

Operator- og partnerforum i Ruter

31.08.2021

Ruter#

Agenda 26. august

1. Ny normal v Bernt Reitan Jenssen	40 min
2. Ruters arbeid med åpenhetsloven og etisk handel v Kristin Holter og Line Camilla Werner	30 min
3. Bærekraftsballen - Vy Buss v Ole Engebret Haugen	15 min
4. Eventuelt	5 min



Overgang til ny normal

Operatør- og partnerforum

Bernt Reitan Jenssen, adm dir. Ruter

Ruter#

Kollektivtrafikken står samlet, har levert godt på samfunnsoppdraget i pandemien

- Ny tid, usikkerhet
- Varige endringer, ny normal
- Sikre finansiering, inkludert omstillingskostnadene
- Skaffe innsikt, ikke handle og beslutte for raskt
- Dialog med Oslo kommune, Viken fylkeskommune og nasjonale myndigheter



Foto: Mona Hauglid

Agenda

Finansiell status og effektivisering

Scenario for åpning

Aktiviteter i gjenåpningsfasen

Agenda

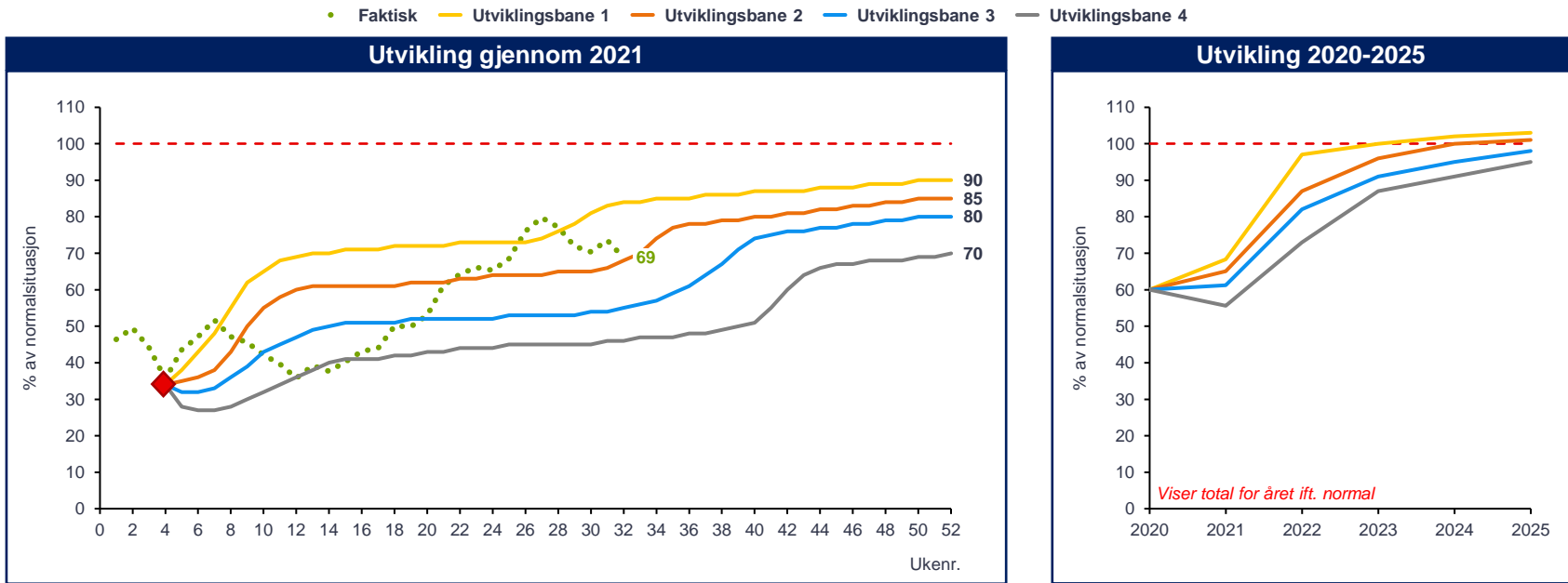
Finansiell status og effektivisering

Scenario for åpning

Aktiviteter i gjenåpningsfasen

Bortfall av trafikkvolum

Mulig utviklingsbaner for kollektivtrafikk (andel av normal etterspørsel)



Note 1: Normalsituasjon beregnes som trafikkvolum 2019 justert for befolkningsvekst (dvs. 100% tilsvarer likt antall reiser per innbygger som før koronapandemien)

Note 2: Banene er fokusert mot etterspørsel etter kollektiv med tilgang på et normalt tilbud. Kutt i kollektivtilbudet kan drive etterspørselen nedover til en lavere bane

Note 3: Alle banene forutsetter vellykket vaksinerings. Bildet kan endres dersom utfordringer med tilførsel, effekt, gjennomføring e.l. skulle hindre vellykket vaksinerings

For 2021 er utviklingsbanene bygget rundt mulig etterspørsel i fire hovedfaser gjennom året

Utviklingsbaner 2021: Forutsetninger gjennom året

	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Fase 4
	Kraftige restriksjoner med uvis varighet innført fra starten av året	Fortsatt koronapreget hverdag styrt av nivå på smittesituasjon og tiltak	Vaksinering åpner for et vendepunkt i smittesituasjon og tiltak	Befolkning vaksinert og selve krisen over. Gradvis retur mot hverdagen
UB1	Innstramningen av tiltak i januar viser seg kortvarig og smitte kommer under kontroll. Etterspørsel øker utover i februar/mars	God kontroll på smitte og mange tiltak kan lettes. Etterspørsel legger seg på øvre del av nivå fra like før og like etter sommeren i 2020 (70%)	Gjenåpning av samfunnet og økt etterspørsel gjennom juli etter hvert som alle har fått minst én runde med vaksine (og mange har fått to)	Fra august er alle vaksinert og tiltak avviklet. Hverdagsvaner gjenopptas litt etter litt og etterspørsel når 90% ved årsslutt
UB2	Fra midten av februar slippes det opp noe på innstramningen fra januar. Etterspørsel øker gjennom mars, men fortsatt klart begrenset av tiltak	Bedret smittesituasjon gir en del lettelser av tiltak. Etterspørsel legger seg på nedre del av nivå fra like før og like etter sommeren i 2020 (60%)	Gjenåpning av samfunnet og økt etterspørsel gjennom august etter hvert som massevaksinering i andre runde blir fullført for alle	Fra september er alle vaksinert og de tiltak avviklet. Hverdagsvaner fortsetter å være noe påvirket og etterspørsel når 85% ved årsslutt
UB3	Smittesituasjonen fra starten av året tvinger frem fortsatte begrensninger gjennom våren. Etterspørsel holdes nede på nivå fra våren 2020	Situasjonen bedret fra starten av året, men fortsatt behov for strenge tiltak. Etterspørsel som i periode med innstramning i november 2020 (50%)	Gjenåpning av samfunnet og økt etterspørsel gjennom september etter at massevaksinering av befolkningen blir fullført	Fra oktober er alle vaksinert og de fleste tiltak avviklet. Ettervirkninger er allikevel ganske betydelige og etterspørsel når kun 80% ved årsslutt
UB4	Vesentlige utfordringer med mutert virus. Etterspørsel ytterligere ned fra starten av året gjennom jan/feb til nivå tilsvarende mars 2020	Utfordrende smittesituasjon og omfattende tiltak vedvarer. Etterspørsel rundt nivået fra midten av januar med strenge tiltak (40%)	Gjenåpning av samfunnet starter først i oktober etter forsinket vaksineløp. Økt etterspørsel, men mye henger fortsatt igjen	Fra november er stort sett alle vaksinert, men fortsatt noen tiltak. Ettervirkninger viser seg betydelige og etterspørsel kun 70% ved årsslutt

Merkostnader kommer i tillegg:
Estimert årskostnad 50 mnok

Bortfall av billettinntekter

Inntektsbortfall på -220,0 i juni ligger på et nivå ned mot UB-3 (prognose -228), inntektsbortfall juli på -90 ligger på nivå ned mot UB-1 (prognose -76,5)

	Utviklingsbane 1	Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Des	2021
1	% avvik fra budsjett	-62 %	-61 %	-67 %	-66 %	-58 %	-48 %	-29 %	-20 %	-20 %	-15 %	-15 %	-15 %	-39 %
	NOK mill. avvik	-244,0	-237,7	-295,8	-267,0	-246,5	-220,0	-90,0	-84,1	-88,5	-64,0	-68,4	-64,9	-1 970
	Utviklingsbane 2	Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Des	2021
2	% avvik fra budsjett	-62 %	-61 %	-67 %	-66 %	-58 %	-48 %	-29 %	-30 %	-25 %	-20 %	-20 %	-20 %	-42 %
	NOK mill. avvik	-244,0	-237,7	-295,8	-267,0	-246,5	-220,0	-90,0	-126,2	-110,6	-85,4	-91,2	-86,5	-2 100
	Utviklingsbane 3	Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Des	2021
3	% avvik fra budsjett	-62 %	-61 %	-67 %	-66 %	-58 %	-48 %	-29 %	-50 %	-40 %	-30 %	-25 %	-25 %	-47 %
	NOK mill. avvik	-244,0	-237,7	-295,8	-267,0	-246,5	-220,0	-90,0	-210,4	-176,9	-128,1	-114,0	-108,1	-2 338
	Utviklingsbane 4	Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Des	2021
4	% avvik fra budsjett	-62 %	-61 %	-67 %	-66 %	-58 %	-48 %	-29 %	-55 %	-55 %	-40 %	-35 %	-35 %	-51 %
	NOK mill. avvik	-244,0	-237,7	-295,8	-267,0	-246,5	-220,0	-90,0	-231,4	-243,3	-170,8	-159,6	-151,4	-2 557

 Bekreftede inntekstall

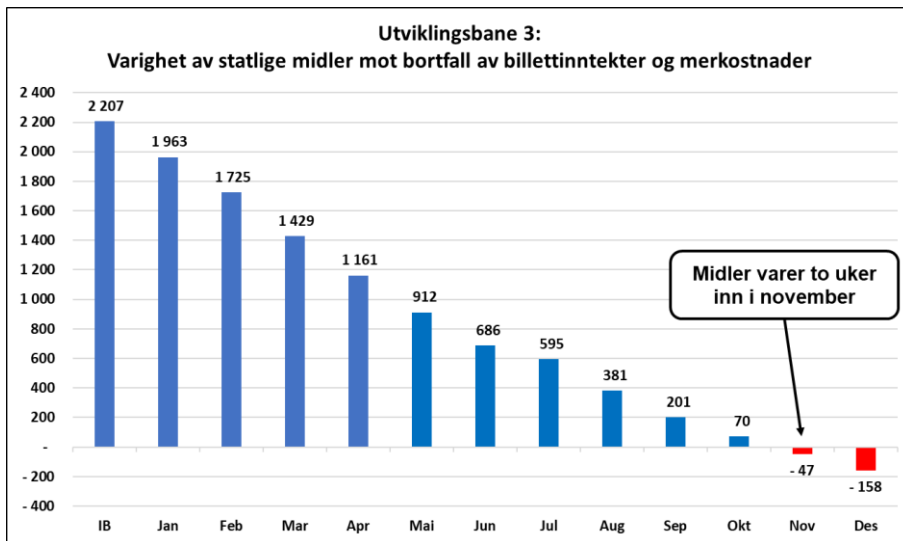
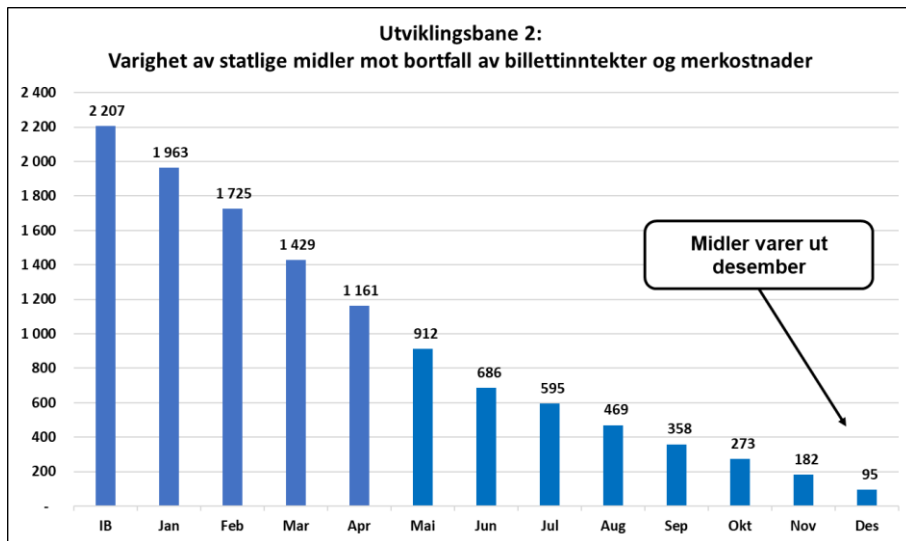
1 601 mill. kroner

Ruter#

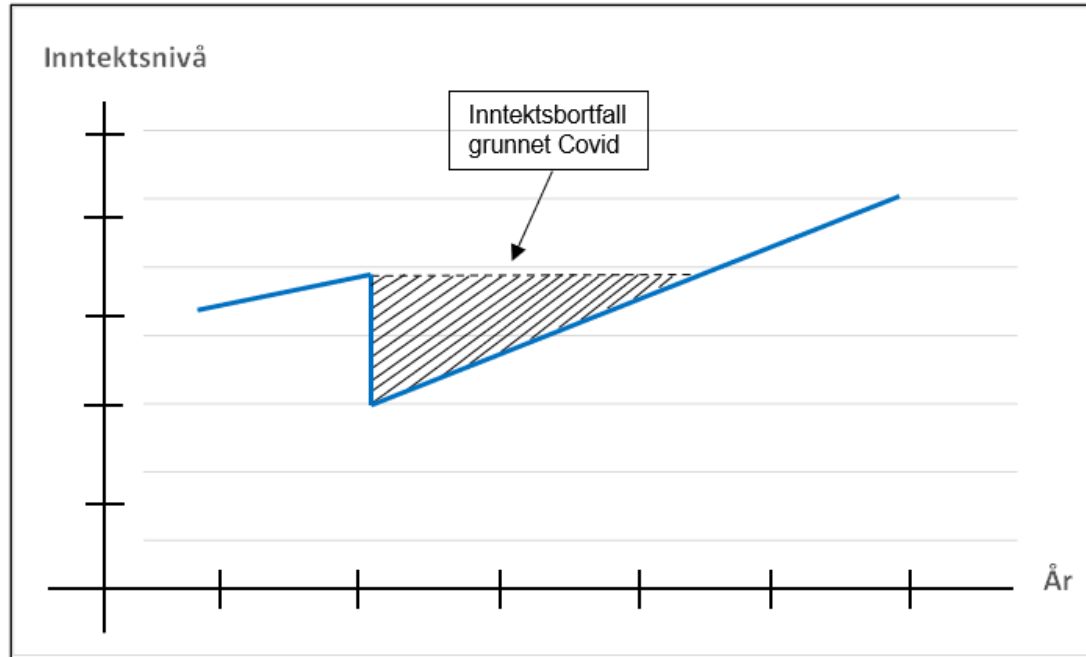
Varighet av statlige midler pr juli

Ubrukte midler fra perioden med restriksjoner ønskes overført til overgangsperioden

- Krisepakke 1: 1,25 mrd. kr, andel til Ruter er 758 mill. kr (61 %)
- Krisepakke 2: 0,95 mrd. kr, andel til Ruter 590 mill. kr (62 %).
- Krisepakke 3: 1,53 mrd. kr, andel til Ruter 859 mill. kr (56 %).



Strategisk investering i Ruters mobilitetstilbud



Investering gjennom:

1. Økte inntekter fra kollektivreisende
2. Alternativ offentlig finansiering

Kostnadseffektivitet i Ruter

Ruter gir effektiv kollektivtrafikk



«Ruter forvalter samfunnets midler på en bærekraftig måte gjennom effektiv økonomisk drift»

- Ruter er en effektiv aktør og gir mer kollektivtrafikk for pengene
 - Bidrar til å utvikle en attraktiv og bærekraftig byregion (samfunn)
 - Sikrer mobilitet for alle (operatør)
 - Selskapet driftes kostnadseffektivt (selskap)

Ruter#

- Løpende kostnadseffektivisering gjennom **anbudsprosesser**
 - Evaluering av alle administrative anskaffelser / kontrakter gjennomføres høst 2021

Bussanbud Oslo Sør (2020) - årlig besparelse på ca. **20 mill. kroner** og over 95 prosent av bussene er utslippsfrie. Trafikksikkerhet på materiell er svært høyt både for førere, passasjerer og myke trafikanter.

Bussanbud Romerike (2019) - årlig besparelse på ca. **50 mill. kroner**. 463 nye høykvalitetsbuss (fossilfri), hvor 37 av bussene var nullutslipp, økt kapasitet og forbedring i kundetilbudet for området.

Bussanbud Vestregion (2019) - årlig besparelser på mellom **30-50 mill. kroner**. Miljøanbud med kun fossilfritt materiell, 15 prosent nullutslipp fra oppstart og 60 prosent fra 2025. Nye høykvalitetsbuss som også er mer trafikksikre.

Båtanbud Øybåtene (2020) - årlige besparelse på **1 mill. kroner**, men inkluderer ca. **10 prosent produksjonsvekst**, over **45 prosent økt kapasitet** og nye båter med nullutslipp og universell utforming.

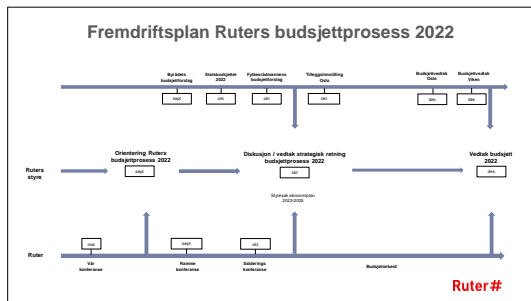
Billettrollanbudet (2019) - årlige besparelser på ca. **35 mill. kroner**.

Ruter#

- Etablering av **effektivitetsprogram** for kollektivtrafikken høsten 2021 for å fortsatt bidra til å sikre en kostnadseffektiv drift av mobilitetstilbudet.
- Fokus på **dynamisk økonomistyring** for å sikre riktig prioritering ved endrede rammebetingelser gjennom året.
- **Ruters budsjettprosess 2022**
 - Sikre en **optimal kostnadsfordeling** for å sikre måloppnåelse.

Ruter#

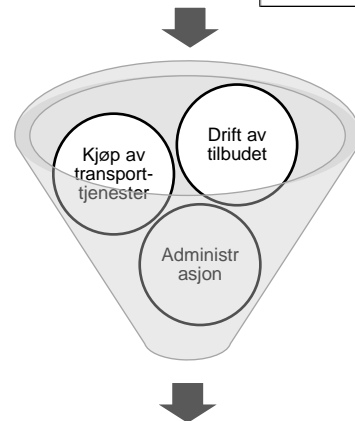
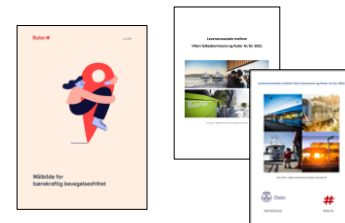
Etablering av ny normal sammenfaller med Ruters budsjettprosess for 2022



Ruters styre involveres tett i budsjettprosessen og beslutter strategisk retning og ambisjonsnivå.

Hovedposter	Budsjett 2021
Inntekter	
Billettinntekter - ordinær	4 990
Billettinntekter - skole	224
Sum billettinntekter	5 214
Snikgebyr og særavtaler	144
Tjenestekjøp OK og VFK + 03/belønning	4 458
Andre inntekter	510
SUM INNTEKTER	10 326
Kostnader	
Buss	3 902
T-bane	1 726
Trikk	1 032
Båt	255
Spesialskysse og TT transport	491
Sum kjøp transporttjenester	7 405
Bill. kontr., tap på krav og provisjon m.m	300
Bussanlegg, anløpsavgift og TID	233
Drift av mobilitetstilbudet*	1 002
Prisavtaler, Oslopakke 2 og 3	1 340
Administrasjonskostnader Ruter**	132
SUM DRIFTSKOSTNADER	10 411
DRIFTSRESULTAT	-85
Finansresultat	14
RESULTAT	-71

Rammer og styringssignaler

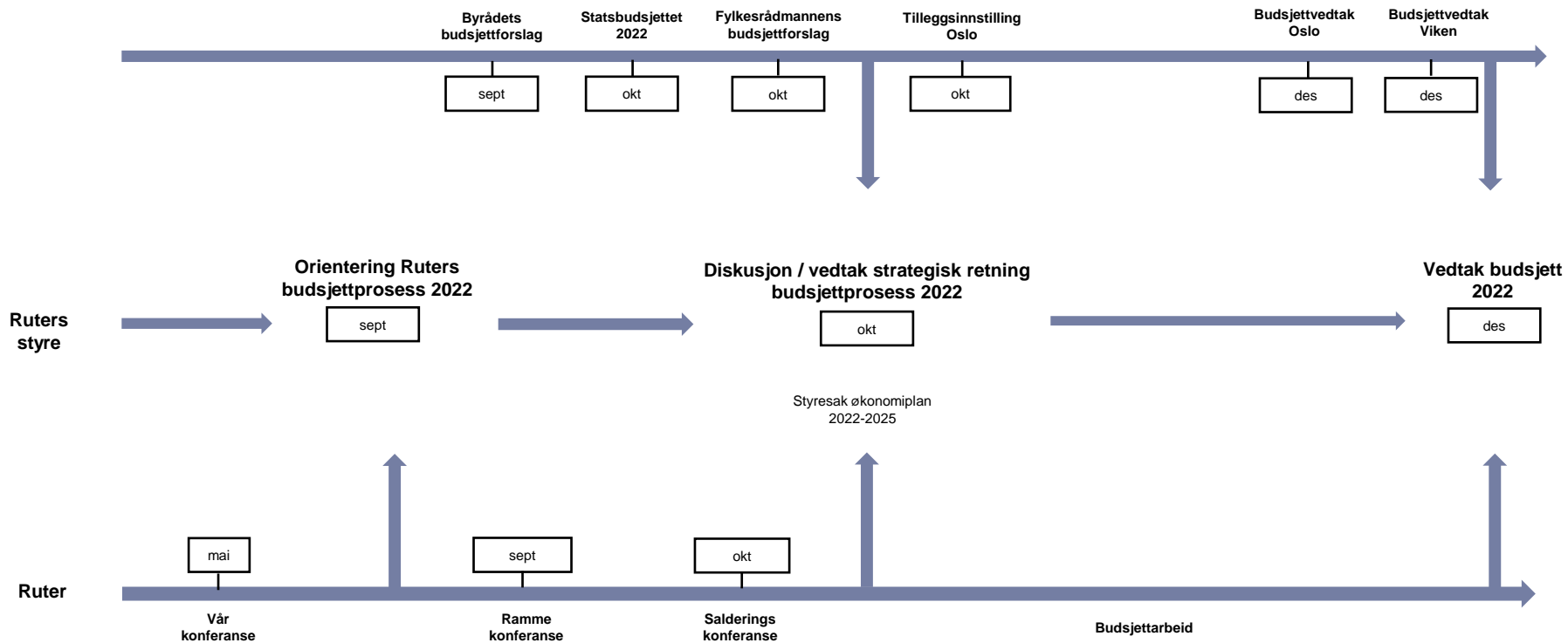


Budsjett 2022

Kostnadsbasen vil optimaliseres for å sikre en **balansert drift** av selskapet for videre arbeid mot *bærekraftig bevegelsesfrihet*

Ruter#

Fremdriftsplan Ruters budsjettprosess 2022



Agenda

Finansiell status og effektivisering

Scenario for åpning

Aktiviteter i gjenåpningsfasen

Bakgrunn og formål

- Koronapandemien har bidratt til at det gjennomføres færre reiser. Billettinntektene til Ruter er redusert, og det nåværende tilbudet er høyere enn etterspørselen.
- Den økonomiske situasjonen tilsier at tilpasningen av tilbudet vil være nødvendig, gitt at tilskuddsnivået ikke øker, siden Ruters analyser peker mot at trafikken og billettinntektene ikke vil være på pre-koronanivå før tidligst om et par år.
- Selv om vi skal gjøre tilpasninger skal vi forsvare og opprettholde et attraktivt tilbud, slik at vi kan nå eiernes målbilde og Ruters visjon om bærekraftig bevegelsesfrihet for alle.
- Jo større justeringer i tilbudet, jo større er effekten på attraktivitet og antall reiser/billettinntekter.



Eiernes målbilder

Oslo

- Omstilling av Oslo til en klimatilpasset nullutslippsby
 - Biltrafikken skal reduseres med en tredel innen 2030
 - Gange, sykkel og kollektivtrafikk skal være førstevalget
 - Kollektivtrafikken skal være utslippsfri innen utgangen av 2028

Viken

- Nullvekstmålet for biltrafikken
 - Nullvekstmål for personbiltrafikken – kollektiv, sykkel og gange tar veksten
 - Mobilitet for alle
 - Kollektivtrafikken skal være utslippsfri innen utgangen av 2028



Strategier for tilpasning av tilbudet

Viktige hensyn:

- Lovpålagt rett til skoleskyss vil opprettholdes
- Nettverkseffekt - attraktive knutepunkter og gode overgangsmuligheter må ivaretas
- Riktig kapasitet i rushperiodene
- Flatedekning i perioder med størst etterspørsel

Generelt om tiltak:

- Aktuelt innenfor alle driftsarter
- Tiltak vil hovedsakelig rette seg mot perioder og områder med lav etterspørsel
 - Helg, kveld/natt og perioder mellom rush
- Endringer som bidrar til strategisk optimalisering er aktuelle
 - Mating til knutepunkt for å redusere parallellkjøring
- Åpningstider må vurderes

Antall reiser i forrige normalår (2019)



T-bane

119

millioner



Trikk

53

millioner



Buss

180

millioner



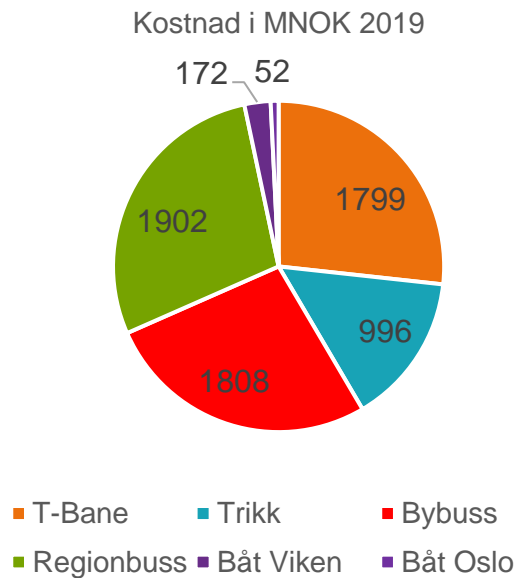
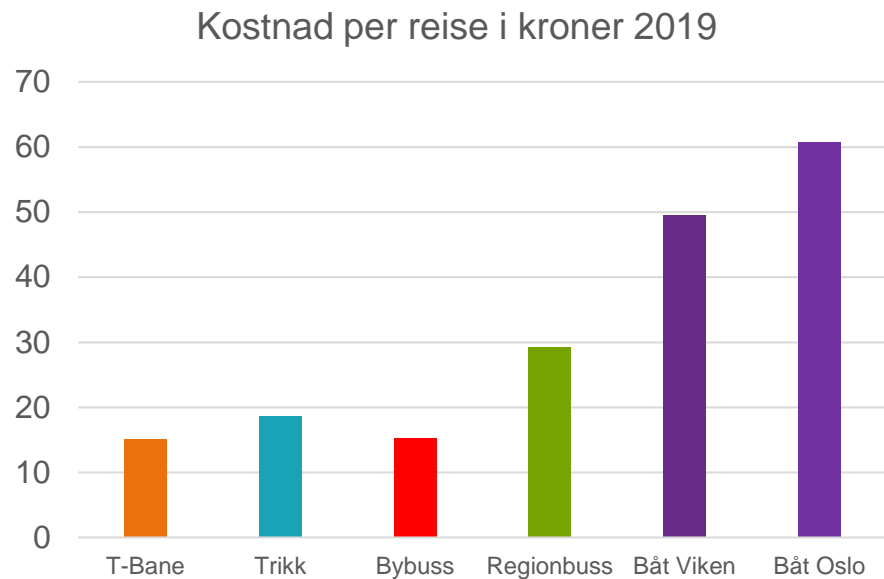
Båt

4,4

millioner

- Flest reiser ble gjennomført med buss
- Båt står for en liten andel av reisene, 0,9 millioner av båtreisene var med øybåtene

Kostnad per reise er høyest med båt, regionbusstilbudet har størst kostnad





Skinnegående

- Skinnegående transport er stammen i kollektivsystemet, og det er derfor viktig med et robust T-bane- og trikkenett.
- Andelen faste kostnader for skinnegående driftsarter er høy.
- Skinnegående utgjør imidlertid en stor andel av transportkostnadene, og en total skjerming av det skinnegående tilbudet vil derfor medføre store reduksjoner i busstilbudet.
- **En markedsrettet justering for T-bane og trikk innebærer derfor å vurdere lavere frekvens i lavtrafikkperioder, i tillegg til kortere åpningstider.**

Ruter#



Båt

- Utgjør kun en liten andel av kundene og dekker et lite marked sammenlignet med buss og skinnegående.
- Båt har høye kapital-, drifts- og infrastrukturkostnader samtidig som billettinntektene er lave.
- Uten reduksjoner i båttilbudet må busstilbudet i markedsområdet justeres kraftig for å oppnå samme effekt.
- **De mest aktuelle justeringene på båt er å justere frekvens der båt kjører parallelt med buss (Vollenbåten)**

Ruter#



Buss i rute

- Buss har ulike roller i mobilitetsnettverket, og opererer både som hovedlinjer, matelinjer, skoleskyss og flatedekkende linjer som sørger for et lokalt tilbud.
- Det er viktig å opprettholde et godt tilbud på busslinjer med høyt belegg og hovedlinjer.
- **Busstilbudet vil justeres i områder og perioder med lavt belegg.**
 - Dette innebærer at flatedekningen blir dårligere i mellomperioder, kveld og helger. Særlig er dette aktuelt i områder hvor bussen har svakere konkurranseforhold mot bil.



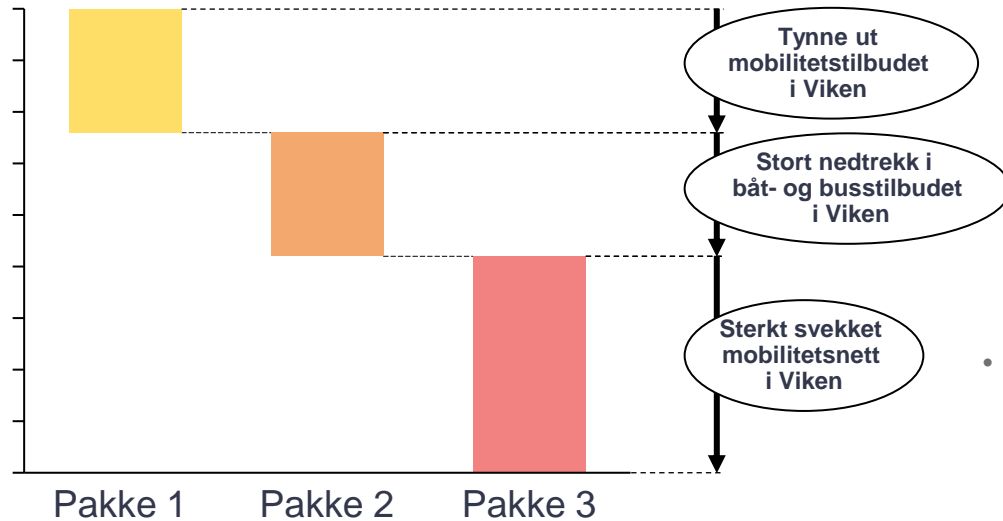
ServiceLINJER

- Ruter har en rekke servicelinjer for å tilby et minimumstilbud i enkelte områder.
- Disse utgjør både kostnadmessig og passasjermessig svært små andeler av Ruters drift.
- **ServiceLINJENE vil også kostnyttevurderes på lik linje med øvrig tjenestetilbud. ServiceLINJER kan imidlertid være aktuelt som erstatning i enkelte områder/perioder hvor rutebusstilbudet reduseres eller opphører.**

Nedtrekksmuligheter i Viken og Oslo

Basert på tre ulike pakker for kostnadsjustering for å tilpasse trafikken til de nye økonomiske rammene

Ulike pakker av produksjonsnedtrekk i Viken

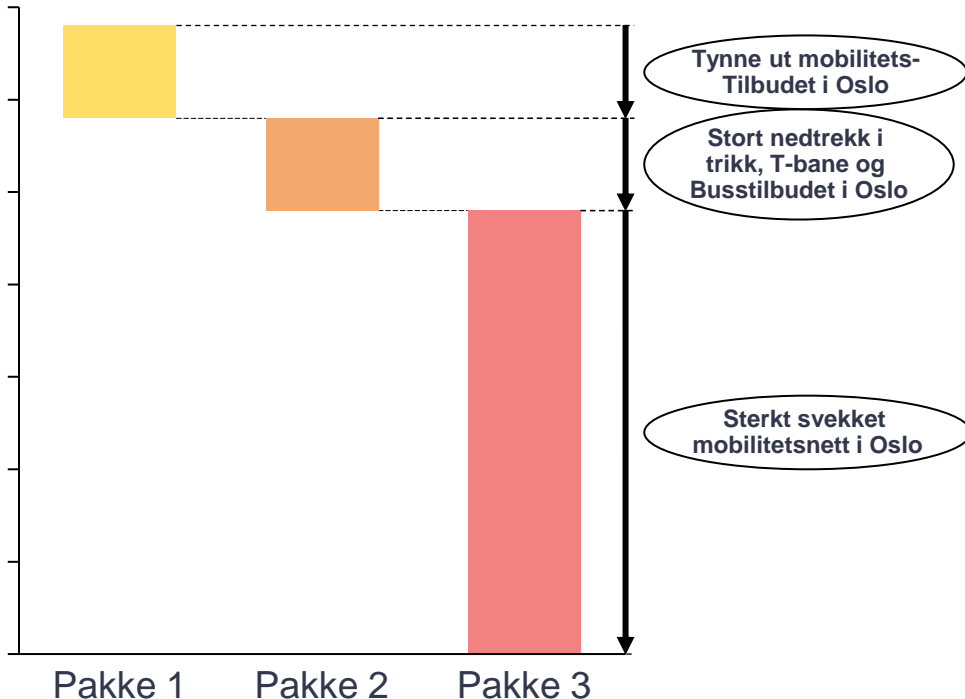


- Alle tiltak er vurdert basert på følgende kriterier:
 - Kundeeffekt: Passasjertall, alternative tilbud og det helhetlige mobilitetstilbudet
 - Potensiell kostnadsbesparelse
 - Omdømmerisiko

Tiltak er vurdert opp mot hverandre, slik at pakker av tiltak med riktig kombinasjon av høy kostnadsbesparelse og lav kundekonsekvens prioriteres.

- Tiltakene er delt inn i tre pakker. Konsekvensene for tilbudet og kundene øker for hver pakke. Første pakke medfører mindre justeringer flere steder. Attraktiviteten vil bli opprettholdt, selv om det enkelte steder kan oppstå relativt stor misnøye. I tredje pakke vil tilbudet i stort bli vesentlig redusert og det vil påvirke fornøydheden og attraktiviteten betydelig.

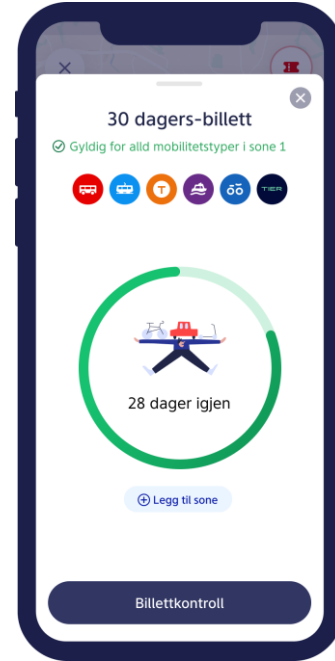
Ulike pakker av produksjonsnedtrekk i Oslo



- Alle tiltak blir vurdert basert på følgende kriterier:
 - Kundeeffekt: Passasjertall, alternative tilbud og det helhetlige mobilitetstilbudet
 - Potensiell kostnadsbesparelse
 - Omdømmerisiko
- Tiltak er vurdert opp mot hverandre, slik at pakker av tiltak med riktig kombinasjon av høy kostnadsbesparelse og lav kundekonsekvens prioriteres.
- Tiltakene er delt inn i tre pakke. Konsekvensene for tilbudet og kundene øker for hvert nivå. Første nivå medfører mindre justeringer flere steder. Attraktiviteten vil bli opprettholdt, selv om det enkelte steder kan oppstå relativt stor misnøye. På tredje nivå vil tilbudet i stort bli vesentlig redusert og det vil påvirke fornøydhetsen og attraktiviteten betydelig.

Sikre brukerbetaling og etablere nye inntektskilder

- Attraktive løsninger som gir verdi for kundene
- Tilby et utvidet transporttilbud som styrker konkurransekraften til grønn mobilitet
- Utforske bedriftsmarkedet
- Tilpasninger i billettporteføljen
- Fortsette et aktivt arbeid med inntektssikring



Agenda

Finansiell status og effektivisering

Scenario for åpning

Aktiviteter i gjenåpningsfasen

Ruter forbereder ny normal med et bredt spekter av aktiviteter



Analyse og innsikt



Kommunikasjon og budskap



Markedskommunikasjon



Markedsutvikling



Tilpasninger og justeringer av produksjon og aktivitet

Markedskampanjer rulles ut i takt med gjenåpning

Forsommer og sommer:

Forberede kundene på at de snart kan reise igjen



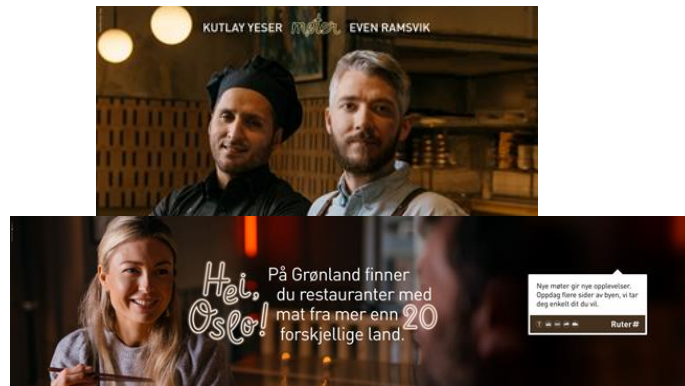
Ved fjerning av reiserestriksjoner:

Umiddelbare velkomsthilsener



Ved gjenåpning:

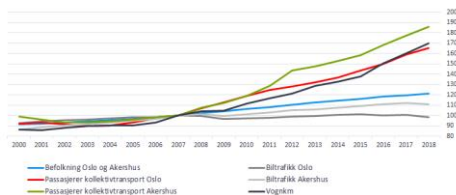
Fullskala gjenåpningskampanje



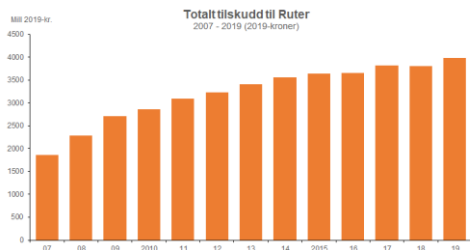
Behovet for tempo for å bygge en mobilitetsposisjon i markedet er fortsatt veldig viktig

Selv om verden rundt oss stod stille, er det behov for nye løsninger for videre vekst

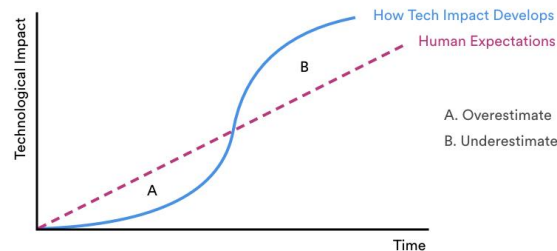
Ruter kan vise til veldig gode resultater..



.. samtidig som tilskuddene har økt betraktelig

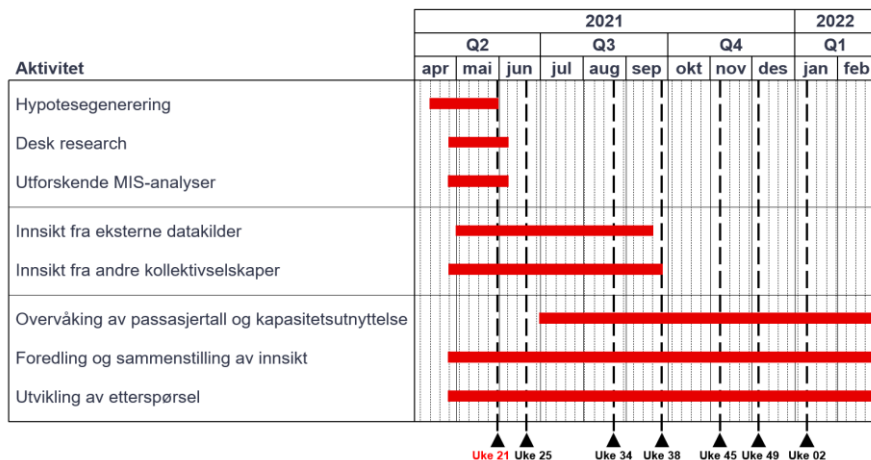


Erfaringer fra andre bransjer indikerer at endringer kan skje veldig raskt



Innsikt om nye reisevaner og -behov

Vi henter data fra et bredt utvalg av kilder



Reisemønstre før, under og etter pandemien, endringer i ulike undergruppers reisemønstre

Prognoser/modellutvikling:
Tall fra reisevaner x med egne reisetall (ATP) x arbeidsgiverundersøkelser x modellutvikling i Analyse

Læring fra og dialog med andre byer, kollektivtrafikkforeningen, koble på reisedata fra åpne datakilder, APIer

Kvalitative målinger iverksettes ved behov

Passasjertall og fyllingsgrad

Dialog med bedrifter, arbeidstakerorganisasjoner for å få tilgang til holdning til hjemmekontor og rutineendringer

Ruter#

Ubetalt kommunikasjon

- **Gjennom sommeren og ved skolestart:** Kommunisere gjeldende reiseråd til kunder og media i tråd med gradvis gjenåpning av samfunnet.
 - Balansere budskap om at mye i samfunnet er tilgjengelig med reiseråd om å ikke reise med mindre du må, unngå trengsel, hold anbefalt avstand og bruk munnbind. Gi plass til skoleelever og reis utenom rush hvis mulig
 - Budskap om betaling for å sikre inntekter (åpen fordør)
 - Løfte frem førere/førstelinjen i forbindelse med gradvis gjenåpning og vise at det er trygt å reise kollektivt (kan også brukes til å bygge stolthet og takke for innsatsen)
- Dele innsikt om reisevaner i den hensikt å få de riktige kundene (bilistene) tilbake og jevne ut rushtidstoppe
- **Når restriksjoner opphører:** Forberede budskap og aktuelle medierigger som viser at det er trygt og ønskelig å reise kollektivt
 - Samordning av budskap og talspersoner nasjonalt og lokalt, med aktiviteter som kan løfte kollektivtransportens rolle
 - Bygge opp under budskap i markedskommunikasjon med mediacase som viser at vi har et hjerte for regionen og folkene som lever her, og at kollektivtrafikken igjen kan bringe folk sammen og skape møteplasser
- **Overgangsperiode:** Avhengig av finansiering i overgangsperiode til ny normal, forberede tilpassede budskap om tilbudsjustering i tråd med etterspørsel og informasjonsløp

Covid-19: Retningslinjer for kollektivtrafikken

Gjenåpningsplanen er i gang, og samfunnet åpner gradvis opp. Her er de viktigste retningslinjene for kollektivtrafikken akkurat nå.

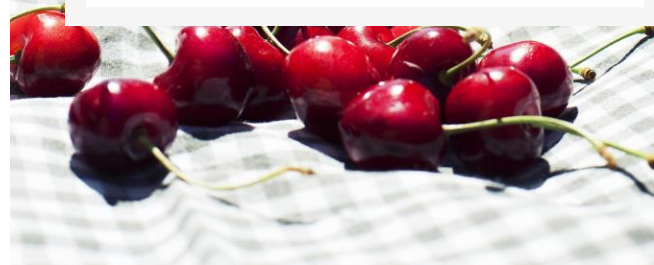
Dette må du vite før du reiser:

1. Ikke reis med mindre du må – bruk sykkel eller gå.
2. Ikke reis kollektivt hvis du er syk eller mistenker smitte.

Når du må reise med kollektivtrafikken, er det viktig at du:

- Unngår å reise når mange skal samme vei - enten det er til og fra jobb eller på fritiden.
- Bruker sitteplassene fremfor å stå. Spre dere godt på holdeplassene og om bord.
- Bruker munnbind når du ikke kan holde anbefalt avstand. Husk at det i noen kommuner kan være påbud om munnbind uansett avstand.

Takk for at du går, sykler og ikke reiser kollektivt med mindre du må.



Markedsutvikling/-aktiviteter

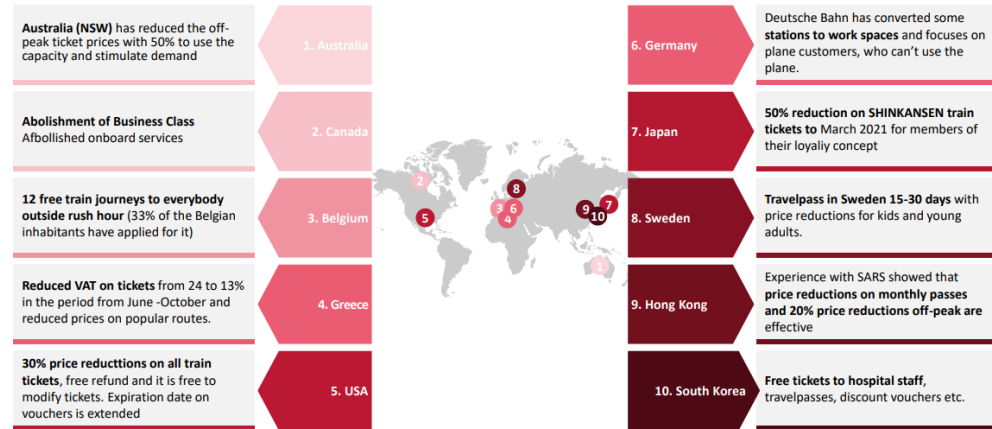
- Henvendelse til enkelte bedrifter gir rask og effektiv tilgang til mange reisende
- Etablere gode vaner i samarbeid med arbeidsgivere
- Få innsikt om resemønster fra arbeidsgiver
- Utfyller øvrig kommunikasjon om reiser på fritiden
- Koordinert kommunikasjon med sentrale myndighetspersoner
- Oppmerksomhet og anerkjennelse til førere/sjåfører
- Tiltak som synliggjør at vi verdsetter kundene (kaffe, boller/vafler)



Ruter#

Inspirasjon og læring fra andre byer

- Kollektivselskaper i Stockholm, København, Paris, London, New York, Chicago og Singapore i tillegg til UITP og BEST er kontaktet for å hente inspirasjon og ta lærdom fra andre byers velkommen tilbake aktiviteter og kampanjer
- Mange winback initiativer handler om rabatt og prisprodukter



Ruter #

Ruters arbeid med Åpenhetsloven og etisk handel

Operatør- og partnerforum 26.august 2021

Line C. Werner, advokat

Kristin Holter, fagsjef sirkulærøkonomi

Ruter #

Etisk handel viktig i Ruters bærekraftsarbeid



Hva er etisk handel?

Etisk handel er det arbeidet bedrifter gjør for å bidra til at varer de kjøper inn er laget i tråd med nasjonale og internasjonalt anerkjente standarder for arbeidsforhold og menneskerettigheter

- Må tisse på flaske i arbeidstiden

Bussjåfører tør ikke drikke vann i arbeidstiden fordi det er vanskelig å få gått på do. Nå vil Yrkestrafikkforbundet at oppdragsgivere som Ruter skal ha ansvar for at bussjåfører får godt tilrettelagte toalettfasiliteter under pauser.



Per Pettersen er bussjåfører ved en bensinstasjon i Oslo. FOTO: EDIN BABIC / NTB

INGEN BESKYTTELSE: Bak slangene til viftaanlegget, festet til vindusviskeren og noen ledninger til frontlykt...

Vis bildetekst

Sikkerhet for sjåfører:

Tynt blikk, glassfiber og plast skal beskytte bussjåførene under kollisjon:

– Vi sitter i et blikkskur

Morten Hansen

morten.hansen@lomedis.no

Publisert 28.06.2021 13:22

Oppdatert 28.06.2021 13:22

Nordkoreanske slavearbeidere bygget skroget til «norsk» skip

Fartøyet Esvagt Njord ble levert fra det norske verftet Havyard i 2016. Nå viser det seg at nordkoreanske slavearbeidere har vært med på å bygge skroget til skipet hos en underleverandør i Polen.



NORWAY - Bildet viser skippet Esvagt Njord som ble levert fra norske Havyard til Esvagt i 2016.



Klar forventning om å følge eiernes krav til seriøst arbeidsliv: Oslo-modellen og Viken-modellen

Oslo-modellen

Sosiale kontraktskrav skal brukes:

- I risikoutsatte varekontrakter uansett verdi
- I risikoutsatte tjenestekontrakter over kr 500 000

Sosiale kvalifikasjonskrav skal brukes:

- I risikoutsatte varekontrakter uansett verdi

Viken-modellen

Leverandør skal følge krav i Åpenhetsloven

Oslomodellen

Standard kontraktsvilkår for Oslo kommunes anskaffelser av varer, tjenester og bygg og anlegg.

[Nye seriositetsbestemmelser](#)

[Oppdaterte bestemmelser i Oslomodellen](#)

[Krav til anskaffelseskontrakter](#)

[Nyttige lenker](#)

Viken-modellen - et anstendig arbeidsliv

Seriositetsbestemmelser for Viken fylkeskommune
Vedtatt av Viken fylkesting 17.02.2021.

Lov om virksomheters åpenhet og arbeid med grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold (Åpenhetsloven)



Prop. 150 L

(2020–2021)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Lov om virksomheters åpenhet og arbeid med grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold (åpenhetsloven)

Alle virksomheter som «ikke er små»* må gjennomføre aktsomhetsvurderinger for virksomhet og leverandørkjede i tråd med OECDs retningslinjer:

- Ethiske retningslinjer
- Risikokartlegging
- Forbedringstiltak

Åpenhet obligatorisk

- Årlig rapport om arbeidet tilgjengelig på nett
- Spørsmål fra eksterne (forbrukere og andre) skal besvares skriftlig

*

Regnskapslovens definisjon: To av følgende tre vilkår:

1. salgsinntekt: 70 millioner kroner
2. balansesum: 35 millioner kroner
3. gjennomsnittlig antall ansatte i regnskapsåret: 50 årsverk.

§ 4 Plikt til å utføre aktsomhetsvurderinger

- a) forankre ansvarlighet i virksomhetens retningslinjer
- b) kartlegge og vurdere faktiske og potensielle negative konsekvenser for grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold som virksomheten enten har forårsaket eller bidratt til, eller som er direkte knyttet til virksomhetens forretningsvirksomhet, produkter eller tjenester gjennom leverandørkjeder eller forretningspartnere
- c) iverksette egnede tiltak for å stanse, forebygge eller begrense negative konsekvenser basert på virksomhetens prioriteringer og vurderinger etter bokstav b
- d) følge med på gjennomføring og resultater av tiltak etter bokstav c
- e) kommunisere med berørte interessenter og rettighetshavere om hvordan negative konsekvenser er håndtert etter bokstav c og d
- f) sørge for eller samarbeide om gjenoppretting og erstatning der dette er påkrevd.

§ 5 Plikt til å redegjøre for aktsomhetsvurderinger

- a) en generell beskrivelse av virksomhetens organisering, driftsområde, retningslinjer og rutiner for å håndtere faktiske og potensielle negative konsekvenser for grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold
 - b) opplysninger om faktiske negative konsekvenser og vesentlig risiko for negative konsekvenser som virksomheten har avdekket gjennom sine aktsomhetsvurderinger
 - c) opplysninger om tiltak som virksomheten har iverksatt eller planlegger å iverksette for å stanse faktiske negative konsekvenser eller begrense vesentlig risiko for negative konsekvenser, og resultatet eller forventede resultater av disse tiltakene.
- Redegjørelsen skal gjøres lett tilgjengelig på virksomhetens nettsider
 - Redegjørelsen skal oppdateres og offentliggjøres innen 30. juni hvert år og ellers ved vesentlige endringer i virksomhetens risikovurderinger.

§ 6 Rett til informasjon

Enhver har ved skriftlig forespørsel rett på informasjon fra en virksomhet om hvordan virksomheten håndterer faktiske og potensielle negative konsekvenser etter § 4.

Dette omfatter både generell informasjon og informasjon knyttet til en særskilt vare eller tjeneste som virksomheten tilbyr.

**Fokus på arbeidsforhold i
leverandørkjeden er blitt
standard**

Taksonomi: hvilke aktiviteter er miljømessig bærekraftige?

Artikkelen inngår i: [EU/EØS-nytt - 26. november 2020](#)

Tema: [Energj](#), [Miljøvern](#), [Næringsliv](#)

Et klassifiseringssystem for bærekraftig økonomisk aktivitet, såkalt taksonomi, er et sentralt verktøy i EUs grønne omstilling. Rammeverket for taksonomien er allerede vedtatt, og forrige uke kom det første utkastet til konkrete kriterier og grenseverdier for hvilke aktiviteter som kan defineres som miljømessig bærekraftige. Det første utkastet dekker kun to av de seks definerte miljømålene. Den omhandler områder som er viktige

EUs taksonomi krever aktsomhetsvurderinger med fokus på menneskerettigheter

Brussels, 10.12.2020
COM(2020) 798 final

2020/0353 (COD)

Proposal for a

REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL

concerning batteries and waste batteries, repealing Directive 2006/66/EC and amending Regulation (EU) No 2019/1020

(Text with EEA relevance)

{SEC(2020) 420 final} - {SWD(2020) 334 final} - {SWD(2020) 335 final}

EU's batteriforordning
krever
aktsomhetsvurderinger
med fokus på
menneskerettigheter

EN

EN

Timeline

Adopting the legislation:

The goal is adoption by the end of 2021, meaning that the legislation will come into effect as of 1 January 2022.

12 months after regulation enters into force:

Technical documentation containing values for the electrochemical performance and durability parameters for rechargeable industrial batteries and electric vehicle batteries with internal storage and a capacity above 2 kWh (Article 10).

1 July 2024:

A carbon footprint declaration requirement for batteries with internal storage and a capacity above 2 kWh will come into effect (Article 7, Annex II).

By 1 January 2025:

Recycling processes shall have achieved a minimum recycling efficiency of 65% by lithium-based batteries' average weight (Article 57, Annex XII).

1 January 2026:

Industrial battery and electric vehicle battery placed on the market or put into service and whose capacity is higher than 2 kWh shall have an electronic record, 'battery passport' (Article 65)

By 1 January 2026:

Specific recycling efficiencies for cobalt, copper, lead, lithium, and nickel have to be achieved (Article 57, Annex XII).

From 1 January 2026:

Requirements of performance and durability for rechargeable industrial batteries with internal storage and a capacity above 2 kWh (Article 10, Annex IV).

1 January 2027:

Requirements of recycled content declaration for industrial batteries, electric vehicle batteries and automotive batteries with internal storage and a capacity above 2 kWh that contain cobalt, lead, lithium, or nickel in active materials (Article 8).

1 July 2027:

A maximum life cycle carbon footprint threshold will come into effect (Article 7, Annex II).

1 January 2030:

Recycling processes shall have achieved a minimum recycling efficiency of 70% by lithium-based batteries' average weight (Article 57, Annex XII).

By 1 January 2030:

Increased specific recycling efficiencies for cobalt, copper, lead, lithium, and nickel have to be achieved (Article 57, Annex XII).

From 1 January 2030:

Specific requirements of recycled content for industrial batteries, electric vehicle batteries and automotive batteries with internal storage and a capacity above 2 kWh that contain cobalt, lead, lithium, or nickel in active materials (Article 8).

From 1 January 2035:

Increased specific requirements of recycled content for industrial batteries, electric vehicle batteries and automotive batteries with internal storage and a capacity above 2 kWh that contain cobalt, lead, lithium, or nickel in active materials (Article 8).

Kort om oppfølging i Ruter

Oppfølging i Ruter – under planlegging

- Handlingsreglene er under revisjon for å dekke krav i Åpenhetsloven
- Foreløpig ikke vedtatt, men sannsynlig at oppfølgingen vil følge annen kontraktsoppfølging
- Må uansett foretas en prioritering basert på risikokartlegging

Verdikjedeanalysene – risikokartlegging buss og båt

Det er til dels høy risiko ved utvinning av råmaterialer til batteri, spesielt til kobolt og nikkel, og lite transparente råvarestrømmer gjør det krevende å spore

Skrog | Batteri | Dekk
Produksjon | Råmaterialer | Gjennbruk

VERDIKJEDE: BATTERI

HØVEDFUNN
Risikoen knyttet til råmaterialer i batteri vurderes som høy da

RISIKOVURDERING

Arbeidsforhold ved utvinning av råmaterialer er den største risikoen, spesielt for kobolt i DR Kongo

Uoversiktlig verdikjede gjør det krevende å spore materialflutt, men det er akutte behovet i industrien

batterier til stasjonær lagring, les å modnes innen 2028

batterier er svært krevende, vil økne effektivitet på flere år

Skrog | Batteri | Dekk
Produksjon | Råmaterialer | Gjennbruk

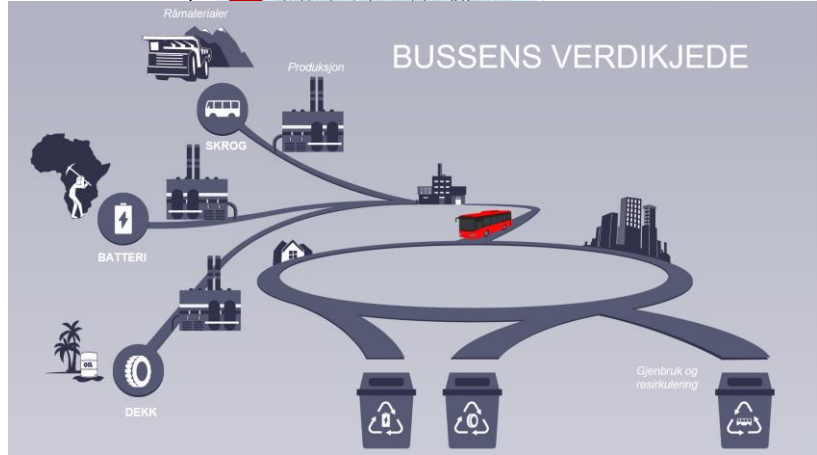
ER	KOMMENTAR
4%	Risiko knyttet til utvinning av kobolt er varsel og høy DR Kongo står for over 50% av utvinningen av kobolt hvor det er store utfordringer knyttet mangfoldige transport- og utfordringer med uansikts gruvkutt, barnearbeid/angsarbeid og korrupsjon. Se mer detaljer på egne side
3%	Risiko knyttet til utvinning av nikkel er varsel som høy Flere gruver i Filippene har blitt stengt grunnet rapporterte miljøskadelige i Nikkel utvinnet fra Nikkell i Russland har gitt miljøskadelige gjennom 17% utslipp fra berget utvinning og transport
2%	Risiko knyttet til utvinning av grafitt er varsel og varsel med medium. Både i DR Kongo og i DR Kongo er grafitt i like rapport og utvikler batterier i tillegg gruvkutt med lite miljøforhold i DR Kongo knyttet til blant annet miljøforhold og geopolitiske forhold
1%	Risiko knyttet til utvinning av mangan er varsel som medium. Mangan utvinning er i all hovedsak konsentrert i DR Kongo, Australia, Kina og Canada og over 70% av reserve finnes i Kongo. Spør Afrika, USGS har blitt mer og mer rapportert om det er behov for akkurat, risiko for korrupsjon i utvinning og transport av grafitt for transport i DR Kongo
1%	Risiko knyttet til utvinning av litium er varsel som lav konsentrert produksjon, nye metoder (og havbassener) og økt ettergang av litium fra DR Kongo fra flere land. Dette vil øke produksjonen over flere årstrek og sannsynligvis øke transporten. Utvinning foretar med nye, knyttet som på behandling av litium produkt og drift. Spørst i Chile og andre litium-områder

Høy risiko tilknyttet råmateriale i dekk grunnet rapporterte tilfeller av barnearbeid og miljødelegger i naturgummi produksjon

HØVEDFUNN
Risikoen for råmaterialer i dekk vurderes som høy fordi det har blitt rapportert flere tilfeller av barne- og tungsarbeid, og

DE STØRSTE DEKKPRODUSENTENE

RÅMATERIALE | NØKKELE RISIKO | TOP PRODUSENTER | KOMMENTAR



VIKTIGE TRENDER

- Nanomaterialer: Bruken av nye nanomaterialer (dekkproduksjon forentes i reduksjon i karbonutslipp og reduksjon i forurensning, samtidig som at villegge- og sikkerhetsgrad bevarer.
- Blockchain: ITOCHU jobber med å utvikle en app som skal la kjøpere og selgere av naturgummi gjennomføre gjensidig autentisering og registrering og stede for transaksjonen. Dette skal sikre transparent og verdikjeden til naturgummi fra plantasje til dekkfabrikke.
- Nye varianter av naturgummi: Det arbeides med å utvikle nye varianter for naturgummi (batterier i Europa fra andre planter som Goyale og russisk løvblad).

Ruter#

Ruter#

Metode for oppfølging av krav: DFØ gir veiledning til offentlige innkjøpere



Hva skal du kjøpe?

Anskaffelsesprosessen

Avtaler og regelverk

Innkjøpsledelse

Samfunnsansvar

Innovasjon

[Hjem](#) > [Samfunnsansvar](#) > [Sosiale ansvar](#) > [Ved høyrisikoprodukter - krav om å fremme grunnleggende menneskerettigheter](#) →

Klima og miljø >

Sosiale ansvar ▾

Egnede rutiner - menneskerettigheter

Høyrisikoproduktlisten >

Universell utforming

Arbeidslivskriminalitet >

Ved høyrisikoprodukter - krav om å fremme grunnleggende menneskerettigheter

Hvordan stille og følge opp kravene til ivaretagelse av menneskerettigheter i leverandørkjeden.

Publisert: 22. des 2016, Sist endret: 11. aug 2021

Etter anskaffelsesloven § 5 skal offentlige oppdragsgivere ha egnede rutiner for å fremme respekt for grunnleggende menneskerettigheter ved offentlige anskaffelser dersom det er risiko for brudd på slike rettigheter.

Bestemmelsen må ses i sammenheng med at Norge har sluttet seg til internasjonale konvensjoner hvor vi har forpliktet oss til å fremme respekt for grunnleggende menneskerettigheter både på eget territorium og hos bedrifter vi har kommersielle transaksjoner med, beskrevet [her](#).

**Spørsmål?
Kommentarer?**

Ruter#

Ruter #

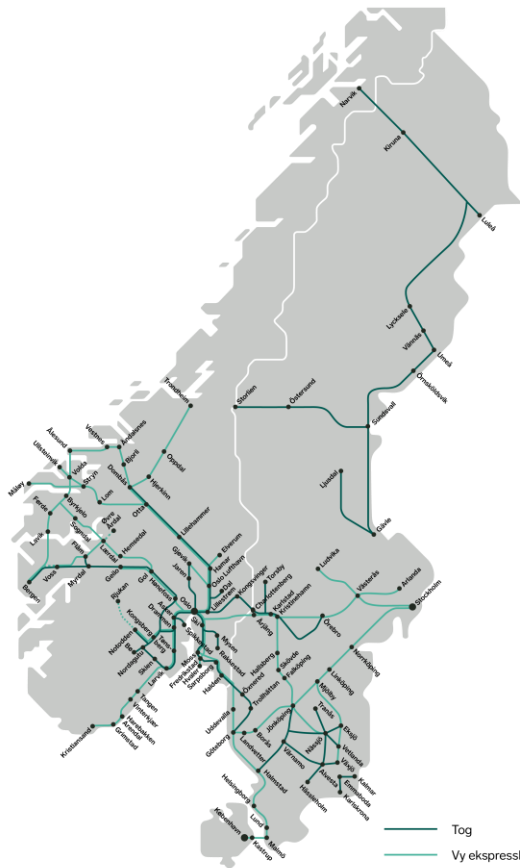


Operatørforum i Ruter

26.08.2021

Ole Engbret Moe Haugen

Vy er Nordens største landbaserte transportselskap



— Tog
— Vy ekspressbuser
— Korresponderende buss.
Strekning kjøres av annet selskap.



Buss

Omsetning: 5 627 mill. kr.
5 492 årsverk



Tog

Omsetning: 7 269 mill. kr.
2 872 årsverk



Gods

Omsetning: 975 mill. kr.
387 årsverk



Kundeopplevelse og innovasjon

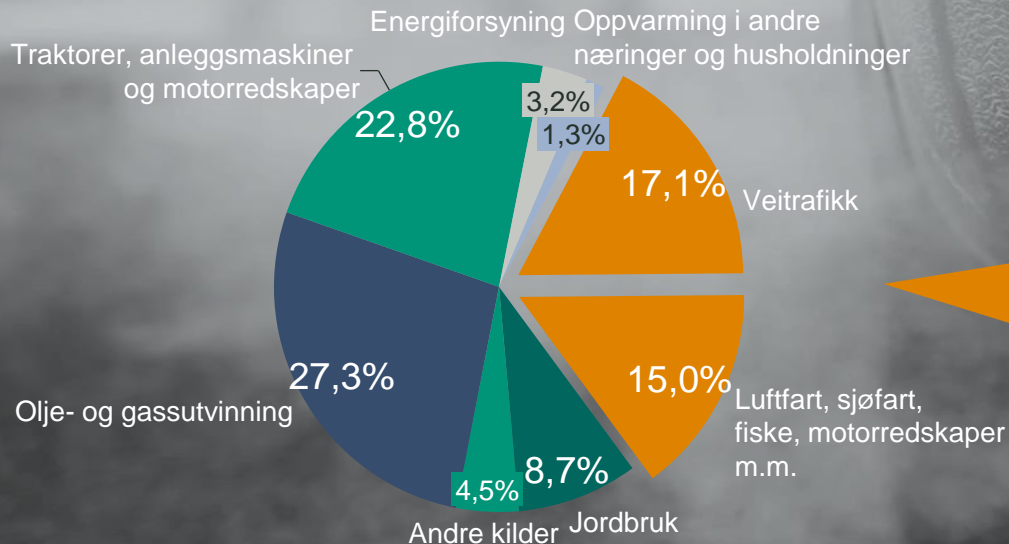
Dør til dør-løsninger og bærekraftige reiselivspakker



Transport står for nesten 1/3 av Norges klimagassutslipp – Vy og Ruter er viktige bidragsytere for å begrense den globale oppvarmingen

Klimagassutslipp etter transportkilder, 2019

Totalt 50 987 tonn Co2-ekvivalenter



Frem mot 2030 skal Norge redusere totale utslipp med minst 50 %

Transportsektoren er den største kilden til utslipp av klimagasser i ikke-kvotepliktig sektor i Norge og må bære en vesentlig del av utslippsreduksjonene i årene som kommer...

Vy vil gjøre det enkelt å velge miljøvennlig

– Ruter og Vy har samsvarende jobbing med mange av FNs bærekraftsmål

Ruter# & **Vy** ✓ = Samsvarende jobbing med mål



Vy sine verdier

SAMSPILL

KUNDEGLEDE

ANSVARLIGHET

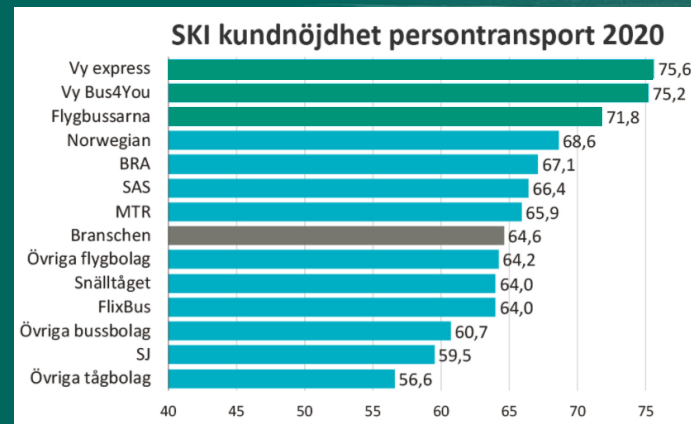
Vy skal gjøre det enkelt å velge kollektivt og miljøvennlig – hver dag!

Vy jobber kontinuerlig med å forbedre reisetilbudet slik at det blir enklere å velge kollektive og miljøvennlige løsninger. Vi er med på å løse kapasitetsutfordringer i trafikken og levere kvalitet gjennom hele kundereisen, hvor **punktlighet og forutsigbarhet** er helt sentralt



Oppnådde resultater i 2020:

- Målinger viser gode KT-resultater i områder hvor Vy Buss er operatør for Ruter. Kunnskapsoverføring fra vår kommersielle virksomhet er viktig.
- Ekspresbussvirksomhet i Norge har en svært høy kundetilfredshet på 85 poeng
- Vy tok i 2020 de tre første plassene i Svensk Kvalitetsindex sin årlige kåring av Sveriges mest fornøyde kunder (persontransport)
- Først i Nord-Europa med test av selvkjørende buss uten sikkerhetsvert, i Herøya Industripark
- Først i Europa med selvkjørende bestillingsbuss, på Øya i Trondheim
- Lansert flere tjenester med bestillingsbuss, blant annet på Gol, Geilo, Sjusjøen og Hafjell. Her tilbyr vi sammen med lokale partnere et tilbud som gjør det enklere å velge et grønt alternativ for transport fra stasjon til skianlegg eller til og fra hytta



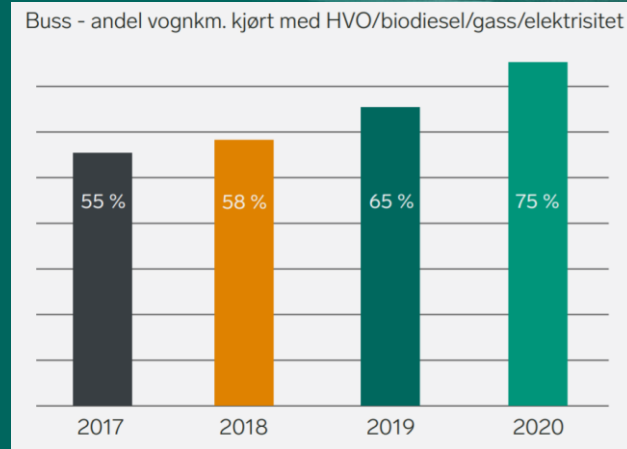
Vy skal redusere utslipp per reise

Forbruk av fossilt drivstoff til busskjøring er den vesentligste kilden til klimautslipp i Vy. Vi arbeider derfor kontinuerlig for å øke andelen fornybar energi og for å kjøre mer energieffektivt



Oppnådde resultater i 2020:

- Vygruppen sparte Norge for klimagassutslipp på 668 093 tonn CO₂-ekvivalenter. Dette tilsvarer det årlige utslippet fra 336 000 biler
- For å legge til rette for energieffektiv kjøring, arrangerer Vy Buss et mesterskap i økonomisk, kundevennlig og sikker kjøring hvert år.
- Siden 2017 har andelen busser kjørt med HVO, biodiesel, gass og elektrisitet økt markant
- Åpnet Norges første svanemerkede vaskehall. Vaskehallen vil nå spare kommunen for opptil 2,8 millioner liter vann i året ved å rense og gjenbruke vaskevannet. I hallen brukes kun svanemerkede vaskekjemikalier for å redusere mengden helse- og miljøfarlige stoffer



Vy skal utnytte ressursene effektivt og bidra til økonomisk vekst

Vy skal fremme økonomisk vekst og nye arbeidsplasser gjennom anstendig arbeid



Oppnådde resultater i 2020/2021:

- Innføring av nettbrett for alle sjåførere
- Bussdriften i Vy er ISO-sertifisert innen miljø, trafikkikkerhet og kvalitet i henhold til følgende standarder: Miljø, ISO 14001, Kvalitet, ISO 9001, Trafikkikkerhet, ISO 39001 og Arbeidsmiljø, ISO 45001
- Vi har tydelige retningslinjer for etikk og samfunnsansvar, hvor forholdet til menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter og arbeid mot korrupsjon er beskrevet. Likestilling og likeverd er utdypet i konsernets personalpolitiske prinsipper
- Vy spesifiserer krav til kvalitet, miljø, samt ivaretagelse av menneske- og arbeidstakerrettigheter i våre anskaffelser
- Vi gjennomfører årlig risikovurderinger av våre avtaleområder og er medlem av Etisk Handel Norge, som har som formål å fremme ansvarlige leverandørkjeder



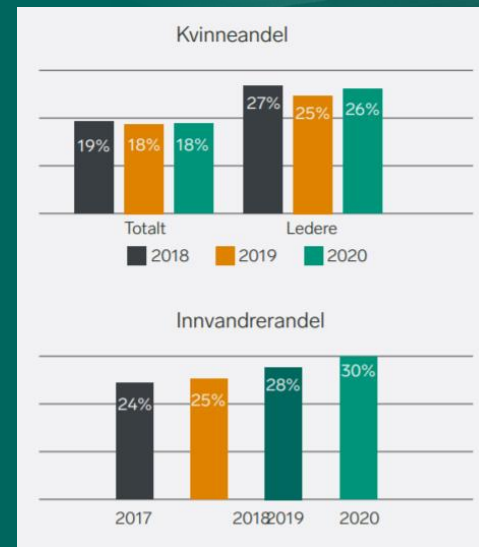
Vy skal ha trygge ansatte og kunder samt bidra til mangfold

Vi har som mål å være bransjeleder på trafikksikkerhet og HMS. Vy jobber aktivt med å øke kvinneandelen og vårt etniske mangfold



Oppnådde resultater i 2020/2021:

- Vy buss vant Mangfoldsprisen i Innlandet 2021 med begrunnelsen at vi har forstått verdien av etnisk mangfold på arbeidsplassen. Dette er en viktig pris som vi er veldig stolte av!
- Vy Buss har stort fokus på trafikksikkerheten, og alle alvorlige hendelser evalueres. Siden 2017 jobbet med å heve kollisjonssikkerheten på førerplassen for busser og jobber sammen med NHO Transport for å sikre like konkurransevilkår på tvers av oppdragsgivere
- Sjåførene har blitt godt ivaretatt i arbeidssituasjonen som sjåfører og i møte med kundene under COVID-pandemien
- Våre ansatte har rettigheter som er godt definert gjennom tariffavtaler og overenskomster. Medarbeiderne er representert i selskapets styre, og det er arbeidsmiljøutvalg både på overordnet nivå og i de ulike forretningsenheter
- Andelen kvinner i lederstillinger er på 26 prosent – høyere enn kvinneandelen blant ansatte totalt
- Innvandrere utgjør 30 prosent av antall ansatte, en økning på to prosentpoeng fra 2019



HELLER



ENN



ALLE
ENN

