

Sporveismetoden

Mer kollektivtrafikk for pengene

Cato Hellesjø, 25. september 2021

Sporveiens samfunnsoppdrag

**BEDRE LUFT OG
MINDRE KLIMAUTSLIPP**

OSLO KOMMUNE EIER SPORVEIEN

SPORVEIEN:

3 730 ansatte
4 730 mill. kr i omsetning
155 mill. reisende

**RUTER BESTILLER KOLLEKTIV-
TRAFIKK FRA SPORVEIEN**

FAKTA:

TRIKKEN:

6 linjer
71 trikker
2 baser

T-BANEN:

5 linjer
115 togsett
2 baser

UNIBUSS:

Rute- og turbuss
Ekspress- og flyplassbuss

INFRASTRUKTUR OG PROSJEKTER

Skinner og stasjoner, bygg
og eiendom, og signal- og
sikringssystemer.

RESULTATER:

TRIKKEN:

22 mill. reiser
4,6 mill. vognkm.
99,4% regularitet

T-BANEN:

74 mill. reiser
9,2 mill. togkm.
99,5% regularitet

UNIBUSS:

59 mill. reiser
29,7 mill. busskm.
99,9% regularitet

INFRASTRUKTUR OG PROSJEKTER

Oppgradering,
modernisering.
Bevaring av verdier.

**ATTRAKTIV ARBEIDSPASS MED
MANGFOLD OG HØY KOMPETANSE**

**DRIFT, VEDLIKEHOLD OG
UTVIKLING AV INFRASTRUKTUR**

**VEDLIKEHOLD OG OPPGRADERING
AV TRIKKER OG T-BANEOGNER**

RASKE OG TRYGGE REISER I BYEN

TILRETTELLEGGING FOR FOSSILFRI KOLLEKTIVTRAFIKK

**KUNST- OG KULTUROPPLEVELSER
OMBORD OG LANGS LINJENETTET**

**UTVIKLING AV GODE BYROM
OG KNOTEPUNKT**

Utgangspunktet

Kollektivtransporten i Oslo 2003 – 2021

Aftenposten Mandag 10. november 2003

Væpnet bankran i morges

Tynn bunn og deilig tyll

Oslo-kollektivkunder har sagt sin mening om trikk, bane og buss i hovedstaden

- Sporveiene er ikke verd billettpengene

Dårligst i Europa. For få avganger, dårlig pålitelighet og manglende informasjon er grunner til at bane-ansøkerne passerer vil anbefale at de har med Sporveiene. Over halvparten av Oslos kollektivkunder mener at tilbudet de har med trikk, bane og buss ikke er verd billettpengene.

5000 fikk spillefeber

Sosialministeren rydder opp

reiki Presenninger

reiki Du vet hvor dyrt det er å ha ferie. Spar til den dagen livet kan bestå av feridager.

RYGGSEKKER

Aftenposten 10. november 2003.

Dårlig informasjon

- Siste kontrollører
- Møkkete vogner

Flere forsinkelser

Sporveien mangler 240 millioner

Elsker trikken

Siste reis fra Kolsås

Nå er T-banen i Oslo blant verdens beste

Effektiviseringssuksess

Mye mer T-bane, trikk og buss for pengene enn før

Elsker trikken

Nå er T-banen i Oslo blant verdens beste

NYHETER

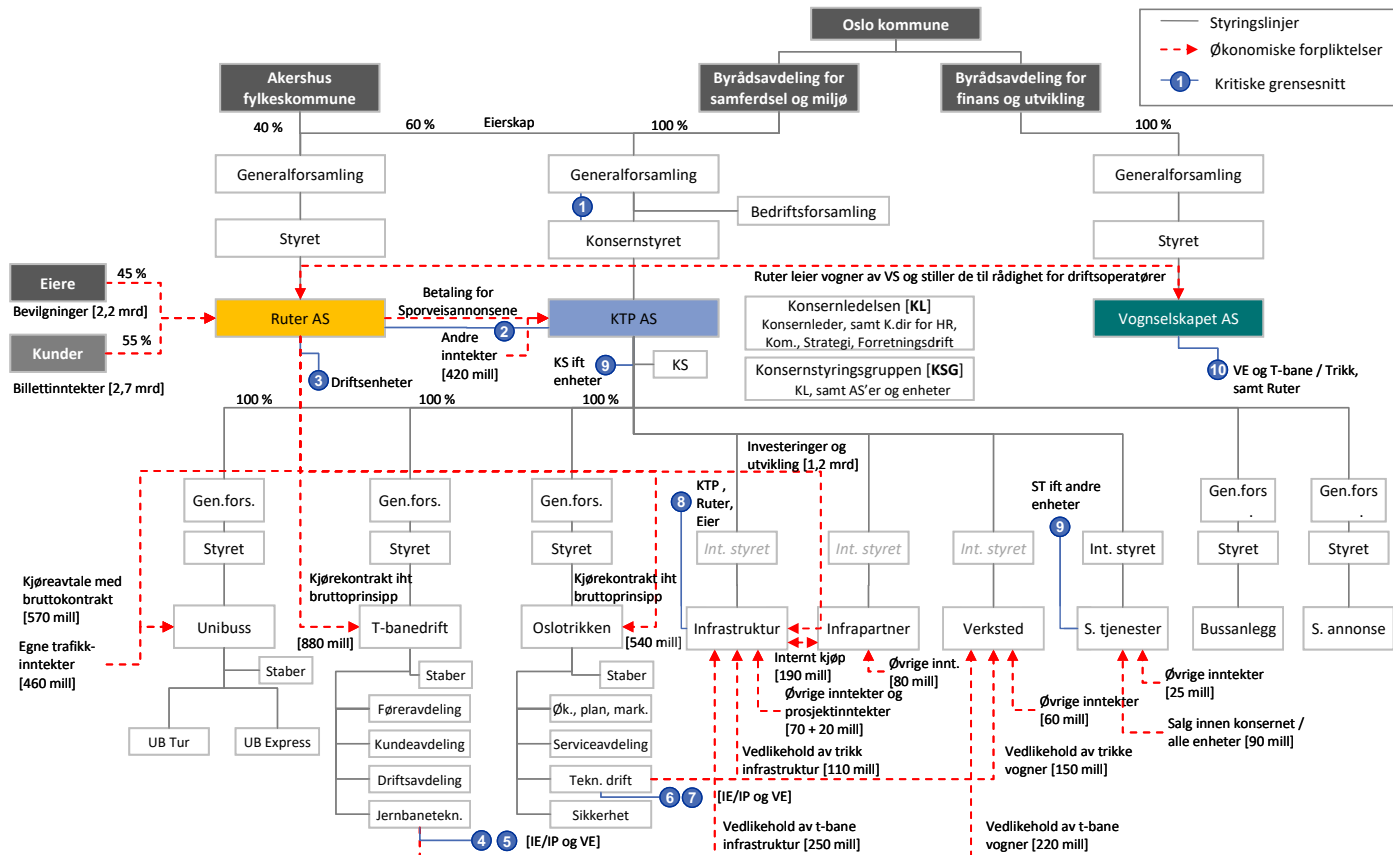
Leverer mer kollektivtransport for pengene

Dei liggangen til 2020 driver Sporveien nær den milliard kroner mer effektivt i året enn det sekspåttigjorde i 2017.

Dei liggangen til 2020 driver Sporveien nær den milliard kroner mer effektivt i året enn det sekspåttigjorde i 2017.

Dei liggangen til 2020 driver Sporveien nær den milliard kroner mer effektivt i året enn det sekspåttigjorde i 2017.

Dagsavisen 7. mai 2020.



Fra nullpunkt i 2012

2012:

- Kollektivtransportproduksjon AS, KTP var navnet til selskapet
- Prosesser for å dele opp Sporveien ytterligere og konkurranseutsette
- Siden avviklingen av Oslo Sporveier i 2006 hadde KTP fått en stadig mindre synlig posisjon
- Selskapet hadde ingen merkevarer, ingen kommunikasjonsstrategi og svært lav synlighet og kjennskap i det offentlige rom.
- Selskapet og kollektivtrafikken opplevde jevnlig negativt fokusert omtale i media.
- Selskapets sto også midt i en krevende korrupsjonssak i datterselskapet Unibuss som fikk stor oppmerksomhet i media.

«Vi er stolte av alt unntatt navnet»

Norges største kommunale selskap, med landets minst artikuljonsvennlige navn, Kollektivtransportproduksjon AS, stålsetter seg for konkurranse om trikk- og T-banedrift.



Den nye ledergruppa i KTP AS: Bak fra venstre: Bjørn Granwiken, Torgeir Kristiansen, Anders Riiber, Cato Hellesjø, Per Magne Mathisen, Birte Sjule og Ingeborg Holten. Foto: Rolf Ohman



Kinesisk selskap vil kjøpe T-banen i Oslo

NTB
OPPFATTER: 05. FEB. 2016 08:28 | PUBLISERT: 02. JAN. 2015 08:52



4600087047_24000406.jpg
FOTO: LARS KJØPE

FOTO: GAMP/IK

Eieren av T-banen i Hongkong, MTR, ser på overtakelse av T-banen i Oslo som interessant. Selskapet overtok T-banen for fem år siden.

Selskapets Norden-avdeling, MTR Nordic, får fått med seg debatten i Norge om privatisering av Flytoget.

– Vi følger godt med på den slags muligheter. Både Flytoget og



lede.

Idar-
09
og går
combine-

te til regjeringens målsettinger, re mener det samme. ©NTB

Kinesisk selskap snuser på Flytoget og T-banen

SAMFERDSEL

Eieren av T-banen i Hongkong, MTR, ser på overtakelse av Flytoget og T-banen i Oslo som interessant. Selskapet overtok T-banen i Stockholm for fem år siden.

Selskapets Norden-avdeling, MTR Nordic, får fått med seg debatten i Norge om privatisering av Flytoget.

– Vi følger godt med på den slags muligheter. Både Flytoget og T-banen i Oslo er interessant, sier konsernsjef Peter Vilnapp i MTR Nordic til Dagens Næringsliv.

Han opplyser at Norden, på grunn av lav risiko for korrupsjon, samt avregulering innen samferdsel, er et viktig vekstmarked for MTR. Han viser til over-

Først skal de ta Stockholm-Göteborg - så skal de ta Oslo og NSB



SVEINUNG BERG BJERNTZRUD
OPPFATTER: 11. MAR. 2015 10:40 | PUBLISERT: 11. MAR. 2015 17:40



I år strekningen Stockholm-Göteborg

en på strekningen Stockholm - sin største utfordring på 150 år. Så lørge.



FOTO: CORNELIUS POPPE / NTB SCANPIX

takelsen av T-banen i Stockholm for fem år siden, og sier T-banen i Oslo er av interesse.

Samferdselsbyrå Curt Melby (V) i Oslo sier det er ukjent å diskutere privatisering av kollektivtraikken i Oslo nå. ©NTB

Forbereder seg til kamp mot kineserne

Sporveien har kuttet 330 millioner på fire år, men har ikke sagt opp en eneste ansatt.

KOLLEKTIV-TRAFIKK

OLAV EGGEVIK

Fakta

Her har Sporveien spart penger

– Bedre planlegging gjør at T-banene kjøper mellom 10-20 busser mer i måneden, med den samme arbeidsinnsatsen for fe. For var det tilfeldig hvilken T-bane som kjøpte på den enkelte busser, så pålegges det for månedene på gangen.

– Det har nå bakgrunn så lang tid å være en T-bane. Planlegging av når kjøper skal være, er nytt samarbeid og oppgjør i samarbeid som har ført til sykkelført er nesten halvert, så straken, selge Sporveien. Det er klart på at de ulike under-selskapene i Sporveien konse-nt internettområder hverandre for videreføring av T-banene og trakkene.

Verktødet bruker mindre tid på å kjøpe T-banene. Man kan kjøpe digitale kjøper med færre vogner og bruke de som er til overs til å kjøpe andre.

– Dette skal være for å nå vi er ut på vei, blir det mulig å ha med seg MTR og driver i Hongkong eller i Stockholm, i tillegg til og vi må skal gjøre det bed-ere i Norge og Sverige.

Her hos nettverket Konstruksjonen i Sporveien har årlig bud på kjøper av an- satte, men det har vært rekrut- tingsstopp på alle nivåer etter 2012.



Hafslund Nett informør

Bestillt nytt kjøkken?

Sporveiens strategiske arbeid 2012-2021

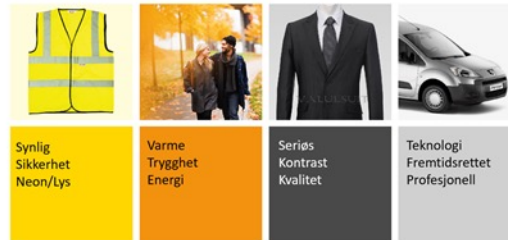
Tiltak for å utvikle Sporveien i 2012

- > Etablering av integrert konsernmodell
 - Ressurser innenfor stab/støtte samlet i konsernfunksjoner
 - Helheten viktigere enn enkeltheten
- > Nytt samfunnsoppdrag: Mer kollektivtrafikk for pengene
- > **Ny konsernstrategi med målrettede tiltak innenfor hele virksomheten**
- > Forbedringsarbeid med ambisiøse effektiviseringsmål startet
- > Styrket kommunikasjons- og markedsarbeid i virksomheten, med mål om å forbedre posisjon, kjennskap og omdømme
- > Navneskifte og en synlig og effektiv ny merkevare der Kollektivtransportproduksjon AS endret navn til Sporveien AS
- > Ny verdier introdusert: *Pålitelig, effektiv, samhandlende*
- > Bedriftsdemokrati, bedriftskultur og samarbeid mellom ledelse og ansatte i fokus
- > Tillit og tilslutning til retning fra Sporveiens eier Oslo kommune
- > Langsiktighet og resultatorientering i arbeidet



Fargene

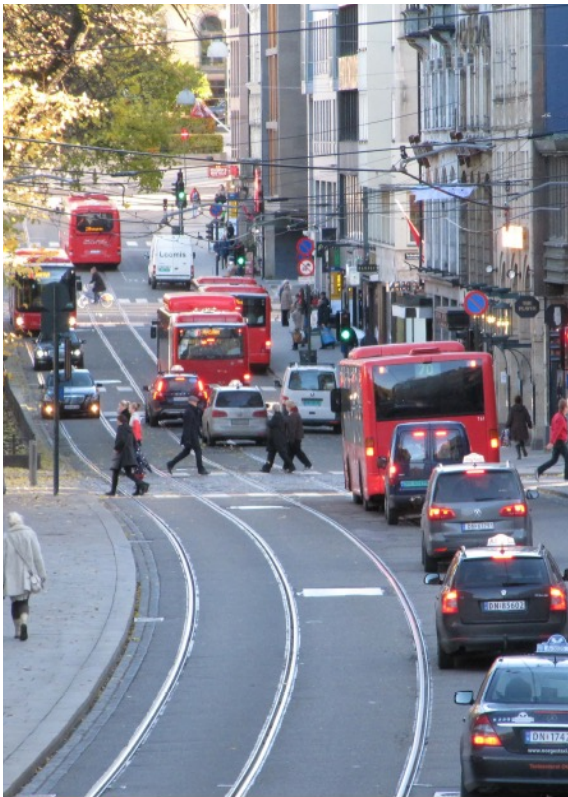
Gul og orange er relevante farger av mange forskjellige grunner. Men ikke minst er det en varm og positiv farge som ikke er tatt av konkurranter innen kollektivtransport og som bryter med "det gamle" Oslo Sporveier.



Sporveiens strategi – BEST2015



Sporveien skal levere på tre kriterier



Kvalitet

«Sporveien skal til enhver tid levere riktig grad av kvalitet på våre produkter og tjenester»

Sikkerhet

«Sporveien setter alltid de reisende og ansattes sikkerhet først»

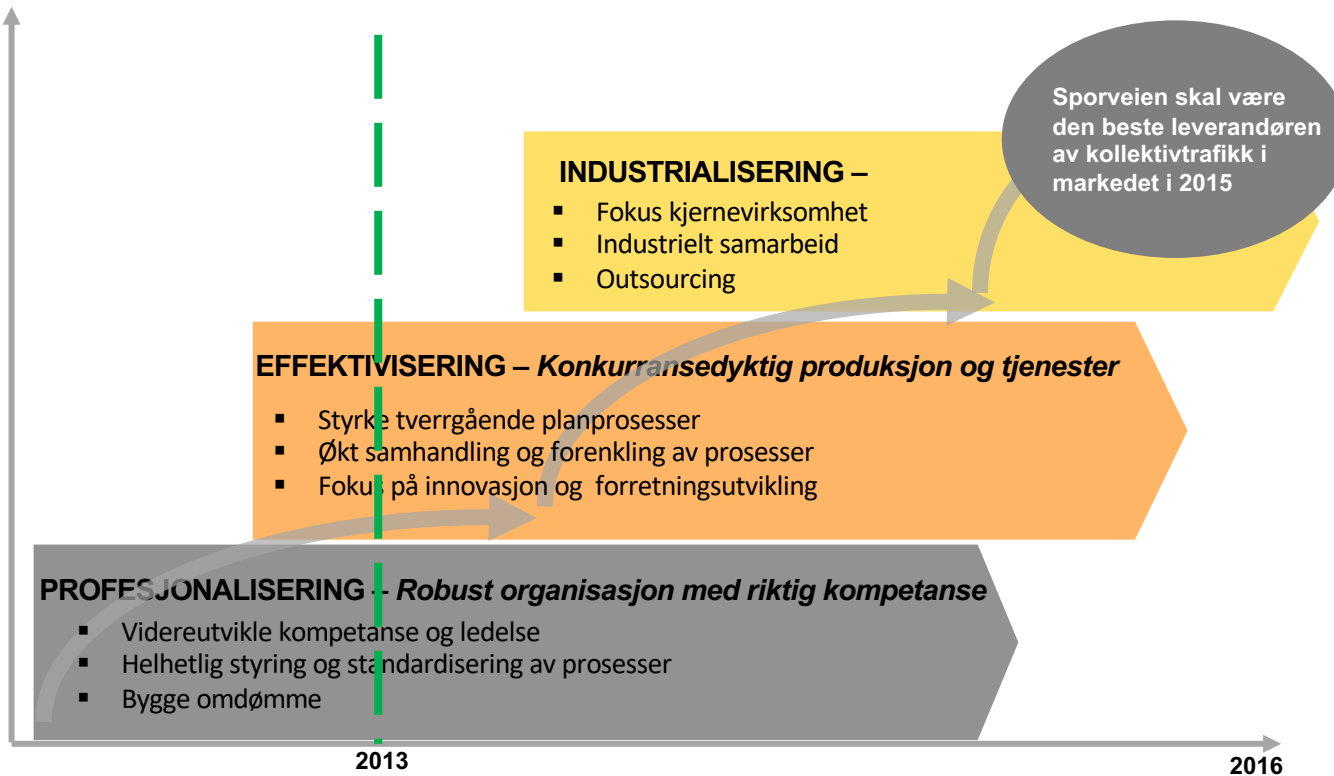
Effektivitet

«Sporveien skal levere konkurransedyktige tjenester og produkter»

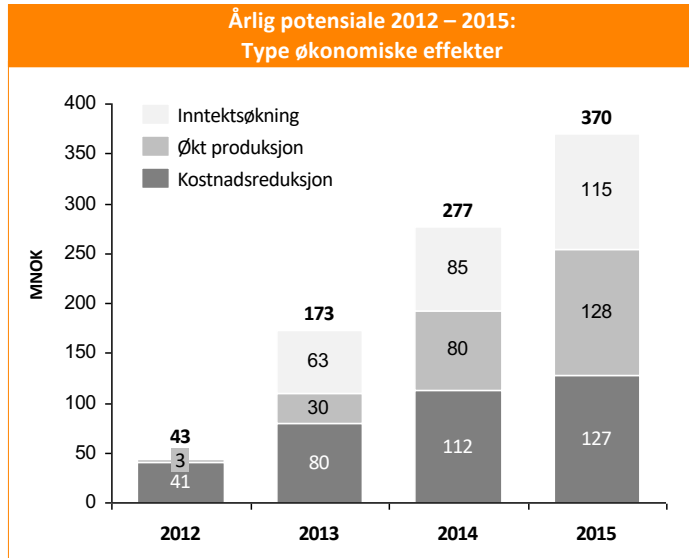
**Best
2015**

For å bli BEST 2015 skal Sporveien følge en tre-trinns prosess

KONKURRANSEDYKTIGHET



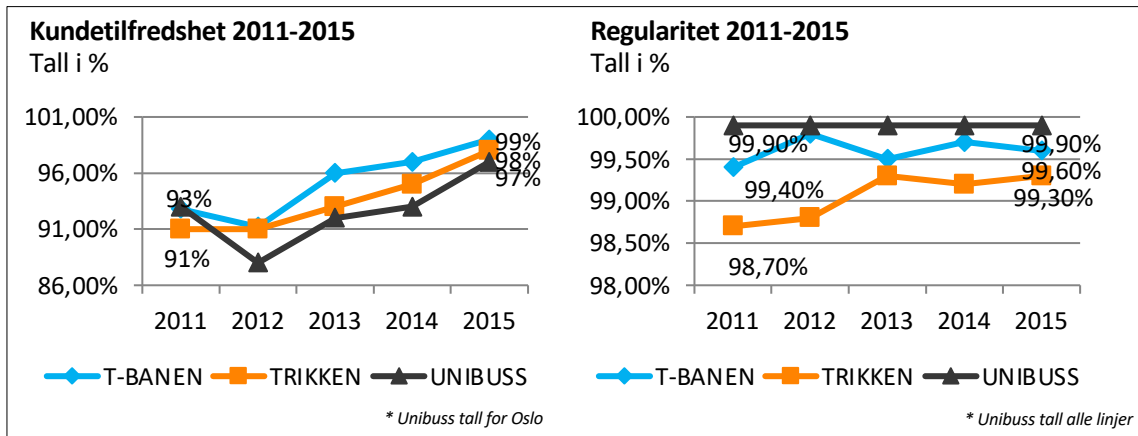
Forbedringspotensial på 270-400 MNOK årlig



- > De økonomiske effektene skal hentes ut gjennom:
 - Kostnadsreduksjon
 - Økt produksjon
 - Inntektsøkning
- > Forbedringsarbeidet er integrert i konsernets og enhetenes strategiske virksomhetsplaner
- > Det er etablert et program for å følge opp identifiserte tiltak og effekter

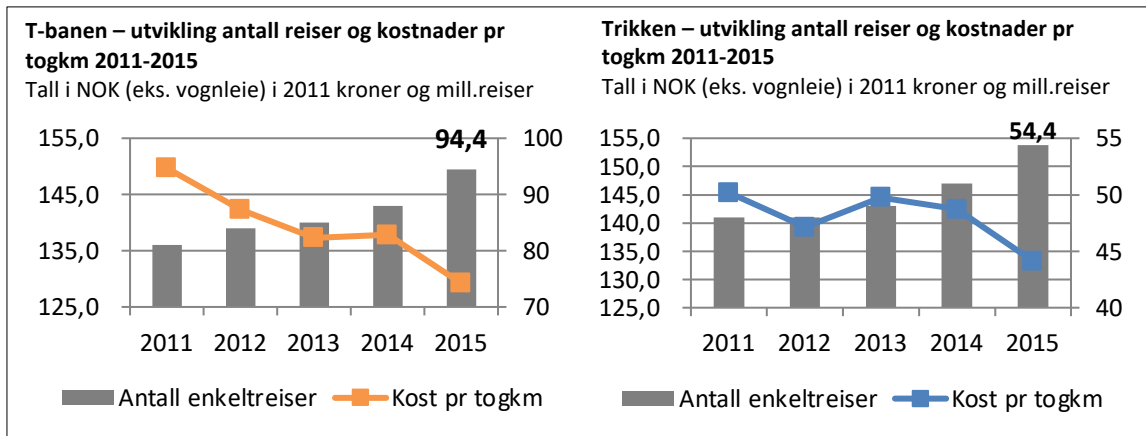
KVALITET

Økende kundetilfredshet gjennom perioden med bedring i regularitet for alle driftsarter



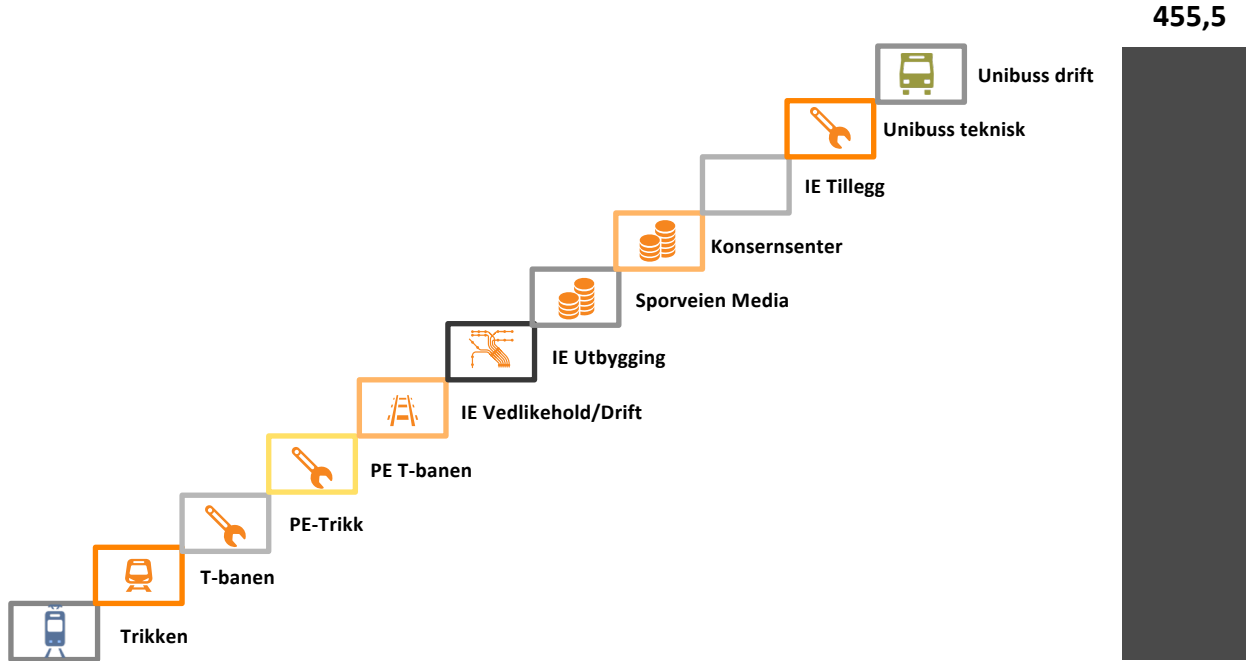
EFFEKTIVITET

Flere kunder benytter seg av trikk og t-bane tilbudet og kost per togkm går ned



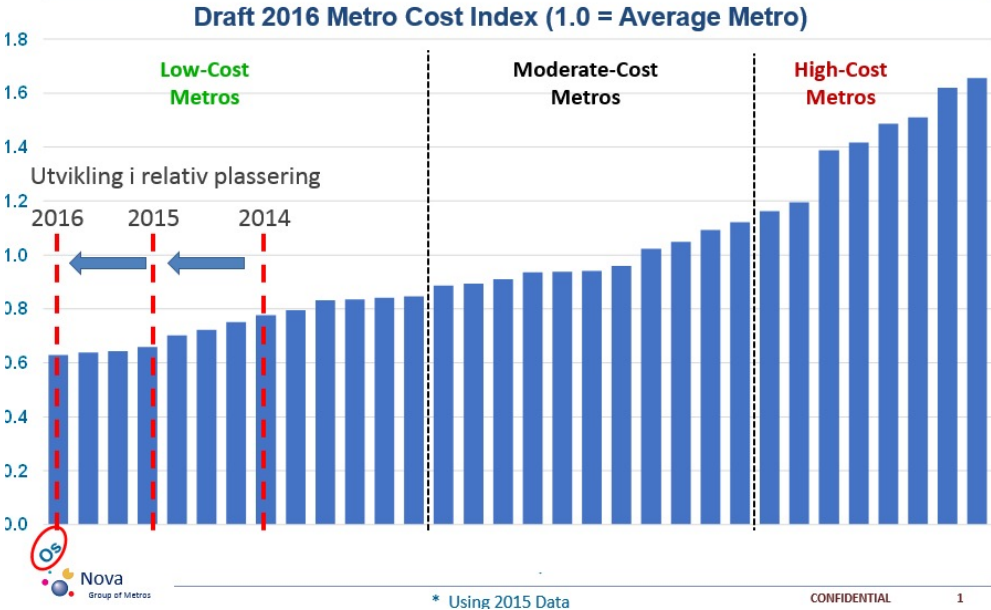
- > Kost per togkm på t-banen har gått ned med 14% i perioden, samtidig som antall enkeltreiser har økt med 17%
- > Kost pr togkm på trikk har gått ned med 8% i perioden samtidig som antall enkeltreiser har økt med 13%

Best 2015: Forbedring 2 mill. 200 uker på rad



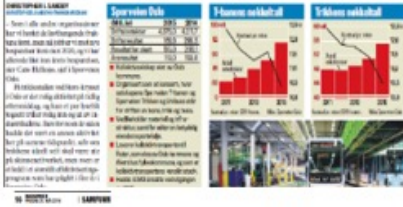
Verdensledende på kostnadseffektiv drift av kollektivsystemer

Operating Cost Index: Considering Six Different Measures to Produce a More Balanced Overall View of Metro Costs



På sporet av effektivitet

TRANSPORT: Sporveisjefen byttet ut hele ledergruppen med nye folk for næringslivet. Dermed sparte selskapet 14 prosent mer enn planlagt.



Effektiviseringsuksess

Mye mer T-bane, trikk og buss for pengene enn før

AMFORSKILL: Sporveien sparte 100 millioner kroner på seg i fjor, og det er det første året siden 2011 at selskapet har spart. Mye mer T-bane, trikk og buss for pengene enn før. Dette viser et resultat som er imponerende, mener Oleksandr Bondar, sjef for økonomi og administrasjon i Sporveien.

Sporveien har spart 100 millioner kroner på seg i fjor, og det er det første året siden 2011 at selskapet har spart. Mye mer T-bane, trikk og buss for pengene enn før. Dette viser et resultat som er imponerende, mener Oleksandr Bondar, sjef for økonomi og administrasjon i Sporveien.

AMFORSKILL: Sporveien sparte 100 millioner kroner på seg i fjor, og det er det første året siden 2011 at selskapet har spart. Mye mer T-bane, trikk og buss for pengene enn før. Dette viser et resultat som er imponerende, mener Oleksandr Bondar, sjef for økonomi og administrasjon i Sporveien.

Sporveien har spart 100 millioner kroner på seg i fjor, og det er det første året siden 2011 at selskapet har spart. Mye mer T-bane, trikk og buss for pengene enn før. Dette viser et resultat som er imponerende, mener Oleksandr Bondar, sjef for økonomi og administrasjon i Sporveien.



270-400 mill., sparte 455 ■ Skal kutte nye 375 millioner mot 2020

Solar satser på Infrastruktur

www.solarnorge.no/solarlight

SPORVEIEN HAR SPART TO MILLIONER I UKA

Av Prebenning | Publisert 30. May 2019 | Kategori: Samferdsel



Oleksandr Bondar, sjef for økonomi og administrasjon i Sporveien.

Sparer to millioner kroner i uka

KONTRAKTSKUTT: De nye med Betan koster på 20 prosent mindre å leige enn de gamle. Å sette effekten på kontraktene har kostet 100 000.



DN Dagens Næringsliv | 30. May 2019 | 100 000

DN Lørdag med Magasinet levert hjem hver lørdag i...

Sporveien har spart millioner på å legge om driften

Sporveien har spart millioner på å legge om driften. Dette viser et resultat som er imponerende, mener Oleksandr Bondar, sjef for økonomi og administrasjon i Sporveien.



Oleksandr Bondar, sjef for økonomi og administrasjon i Sporveien.

Snudde opp-ned på alt

Sporveisjef Cato Hellestveit snudde opp-ned på alt. Dette viser et resultat som er imponerende, mener Oleksandr Bondar, sjef for økonomi og administrasjon i Sporveien.



Cato Hellestveit, sjef for økonomi og administrasjon i Sporveien.

Sporveisjef Cato Hellestveit snudde opp-ned på alt. Dette viser et resultat som er imponerende, mener Oleksandr Bondar, sjef for økonomi og administrasjon i Sporveien.

thids og samfunnsverden
- Ja, vi har «tynt» de ansatte
Spør: «Hvor mange ansatte har dere spart på?»
«Vi har spart på 375 millioner mot 2020»

DEBATT



SAGT PÅ NETT



Etter at 22. juli kom teneste mange av oss klarer vi det. Nå er det et klatret og det, sommerferien skal løses, det er et titt og slent i øyeblikk.



Et har vore partiet i litt over et år. De har hatt statismenseren sin egen gang, og det er med meg.

TAR TIL FORNUFT: Bergen kan nye å lære av byrådet i Oslo som har lagt planene om konkurranseutsette sporveiene på is. FOTO: MÅNEN

Oslo på rett spor

For noen uker siden kom det en svært hyggelig melding fra Oslo Sporveiene skal likevel ikke ut på anbud. Ganske enkelt fordi byrådet har sett at det er mest økonomisk å være.

LEDER: 07.08.2015

Her er et og fjerde året med Oslo Sporveier for noen år siden. Fra 2006 delte man opp kollektivtransporten opp i et trosselselskap som bestilte, kontrollerte og utførte tenester.

Det ble i 2011 lagt frem en rap-

port som viste at modellen ikke var spesielt vellykket. Den kostet 55 millioner årlig ekstra og utnevning bare i et dobbelt byråkrater. Deravende samferdselsrådet skulle starte på 700 millioner årlig utgifter oppfølging, og ville la private overta drift av trikk og bane.

Et år senere ble det klart at kollektivtransporten i hovedstaden fikk høyere lønnsnivå enn samferdselsrådet eller valget i 2011. Venstre Oslo Elvstuen overtok stoppet utsluttet utsluttet utsluttet. Oppfølgingen av selskapet ble overført, Oslo Sporveier ble gjenopprettet og styret selskapet fra om å bli henvisning effektivisering gjennomført.

Etter tre og et halv år med prosjektet ble i 2014 konkludert byrådspartiene Venstre,

KF og Høyre med at det er blitt en suksess. Innpartiene har passert 130 millioner, og man nærmer seg det ambisiøse målet på 400 millioner innen utgangen av dette året.

Et år senere ble det klart at flere politikere har hatt en blind og samfunnskadende tro på at konkurranseutsetting alltid bidrar til å øke effektiviteten og at det ikke løser et noe behov for å konkurranseutsette kollektivtransporten. Så nå holder Høyre gruppeleder H. Presten til Riksrevisjonen at man står og poserer til konkurranseutsetting som metode. Det må partiene gjøre vane om man vil bli til fordel for gangstodden ikke være.

Nåværende samferdselsbyrå i Oslo (også fra Venstre)



Mange venter og venter på at Oslo Sporveier skal bli et offentlig selskap. Men evolusjonen har også noen fordelaktige prosesser. Som at alle er sin egen rektor.

OVF MELLUN, REDAKTØR I TIDNINGEN

Politikere i Bergen og Hordaland har mye å lære av det som har skjedd i Oslo.



Effektiviseringsuksess

● Mye mer T-bane, trikk og buss for pengene enn før

SAMFERDSEL: Sporveien sparete 100 millioner kroner på mer effektiv drift i fjor. Dette viser at konkurranseutsetting ikke alltid er løsningen, mener Oslos samferdselsbyråd Guri Melby (V).

TO SÅNDRING

I Dagpartiet i går ble tidligere samferdselsbyråd, Janne Kaenger (SP), til orde for å se på hvordan utsetting av T-banen, som er en del av Sporveien.

– GODT TENESTER

Men planer er gode men utførelsen som Melby har sagt at.

– Det er viktig å se på hvordan utsetting av T-banen fungerer. Det er viktig å se på hvordan utsetting av T-banen fungerer. Det er viktig å se på hvordan utsetting av T-banen fungerer.

– Det er viktig å se på hvordan utsetting av T-banen fungerer. Det er viktig å se på hvordan utsetting av T-banen fungerer. Det er viktig å se på hvordan utsetting av T-banen fungerer.

konferansen, har fått. Det finnes andre måter å effektivisere på, men det som er viktig er at det er effektivisering som er viktig.



«Vi får mer for pengene og beholder den gode kompetansen.» Guri Melby (V), byråd

SPORVEIEN

Mange gamle leverandører av kollektivtransport.

– Det er viktig å se på hvordan utsetting av T-banen fungerer. Det er viktig å se på hvordan utsetting av T-banen fungerer.

– Det er viktig å se på hvordan utsetting av T-banen fungerer. Det er viktig å se på hvordan utsetting av T-banen fungerer.



POLITIKK

Per Høy (Apoll) besøkte Sørvestlandet

Kastratkor

■ Høyresida i Bjugna fikk noen få, avsløyte dager i Ålem. I dag er de fleste av forrige uke kunne mistenksomheten av dem. Men politikerne håper på at det nå – etter et mest utslått og kontrollert – kunne bli frem for et skolemål i EU.

DAG-BOKA

■ Håpet fikk ikke lengre. Den siste uka har Brønnøysund demonstrert at det som venter oss i Europa ikke er nok i våre parlamentariske eller folkevalgte miljøer. Det er heller ikke nok å ha all verdens økonomiske fakker i ryggen på sin side. Den politiske makta i EUs hovedstad viser ved sin vilje til logikk eller til makt.

■ I forhandlingsgruppen i Brussel skal den innførte avgiften og avgitte finansministeren, Mario Draghi, ha uttrykt et stadig økende forhold til sine finansministerkolleger. I et innlegg med New Statesman sier han at finansministerne ikke har på økonomiske argumenter. Like uansett er det at de gir finansministerne ikke tillit på den gamle leveringspolitikken.

■ Motoryklist, innførselsavgiften, er Apollens sekk. Navnet har mye av det samme i Brussel. Men det er Apollens sekk som er Apollens sekk. Men det er Apollens sekk som er Apollens sekk.

■ Espen Østang i Oslo har i lengre tid vært uaktig på om den politiske ledelsen i byen ønsker å konkurranseslette offentligsektoren. Nå går alle de tre partiene inn i å legge planene om privatisering av T-bane på is for de kommende fire år.

■ Høyresidens drift i Oslo Sporveier har i dag angitt for å drifte både T-bane og Busstasjon i Oslo. De har også vurdert for å drifte både T-bane og Busstasjon i Oslo. De har også vurdert for å drifte både T-bane og Busstasjon i Oslo.

Høyresida i Oslo legger planer om konkurransesetting av sporveien på is: Frederikk og T-bane

Frederikk og T-bane

FØRNØYDE: Tidligere har høyresida i Oslo vurdert å privatisere driften av trikk og T-bane. Nå er de så imponerte av de sporveisnæringens avblåser iden i den kommende freisersperioden.

VALG 2015

Apoll og Høyresida (Høyre) og Sørvestlandet (SvP)

■ Konkurransesetting i Oslo er en stor sak. Men har Apollens sekk som er Apollens sekk.

■ Apollens sekk som er Apollens sekk. Men har Apollens sekk som er Apollens sekk.

■ Espen Østang i Oslo har i lengre tid vært uaktig på om den politiske ledelsen i byen ønsker å konkurranseslette offentligsektoren. Nå går alle de tre partiene inn i å legge planene om privatisering av T-bane på is for de kommende fire år.

■ Høyresidens drift i Oslo Sporveier har i dag angitt for å drifte både T-bane og Busstasjon i Oslo. De har også vurdert for å drifte både T-bane og Busstasjon i Oslo.

■ Høyresidens drift i Oslo Sporveier har i dag angitt for å drifte både T-bane og Busstasjon i Oslo. De har også vurdert for å drifte både T-bane og Busstasjon i Oslo.

■ Høyresidens drift i Oslo Sporveier har i dag angitt for å drifte både T-bane og Busstasjon i Oslo. De har også vurdert for å drifte både T-bane og Busstasjon i Oslo.

■ Høyresidens drift i Oslo Sporveier har i dag angitt for å drifte både T-bane og Busstasjon i Oslo. De har også vurdert for å drifte både T-bane og Busstasjon i Oslo.

■ Høyresidens drift i Oslo Sporveier har i dag angitt for å drifte både T-bane og Busstasjon i Oslo. De har også vurdert for å drifte både T-bane og Busstasjon i Oslo.

■ Høyresidens drift i Oslo Sporveier har i dag angitt for å drifte både T-bane og Busstasjon i Oslo. De har også vurdert for å drifte både T-bane og Busstasjon i Oslo.

Kvinner tapar listeplassane i vest

LIKESTILLING: Vestlandet og Sørlandet har færrest kvinner på vallisten og færrest kvinner i listeposjoner framfor kommunalt nivå til høsten. I alle dei 10 fylke landet er normen i fjæret på vallisten viser ein gjennomsnitt som Nynorsk prosentkonter har gjort. Listeplassing har kvinn kortare, og dei 40 prosent av kandidatane er kvinner. Landingsnormen er 45 prosent kvinner og 57 prosent menn. I Oslo er kvotefordelinga i gjennomsnitt 47 prosent kvinner og 53 prosent menn på vallisten. Kvotefordeling er endringsvillig på toppen av partilistene. På landsbasis er gjennomsnittet berre tre til listeposjar kvinner.



Fredag 17. juli 2015

MINISTERARBEIDE: Arbeids- og sosialminister Robert Eriksson deltar i dag på EU's arbeidsmarkedets og arbeidsmarkedets ettersettelse fra formidlingslaget og Lønnutvalget arbeidsminister. Tattas for møtet er endring i arbeidsmarkedet. Publikationsminister Elisabeth Aspaker deltar på Vest-Alandsk Publikationskonferansen på Malta, og utdanningsminister Bjarne Brende møter utdanningsministeren i Albania, Edmir Dzhak. Gutorm og Gorm har navestag.

DAGEN I DAG



FARTÅ

Sporveien Oslo: Sporveien Oslo er et kommunalt eide selskap som gjennomfører transportoppgaver alle trikker og T-baner i Oslo. Na transportoppgavene til Oslo har kommet også en stor andel av den arbeidsmarkedet i Oslo, Akershus, Vestfold og Oppland.

■ I år 2015 er det en stor andel av den arbeidsmarkedet i Oslo, Akershus, Vestfold og Oppland.

■ I år 2015 er det en stor andel av den arbeidsmarkedet i Oslo, Akershus, Vestfold og Oppland.

■ I år 2015 er det en stor andel av den arbeidsmarkedet i Oslo, Akershus, Vestfold og Oppland.

■ I år 2015 er det en stor andel av den arbeidsmarkedet i Oslo, Akershus, Vestfold og Oppland.

■ I år 2015 er det en stor andel av den arbeidsmarkedet i Oslo, Akershus, Vestfold og Oppland.

■ I år 2015 er det en stor andel av den arbeidsmarkedet i Oslo, Akershus, Vestfold og Oppland.

■ I år 2015 er det en stor andel av den arbeidsmarkedet i Oslo, Akershus, Vestfold og Oppland.

■ I år 2015 er det en stor andel av den arbeidsmarkedet i Oslo, Akershus, Vestfold og Oppland.

■ I år 2015 er det en stor andel av den arbeidsmarkedet i Oslo, Akershus, Vestfold og Oppland.

■ I år 2015 er det en stor andel av den arbeidsmarkedet i Oslo, Akershus, Vestfold og Oppland.

■ I år 2015 er det en stor andel av den arbeidsmarkedet i Oslo, Akershus, Vestfold og Oppland.

■ I år 2015 er det en stor andel av den arbeidsmarkedet i Oslo, Akershus, Vestfold og Oppland.

■ I år 2015 er det en stor andel av den arbeidsmarkedet i Oslo, Akershus, Vestfold og Oppland.

■ I år 2015 er det en stor andel av den arbeidsmarkedet i Oslo, Akershus, Vestfold og Oppland.



LOSLI: Leder Rune Aasen og nestleder Ola Fjølberg i Oslo Sporveiers Arbeiderforbund har den gamle sporveispølgen trykket over herred, både på jobb og i fritid.

Uaktuelt å privatisere – uansett

■ Dette er selvfølgelig gledenige uttrykk. Samtidig må jeg uttale at det ville vært veldig rart å få det hele tatt sammen lenket på i konkurransesetting, så lenge det går ut på å drifte sporveier. Det er det som er viktig. Det er det som er viktig. Det er det som er viktig.

Uaktuelt å privatisere – uansett

■ Dette er selvfølgelig gledenige uttrykk. Samtidig må jeg uttale at det ville vært veldig rart å få det hele tatt sammen lenket på i konkurransesetting, så lenge det går ut på å drifte sporveier. Det er det som er viktig. Det er det som er viktig. Det er det som er viktig.



sporveien



NÅ HAR BOKHANDLEREN I TORGGATA BRUKT TIO – PÅ HÅRKLIPP.

KJØP POCKET 50% AV SALGET GÅR TIL SYRIA
1 KR = 1 MÅLTID
HOS LEDORADO BOKHANDEL



NÅ HAR BOKHANDLEREN I TORGGATA BRUKT 679 – PÅ CALLAS-SAMLINGEN.

LEV PÅ EN FLYKTNINGERASJON EN DAG VERDI 3 KRONER
BETAL HVA DU VIL, ALT GÅR TIL SYRIA

POSEN INNEHOLDER OPPSKRIFTER FOR EN DAG RIS - MEL - SALT - BØNNER - BULGUR - LINSER
1 KR = 1 MÅLTID

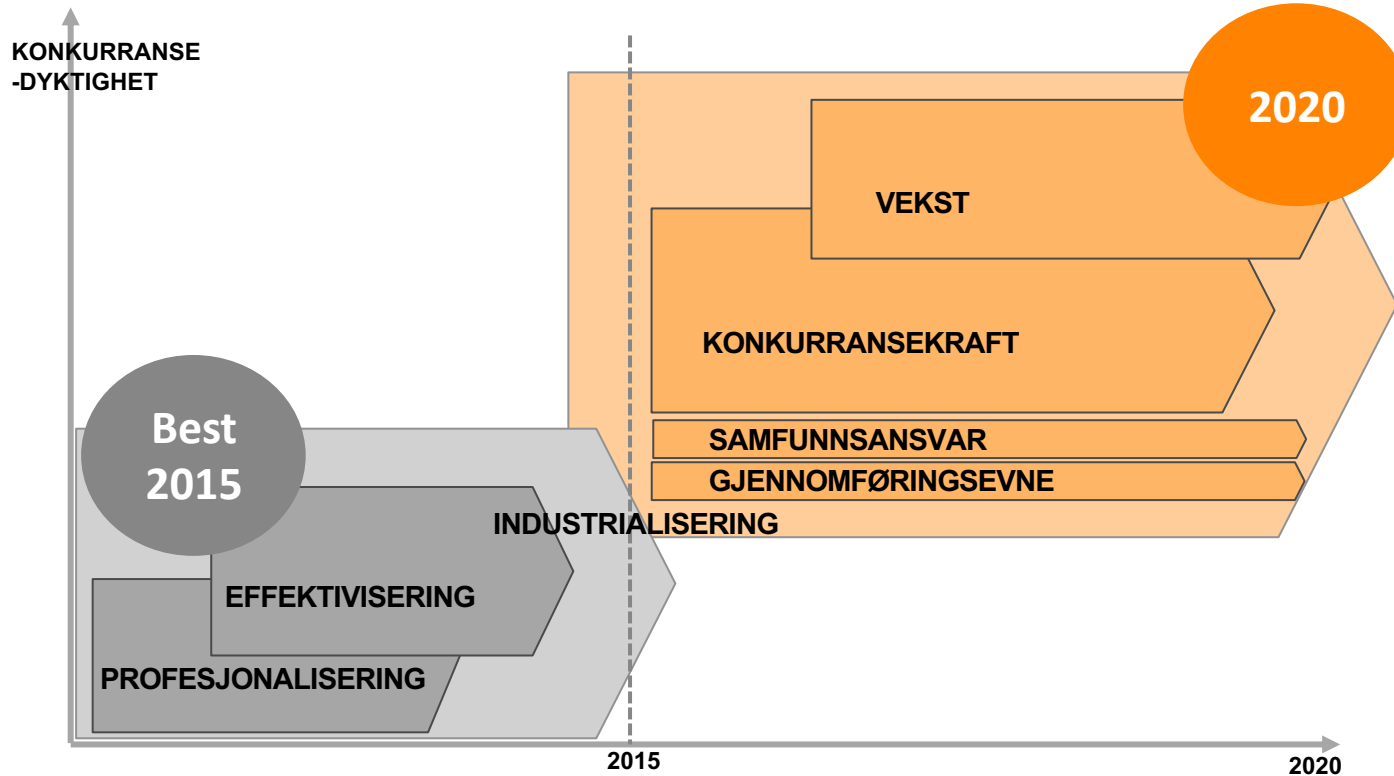
Net. Det kan man aldri

BEST 2020

Sporveiens strategi 2016-2020



Sporveiens strategi mot 2020 bygger videre på den kraften som er skapt gjennom BEST2015



Sporveien skal bli best i Norden

SPORVEIENS VEIKART

Samfunnsoppdrag	Mer kollektivtrafikk for pengene
Visjon	Sammen gjør vi kollektivtrafikken til et naturlig førstevalg
Strategi	Innen utgangen av 2020 skal Sporveien være: «Beste nordiske løsning på effektiv og miljøvennlig persontransport»
Verdier	Pålitelig – Engasjert – Samhandlende



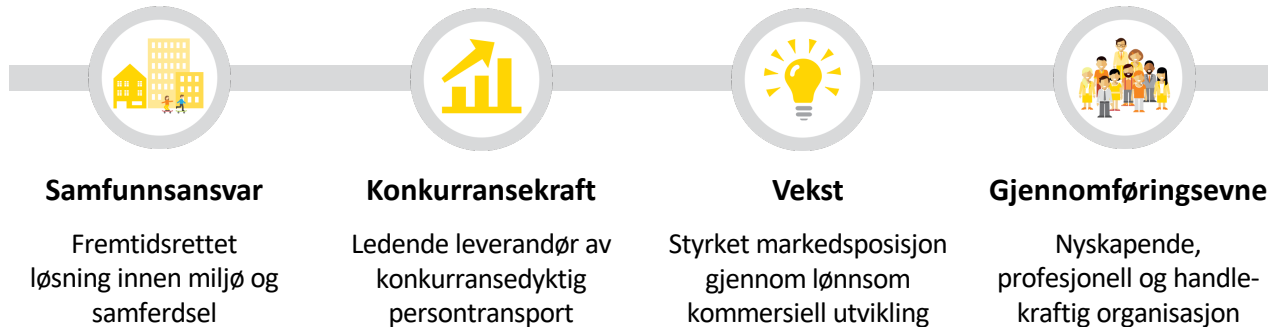
«Beste nordiske løsning
på effektiv og miljøvennlig
persontransport.»

Sporveien skal være:

- **løsningen** på samfunnets miljø- og samferdselsutfordringer
- **en effektiv og miljøvennlig** transport fra A-Å
- **konkurransedyktig** og levere effektive kollektivtjenester
- den **beste** nordiske helintegreerte løsningen

Sporveien skal bli best i Norden

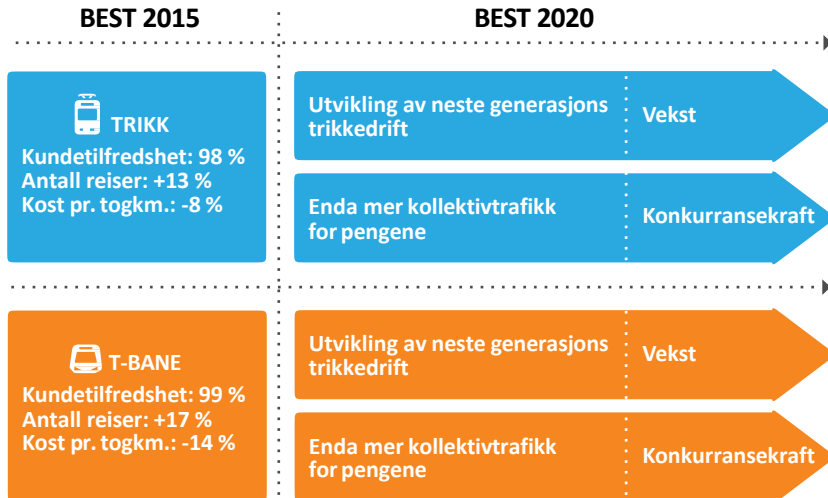
Sporveiens strategi er veikartet vi følger for å nå vårt mål om å bli beste nordiske løsning på effektiv og miljøvennlig persontransport. Fire strategiske fokusområder skal hjelpe oss å nå målet.



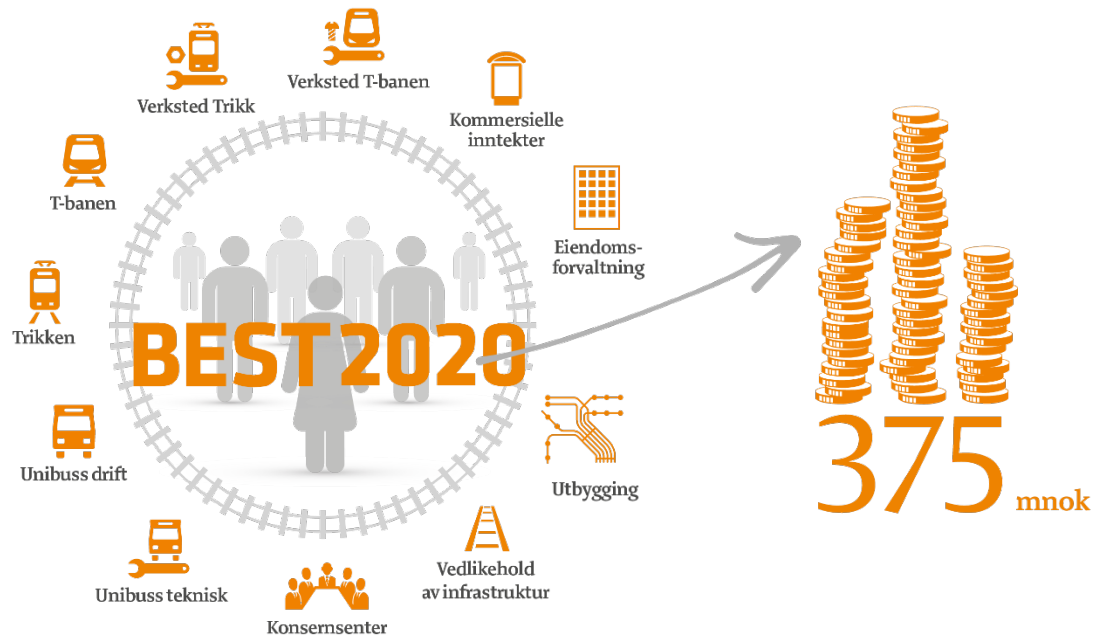
BEST 2020: Konkurranseskraft

Passasjerveksten forventes å øke jevnt og sterkt de kommende årene. Det stiller krav til Sporveiens evne til å levere økt frekvens til konkurransedyktig pris og kvalitet.

OVERORDNET MÅL:
Sporveien skal være en ledende leverandør av konkurransedyktig persontransport.

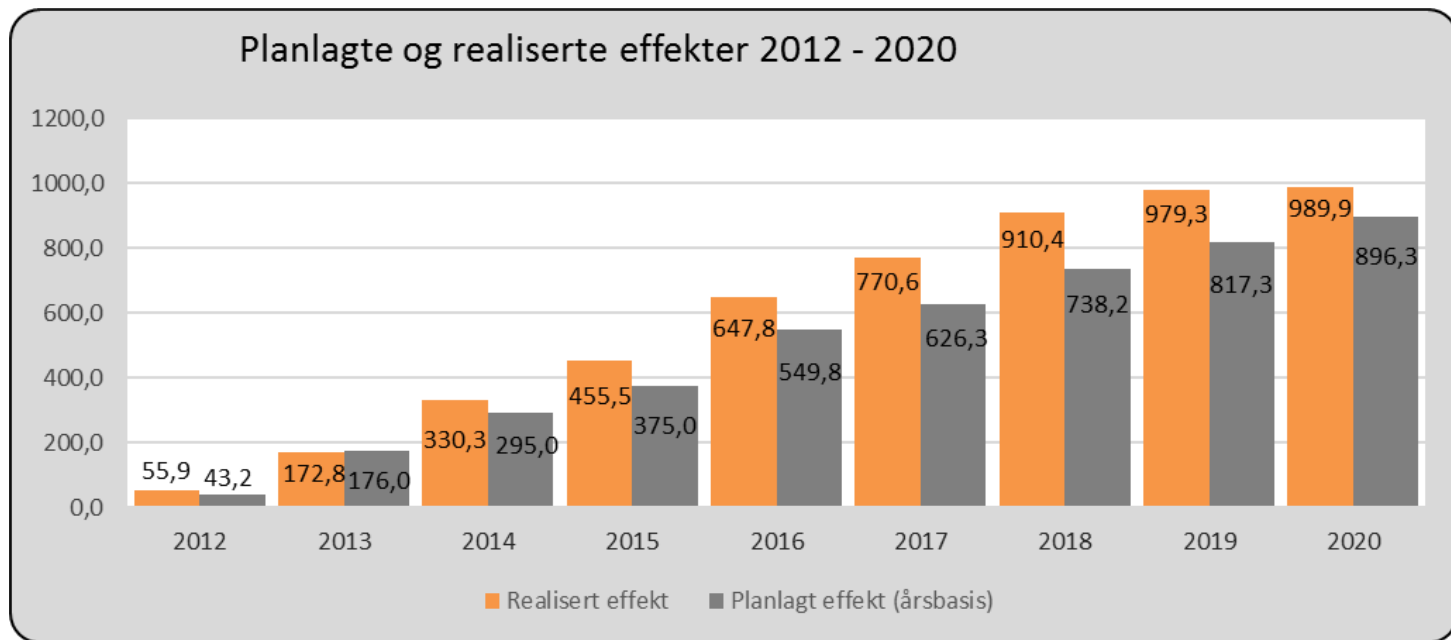


Sporveien har ambisjoner om å forbedre seg med 375 MNOK gjennom **BEST 2020**

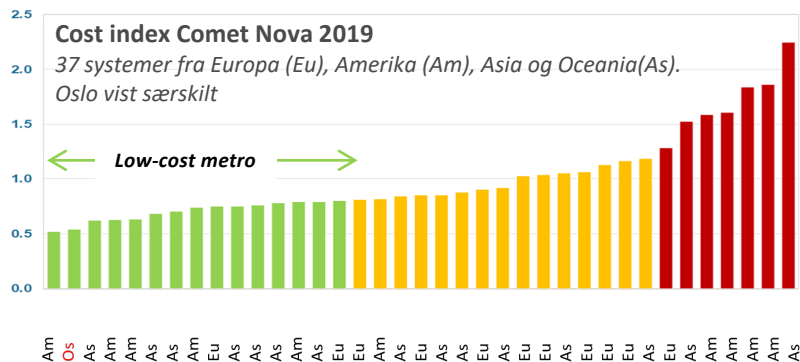


Hvordan gikk det med Sporveien?

Vi har skapt mer kollektivtrafikk for pengene 1 MILLIARD i årlig effekt

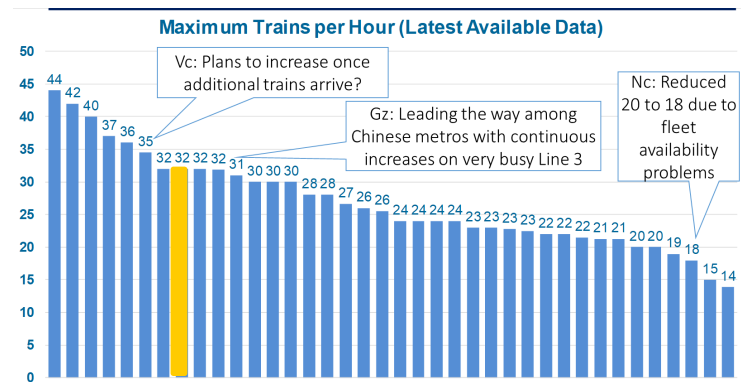
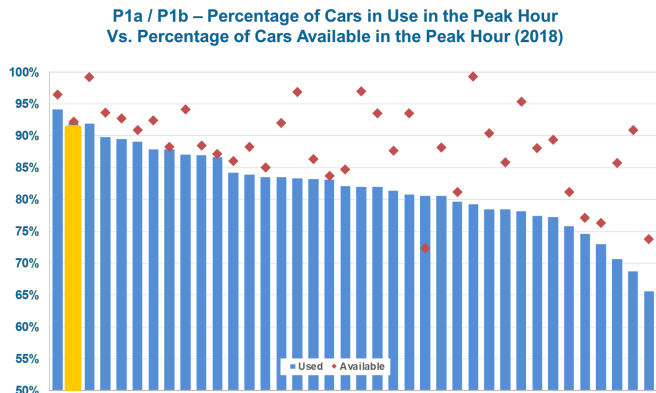


T-banen er blant de beste t-bane-systemene i verden på flere nøkkelparametere

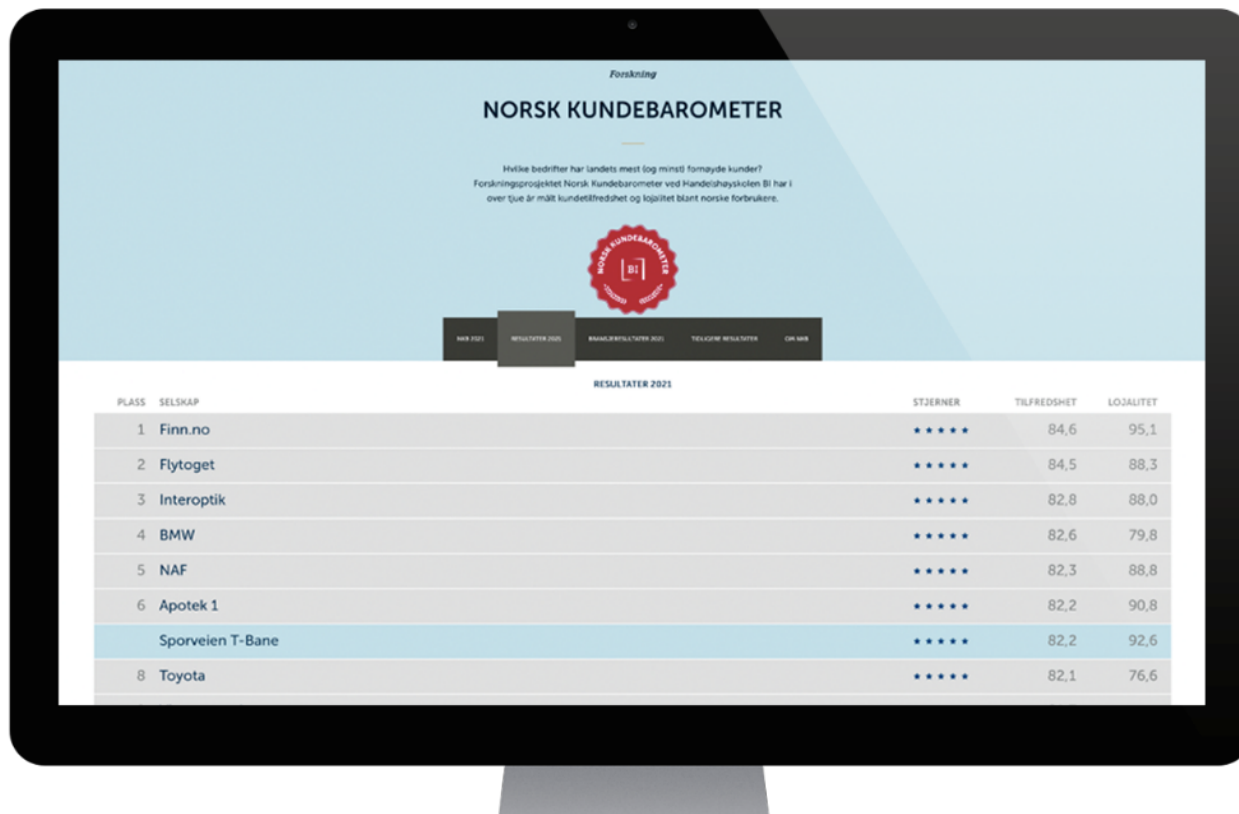


«Low-cost» karakteristikk T-banen

- Ubemannede stasjoner
- Lave energikostnader
- Overvekt av overflatestasjoner
- Høy produktivitet (arbeidstimer)
- Høy materiellutnyttelse
- Relativt høy frekvens



Sporveien T-banen på «topp ti»-listen på kundetilfredshet



T-banens utvikling i Norsk Kundebarometer:

2021: På topp ti innen kundetilfredshet uavhengig av bransje



2021:

Tilfredshet: 6. plass

Lojalitet: 3. plass!

2020:

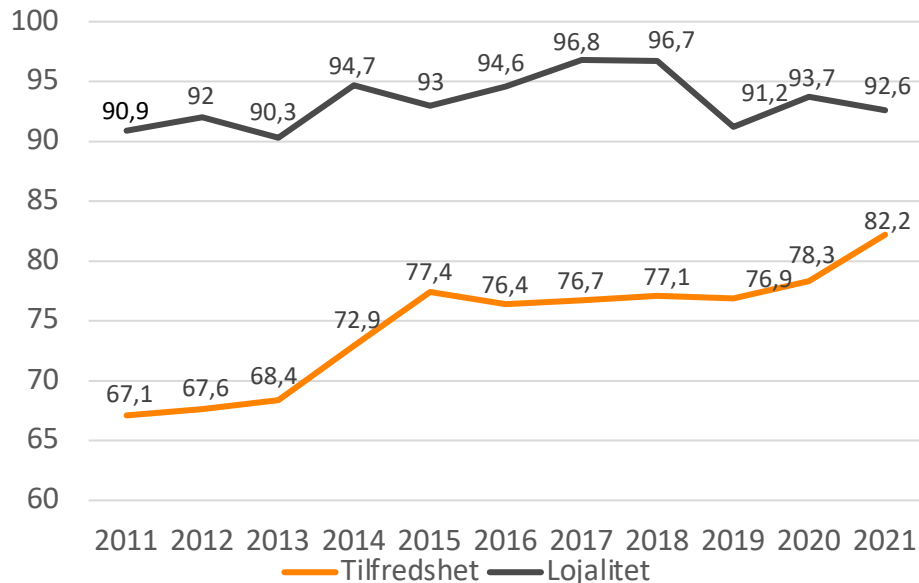
Tilfredshet: 21. plass

Lojalitet: 1. plass!

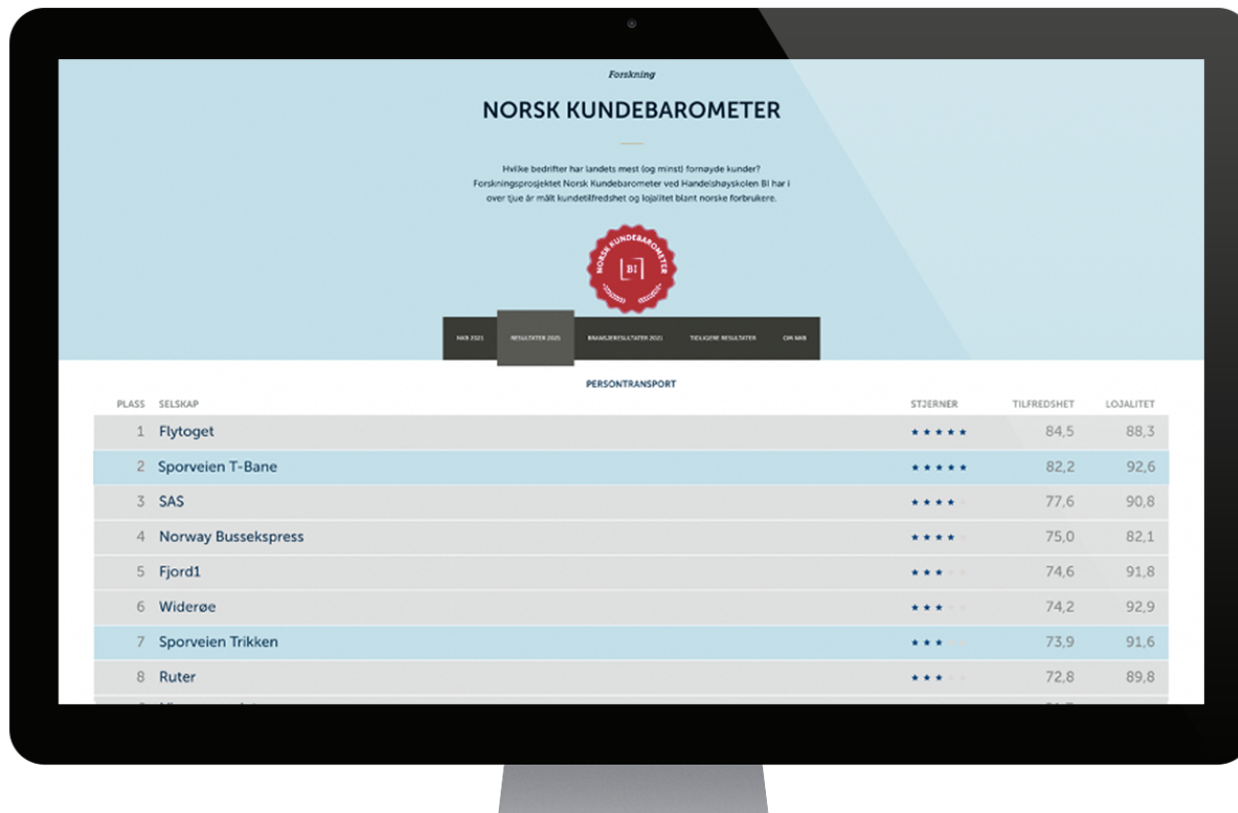
2019:

Tilfredshet: 38. plass

Lojalitet: 3. plass!



T-banen og trikken på topp ti i kategorien persontransport



Trikkens utvikling i Norsk Kundebarometer:



2021:

Lojalitet: 6. plass!

Tilfredshet: 76. plass

2020:

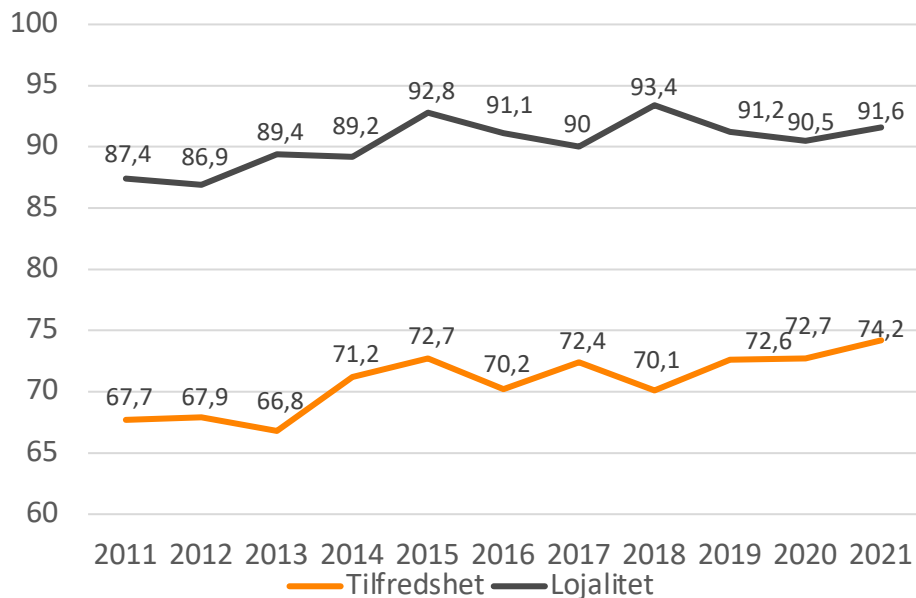
Lojalitet: 2. plass!

Tilfredshet: 72. plass

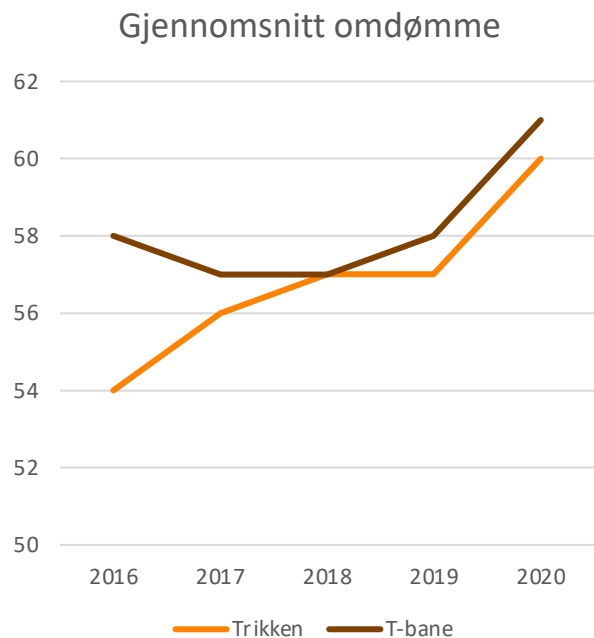
2019:

Lojalitet: 13. plass!

Tilfredshet: 83. plass



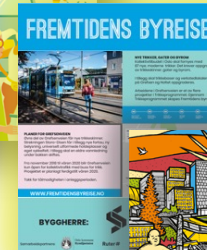
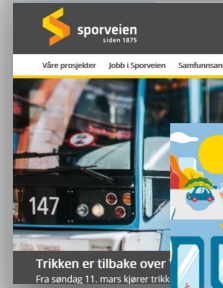
Omdømme for trikk og T-bane (Norsk kundebarometer)



	Trikken					T-banen				
	2016	2017	2018	2019	2020	2016	2017	2018	2019	2020
Hvor godt eller dårlig omdømme har Sporveien totalt sett?	62	63	64	65	67	65	64	64	66	67
I hvilken grad synes du media gir Sporveien god omtale?	45	48	50	50	51	49	48	49	51	54
Gjennomsnitt omdømme	54	56	57	57	60	58	57	57	58	61

Kvalitet i rapportering viktig for å synliggjøre virksomheten. Farmandpriser

- > 2017: Kåring av beste nettsted: Sporveien.com
Plassering: **Sølv**
- > 2018: Kåring av beste årsrapport/offentlige virksomheter
Nominert Topp 5 (2017-rapport)
- > 2018: Kåring av beste nettsted: fremtidensbyreise.no
Plassering: **Gull**
- > 2019: Kåring av beste årsrapport/offentlige virksomheter
Plassering: **Sølv** (2018-rapport)
- > 2020: Kåring av beste årsrapport/offentlige virksomheter
Plassering: **Gull** (2019-rapport)
- > 2020: Kåring av beste ide og design for årsrapport
Plassering: **Bronse** (2019-rapport)



Norge ser på Sporveien som løsningen for bærekraftig mobilitet



T-banen

Trikken

Bærekraftprisen - dobbeltseier for andre år på råd

Topp 10: Norsk Bærekraftbarometer 2021

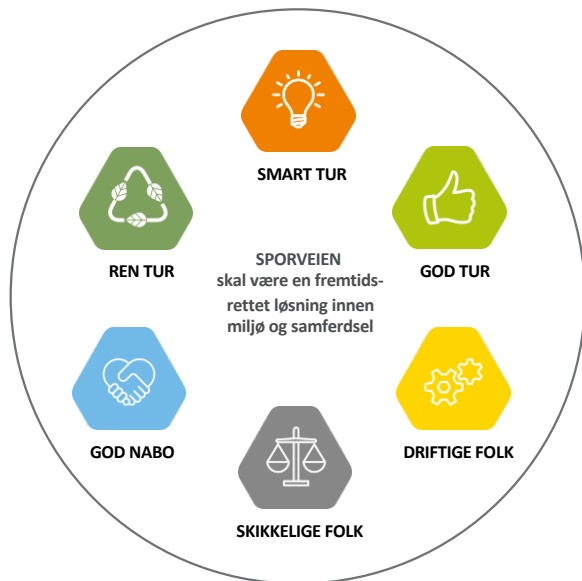
Plassering	Bedrift	Score
1	Sporveien T-Banen	78,7
2	Sporveien Trikken	77,2
3	Apotek 1	76,0
4	Gjensidige (Skadeforsikring)	74,7
5	Brilleland (Optikk)	74,6
6	Lyse (Strømleverandør)	73,6
7	Eika (Bank)	73,5
8	Flytoget	73,3
9	Finn.no	73,2
10	NAF (Medlemsorganisasjoner)	72,9



Sporveien bidrar til et bærekraftig samfunn

FN har etablert 17 bærekraftsmål som sammen utgjør en felles, global arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030.

Sporveien vil bidra og retter innsatsen mot de sju bærekraftmålene som er mest relevante for konsernet.



Ingen stortingsdebatt om Mali

SIDE 104 Pressklubbgruppen ønsker også å ha en stortingsdebatt om den siste terrorangrepet i Mali. Dermed har ikke debatt med saken for foredragene da. Stortingets, CV og MRC-utvalget foretar, men de vil ikke ha for seg på lignende. De vil heller ikke ha debatt om saken i forbindelse med stortingsdebatten. I tillegg vil de heller ikke ha debatt om saken i forbindelse med stortingsdebatten.



POLITIKK

«Det er viktig å ha en politisk debatt om saken»

Merkedag

Parasitter er det som spiser av seg selv. De er små og de er mange. De er i alle deler av verden. De er i alle deler av kroppen. De er i alle deler av naturen. De er i alle deler av livet.

DAG-BOKA
«Det er viktig å ha en politisk debatt om saken»

SAMFERDSEL

«Det er viktig å ha en politisk debatt om saken»

«Det er viktig å ha en politisk debatt om saken»

«Det er viktig å ha en politisk debatt om saken»

Jonas Gahr Støre går inn for færre selskap og mindre privatisering i jernbanesektoren:

Vi få staten på skjener



1000 Ap-leder Jonas Gahr Støre sier i dag at jernbanesektoren må bli mer statlig. Han sier at det er viktig å ha en politisk debatt om saken. Han sier at det er viktig å ha en politisk debatt om saken. Han sier at det er viktig å ha en politisk debatt om saken.

Torsdag 5. august 2021

DAGEN I DAG
«Det er viktig å ha en politisk debatt om saken»



«Det er viktig å ha en politisk debatt om saken»

«Det er viktig å ha en politisk debatt om saken»

«Det er viktig å ha en politisk debatt om saken»

«Det er viktig å ha en politisk debatt om saken»

«Det er viktig å ha en politisk debatt om saken»

FOTO KONKURRANSE

«Det er viktig å ha en politisk debatt om saken»

«Det er viktig å ha en politisk debatt om saken»

«Det er viktig å ha en politisk debatt om saken»

«Det er viktig å ha en politisk debatt om saken»

«Det er viktig å ha en politisk debatt om saken»

med jernbana nasjonalt.

– Det er jo veldig tydeleg her på Sporveien at det er mange fordeler med å samle ting i eitt selskap, seier Støre og legg til:

– Jernbanereforma til regjeringa har splitta jernbanesektoren opp i så mange ulike selskap at eg pleier å seie at du må ha med hugselapp for å ha full oversikt over jernbana i Noreg.

CELEBRER

«Det er viktig å ha en politisk debatt om saken»



Sporveien frem til 2025

A long-exposure photograph of a city street at night. The scene is filled with light trails from cars and streetlights, creating a sense of motion. In the background, several multi-story buildings are illuminated. One prominent building on the left is curved and has 'uter#' visible on its facade. To the right, a building has 'FRIDAYS' signs. The overall atmosphere is vibrant and urban.

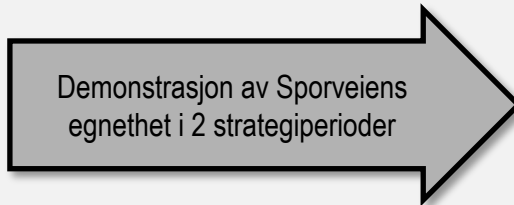
BEST 2025

Sporveiens strategi 2021-2025

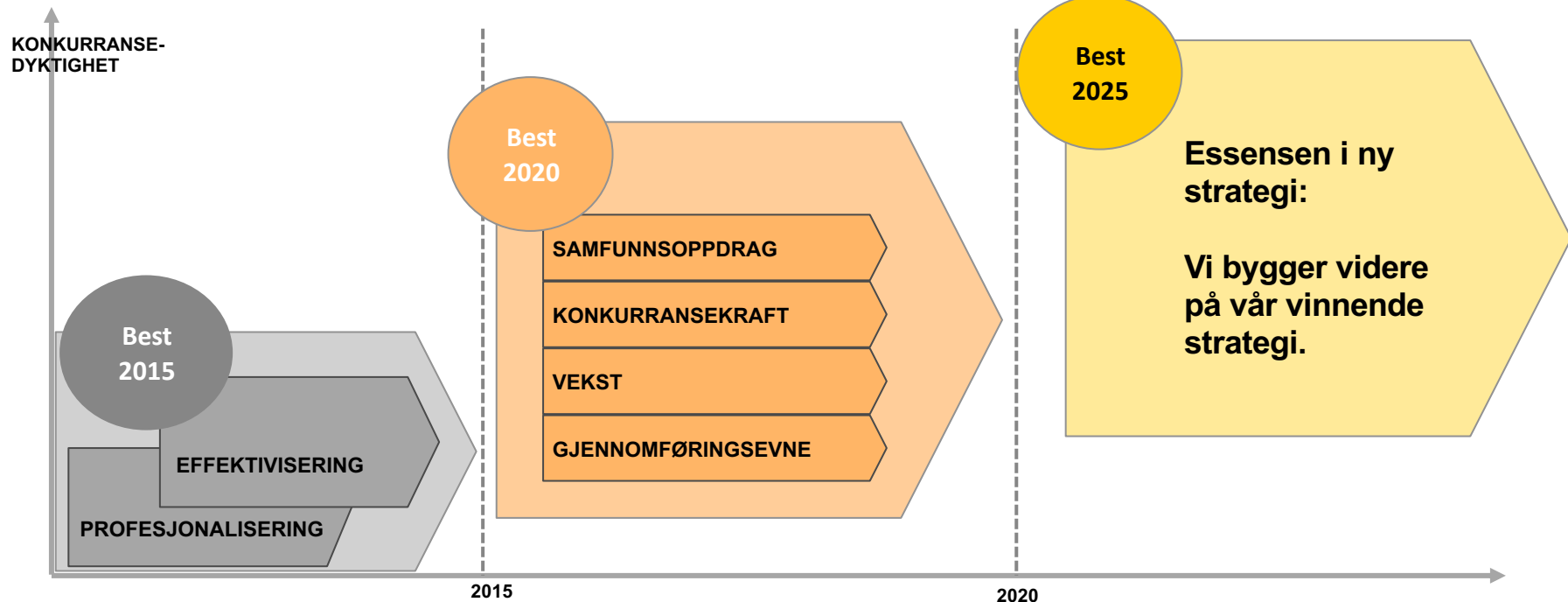
I de to foregående strategiperiodene har vi opparbeidet høy tillit til at Sporveien er løsningen

Sporveien har lyktes med å etablere en høy grad av opparbeidet tillit hos eier gjennom de to foregående strategiperiodene

Forenklet strategisk kontekst



Ny konsernstrategi for perioden 2021-2025



Vår visjon
**Bærekraftig mobilitet
for alle**

Vi har en viktig rolle for å
redusere samfunnets
samlede CO₂-utslipp fra
transport.

Mobilitet er kjernen i det vi
tilbyr befolkningen.

Vi er til for alle, uavhengig
om man er rik eller fattig,
ung eller gammel,
funksjonsfrisk eller har
spesielle behov.

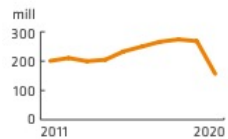


Best-resultatene* i tall

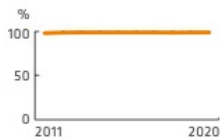
DEN NYE STRATEGIEN BYGGER VIDERE PÅ EN SOLID PLATTFORM

- Best 2020**
- Vekst, konkurransekraft, samfunnsansvar og gjennomføringsevne
 - Kvalitet, sikkerhet og effektivitet
- Best 2015**
- Profesjonalisering, effektivisering og industrialisering

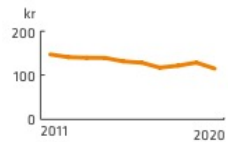
35 % vekst i passasjerertallet før koronaen traff Norge



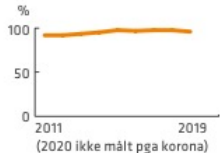
Høy og stabil regularitet gjennom perioden



30 % reduksjon i kostnader per kjørte kilometer på skinner



Høy kundetilfredshet gjennom perioden



BEST 2025

Samfunnsoppdrag: Mer kollektivtrafikk for pengene

Visjon: Bærekraftig mobilitet for alle

Posisjon: Strategisk samarbeidspartner

1**FORNØYDE
REISENDE****2****JOBBE ENDA
SMARTERE****3****FORNYE
KOLLEKTIVTRAFIKKEN****4****GRIBE KOMMERSIELLE
MULIGHETER**

ETT SPORVEIEN

BÆREKRAFT

TEKNOLOGI

Verdier: Pålitelig – Engasjert – Samhandlende

Konsernpresentasjon 2021

Sporveismetoden

Bedriftsdemokrati og involvering er nøkkelen

- **Samhandling med ansatte og ansattes organisasjoner - nøkkelfaktor for å lykkes**
 - ✓ Faste møtepunkter
 - ✓ Gjensidig tillit og respekt mellom ledelse og tillitsvalgte
 - ✓ Enighet om mål og retning
- **Involvering på alle plan i virksomheten**
 - ✓ Lederutviklingsprogrammet Sporveisløftet
 - ✓ Omfattende verdi- og kulturprosess
 - ✓ Løpende informasjon på intranett, informasjonsmøter, informasjonsskjermer
 - ✓ Ledere utstyrt med verktøykasse for involvering av egen linjeorganisasjon
- **Fremtidstro og samfunnsoppdrag**
 - ✓ Dokumentere effekt av arbeidet som legges ned
 - ✓ Skape forståelse for viktigheten vårt arbeid har for samfunnet



Sporveismetoden

Sporveismetoden er summen av Sporveiens arbeid med kultur, verdier, bedriftsdemokrati, samhandling og teknologi for å realisere virksomhetens strategi og for å løse samfunnsoppdraget.

Kombinert med solid forankring og løpende informasjon om strategien, har vi utløst imponerende innsats og engasjement fra alle medarbeidere i konsernet.

Resultatene er skapt i fellesskap, i sterk felles oppslutning om felles mål. Og i en prosess der vi har feiret både store og små forbedringer.



Nå er T-banen i Oslo blant verdens beste

Oslo T-banens nye linje er blitt kåret til verdens beste i en internasjonal undersøkelse. Dette er et stort anerkjennelse for de mange forbedringene som er gjort på T-banen de siste årene.

12. SEPTEMBER 2018



Effektiviseringssuksess

• Mye mer T-bane, trikk og buss for pengene enn før

SAMFERDSEL: Sporveien sparerte 300 millioner kroner på mer effektiv drift i fjor. Dette viser et konkret resultat av de mange tiltakene som er gjort for å effektivisere driften.

SPORVEIEN har gjennomført en rekke tiltak for å effektivisere driften, og dette har resultert i store besparelser. Dette er et viktig resultat av de mange tiltakene som er gjort for å effektivisere driften.

AVDELINGSTJEFEN for drift og vedlikehold, [navn], sier at dette er et stort resultat for hele konsernet. Dette er et viktig resultat av de mange tiltakene som er gjort for å effektivisere driften.

VI ER MER FOR pengene og beholder den gode kompetansen. Dette er et viktig resultat av de mange tiltakene som er gjort for å effektivisere driften.



Elsker trikken

• 78 prosent av byens befolkning vil fortsatt ha trikk i Oslo

TRIKKEN: Oslo-dal delte ut dagens trikk med 87 nye trikker i løpet av dagen. Dette er et viktig resultat av de mange tiltakene som er gjort for å effektivisere driften.

SPORVEIEN har gjennomført en rekke tiltak for å effektivisere driften, og dette har resultert i store besparelser. Dette er et viktig resultat av de mange tiltakene som er gjort for å effektivisere driften.

AVDELINGSTJEFEN for drift og vedlikehold, [navn], sier at dette er et stort resultat for hele konsernet. Dette er et viktig resultat av de mange tiltakene som er gjort for å effektivisere driften.

VI ER MER FOR pengene og beholder den gode kompetansen. Dette er et viktig resultat av de mange tiltakene som er gjort for å effektivisere driften.

Et helintegrert Sporveien fyller 150 år i 2025 og er godt rustet til å ivareta fremtidens kollektivtrafikk



PÅ DENNE TIDEN FANTES INGEN KOLLER-
TIV TRAFIKK. DET ENESTE ALTERNATIVET
TIL Å GÅ VAR Å LEIE EN HESTEDROSJE.



OM VINTEREN BRUKTE DRØSKERØRNE
LEDERE TIL Å FORSØKE SMØR I GATENE.



1874 FIKK VOGT DE DUE KONSESSION TIL Å ANLEGGE SPORVEIER I BYEN. DE FØRSTE LIN-
JENE BLE PLYGGET PÅ STORTORSET TIL GAMLEBYEN, LØDMANNSBYEN OG VESTMANEN
OG DA DEN 6. OKTOBER 1875, GIKK DEN FØRSTE AV DE BESTRUKNE SPORVEIENE.

MEG SPORVEIEN HUNNE BEKKE
BEHOVENE BLEG BØFFERDE.
RUMELIGERE OG LANGE MER
BELEGGTE. DET ER PÅ TIDEN
GJØRE DET DUE!



SAMMEN MED SIN VENNE, INGEMOR, JEANS VOGT
STIFET DUE FIRMAT KRISTINA SPORVEISLSKAB



REGJERNINGEN BLE SKANNENE LAGT OPP
GATELEGEMET. MAN ANVOK AT FOLK VIL
LE SLUTT E SNØBLE I DRAT ETTERKJØRT!



DETE ER FØRSTE LØST LEN PLAN OM Å
SØRVEIEN PÅ MER EN FØRSTOENNE.
FORBETRET TIL SØRVEIEN UNDER JORDEN.
DET ER EN GOD BEHOVENE ME ET
SOMLET SYKKEP MED KOLENDE MÅL.



I SIN TIDEN SØRVEIEN GJØR FØRSTOENNE
OM BEHOVENE I BØMEN TIL FÅ FØR EN
FØRSTOENNE JAMTEKROTT - OG BEHOVENE.

FØRSTOENNE VOK EN LØSNING
VARE BARE TIL ET ORNAL BEKKE
FØR KOLLEKTIVTRANSPORTEN
OG EN DEL AV LØSNINGEN
FØR FØRSTOENNE VOK MÅLDETT
BEKKE DØD VAREN FØR BEKKE.



DE LØSNINGENE ER EN FØRSTOENNE
FORBETRET I HØRDE BEHOVENE
HURT TRANSPORTENDE TIL SEN-
TILUM TIL SIN FØRSTOENNE
STOD FØRSTOENNE 1975.



MEN INNEVOK VOK BEHOVENE DENNE TIDEN PÅ SØRVEIEN: OSLO VOKTE
EN BEHOVENE VOK UNDERGRUNNEN I HØRDE BEKKE, OG FØRSTOENNE
BEHOVENE TIL BEHOVENE VOK GOTT UTRØK.



I SIN TIDEN SØRVEIEN GJØR FØRSTOENNE
OM BEHOVENE I BØMEN TIL FÅ FØR EN
FØRSTOENNE JAMTEKROTT - OG BEHOVENE.



sporveien