

# Kollektivtransportproduksjon AS

Styremøte	02/07
Sak nr.	24
Tema	Årsregnskap og generalforsamling
Type	Beslutningssak
Dato	21.3.2007
Saksbehandler	TB

## Årsberetning 2006 - Kollektivtransportproduksjon AS

1. juli ble et nytt administrasjonsselskap skilt ut og Sporveiskonsernet skiftet navn til Kollektivtransportproduksjon AS (KTP AS). Administrasjonsselskapet skal være bestiller av kollektivtransporttilbudene og markedsfører av tilbudet i Oslo. Selskapet beholdt navnet AS Oslo Sporveier.

Tilskuddet fra Oslo Kommune kanaliseres gjennom AS Oslo Sporveier som også disponerer billettinntektene. Kjørekontraktene som forhandles frem mellom de tre driftsselskapene og administrasjonsselskapet, Sporveien, skal fange opp alle kostnader i leverandørkonsernet KTP. Driftsselskapenes avtaler med verksted- og infrastrukturenheterne, vognselskapet, Sporveistjenestene og bidrag til fellesoppgaver, skal reflektere hva det koster å kjøre T-bane, trikk og buss i det omfang bestiller ønsker. Kjørekontraktene må generere inntekter som er tilstrekkelig til å drive KTP og gi et overskudd til nødvendig vedlikehold, investeringer og betjening av gjeld.

### Overskudd og sterk trafikkvekst

KTP hadde i 2006 en omsetning på 2,4 mrd kr.

Resultatet for 2006 fra driften av konsernet viser et overskudd på 140 mill kr., som er 12,5 mill lavere enn budsjettet. Salg av eiendeler (aksjer) i Trafikanten og oppløsning av avsetning til periodisk vedlikehold har bidratt med ca. 22 mill kr. til det positive årsresultatet.

Antall kollektivreiser i Oslo i 2006 utgjorde 171,5 mill, som er en vekst på 4,3 % i forhold til 2005. Antall reiser økte med over 7 millioner.

### Kostnadskontroll og effektivisering

Effektiviseringsarbeidet har fortsatt i 2006. Dette har i hovedsak skjedd gjennom konkrete tiltak i datterselskaper og enheter, men også i form av konsernovergripende prosjekter under "Effekt 2006"; slik som snikarbeid, innkjøp og energieffektivisering. Samlet sett har dette bidratt positivt til kostnadsutviklingen i 2006.

Effektiviseringsarbeid i omstillingstider er krevende. Utskillelse av administrasjonsselskapet, samt forberedelser til andre organisasjonsmessige endringer har tatt mye tid og oppmerksomhet fra øverste ledelse og nøkkelpersoner i organisasjonen. Det er grunnlag for videre forbedrings- og effektiviseringsarbeid i hele organisasjonen og dette vil få fornyet fokus i 2007.

### **Likviditet**

Overgang til forsikret tjenstepensjon medførte en positiv likviditetsmessig effekt på 142,7 mill kr., samtidig ble det kortsiktige lånet på 75 mill kr. fra Oslo Kommune innfridd. Likviditeten ble betraktelig forverret etter utskillelsen av Administrasjons-selskapet som disponerer tilskuddet og trafikkinntektene. Både status og likviditetsprognosen for 2007 gir grunn til bekymring.

### **Lav valuta- og renterisiko**

I hovedsak er det anskaffelsen av nye T-banvogner som utløser valutaeksponering for selskapet. 189 nye vogner er bestilt fra Siemens til en samlet pris på 324 mill Euro, eller 2,589 mrd kr. Hele denne anskaffelsen er valutasikret til en gjennomsnittlig terminkurs på 8,01 norske kroner pr Euro.

KTP har en låneportefølje på 2,7 mrd kroner. Pr 31.12.06 er 1,1 mrd kr. av denne porteføljen med fast rente.

### **Høyt investeringsnivå**

De samlede investeringene i konsernet relatert til de skinnegående driftsartene var i 2006 på 228,5 mill kr. Av dette var 106 mill kr. egenfinansiert.

Programmet for fornyelse har et omfang på 1,6 mrd kr. og ved årsskiftet var det gjennomført tiltak for 1,355 mrd kr. Vi har således fortsatt et etterslep i forhold til å få brakt, spesielt infrastrukturen, opp på et tilfredsstillende nivå.

### **Fortsatt manglende balanseføring og avskrivning av "gaver"**

Oslo kommune har gitt utbetalingen til 99 nye T-banvogner som et ansvarlig lån til KTP i stedet for tilskudd (med unntak av 125,4 mill kr. i 2004). Dette vil føre til at KTP kan balanseføre de nye T-banvognene, og får derved en mer reell balanse. Dette er en positiv utvikling for å få frem den virkelige økonomiske situasjonen i kollektivtrafikken.

T-baneringen åpnet i august 2006. Denne bør også inngå i KTPs balanse. Ønsket om dette er på nytt fremmet i brev til Oslo kommune. Det samme gjelder kravet om dekning av merkostnader (35 mill kr.) som følge av raset i Hasle-tunnelen.

### **Etablering av Oslo Vognselskap AS**

Som et ledd i omorganiseringen av selskapet vedtok bystyret etablering av et nystiftet selskap Oslo Vognselskap AS. Dette selskapet ble utfisjonert fra KTP med virkning fra 01.01.07 og har eieransvaret for trikkene og T-banene. Oslo Vognselskap AS ble etablert med eiendeler på totalt 1,829 mrd kr. samt gjeld og forpliktelser på totalt 1,311 mrd kr. Dette medførte en reduksjon i egenkapitalen i KTP med 518 mill kr. fordelt på 288,2 mill kr. i aksjekapital og 229,9 mill kr. i annen egenkapital.

## **Sikkerhet**

I løpet av 2006 har hendelser på T-banen medført ett dødsfall og én alvorlig personskade. Oslo Sporvognsdrift AS kan rapportere om 2 alvorlige personskader, mens det fra Sporveisbussene ikke er rapportert om alvorlig personskade.

En større tverretattlig beredskapsøvelse ble gjennomført i oktober i fjor. Hovedmålet med øvelsen var å øve og kartlegge samfunnets evne og kapasitet på alle nivåer til å håndtere konsekvensene av et omfattende terroranslag.

## **Forbedret trafikantinformasjon**

Arbeidet med implementeringen av sanntidsinformasjonssystemet (SIS) på buss og trikk er videreutviklet i 2006. Ved årsskiftet var SIS-teknikk installert i alle 72 trikkene og 209 av 315 busser i Oslo. 90 stoppesteder i Oslo hadde fått SIS-skilt i løpet av årene 2004 - 2006. Prøvedrift med SIS via internett og mobiltelefon er videreført i 2006.

Sanntidsinformasjon på T-banen er under teknisk forberedelse, finansiert gjennom Samferdselsdepartementets belønningsordning. Ferdigstilling av første fase ventes i 2008.

## **Bedre fremkommelighet – spesielt for trikken**

Oslo har nå 16 km separat trikke trasé og 68 km kollektivfelt. 45 % av trikkenettet og 26 % av bussnettet har dermed reservert trasé.

Siden 2003 har mål vært å øke reisehastigheten for trikk og buss med 20 %. Målet ble fulgt opp av Samferdselsdepartementet gjennom en handlingsplan for fremkommelighet for buss og trikk i Oslo, ledet av Statens Vegvesen gjennom prosjektet Frem 2005. Det er for lengst erkjent at målet ikke ville bli nådd innen utgangen av 2005, slik ambisjonen opprinnelig var. For KTPs leveranser av trikk- og busstjenester er god fremkommelighet av største viktighet.

I alt ble 106 store og små fremkommelighetstiltak gjennomført i 2006. Prioritering basert på SIS ble innført i 69 lyskryss, slik at i alt 165 kryss har slik teknologi. Utstyret finnes dermed i 58 % av de 285 signalanleggene der det går kollektivtrafikk. Erfaringene er gode så langt, og planen er at full dekning skal være oppnådd i 2007.

## **Nytt elektronisk billett- og betalingssystem**

KTP AS arbeider med etablering av et nytt, elektronisk billettsystem (NBB) og samarbeider i den forbindelse med Stor-Oslo Lokaltrafikk (SL) og NSB slik at kundene i Oslo og Akershus skal kunne reise med ett kort i hele regionen. Det er en særlig utfordring å få de tre systemene til å samvirke, den såkalte interoperabiliteten.

Leverandør av systemet er det franske firmaet Thales. I 2005 ble hovedtyngden av installasjonsarbeidene gjennomført.

I april 2006 startet en omfattende testperiode der formålet var å avdekke om systemet oppfylte de funksjonelle kravene som er stilt til leveransen, samt å verifisere

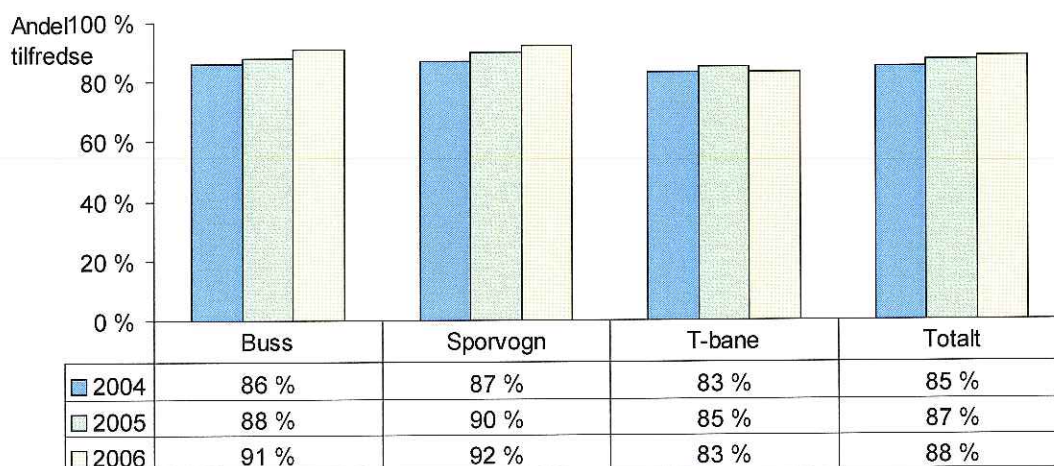
de tekniske kravene til installasjonene ute. Testperioden vil strekke seg ut over vinteren 2007. Testperioden vil avsluttes og leveransen godkjennes når den oppfyller kontraktskravene til funksjonalitet og driftsstabilitet.

### Flere fornøyde brukere

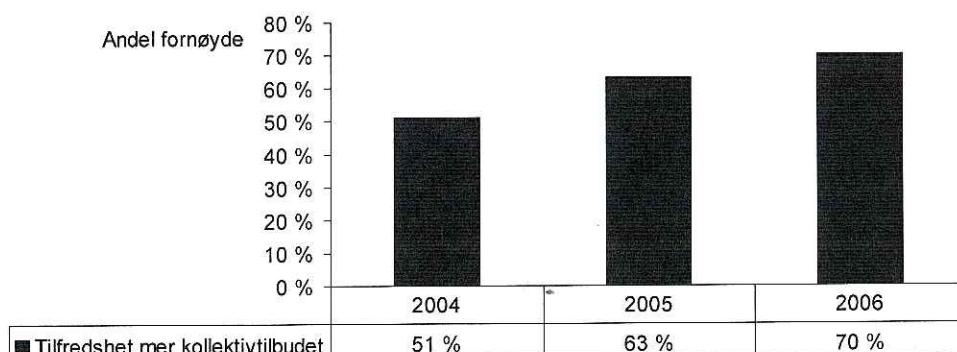
Kvaliteten på KTPs leveranser til kollektivtrafikken kan bl.a. måles på de reisendes tilfredshet.

Det utføres brukerundersøkelser både om bord på t-bane, trikk og buss. På spørsmålet "Alt i alt – hvor fornøyd er du med denne turen?" svarte 87 % i 2005 at de var fornøyde med reisen. Fra dette høye nivået har vi fått en ytterligere forbedring i 2006, til 88 %.

Kundetilfredsheten per driftsart viser en fremgang for buss og sporvogn fra 2005 til 2006, mens T-banetallene viser en liten tilbakegang.



I tillegg til ombordundersøkelsene gjennomføres også intervjuer av et representativt utvalg av Oslos befolkning per telefon. På spørsmålet "alt i alt – hvor fornøyd er du med kollektivtilbudet i Oslo?" svarte 70 % at de er tilfredse. Dette er en klar økning i forhold til tidligere, jf. den nedenstående grafen.



Andel betalende passasjerer øker fortsatt på trikk, buss og bane i Oslo. I desember 2006 var det bare 3.3 prosent av passasjerene som ikke løste billett, samlet for året var prosenten 3.4. På årsbasis er dette mer enn en halvering fra sniknivået vinteren 2003.

### **KTP som miljøbedrift**

Konsernet har en miljøhandlingsplan med mål og tiltak for perioden 2006-2010. Det er et mål at alle datterselskaper og enheter skal være ISO 14001-sertifisert innen utgangen av 2007. Konsernets datterselskaper og enheter utarbeider hvert år lokale handlingsplaner for å oppfylle egne og konsernets miljømål og -tiltak.

### **Energiforbruk og ytre miljø**

Konsernet har i 2006 hatt et strømforbruk på ca. 146 GWh, som er en økning fra året før. Dette skyldes en økning i antall kjørte vognkilometer og åpningen av den nye T-baneringen.

KTP har gjennom året videreført et større program for energieffektivisering. Dette programmet ble initiert i 2005 med støtte fra Enova og består av en rekke tiltaksområder, som energistyring av bygg og anlegg, utskifting av T-banevognpark, energieffektiv kjørestil, mv. Blant tiltak som ble iverksatt i 2006 er energistyring av verksted, lysstyring av flere stasjoner, samt intelligent styring av sporvekselvarme.

Med innfasingen av nye T-banevogner, som mater ca. 25 % av strømforbruket tilbake, og effekten av ovennevnte tiltak, kan det forventes at energibruken vil reduseres i årene fremover, gitt samme aktivitetsnivå.

I Sporveisbussene har man i 2006 iverksatt et prosjekt knyttet til dieselforbruk. Målsetningen er å redusere dieselforbruket med ca. 10 %, gjennom økt innsikt/analyse og konkrete tiltak ift. kjørestil, tomgangskjøring, og tekniske tilpasninger av busser. Alle bussene kjører nå på diesel med 5 % tilsetning av bio-brensel.

### **Helse, miljø og sikkerhet (HMS)**

Som en konsekvens av omorganisering av KTP og nye bestemmelser i den nye Arbeidsmiljøloven ble det sentrale HMS-system revidert i 2006. Systemet trekker opp hovedlinjene for HMS-innsatsen i konsernet. Tilsvarende er de lokale HMS-systemene oppdatert. De lokale rutinene beskriver hvordan det praktiske HMS-arbeidet skal gjennomføres ute på hver enkelt arbeidsplass.

Som en del av pensjonsavtalen med Storebrand er det etablert en helseforsikring for de ansatte og et eget samarbeidsorgan på HMS-området. De foreløpige erfaringer med helseforsikringen og HMS-teamet er gode. 300 ansatte har benyttet helseforsikringsordningen i 2006. Intensjonen med ordningene er å få sykefraværs- og uføretallene ned med tidlig behandling og økonomisk støtte til gode HMS-tiltak.

Medarbeidertilfredshetsundersøkelser blir jevnlig gjennomført i de ulike enheter.

### **Antall ansatte og likestilling**

Konsernet hadde ved årets slutt 2541 ansatte (2614 i 2005) som utførte 2301 årsverk (2348 i 2005).

Kvinneandelen er 13,6 % i hele konsernet, en nedgang fra 18% fra 2005. Kvinneandelen i datterselskapene Oslo T-banedrift AS utgjør 28 %, i Oslo Sporvognsdrift AS 24 % og AS Sporveisbussene 3 %. I morselskapet utgjør kvinneandelen 12 %.

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 arbeide og arbeidstid for småbarnsforeldre.

I forbindelse med tariffoppgjøret i 2006 innførte konsernet (med unntak av Sporveisbussene) et seniorpolitisk tiltak som innebærer at alle ansatte over 60 år kan søke om 1 times mindre arbeidstid per dag. Dette utgjør ca. 6 uker ekstra fritid i løpet av ett år. Hensikten med tiltaket er å få flere til å stå i arbeid.

### **Satsningsområde for ansatte med minoritetsbakgrunn**

1 av 5 ansatte (20 %) i konsernet har minoritetsbakgrunn, hvorav Oslo T-banedrift har den største andelen med 35 %. Et av satsningsområdene innenfor personalsektoren har vært et opplæringsprogram i sikkerhetsrettet norsk for ansatte med minoritetsbakgrunn. Hensikten er å bedre kommunikasjonen mot kundene samt internt i konsernet. Kurset, som er Sporveiens første interaktive e-læringssystem, delfinansiert av det statlige kompetansesenteret VOX, ble igangsatt våren 2005.

Et lederrekrutteringsprogram for ansatte med etnisk minoritetsbakgrunn er nå i gang i samarbeide mellom KTP, Ringnes Bryggerier, Ullevål Universitetssykehus og VOX. Prosjektet er delfinansiert med statlige midler, og gjennomføringen ledes av Statskonsult. Målet er å få flere ledere som bedre reflekterer de ansattes flerkulturelle bakgrunn.

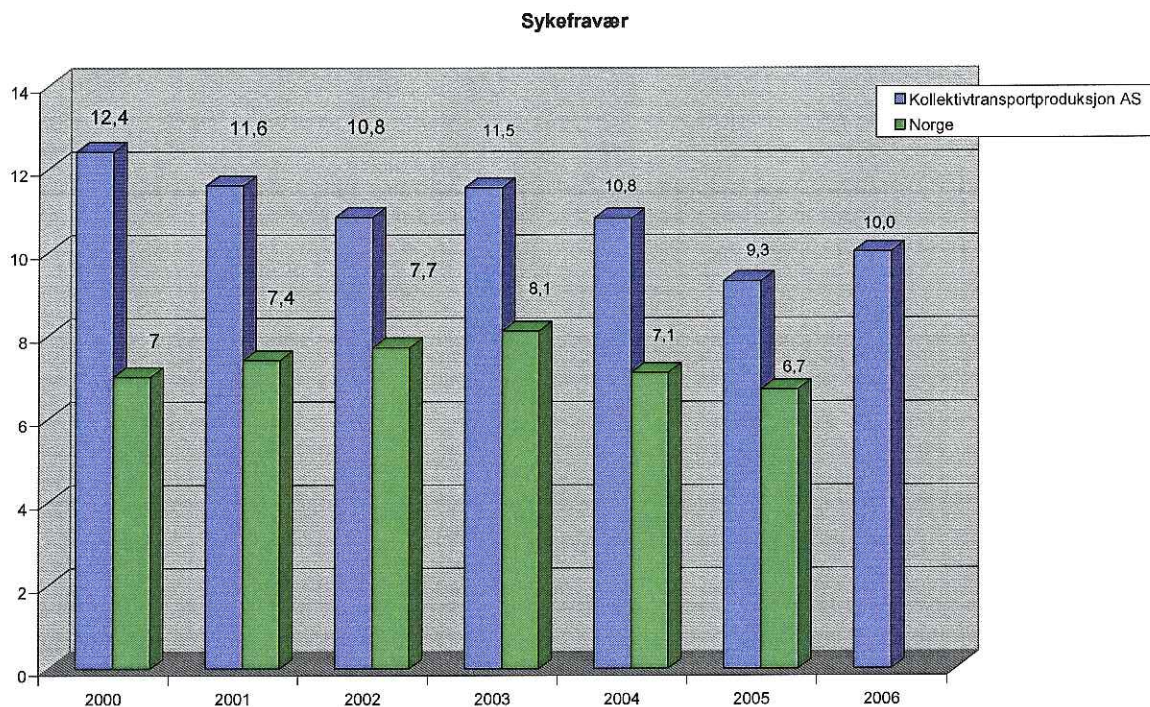
### **KTP som IA-bedrift**

Kollektivtransportproduksjon AS, Oslo Sporvognsdrift AS, Oslo T-banedrift AS og AS Sporveisbussene er alle IA-bedrifter.

Hovedintensjonen med IA-avtalen er å inkludere flere i arbeidslivet. Dette innebærer å drive forebyggende HMS-arbeide og tilrettelegginger slik at færre ansatte får sykefravær. I tillegg skal avtalen sikre at de sykmeldte lettere og hurtigere kommer tilbake i arbeid, eventuelt med tilrettelegginger.

I konsernet har man i flere år arbeidet langsiktig for å beholde ansatte i arbeide, forebygge og følge opp sykefravær, noe som har vist seg å gi positive resultater på sykefraværet i perioden.

## Sykefravær og uførepensjon



Sykefraværet i transportsektoren er høyere enn i andre yrker, og som figuren viser ligger KTP betydelig over landsgjennomsnittet.

Sykefraværet i KTP har siden 2000 hatt en positiv utvikling, med et rekordlavt sykefravær på 9,3 % i 2005. Sykefraværet har økt noe i 2006.

Den totale uførebekstanden har gått noe ned fra 2005 til 2006 idet antallet har sunket fra 571 til 559.

### Privat forvaltning av pensjonsmidler

Pensjonsmidlene og forvaltningen av tjenstepensjonen til de ansatte ble overflyttet til Storebrand Livsforsikring AS f.o.m. 01.01.06. De ansattes rettigheter er uendret, og vedtaket innebærer at Oslo Sporveiers pensjonskasse ble avviklet i 2006. Kontrakten har en varighet på 5 år. Avtalen medførte at det ble frigitt 634 mill kr., hvorav 154 mill kr. ble benyttet til å eliminere underdekningen i Sporveiens pensjonskasse, avsetning til premiefond og kjøp av driftseiendommer, bl.a. Grefsen.

### Disponering av overskudd

Styret foreslår at overskuddet for 2006 på 139,858 mill kr. disponeres som følger:

- Avsetning til fond for vurderingsforskjeller 4,794 mill kr.
- Overført til annen egenkapital 135,064 mill kr.

Selskapets frie egenkapital er på 340,777 mill kr.

### Utsiktene fremover

Styret konstaterer at 2006 har vært preget av omorganiseringsprosesser med hyppige endringer i politiske styringssignaler og vedtak. Styret er tilfreds med at det nå synes å være enighet om at KTP skal være Oslo kommunes samlede leverandørkonsern av kollektivtransporttjenester. Derved vil KTP kunne konsentrere sin innsats om å levere stabile, trygge og kvalitetsmessige gode kollektivtransporttjenester til markedet.

Styret registrerer med tilfredshet at kvaliteten i konsernets leveranser er tilfredsstillende og dels bedre enn i tidligere år. Publikum slutter opp om kollektivtrafikken, antall reisende øker sterkt og publikum er i hovedsak tilfreds med de tjenester som tilbys.

Det økonomiske resultat er tilfredsstillende, og det er styrets vurdering at forutsetningene for videre drift er til stede.

Styret takker alle ansatte for solid innsats i 2006.



Michael Tetzschner  
(leder)



Bernt Bull  
(nest leder)



Else Frislid



Tone Strand Molle



Fredrik Bostad



Stein Gulbrandsen



Rune Aasen