør i Oslo Vognselskap AS.

Det er de som eier vognene og leier dem ut til Ruter, mens Sporveien har ansvaret for å kjøre og drifte dem. Det er Oslo Vognselskap som har forhandlet med den italienske leverandøren AnsaldoBreda.

Lund mener forhandlingsklimaet har vært bra.

– Vi opplever at produsenten har tatt et skikkelig ansvar gjennom hele prosessen. Det viktige for oss var å få trikkene raskt tilbake i trafikk. Allerede etter noen timer var



# Nye trikker



# Veien videre

