

Årsberetning 2010 Kollektivtransportproduksjon AS

Kollektivtransportproduksjon AS (KTP) er leverandør av tjenester til kollektivtrafikken i Oslo, Akershus og Vestfold. KTP eier, forvalter, bygger ut og vedlikeholder infrastrukturen for de skinnegående transportformene og forvalter en betydelig eiendomsmasse.

Konsernet har ca. 3300 ansatte og omsatte i 2010 for 3 097 mill kroner. Målt i antall reiser er KTP det største selskapet innen kollektivtrafikk i Norge. Konsernet består av seks aksjeselskap i tillegg til morselskapet, tre resultatenheter samt administrative konsernfunksjoner. Leveransen av kollektivtrafikk er knyttet til trikk, T-bane og buss og gjøres i all hovedsak på oppdrag fra bestillerorganet Ruter AS gjennom egne kjørekontrakter. Videre har KTP ansvaret for vedlikehold av t-banevognene og trikkene som eies av Oslo Vognselskap AS.

Året i kortform

2010 var i likhet med 2009 et godt år for KTP og kollektivtrafikken i Oslo. Sterk trafikkvekst og høy kundetilfredshet og balansert driftsøkonomi er stikkord som preger året. KTP har hatt fokus på å utvikle egen strategi og organisasjon i 2010.

Resultatet etter skatt for konsernet KTP i 2010 ble 329,0 mill kroner (resultat morselskap 327,4 mill. kroner), som er vesentlig bedre enn budsjettert. Årsaken til det gode resultatet er inntektsføring av tidligere pensjonskostnader med 339,2 mill kroner. Det er foretatt nedskrivninger av varige driftsmidler med 25,1 mill. kroner. Resultatet før skatt korrigert for pensjonsendringer og nedskrivninger er 36,2 mill. kroner som er noe bedre enn budsjettert.

Tilbakeføringen av pensjonskostnadene er en følge av endret parameter for regulering av fremtidige pensjoner i konsernets ytelsesbaserte pensjonsordning. I 2010 økte det ikke resultatførte estimatavviket (differansen mellom pensjonsforpliktelser og pensjonsmidler) fra 700 mill kroner til 1 076 mill kroner. Det gis ikke anledning til å benytte den omtalte inntektsføringen til nedskrivning av den økte fremtidige forpliktelsen som er en følge av regelendringen.

Året ble innledet med en tøff vinter hvor kollektivtrafikken hadde utfordringer med å oppfylle avtalte mål for punktlighet, regularitet og kvalitet. Dette bedret seg betraktelig utover året. Samlet for året ble regulariteten mellom 99,3-99,9 prosent for våre driftsarter – et meget godt resultat. Kundetilfredsheten økte sammenlignet med 2009 og ligger nå på 91-92 prosent for trikk, buss og t-bane.

Trafikkveksten fortsetter fra det gode resultatet i 2009. I 2010 ble det registrert 271 millioner kollektivreiser i Oslo og Akershus, en økning på hele 5,5 prosent. Samtidig økte biltrafikken i de to fylkene betydelig mindre med henholdsvis 0,4 og 1,4 prosent, slik at kollektivtrafikken fortsetter å vinne markedsandeler fra bilen. Konsernet KTP hadde ca. 200 millioner reiser i 2010, medregnet Unibuss' kontraktskjøring i Vestfold samt tur- og ekspressbusskjøring.

Oslo T-banedrift

Året 2010 har vært preget av bedret trafikktilbud for våre kunder. Alle de røde T-banevognene ble faset ut slik at det nå bare går nytt materiell av typen MX3000. På

Kolsåsbanen ble det åpnet to nye stasjoner; Bjørnsletta i august og Jar i desember. 6. desember ble Holmenkollbanen gjenåpnet av H.M. Kong Harald, etter rekordrask ombygging fra kjøreledning til strømskinner. Holmenkollen stasjon ble fullstendig modernisert i forbindelse med Ski-VM 2011.

Oslo T-banedrift hadde en økning på to millioner passasjerer i 2010, til tross for ombyggingsarbeid på flere strekninger hvor transporten ble avviklet med buss. 76 millioner reiser ble avviklet med T-bane i 2010. 99.3 av de oppsatte avgangene ble kjørt, og 91 prosent av kundene var tilfredse med sin reiseopplevelse.

Unibuss

KTPs busselskap, Unibuss, vant i 2010 to anbud som er viktige for å sikre fortsatt solid drift: Nordre Vestfold og Oslo Syd. Unibuss hadde dessuten mye ekstrakjøring for NSB, T-banen (ombygging av Lambertseterbanen og Holmenkollbanen) samt sporvogn (ombygging av Lilleakerbanen). I november vant Unibuss prisen for "Årets seniorinitiativ" fra Senter for Seniorpolitikk, etter langsiktig arbeid for å øke gjennomsnittelig pensjonsalder fra 54 til 63 år.

Unibuss-konsernet hadde totalt 78.4 millioner passasjerer i 2010, medregnet kontraktskjøring i Vestfold samt tur- og ekspressbusskjøring. Kundetilfredsheten var 91 prosent, og regulariteten var 99.89 prosent.

Oslotrikken

Trikken har hatt materielle utfordringer knyttet til de italienske trikkene av typen SL-95, men klarte likevel å øke antall reiser. 2010 ble året da Oslotrikken nådde sitt langsiktige mål om 45 millioner reiser, et mål som ble satt da selskapet introduserte konseptet "Rullende fortau" i 2006 og hadde 30 millioner passasjerer. Målet er nådd med samme antall vogner som i 2006.

Blant annet grunnet utfordrende vognsituasjon ble regulariteten 98.89 prosent. Kundetilfredsheten ligger som for de andre KTP-selskapene på 91 prosent for 2010, og kundene har fått et bedre trikketilbud gjennom oppgradering av Lilleakerbanen og ny stasjon på Jar – godt integrert med T-banen.

Strategi og organisering

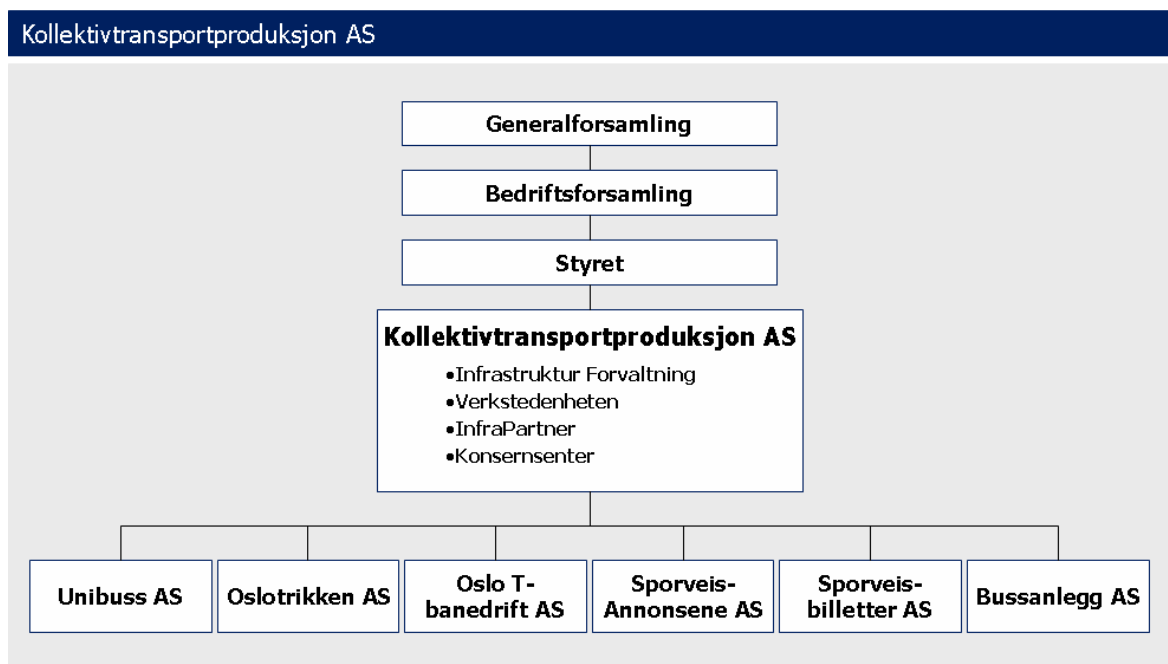
Internt i KTP har hovedfokus vært strategi, organisasjonsutvikling og effektivisering. Konsernets strategiske mål er at ingen skal kunne drive kollektivtrafikk bedre enn oss på vårt hjemmemarked, noe som betinger en organisasjon med grunnleggende fokus på effektivitet, kvalitet og sikkerhet. Disse kriteriene har gjennomsyret arbeidet med å utarbeide en forenklet organisasjonsmodell uten dublering av funksjoner.

Konsernet KTP – en introduksjon

KTP er leverandør av tjenester til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus, samt deler av busskjøringen i Vestfold. Virksomheten omfatter også ekspressbuss og turbil. Konsernet består av seks aksjeselskaper i tillegg til morselskapet med tre resultatenheter og hadde i 2010 en omsetning på 3,1 mrd kr. Målet i antall reiser er KTP-konsernet det største transportselskapet i Norge med ca 200 millioner reiser i fjor.

Leveransen av tjenestene til kollektivtrafikk knyttet til trikk, T-bane og buss utføres på oppdrag fra bestillerselskapet Ruter AS og er regulert i egne kjørekontrakter. Virksomheten til Unibuss, dvs. rutebuss, ekspressbuss og turbil, er i sin helhet konkurranseutsatt. Ruters anbudskontrakter for rutebusstrafikken er på 5 – 7 år og omfatter kjøring i Oslo og Akershus. Tilsvarende har Unibuss anbudstrafikk på oppdrag fra Vestviken Trafikkselskap i Vestfold.

KTPs selskapsstruktur pr. 31.12.10 som følger:



Organisasjonsutvikling

Siden utskillelsen av AS Oslo Sporveier i 2006, senere Ruter, har hovedstrukturen i KTPs organisasjon vært uendret. I denne perioden har selskapet opplevd betydelige endringer i marked og innsatsfaktorer: Sterk trafikkvekst, økt kjørefrekvens for alle driftsarter, nytt t-banemateriell som stiller nye krav til vedlikehold, fokus på konkurranseeksponering av tjenester og utvikling av Ruters organisasjon til en sentral premissleverandør i regionens kollektivtrafikk. KTP ønsker å stå best mulig rustet til å møte disse utfordringene med en tilpasset og fokusert organisasjon.

KTPs hovedmålsetning er: "KTP skal være den beste leverandør av kollektivtrafikk i markedet innen 2012". Dette betyr at ingen andre aktører i markedet i 2012 skal kunne produsere kollektivtrafikk bedre enn KTP. Med best menes her samspillet mellom effektivitet, kvalitet og sikkerhet.

For å nå konsernets hovedmålsetning vil det være nødvendig med en ny og fremtidsrettet struktur for å sikre en effektiv, konkurransedyktig og optimal organisering av konsernet. I april 2010 igangsatte KTP en organisasjonsutviklingsprosess med sikte på å utvikle en mer effektiv organisasjon som har som mål å "skaffe mer kollektivtransport for pengene".

Økonomisk resultat og soliditet

Konsernet KTP oppnådde i 2010 et resultat før skatt på 350,3 mill. kroner, noe som er vesentlig bedre enn budsjettert. Det ble inntektsført tidligere pensjonskostnader med 339,2 mill. kroner som følge av endret parameter for regulering av fremtidige pensjoner.

Det er foretatt nedskrivninger av varige driftsmidler med i alt 50,2 mill. kroner hvorav 25,1 mill. kroner er resultatført. Nedskrivning som skulle vært foretatt før 2010, 25,1 mill. kroner, er ført mot egenkapitalen. Resultatet korrigert for pensjonsendringer og nedskrivninger er 36,2 mill. kroner som er bedre enn budsjett.

Den omtalte inntektsføringen av pensjonskostnader er en følge av endret parameter for regulering av fremtidige pensjoner i konsernets ytelsesbaserte pensjonsordning. I 2010 økte det ikke resultatførte estimatavviket (differansen mellom pensjonsforpliktelser og pensjonsmidler) fra 700 mill. kroner til 1 076 mill. kroner. Det gis ikke anledning til å benytte den omtalte inntektsføringen til nedskrivning av den økte fremtidige forpliktelsen som er en følge av regelendringen.

Soliditet. Konsernets soliditet er på 28,4%. Dette er en økning fra 19,5 % i 2009. Den store forbedringen er i hovedsak en følge av inntektsført pensjon. Annen egenkapital er økt fra 289,3 mill. kroner til 559,1 mill. kroner.

Kontantstrømoppstillingen viser at konsernets kontantbeholdning ble redusert fra 322 mill. kroner til 8 mill. kroner i løpet av 2010. Konsernet har en kassakredittramme på 300 mill. kroner. Trekket på kassakreditten var 70 mill. kroner ved utgangen av 2010 mot null ved forrige årsskifte. Konsernets likviditetsreserve er således redusert med 384 mill. kroner i løpet av 2010. De viktigste årsakene er nedbetaling av langsiktig gjeld med 158 mill. kroner. Investeringene ble 87 mill. kroner høyere enn ordinære avskrivninger og kundefordringene økte med 75 mill. kroner som følge av forskuddsbetalt faktura i desember 2009. Konsernets likviditet er svekket, men fortsatt tilfredsstillende.

Finansiell markedsrisiko er beskrevet i den innledende noten til regnskapet.

Unibuss (tidligere Sporveisbussene) oppnådde i 2010 et resultat på 47,3 mill. kroner før skatt. Netto inntektsført pensjon utgjorde 44 mill. kroner, og nedskrivning av driftsmidler utgjorde 2,7 mill. kroner.

Oslo T-banedrift AS oppnådde et resultat på 44,3 mill. kroner før skatt. Inntektsført pensjon utgjorde 49,0 mill. kroner.

Oslo trikken AS oppnådde et resultat før skatt på 20,0 mill. kroner. Inntektsført pensjon utgjorde 29,3 mill. kroner.

Bussanlegg fikk et resultat før skatt på 10,9 mill. kroner. Resultatet for Bussanlegg må ses i relasjon til at selskapets aksjer ble kjøpt for 253 mill. kroner i 2008, hvorav morselskapet finansierer ca. 160 mill. kroner.

KTPs pensjonsordning

Ansatte i KTP-konsernet, med unntak av datterselskapet Unibuss AS, har i dag en ytelsesbasert pensjonsordning. I 2005, etter forutgående konkurranse i markedet, ble det inngått en femårsavtale med Storebrand Livsforsikring vedrørende drift og forvaltning av pensjonsordningen. Oslo Sporveiers pensjonskasse ble nedlagt fra samme tidspunkt.

Pr 31.12.10 var det 2,6 milliarder kroner i pensjonsmidler plassert hos Storebrand Livsforsikring. Pensjonsmidlene er underlagt en samfunnsansvarlig forvaltning gjennom Storebrands konsernstandard for samfunnsansvarlige investeringer.

KTP-konsernet har pr i dag AFP-uttak på ca 40%. Dette representerer en årlig kostnad på ca 20 mill kroner. Potensielle AFP-pensjonister øker dramatisk i årene som kommer og vil medføre at kostnadene øker dersom tiltak ikke iverksettes.

Total bestand av pensjonister og yrkesaktive i pensjonsordningen pr 31.12.10:

Ytelser	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001
Vedtekstfestede ytelser*	1984	2238	2276	2214	2.271	2.184	2.209	2.266	2.422	2.426
AFP 65 / 85-årsregelen	34	33	38	24	26	inkl. over	inkl. over	inkl. over	inkl. over	inkl. over
AFP 62 / Førtidspensjon	50	41	44	30	36	27	34	36	50	47
Antall pensjonister	2.068	2.312	2.358	2.268	2.333	2.211	2.243	2.302	2.472	2.473
Yrkesaktive	1478	1470	1392	1268	1.416	1.419	1.443	1.448	1.921	1.819
Totalbestand eksklusive fratrukte	3.546	3.782	3.750	3.536	3.749	3.630	3.686	3.750	4.393	4.292
Fratrukte	1997	2056	2065	1816	1.754	1.986	1.823	1.957	2.151	2.054
Totalbestand	5.543	5.838	5.815	5.352	5.503	5.616	5.509	5.707	6.544	6.346

Kvalitetssikring av dataene i 2010 påvirker bestandstallene og gir i noen tilfeller større variasjoner i forhold til tall for tidligere år.

Antall uførepensjonister og midlertidig uføre i pensjonsordningen pr 31.12.10:

Ytelser	Konsern 2010	KTP	T-bane	Trikken	Konsern 2009	Konsern 2008	Konsern 2007	Konsern 2006	Konsern 2005	Konsern 2004	Konsern 2003
Uførepensjoner	411	376	27	8	454	481	455	465	499	509	509
Midlertidig uføre	71	45	18	8	79	77	85	91	72	62	86
Sum uføre	482	421	45	16	533	558	540	556	571	571	595
Endring	-67	-50	-16	-1	-25	18	-16	-15	0	-24	
Årlig tilvekst	-13,9 %	-11,9 %	-35,6 %	-6,3 %	-4,7 %	3,2 %	-2,9 %	-2,6 %	0,0 %	-4,2 %	

Effektivisering

E-2010 har vært konsernets forbedringsprogram siden 2007. Programmet har hatt ansvaret for å identifisere forbedringsmuligheter, strukturere og følge opp definerte prosjekter i forhold til KTPs kontinuerlige forbedringsmål. Det overordnede målet for KTP har vært å effektivisere 200 mill. kroner i 2010 i forhold til 2007-nivået.

Etter en omfattende revitalisering i 2009 er programmet i 2010 vært drevet av egne ressurser. Ved utgangen av 2010 overført til "Best 2015" – konsernets kontinuerlige forbedringsprogram. I den anledning er det gjort en foreløpig statusoversikt totalt og for de ulike resultatenehetene og datterselskapene. Tallene for gevinstrealisering er pr første halvår 2010 og viser at prosjektet ligger opp mot det overordnede målet. Endelige besparelser for programmet, vil foreligge i løpet av første kvartal 2011.

Kundetilfredshet og trafikkutvikling

Kvaliteten på KTPs leveranser til kollektivtrafikken kan måles ved de reisendes tilfredshet. Kundetilfredsheten i Oslo T-banedrift utgjorde 91 prosent (90 prosent i 2009) for Unibuss AS i Oslo 91 prosent (92 prosent i 2009), og i Oslotrikken AS 91 prosent (90 prosent i 2009). Dette er svært høye tall sammenlignet med kollektivtransporten i andre land og byer.

Regulariteten er et annet viktig målepunkt for kollektivtrafikken. Også der scorer trikk, buss og bane høyt med henholdsvis 98.89, 99.89 og 99.3 prosent kjørte avganger.

Alle KTPs driftsarter hadde solid trafikkvekst i 2010. Trikken økte med to millioner reiser som utgjør en vekst på 5.6 prosent, bussen hadde ni millioner flere reiser i Oslo og Akershus (8.8 prosent vekst), og T-banen kan vise til en vekst på 2.2 prosent eller to millioner flere reiser. Denne fordelingen er noe skjev da buss for bane på Holmenkollbanen og Lambertseterbanen er registrert som busstrafikk. Totalt registrerte Ruter 271 millioner kollektivreiser, en økning på 5.5 prosent fra 2009. Konsernet KTP hadde 199 millioner reiser i 2010.

Investeringer

De samlede bevilgninger til investeringer i 2010 utgjorde 1.2 mrd. kroner. Disse midlene er blant annet blitt benyttet til utbygging av Kolsåsbanen i Akershus og Holmenkollbanen. I tillegg er det gjennomført en rekke prosjekter med formål å ivareta den tekniske standarden på infrastrukturen.

Infrastruktur

De samlede bevilgninger til investeringer var i 2010 1.2 mrd. kroner. Investeringene er finansiert med Oslopakke 3 midler på 964mill. kroner, KTP med 210 mill. kroner, og statlige midler med 26 mill. kroner.

De største prosjektene har som nevnt vært utbygging av Kolsåsbanen i Akershus, oppgradering av Holmenkollbanen, Lambertseterbanen, Drammensveien, stasjonsoppgradering i Groruddalen og fornyelse av likerettere.

Inkludert tidligere års bevilgninger har KTP en samlet prosjektportefølje på 3,1 mrd kr ved utgangen av året.

I løpet av året er oppgradering av Holmenkollbanen gjennomført, med nye strømskinner og ny Holmenkollen stasjon. Holmenkollbanen ble tatt i bruk den 6. desember, hvor Hans Majestet Kong Harald foretok den høytidelige åpningen.

I desember 2010 ble også Kolsåsbanen til Jar høytidelig åpnet.

Begge disse store prosjektene er levert i henhold til opprinnelig fremdriftsplan og innenfor vedtatte kostnadsbudsjetter.

Vedlikeholdsetterslep

Gjennom en ny utredning, som ble presentert på slutten av året, er det dokumentert et vedlikeholdsetterslep på infrastrukturen på nærmere 6,7 mrd kroner. Utredningen understreker behovet for prioritering av midler til reinvesteringer og verdibevarende vedlikehold i årene som kommer.

Nærmere omtale av de store prosjektene:

Kolsåsbanen

Trafikk på første etappe av Kolsåsbanen i Akershus ble satt i drift ved åpning av Bjørnsletta stasjon i august 2010. Senere, den 1. desember 2010, ble det åpnet for trafikk frem til Jar med både T-bane og trikk. Etter stenging i en lang periode, var det en merkedag når trikk og T-bane igjen kunne frakte passasjerer til og fra disse stasjonene.

Arbeidet på Kolsåsbanen vil fortsette også i 2011 med planlagt åpning til Bekkestua i august, deretter videre til Kolsås i 2014.

Holmenkollbanen

Prosjektet har en kostnadsramme på 414 mill. kroner i prosjektet. Finansieringen er gjort med Oslopakkemidler på 217 mill. kroner, lån på 177 mill. kroner og tilskudd fra Oslo kommune på 20 mill. kroner.

Holmenkollbaneprosjektet har vært usedvanlig utfordrende, og stilt store krav til prosjektgjennomføringen. Utfordringene er blant annet knyttet til valg av tekniske løsninger, komplisert bygging av ny Holmenkollen stasjon, utbedring av fyllingen ved Hemingbanen og forsterking av strømforsyningen til banen - kombinert med en meget stram tidsplan. I tillegg ble anlegget utsatt for tyveri av kobberledninger, som medførte både forsinkelser og økte kostnader. Prosjektet er likevel gjennomført innenfor vedtatte rammer.

Lambertseterbanen

Prosjektet har hatt en kostnadsramme for arbeidene t.o.m. 2010 på 163 mill. kroner. Prosjektet fortsetter i 2011. I 2010 er det gjennomført totalfornyelse av strekningen Brynseng – Ryen utgående spor, stasjonsfornying Høyenhall og Manglerud, oppgradering av tekniske rom på Helsfyr, Ryen, Manglerud og Ryen, og oppgradering av elektriske anlegg

Prosjektet har vært gjennomført med inn- og utkjøring til Ryen verksted i hele perioden, noe som har komplisert gjennomføringen betraktelig.

Drammensveien

Prosjektet er et samarbeid med Vann- og avløpsetaten og Samferdselsetaten. Det består av bygging av 1560 meter nytt dobbeltspor med nytt banefundament etter ny støyreducerende metode, utskifting av kummer, vann- og avløpsledninger, og utbedring av fortau med fortgjengeroverganger på strekninger i Drammensveien.

Arbeidet ble delt opp i to parseller, den ene fra Skarpsno til Halvdan Svartes gate, og den andre fra Skarpsno til Solli plass. Begge parseller ble åpnet for full trikkedrift i november 2010 som planlagt, da det var en forutsetning at det skulle være tosporsdrift samtidig som Kolsåsbanen ble åpnet til Jar.

Nye likerettere

Oppgraderingsprogrammet for likerettere fortsatte som planlagt i 2010. Nye likerettere på Høyenhall, Ulsrud og Karlsrud ble anskaffet iht. plan og budsjett. Programmet

fortsetter videre i 2011 og det er da planlagt nye likerettere på Ryen og Sørbyhaugen. Det er svært viktig at takten opprettholdes for å få en sikker og pålitelig strømforsyning til T-banen. I praksis innebærer oppgraderingen full utskifting av alle komponenter og full oppussing av bygningen.

Sanntidsinformasjon

Arbeidet med implementering av sanntidsinformasjonssystem (SIS) på T-banen er slutført, med unntak av enkelte stasjoner som er under ombygging.

Aktivitetene i 2010 har i hovedsak vært knyttet til etablering av teknisk infrastruktur og utplassering av sanntids visningsenheter på Holmenkollbanen. I alt er 266 visningsenheter idriftssatt i 87 T-banestasjoner, fordelt på infosøyler ved stasjonsinnganger, monitorer i vestibyler og anviserenheter over plattformer. Prosjektet "SIS T-bane" ble avsluttet 31/1-2011.

Systemet for sanntidsinformasjon har bidratt til at de reisende er betydelig mer fornøyd med informasjon på stasjonene – og dermed reiseopplevelsen.

Vognmaterieill

Vognmateriellet – trikker og t-banevogner – eies/leases av Oslo Vognselskap AS. Vognselskapet leier ut materiellet til Ruter AS, som videre stiller det til disposisjon for Oslo Trikken og Oslo T-banedrift AS. KTPs Verkstedenhet er ansvarlig for vedlikeholdet. Denne organiseringen stiller store krav til smidighet og samarbeid når det oppstår komplikasjoner knyttet til vognmateriellet.

T-banen har nå en vognpark som kun består av nye MX3000-vogner, etter at de siste røde vognene ble skiftet ut i april 2010. Utskifting av vognparken har ført til betydelig lavere vedlikeholdskostnader. Det er likevel registrert enkelte utfordringer, i løpet av vinteren 2009/2010 oppstod fire branner pga. overslag i strømvatneren. Reparasjonsarbeidet har vært omfattende og vogntilgjengeligheten har derfor ikke vært fullt ut tilfredsstillende siste del av året. MX3000 kjøres nå midlertidig med en modifisert strømvatner og videre utvikling pågår. Det har ikke oppstått nye branntilløp etter justeringen av materiellet.

Høsten 2010 besluttet bystyret i Oslo å benytte seg av en opsjon i kontrakten med Siemens til å bestille ytterligere 32 togsett av typen MX3000. Dette vil på sikt gjøre det mulig å levere et enda bedre T-banetilbud til passasjerene, men fordrer også at KTP har tilstrekkelig kapasitet til parkering og vedlikehold. KTP har derfor i 2010 levert et reguleringsforslag til Bærum kommune, med sikte på å etablere en større base på Avløs/Durud.

Trikkemateriellet er delt i to typer: De eldste trikkene av typen SL79, og de nyere italienske trikkene SL95. Vognsituasjonen for trikk har til dels vært utfordrende i 2010.

I løpet av året ble det avdekket sprekker i noen aksler på SL95-trikkene. Dette kom i tillegg til tidligere kjente problemer med denne vogntypen. Det ble likevel mulig å ha tilfredsstillende vogntilgjengelighet det meste av året. Situasjonen vil imidlertid bli svært krevende i 2011. Det arbeides med en opprettingsavtale med leverandøren Ansaldo Breda, basert på avtalt garanti.

Helse, miljø og sikkerhet (HMS)

Konsernet har et sentralt HMS-system som trekker opp hovedlinjene for det systematiske HMS-arbeidet. Dette systemet er betydelig forenklet i 2010 slik at HMS-innsatsen kan bli bedre og mer effektiv. I tillegg er det lokale HMS-systemer ute i bedriften med rutiner som beskriver hvordan ledere, verneombud og ansatte skal praktisere HMS-arbeid på hver enkelt arbeidsplass. Alle datterselskapene og morselskapet har arbeidsmiljøutvalg og hovedverneombud.

HMS-opplæring er viktig for det forebyggende HMS-arbeidet og det arrangeres egne, tilpassede grunnkurs og repetisjonskurs innen HMS for alle ledere, verneombud og AMU hvert år.

KTP er etter en ny forskrift forpliktet til å la seg bistå av en "Godkjent" bedriftshelsetjeneste (BHT). HMS-avdelingen ble som en av de første bedriftshelsetjenester i landet "godkjent" i januar 2010 og benyttes av alle virksomhetene i konsernet eksklusiv Unibuss AS.

Konsernet har satset bredt på lavterskeltilbudet "Dytt" for å få flere ansatte til å drive med mer fysisk aktivitet. Opplegget gikk ut på å bruke skritteller, konkurrere med andre og nå et bestemt distansemål. Ca 1/3 av de ansatte deltok i aktivitetsprosjektet.

Det ble registrert til sammen 137 personskader på egne ansatte i hele konsernet inkludert datterselskaper i 2009. Dette er på samme nivå som i 2008 (136), samtidig som aktiviteten spesielt innenfor bussdrift har økt. Vold fra passasjerer, fall og diverse årsaker er hyppigste grunn til skade.

Antall ansatte

Antall ansatte i konsernet i 2010 er 3413 (3094 i 2009), noe som tilsvarer 2834 årsverk (2582 i 2009). Økningen fra 2009 til 2010 er i all hovedsak knyttet til Unibuss AS, men antall ansatte har også økt i øvrige virksomheter i konsernet. Dette har sammenheng med utvidet drift.

Likestilling

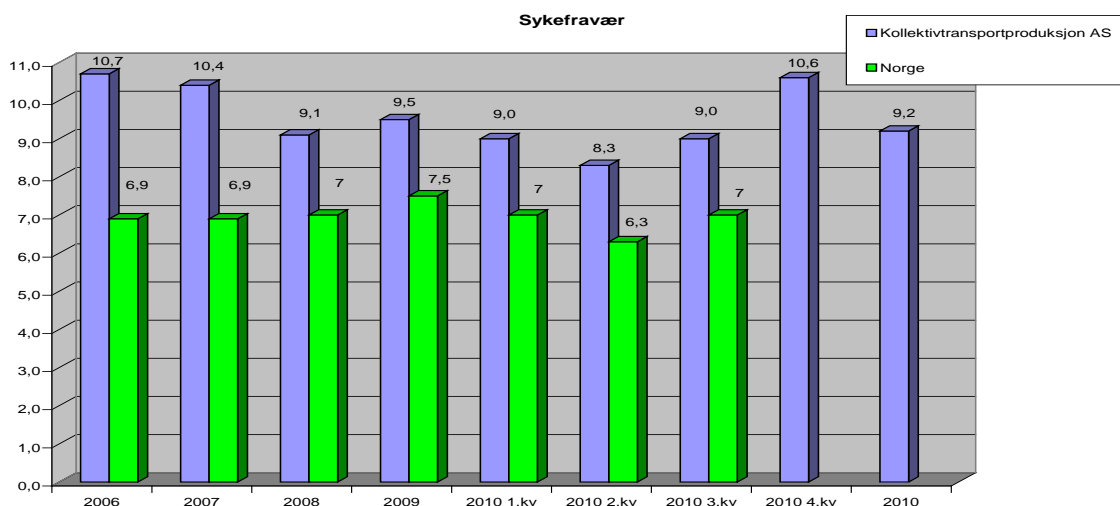
Kvinneandelen er 14% i hele konsernet, hvilket er det samme som i 2009. I datterselskapene Oslo T-banedrift AS, Oslo trikken AS og Unibuss AS er de tilsvarende tallene 29 %, 25 % og 5 %. I morselskapet utgjør kvinneandelen 15 %.

Det er innarbeidet personalmessige retningslinjer slik at det ikke forekommer forskjellsbehandling grunnet kjønn i saker som lønn, avansement og rekruttering. KTP legger også til rette for tiltak som permisjon, redusert arbeidstid samt tilpasset arbeid og arbeidstid for småbarnsforeldre.

Sykefravær

Sykefraværet i KTP konsernet har siden 2000 – sett under ett – hatt en positiv utvikling. I 2000 var sykefraværet på 12,4 % og har i siste 10-års periode vist en synkende tendens. I 2010 var sykefraværet på 9,2 % (tilsvarende tall for 2009 var 9,5%).

Sykefraværet i Unibuss AS ligger på 8,5 % mens de tilsvarende tallene for henholdsvis Oslotrikken AS, Oslo T-banedrift AS og KTP er på 11 %, 10,9 % og 8,9%. Sykefraværet i transportsektoren er høyere enn i andre yrker og - som figuren viser - ligger KTP betydelig over landsgjennomsnittet.



Sykefraværet for "Norge" pr 4 kvartal 2010 forelå ikke når denne figurene ble utarbeidet

I konsernet har man i flere år arbeidet langsiktig med forebygging av og oppfølging av sykefravær. Erfaringsutveksling prioriteres som grunnlag for vurdering og utvikling av tiltak for å redusere sykefraværet. I 2010 ble det satt ekstra fokus på nærvær gjennom prosjektet "Fokus tilstedeværelse" hvor både ansatte og tillitsvalgte deltar. Konsernet har anskaffet sykefraværsoppfølgingsystemet HRessurs som verktøy til hjelp i arbeidet med å redusere sykefraværet.

Diskriminering

Diskrimineringslovens formål er å fremme likestilling, sikre like muligheter og rettigheter samt å hindre diskriminering på grunn av etnisitet (etniske grupper, kulturelle, språklige, økonomiske, historiske, religiøse eller politiske kriterier).

Konsernet arbeider aktivt, målrettet og planmessig for å fremme 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 ca. 20 % 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.

Seniorpolitikk

Hovedmålsettingen med seniorpolitikken er å sikre en inkluderende arbeidsplass og å beholde relevant kompetanse.

Unibuss AS har utarbeidet en seniorpolitikk hvor det viktigste tiltaket er incentiver for å arbeide også etter fylte 62 år. Dette har medført at gjennomsnittlig pensjonsalder er

økt fra 54 år i 2003 til 63 år i 2010. Som en anerkjennelse av dette arbeidet, ble Unibuss AS tildelt prisen for "Årets seniorinitiativ" av Senter for Seniorpolitikk i november 2010.

KTP som IA-bedrift

Hovedintensjonen med IA-avtalen (IA = Inkluderende Arbeidsliv) er å inkludere flere i arbeidslivet. Dette innebærer å drive forebyggende HMS-arbeid slik at færre ansatte får sykefravær. I tillegg skal avtalen sikre at de sykmeldte lettere og hurtigere kommer tilbake i arbeid ved å legge til rette for dette.

Alle selskapene i KTP-konsernet er IA-bedrifter. Effekten av IA er blitt evaluert i 2010. Resultatet av evalueringen viser at det er verdifullt for KTP å være IA-bedrift.

Medarbeiderundersøkelse

Det blir årlig gjennomført medarbeiderundersøkelser som er lik i alle enheter og døtre i konsernet. I 2010 hadde KTP-konsernet en svarprosent på 69 mot 55 i 2009 og 47 i 2008. En så høy svarprosent gir stor troverdighet til resultatene fra undersøkelsen, og kommer som en følge av god og aktiv oppfølging i de ulike enheter og døtre.

Årets kartlegging av trivsel og lederskap viste små endringer i resultatene totalt sett for KTP konsernet sammenlignet med året før, men utviklingsmessig sett fra 2007-2010 vitner resultater om man er på rett vei. I en del virksomheter i konsernet er det stor fremgang å spore og dette kan i vesentlig grad henføres til utviklingstiltak og bedre ledelse.

Resultatene viser behov for å arbeide videre med lederutvikling og kompetanseheving, men det er også behov for å gå mer i dybden på medarbeiderskap.

Helseforsikring

Ansatte i KTP-konsernet som er omfattet av tjenstepensjonsordningen er dekket av Behandlingsavtale Pluss i Storebrand Helseforsikring AS. Denne forsikringen opphører pr. 30.06.11 når den prolongerte hovedavtalen med underliggende avtaler mellom partene utgår.

Påvirkning av det ytre miljø

Miljøarbeidet i konsernet kvalitetssikres ved at alle datterselskaper og større enheter er sertifisert etter ISO 14001 i Miljøledelse. Alle miljøavvik skal rapporteres og behandles. Kravet gjelder også for underleverandører innleid av Kollektivtransportproduksjon AS.

Det er utarbeidet beredskapsplaner som sikrer en effektiv og godt forberedt iverksetting og gjennomføring av tiltak som er nødvendige for å forhindre eller begrense skadevirkninger ved alvorlige ulykker, brann eller miljøforurensning. Verkstedenhetens avdelinger på Ryen og Grefsen har eget industrivern som har beredskapsplaner og øvelser. De ble revidert av NSO i 2010 uten avvik.

Konsernet har jobbet ut fra en felles miljøhandlingsplan med mål og tiltak for perioden 2006-2010. Det skal utarbeides en ny miljøhandlingsplan for 2011-2013. Konsernets datterselskaper og enheter gjennomfører miljøkartlegginger og utarbeider hvert år lokale handlingsplaner for å oppfylle egne og konsernets miljømål og -tiltak.

KTP er en av byens viktigste miljøbedrifter. Dette gjelder i særdeleshet de skinnegående driftsartene trikk og T-bane som kjører på strøm i egen trasé, men også Unibuss holder høy miljøstandard, bl.a. med en svært moderne busspark og mange biodieselbusser. KTP er gjennom å tilby alternativer til personbilen en sterk bidragsyter til et bedre bymiljø.

Verkstedenehetens kildesortering og kjemikalierne er sikret mot spill til ytre miljø. InfraPartner har som mål å øke sorteringsgraden i sine avdelinger.

InfraPartner (IP) har i 2010 hatt ett utilsiktet utslipp til grunn. Utslippet var på 30 liter hydraulikkolje som ble håndtert ved umiddelbar pålegging av oljeabsorberende middel og kontakt med Brann- og redningsetaten for opprensing. IP har jobbet bevisst med å minske antall miljøskadelige og helseskadelige kjemikalier i bruk, og har for 2010 oppnådd sine mål på begge områder.

OsloTrikken har i samarbeid med Infrastrukturenheten jobbet med å kartlegge og redusere støy i forbindelse med trikkedriften. Det utarbeides årlig en støyrapport med gitte målingspunkter. Skinnene smøres og slipes for å redusere støybelastningen. Det ble i 2009 prøvd ut en ny skinnelivingsmetode (skinnelivingsblokker) på en strekning på Lilleakerbanen. Resultatene er veldig gode. Videre analyser og vurderinger av fortsatt bruk av skinnelivingsblokker videreføres i 2011.

Oslo T-banedrift har til sammen 83 MX-togsett, og ingen av disse er eldre enn fra 2005. Alle vogner tilfredsstiller interne støykrav på maksimalt 80 dBA i en avstand på 10 m ved en hastighet på 50 km/t (rett strekning). Det er målt støy i boliger langs toglinjene, og ingen overskred grenseverdien i Forurensningsforskriften på L_{eq} 42 dB. Forskriften krever at innendørs støynivå ned til L_{eq} 35 dB skal kartlegges, og det er målt verdier mellom L_{eq} 35 dB og L_{eq} 42 dB i 13 bygninger langs linjenettet. Det er Infrastrukturenheten som er eier av banenettet, og i 2010 har de jobbet med å begrense støy ved tiltak som bytting av skinner og fornyelse av over- og underbygning for skinnene, samt sliping av skinner. Overgangen til de nye MX-vognene har medført at det ikke lenger er behov for å benytte kvartssand på skinnene og det er en miljømessig stor fordel.

Kollektivtransportproduksjon AS eier og forvalter 230 000 m² bygningsarealer i Oslo og Akershus hvorav mesteparten omfatter verksteder for trikk og T-bane, samt bussanlegg i Oslo og Akershus. Alle bussanleggene er utleid til Ruter i en langsiktig leiekontrakt.

KTP har egen samarbeidsavtale med ENOVA, som gir støtte til investeringer i energibesparende tiltak. En vesentlig del av konsernets energibesparelse knyttes til bruk av nye T-banetrogner (MX) med tilbakemating av kjørestrøm. I tillegg er følgende energibesparende tiltak gjennomført eller påbegynt i 2010:

- OsloTrikken og Hafslund samarbeider om å få bedre kontroll over målepunkter og strømmålinger på trikkenettet. En del feil er ryddet opp i, men en del gjenstår og dette vil det arbeides videre med i 2011.

- For å redusere energiforbruket hos Oslo T-banedrift er det gjennomført en rekke tiltak, bl.a. å bytte strømskinnemateriale fra stål til aluminium, endre kjørestil og senking av temperatur i vognene. I tillegg vil tekniske oppgraderinger som bytting av kabler, likerettere og stasjonsoppgraderinger bidra til å redusere forbruket.

For Infrastrukturenhetens største prosjekt, Kolsåsbaneprosjektet, er det iverksatt følgende i forhold til ytre miljø i 2010:

- Grunnundersøkelser med prøvetaking for bestemmelse av masseklasser der det skal masseutskiftes
- Miljøkartlegging i omgivelsene rundt banelegemet. På bakgrunn av dette lages det miljøoppfølgingsplaner og tiltaksplaner som legges ved anbuds dokumentasjon. Tiltaksplaner og avfallsplaner for entreprisene som blir fulgt opp ukentlig i byggemøter
- Særskilte miljøoppfølgingsmøter med entreprenørene hver 14. dag
- Støy og rystelser til omgivelsene overvåkes og følges opp kontinuerlig
- Stikkprøver på at forurensede masser blir deponert på riktig godkjent deponi
- Utarbeidet plan for videre miljøkartlegging

Unibuss ble miljøsertifisert etter ISO 14001 standarden i 2008. Høsten 2010 ble alle Unibuss' avdelinger resertifisert for tre nye år. Ny teknologi blir hele tiden vurdert i samarbeid med bussens oppdragsgivere. Resultatet av dette samarbeidet ser vi i Oslo Syd der Unibuss i slutten av 2011 vil kjøre 22 biogassbusser, 5 hydrogenbusser og 16 hybridbusser i tillegg til de 21 bussene som allerede i dag går på bioetanol.

Avviksbehandling innen HMS har vært et fokusområde for Unibuss, og sjåførere og trafikkledere har blitt flinkere til å melde avvik. For å sikre nærhet til og med mulig effektiv behandling av avvikene blir disse behandlet lokalt på stasjoneringstedene.

Alle verkstedene og vaskehallene til Unibuss har godkjente miljøstasjoner. Der blir avfallet sortert før levering. I 2010 startet prosessen med å få ned antall kjemikalier som brukes i verkstedene og vaskehallene. Alle kjemikalier som er i bruk er risikovurdert i forhold til arbeidsmiljø og det ytre miljø, dette i samarbeid med Oslo HMS-senter.

ESA-saken

I 2004 mottok Oslo Sporveier 800 mill. kroner fra Oslo Kommune for innbetaling av manglende pensjonsmidler i Oslo Sporveiers pensjonskasse. Beløpet ble overført som økt aksjekapital.

Pengene ble i sin helhet overført til pensjonskassen på vegne av Oslo Sporveier AS og AS Sporveisbussene.

Sporveisbussenes (nå Unibuss) andel av betalingen/underdekningen i pensjonskassen var 97 mill. kroner. Selskapets aksjekapital ble forhøyet med dette beløpet. Deretter ble aksjekapitalen nedskrevet som følge av den regnskapsmessige behandlingen av innbetalingen til pensjonskassen og nettoeffekten ble at aksjekapitalen økte med ca. 40 mill. kroner.

Etter hvert ble hele virksomheten til Sporveisbussene konkurranseutsatt og alle ansatte ble som følge av det ansatt i nye AS - er med en innskuddsbasert pensjonsordning. Derved ble den ytelsesbaserte pensjonsordningen lukket og de ansatte i ordningen ble etter hvert flyttet ut idet de fikk med seg sine opptjente/oppsatte rettigheter.

I 2006 kom det en henvendelse fra ESA der Oslo Kommune ble bedt om en omfattende redegjørelse for overføringen av egenkapital til Oslo Sporveier/Sporveisbussene i 2004. Besvarelsen ble utarbeidet i samarbeid med revisor. Henvendelsen fra ESA var en følge av at en av Sporveisbussenes konkurrenter hadde innklaget kapitaltilførselen som konkurransevridende.

Tidlig i 2010 fikk KTP informasjon fra ESA om at saken var henlagt. Imidlertid har KTP for kort tid siden blitt informert om at saken er tatt opp igjen og KTP har fått noen nye spørsmål fra ESA som er besvart. KTP er meddelt at det er ESA som er innklaget av en av våre konkurrenter og at saken vil komme opp for EFTA-domstolen i april 2011. KTPs rolle blir å støtte ESA ved å bidra med ønsket informasjon. Det er styrets oppfatning at denne saken ikke vil føre frem og det er derfor ikke avsatt noe beløp for tilbakebetaling av aksjekapital til eier. Hvis ESA skulle bli dømt, er det uklart hvilke følger det evt. vil kunne få for KTP.

Disponering av overskudd

Styret foreslår at overskuddet for 2010 på for morselskapet på 334,8 mill. kr. disponeres som følger:

- Overføres til annen egenkapital: 293 256 000 kroner.
- Overføres til fond for vurderingsforskjeller: 34 118 000 kroner

Utsiktene fremover

Kollektivtrafikken i Oslo-regionen har vokst betydelig de siste årene, og markedet vil kreve fortsatt vekst som følge av sterk befolkningsvekst og miljøfokus. KTP er beredt til å møte denne etterspørselen så fremt ressursinnsatsen fra våre eiere og oppdragsgivere er tilstrekkelig. Det gjelder så vel drifts-, vedlikeholds- og investeringsmidler.

Samtidig vil KTP gjøre det vi kan for å drive en så effektiv kollektivtrafikk som mulig. Vi vil fortsette arbeidet med forenkling av organisasjonsstrukturen og målrettet effektiviseringsarbeid, uten at det går på bekostning av sikkerhet og kvalitet. Gjennom dette arbeidet vil vi også kunne dokumentere at ingen skal kunne drive kollektivtrafikk i Oslo-regionen mer effektivt enn KTP, slik vi beskriver i konsernets strategiske plan.

Det er investert betydelige beløp de seneste årene i oppgradering av anlegg for infrastruktur. På tross av dette, er standarden på mange infrastrukturprosjekter under akseptabelt nivå. Beregninger viser et samlet etterslep og fornyelsesbehov på infrastrukturen på 6,7 mrd kr. Dette omfatter både strømforsyning, likerettere, signal- og baneanlegg, og nødvendige stasjonsoppgraderinger. Beregningene dokumenterer at det er behov for et kraftig løft for å bringe infrastrukturen opp på et nivå som er nødvendig for å ta vare på verdiene av eksisterende investeringer og forventet

trafikkvekst, samt tilfredsstillende målene for fortsatt å kunne levere tilfredsstillende på regularitet og punktlighet.

Vognsituasjonen for trikk kan bli krevende i tiden som kommer som følge av tilstanden for SL95-trikkene. KTP-konsernet vil gjøre det som er mulig for at så stor del av trikkeparken som mulig til enhver tid er i trafikk. Det må utvilsomt betydelige økonomiske midler til for å sikre stabilitet i dagens trikkedrift. Samtidig bør arbeidet med anskaffelse av nye trikker intensiveres.

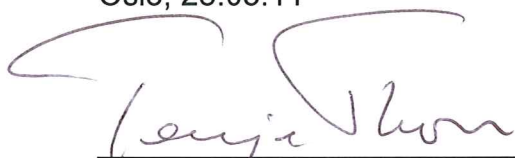
Befolkningsveksten vil kreve videre utbygging av kollektivtrafikken hvis Oslo-regionen skal ha et funksjonelt og miljøvennlig transportsystem. Etter styrets oppfatning bør investeringer i nye kollektivtilbud og – traseer konsentreres til utbyggingsområder og knutepunkter, og så langt det er mulig i egne traseer/kollektivfelt.

Styret ser svært positivt på fremtiden for kollektivtrafikken generelt og KTP spesielt. Styret ser frem til å arbeide aktivt med drift, utbygging og effektivisering av kollektivtrafikken i årene som kommer.

Med bakgrunn i tidligere omtale bekrefter vi at forutsetningen om fortsatt drift er lagt til grunn for regnskapene. Styret er ikke kjent med hendelser etter balansedagen av betydning for det avlagte årsregnskapet.

Styret takker alle ansatte for solid innsats i 2010.


Oslo, 28.03.11



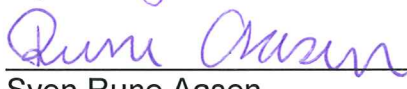
Terje Thon
Styrets leder



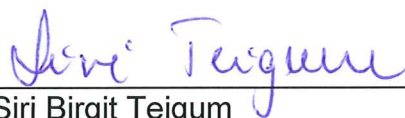
Sveinar Bjørn Bones
Styremedlem



Arnt Olav Rønning
Styremedlem



Sven Rune Aasen
Styremedlem



Siri Birgit Teigum
Nestleder



Johan Leif Øverland
Styremedlem



Gyrid Skalleberg Ingerø
Styremedlem

Aksjonærforhold

Oslo kommune eier 100 prosent av aksjene i Kollektivtransportproduksjon AS.

Bedriftsforsamlingen

Aksjonærrepresentanter

Kai Gj. Henriksen, leder
Ulrika von Sydow, nestleder
Odd Bakken (f.o.m. 21.4.2010)
Ing-Cristine Ericson
Robert Finn Hansen
Rina Brunsell Harsvik
Sverre Sletten
Trond B. Solvang (t.o.m. 21.4.2010)
Anne Ma Sødahl Wessel

Varamedlemmer, aksjonærrepresentanter

Lars Jørgen Sandbakken

Arbeidstakerrepresentanter

Fagforbundet:

Anette W. Michelet
Per Martinsen
Dogan Sahin

YTF:

Leif-Arne Myhre

Numeriske varamedlemmer, arbeidstakerrepresentanter

Fagforbundet:

1. Marie-Helene Olijnyk
2. Alf Erik Mortensen
3. Liv Alming
4. Nina Chu
5. Stein Apeland

YTF:

1. Erik Hovland
2. Steinar Olsen
3. Bjørn Nytrø

Styret

Aksjonærrepresentanter

Terje Thon, leder (f.o.m. 6.5.2010)
Siri Teigum, nestleder
Arnt Rønning
Gyrid Skalleberg Ingerø (f.o.m. 6.5.2010)
Leif Øverland (som leder t.o.m. 6.5.2010)
Fredrik Bostad (t.o.m. 6.5.2010)
Karen Skjånes (t.o.m. 6.5.2010)

Vararepresentanter

Anne Bjørnebye Vik (t.o.m. 6.5.2010)

Knut Digerud (t.o.m. 6.5.2010)

KTPs vedtekter ble endret den 6.5.2010 slik at styret ikke lenger har aksjonærvalgte varerepresentanter.

Arbeidstakerrepresentanter

Rune Aasen

Sveinar Bones

Numeriske vararepresentanter

1. Ove G. Tønnessen

2. Anne Line Filiberto

3. Arnt Olsen

4. Andreas Lauvstad

Styrene i datterselskapene

Unibuss AS

Cato Hellesjø – Styreleder

Robin Olsen – Nestleder

Lili Møller

Tore Berg

Heidi Omberg

Leif-Arne Myhre

Dogan Sahin

Steinar Olsen – Arbeidstakerobservatør

Erik Aalerud – Arbeidstakerobservatør

OsloTrikken AS

Cato Hellesjø – Styreleder

Are Kjensli – Nestleder

Marit Ursin

Merete Agerbak-Jensen

Tore Berg

Ola Floberg

Marie-Helene Olijnyk

Bjørn Colban

Oslo T-banedrift

Cato Hellesjø – Styreleder

Åsne Havnelid – Nestleder

Tore Berg

Bente Engesland

Daniel Skjeldam

Osmund Ueland

Bjørn Nytrø

Anette W. Michelet

Anne Lise S. Nestande

Bussanlegg AS

Fritz Huitfeldt – Styreleder
Per-Erik Syvertsen
Tore Berg

Sporveis-Annonsene AS

Cato Hellesjø – Styreleder
Tore Kåss – Nestleder
Terje Kalheim
Torild Skogsholm
Øystein Svendsen

Sporveisbilletter AS

Thorbjørn Thoresen - Styreleder
Cato Hellesjø
Tore Berg

Konsernledelsen

Cato Hellesjø, konsernsjef
Merete Agerbak-Jensen, konserndirektør kommunikasjon
Tore Berg, konserndirektør finansiering og eierskap
Heidi Omberg, konserndirektør HR og personal
Birte Sjule, assisterende direktør
Per Erik Syvertsen, konserndirektør infrastruktur
Thorbjørn Thoresen, konserndirektør forretningsdrift
Helge Leite, adm.dir. Unibuss AS
Torild Skogsholm, adm.dir. Oslotrikken AS (fratrådte 01.03.11)
Øystein Svendsen, adm.dir. Oslo T-banedrift AS
Oddvar Dalsvåg, direktør InfraPartner
Alf Veland, direktør Verkstedenheten

Revisjon

PriceWaterhouseCoopers AS