

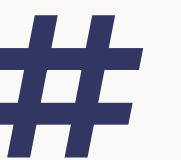
Operator- & partnerforum

14. September 2023



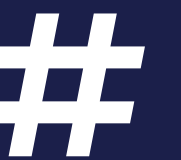
Agenda

1. Aktuelt i Ruter v/ Bernt Reitan Jenssen
2. Økonomisk status v/Steffen Brattøy
3. Inntektssikring - hvordan løfte betalingsandelen? v/Runar Grønsholt
4. Åpenhetsloven-nyheter v/Kristin Holter
5. Ring 1 – status v/Anna Lindholm
6. Klimarisiko og klimatilpasning v/Ole Kristian Gjertsen
7. Tilbakemeldinger fra workshoper i juni (Rekruttering og sikkerhet, sikkerhetskultur og beredskap) v/Sjur Brenden og Cato Holter
8. Eventuelt



Aktuelt i Ruter

Bernt Reitan Jenssen



Ruters styre: Nye medlemmer



Kristin Bjella
Leder



Jens Ulltveit-Moe
Nestleder



Ole A. Hagen
Styremedlem



Lars Syse Christiansen
Styremedlem



Silvija Seres
Styremedlem



Sofie Bruun
Styremedlem



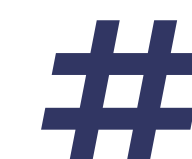
Anders Tomasgard
Styremedlem



Morten Stubberød
Observatør



Einar Foss
Observatør

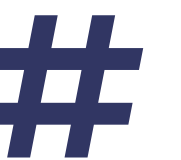
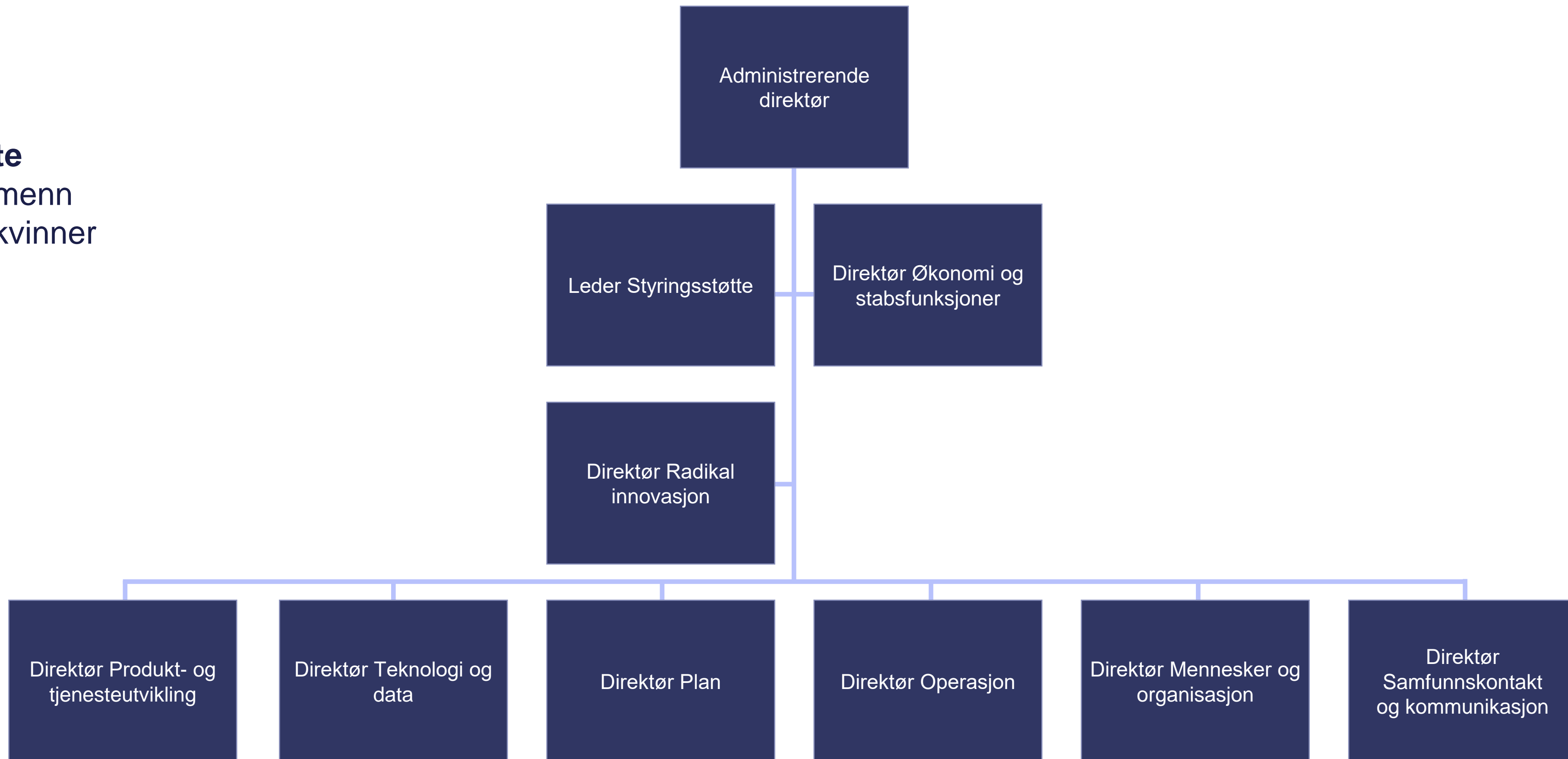


Organisering

Pr. august:

393 ansatte

- 207 menn
- 186 kvinner

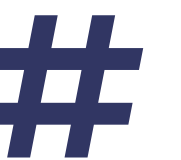


Prosjekt *Horisont*

Ruter inngår et strategisk samarbeid med de andre kollektivselskapene i Norge, der formålet i første omgang er å etablere en dedikert enhet for utvikling av digitale tjenester.

Vi etablerer en dedikert enhet for utvikling av digitale tjenester i kollektivsektoren som skal bidra til å

- akselerere innovasjon og samarbeid
- gi fordeler for reisende
- sikre effektiv ressursbruk
- være organisert nær kundene



Horisont: Visjon og rasjonale |

Den nye enheten vil bli et dedikert og profesjonelt digital tjenestemiljø

Enheten skal proaktivt og basert på bred kundeinnsikt utvikle digitale løsninger og tjenester. Dette omfatter alt fra kundegrensesnitt og digitale plattformer til salgsløsninger og verktøy for kundeservice

Hva skal selskapet levere?



Utvikle digitale løsninger og tjenester

Enheten skal proaktivt og basert på bred kundeinnsikt utvikle og drifte digitale løsninger og tjenester. Dette omfatter alt fra kundegrensesnitt og digitale plattformer til salgsløsninger og verktøy for kundeservice. Målet er å forbedre reiseopplevelsen for våre reisende gjennom moderne teknologi.



Prioritere utviklingsområder for kollektivselskapene samlet

Enheten skal kontinuerlig vurdere kollektivselskapenes ønsker og behov, og ta avgjørelser om hvilke digitale utviklingsområder som skal prioriteres. Dette gir mulighet for å bruke ressursene der det er mest relevant og verdifullt for våre reisende og for kollektivselskapene samlet.



Utvikle eller innlemme nye former for mobilitet

Enheten skal gå i front med å utvikle eller innlemme nye former for mobilitet og sømløst integrere nye mobilitetsaktører i våre grensesnitt. Dette innebærer å omfavne fremtidens reisebehov og skape en helhetlig opplevelse som inkluderer ulike måter å reise på.

Horisont: Visjon og rasjonale | Hva omfatter og omfatter ikke samarbeidet?

Omfanget er avtalt i samarbeid med alliansepartnerne og behandlet av Ruters styre

Eksempler på hva samarbeidet omfatter i første omgang

Kundegrensesnitt

Omnikanal, mobilapp, ombordsalg, multimodal reiseplanlegging og informasjon til kundene, digital informasjon på skilt på holdeplasser og i kjøretøy samt innhenting av kundeinformasjon.

Plattformer

Grunnleggende tjenester herunder id/kontobasert salg og betaling, sanntidsplattform samt reiseplanlegging.

Forretningskonsepter salg

Løsninger for bestillingstransport og skoletransport, bedrifts- og ansattløsninger, løsninger for turister/ad-hoc reisende, api-basert salg via tredjeparter, plassreservering og kapasitetskontroll.

Andre mobilitetsformer

Digitale løsninger for mikromobilitet, løsninger for kombinert mobilitet som innfartsparkering, adgang til sykkelparkering o.l.

Løsninger for kundestøtte

Felles løsninger og samordning av prosesser samt bedre utnyttelse og deling av kompetanse.

Forskning og utvikling

Innovasjon på områder som inngår i samarbeidet, herunder teste ulike forretningsmodeller, ulike varianter av tjenester og løsninger, prototyping, sandkasseutprøving, kunnskapsdeling osv.

Felles avtaler og eksterne relasjoner

Bruk av Enturs tjenester samt utvikling og bruk av leverandørmarkedet herunder MaaS.

På sikt kan omfanget utvides – Dette må avklares mellom koll.selskapene

Det administrative ansvaret for kollektivtrafikken

Kollektivselskapene er fortsatt ansvarlige for det totale kollektiv-/mobilitetstilbudet i egen region.

Produksjon

Ruteplanlegging, kundesenter og infrastruktur herunder holdeplasser og fysiske skilt.

Merkevare og markedsføring

Merkevarebygging, kampanjer og markedsføring.

Operatører

Avtaler med lokale operatører, oppfølging av operatører og avvikshåndtering.

Intern IT

Hvert enkelt selskap har ansvar for sin interne IT funksjon.

Forretningsregler

Merkevare, billettpriser og produkter, sonestruktur, alderskategorier m.m.

Legacy systemer

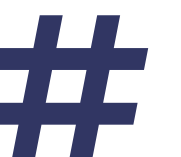
Ingen legacy systemer skal flyttes over til datterselskapet.

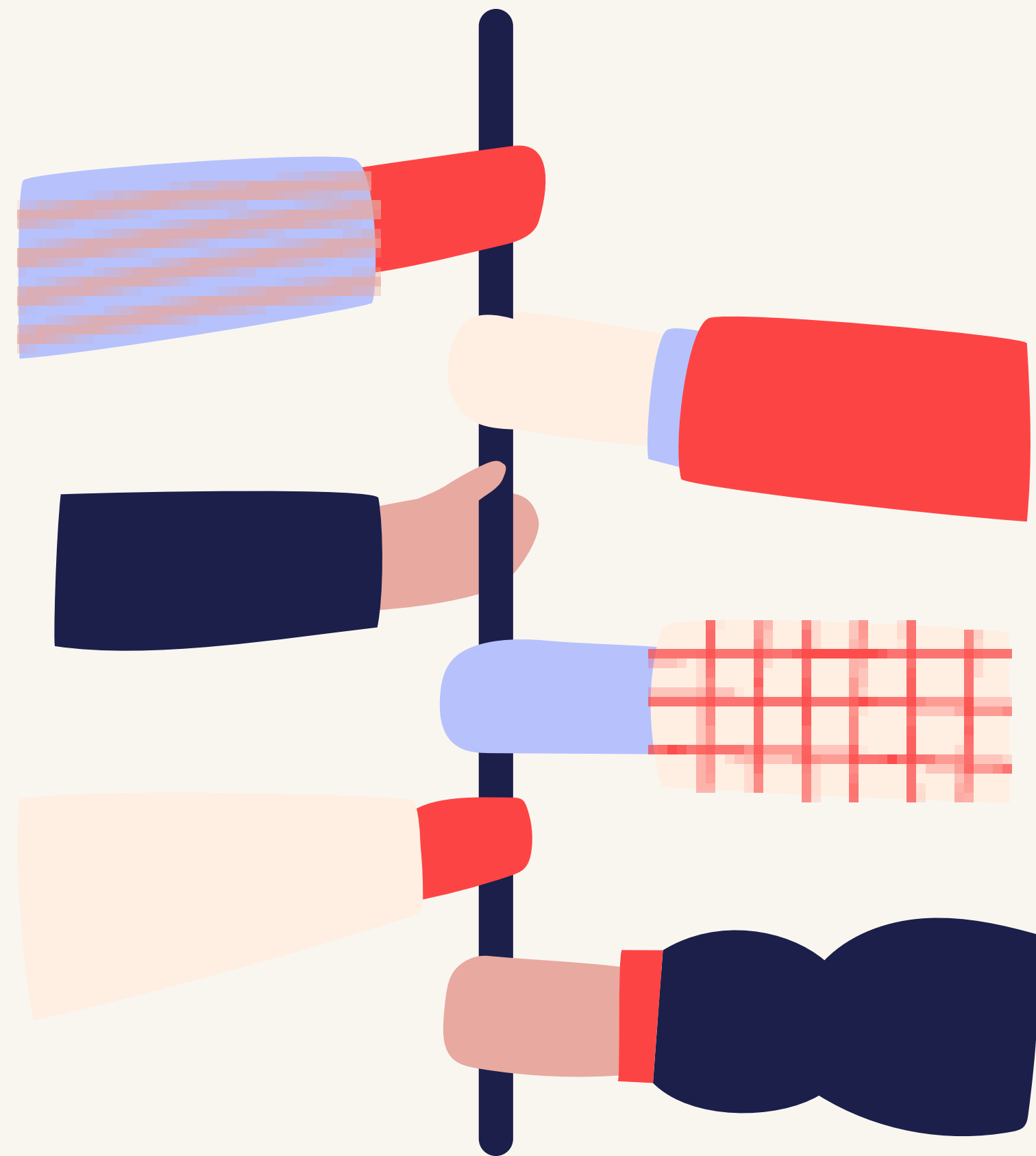


Foto: Ruter As / Nucleus AS, Mathilde Spieler Palmers

Viken har gjennomført et prosjekt for å utrede billettsamarbeid mellom tog og kollektivtransport

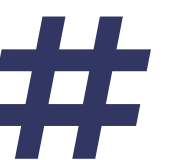
- ✓ Viken ønsker at Østfold og Buskerud skal ha samme samarbeidsmodell med toget som Akershus har i dag.
- ✓ Fylkestinget i Viken vedtok i juni 2022 at Fylkesrådet skal legge frem sak for fylkestinget om finansiering og konsekvenser av et utvidet rute-, pris- og billettsamarbeid med toget for Viken
- ✓ Konsulentselskapet WSP har bistått Viken med gjennomføring av utredningen
- ✓ Ruter har deltatt i arbeidsgruppe og styringsgruppe
- ✓ Kunnskapsunderlag ble levert i begynnelsen av juni





Prosjektet har anbefalt videre arbeid med fri landingssone for togreiser samt ytterligere integrering av pris- og billettsamarbeid i en stegvis tilnærming

- Det er ønskelig å fortsette å arbeide med togavtaler for fylkesinterne reiser (Forutsetter at eventuell skjøteproblematikk for fylkeskryssende reiser løses)
- Dersom takstmyndigheten legges til fylkeskommunene i fellesskap bør det ikke koste mer enn i dag
- Løsninger med forskjellige ordninger for Brakar og ØKT er ikke ønskelig
- Det bør jobbes videre med fri landingssone for togreiser samt fylkesinterne togavtaler – med avtale for fylkeskryssende reiser som en målsetning



Videre prosess

- ✓ Saken behandles videre i Viken før sommeren.
- ✓ Ruter følger opp saken med utgangspunkt i resultatet av denne behandlingen og eventuelle bestillinger som følge av dette.
- ✓ Ruters styre har fått saken til orientering



RuterGPT lansert

- Storspråkmodell trent til å beherske norsk språk og forstå norsk kultur, verdier og referanser
- Trent på transportdata

RuterGPT trent på data fra kollektivtransport i Norge kan

- gi bedre informasjon til Ruters kunder
- gi personlig tilpassede reiseråd
- forbedre driftseffektivitet
- vi inviterer til en demo-dag i løpet av høsten



RuterGPT som HR-bot

Bruker personalhåndboken som kontekst

Gammel HR-bot:

Hva koster maten i kantinen, per dag og per måned?

De som ønsker å benytte seg av kantinen, må undertegne lunsjavtalen. Ved signering vil det bli foretatt et fast trekk per måned. Beløpet blir trukket fra lønnsutbetaling for gjeldende måned.

Se personalhåndbok

Hva er Prosess for søknader om studiestøtte?

Link:

Utvikling og karriere i Ru...

Les om studiestøtte her

Skriv her

Spør

Skjul samtalen

RuterGPT:

Nikshubha Kumar 1:48 PM
Hva koster maten i kantinen, per dag og per måned?

RuterGPT APP 1:48 PM
Matprisen i ruterkantinen er NOK 40 pr. gang eller NOK 600 pr. måned hvis man vil spise mer enn én gang om dagen.

Jawad Saleemi 11:01 AM
Hva er Prosess for søknader om studiestøtte?

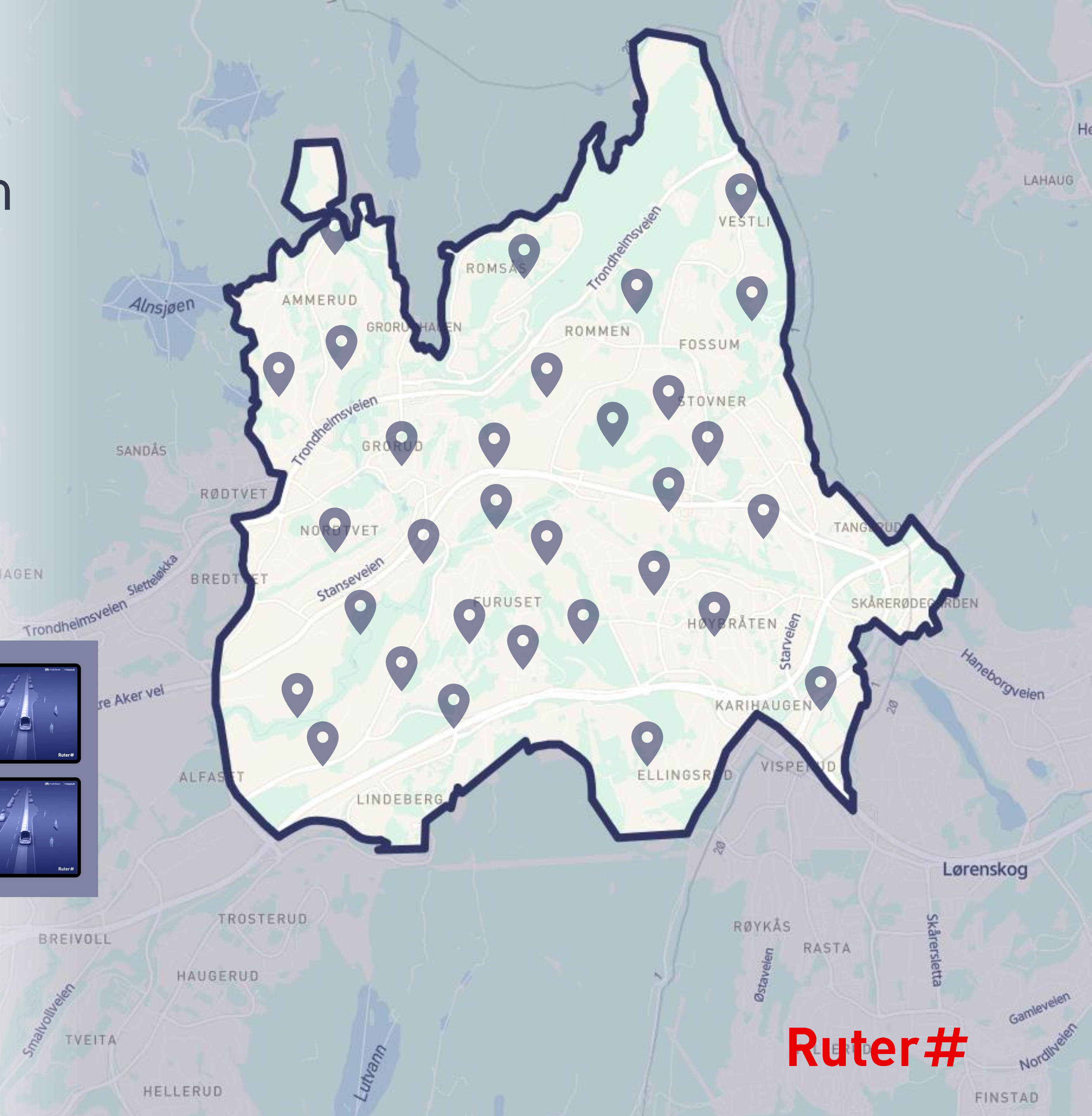
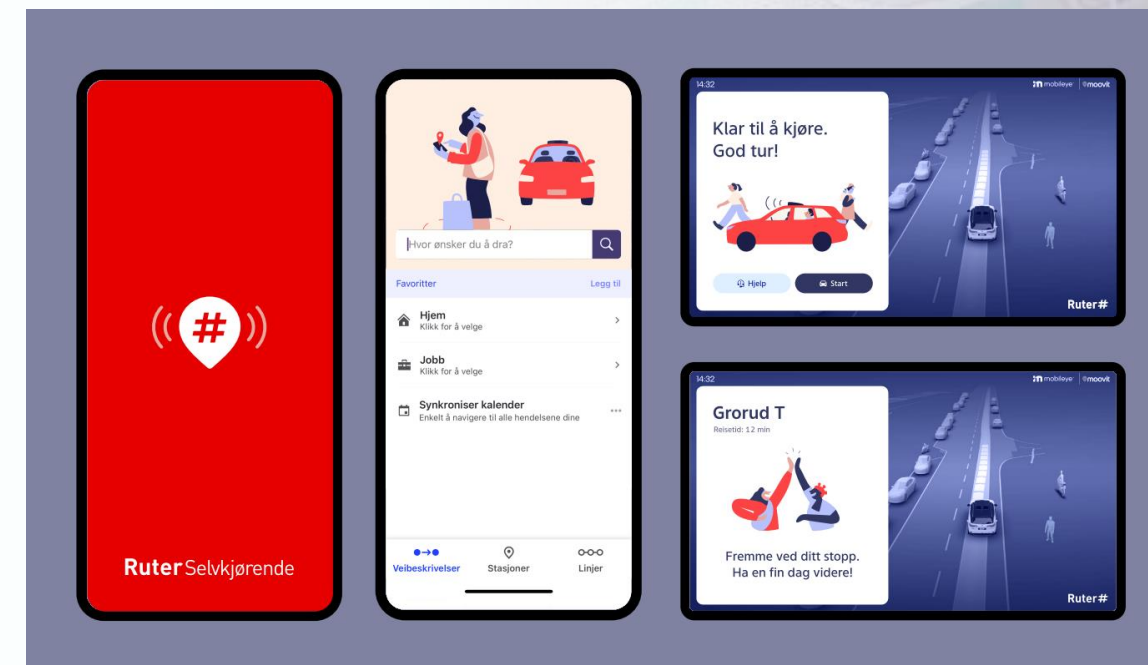
RuterGPT APP 11:01 AM
Proessen for søknader om studiestøtte er som følger:

1. Skriftlig søknad om studiestøtte, med nødvendig dokumentasjon, sendes nærmeste leder.
2. Leder vurderer søknaden, og anbefaler eller avslår søknaden i samråd med sin leder og eventuelle andre ledere i prosessen.
3. Anbefalt søknad sendes til HR, som alltid skal involveres før avtale blir inngått.
4. Ruter v/HR kan maksimalt gi økonomisk støtte til utdanning i 2 år.
5. Utgifter til reise og opphold dekkes normalt ikke av slik studiestøtte.
6. Ved avtale om studiestøtte får den ansatte en bindingstid som er tilpasset støttens størrelse.

Pilotprosjekt med selvkjørende bestillingstransport i Groruddalen

Status:

- Første fem kjøretøy på vei til Norge
- Prøvekjøring starter i høst
- Åpnes for testbrukere i 2024



Beltebruk i kollektivtrafikken

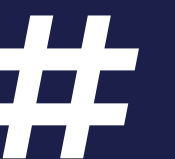
- Bilbeltet er livredder nummer én i trafikken.
- Regel: Har setet bilbelte, skal det brukes.
- Behov for felles innsats for å løfte bilbeltebruk i kollektivtrafikken?

Oslo | Trafikkulykker

Buss kjørte inn i skole på Tøyen i Oslo - 12 personer er skadet

[Lytt til saken](#) • 6 minutter 🔊 1x ⓘ

En regionbuss kjørte onsdag kveld inn i Vahl skole i Oslo. 12 personer ble skadet - flere alvorlig. Bussjåføren er siktet i saken.



Økonomisk status

Steffen Brattøy

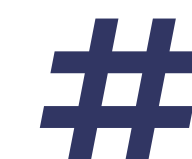


Finansiering er løst i 2023 gitt dagens markeds- og kostnadsbilde



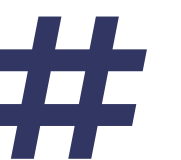
Vedtak om disponering av midler fra bystyre i Oslo og fylkesting i Viken gjør det mulig å opprettholde kollektivtilbudet ut 2023:

- ❖ Dekker manglende billettinntekter.
- ❖ Dekker generell kostnadsvekst.
- ❖ Dekker merkostnader strøm i Sporveien.

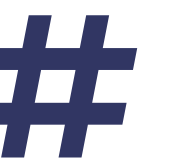


Retning for budsjettinnspill 2024 – styrets vedtak

Styret vil i selskapets budsjettinnspill til Oslo kommune og Akershus fylkeskommune be om at nivået på tjenestekjøpet fra 2023, inkludert ekstrabevilgninger, videreføres, for å sikre at kollektivtilbudet opprettholder attraktiviteten og styres mot en bærekraftig økonomi. Ruter vil kontinuerlig følge markedsutviklingen, og tilpasse selskapets økonomi til denne.



Tidslinje beslutningspunkter finansiering

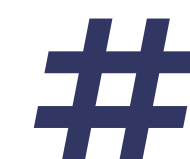


Finansieringsutfordringer i 2024



Kollektivtrafikkens økonomiske handlingsrom avhenger av budsjettprosesser i Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og staten:

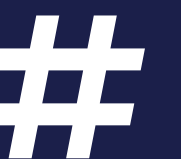
- ❖ Hvor går **strømprisene**?
- ❖ Kollektivtrafikkens inntektsside følger ikke **kostnadsveksten**.
- ❖ Antall **reiser** og **betalingsandel** fortsatt under målsatt nivå.



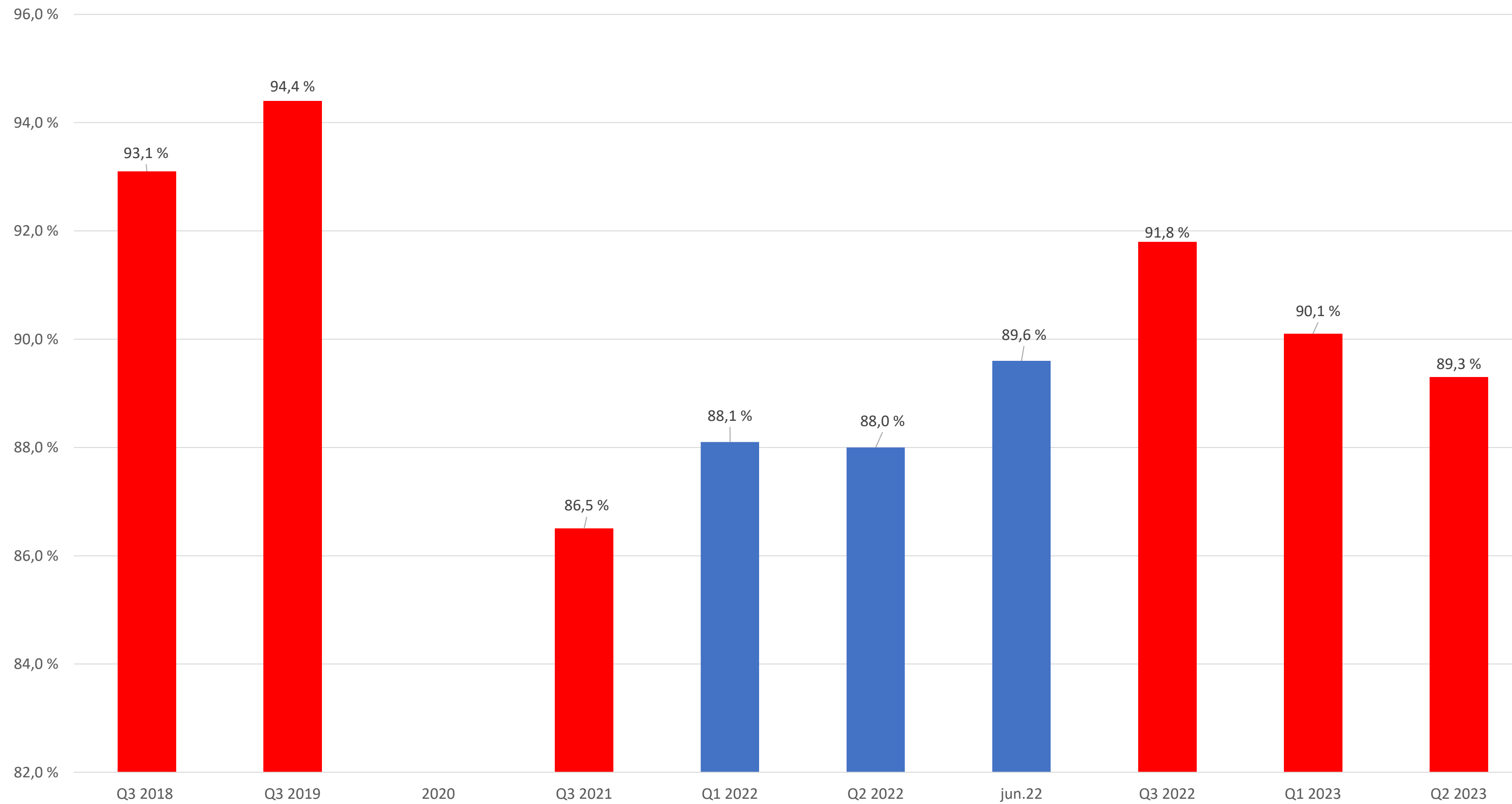
Inntektssikring

– hvordan løfte betalingsandelen?

Runar Grønsholt

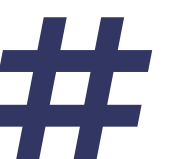


Betalingsandel - utvikling

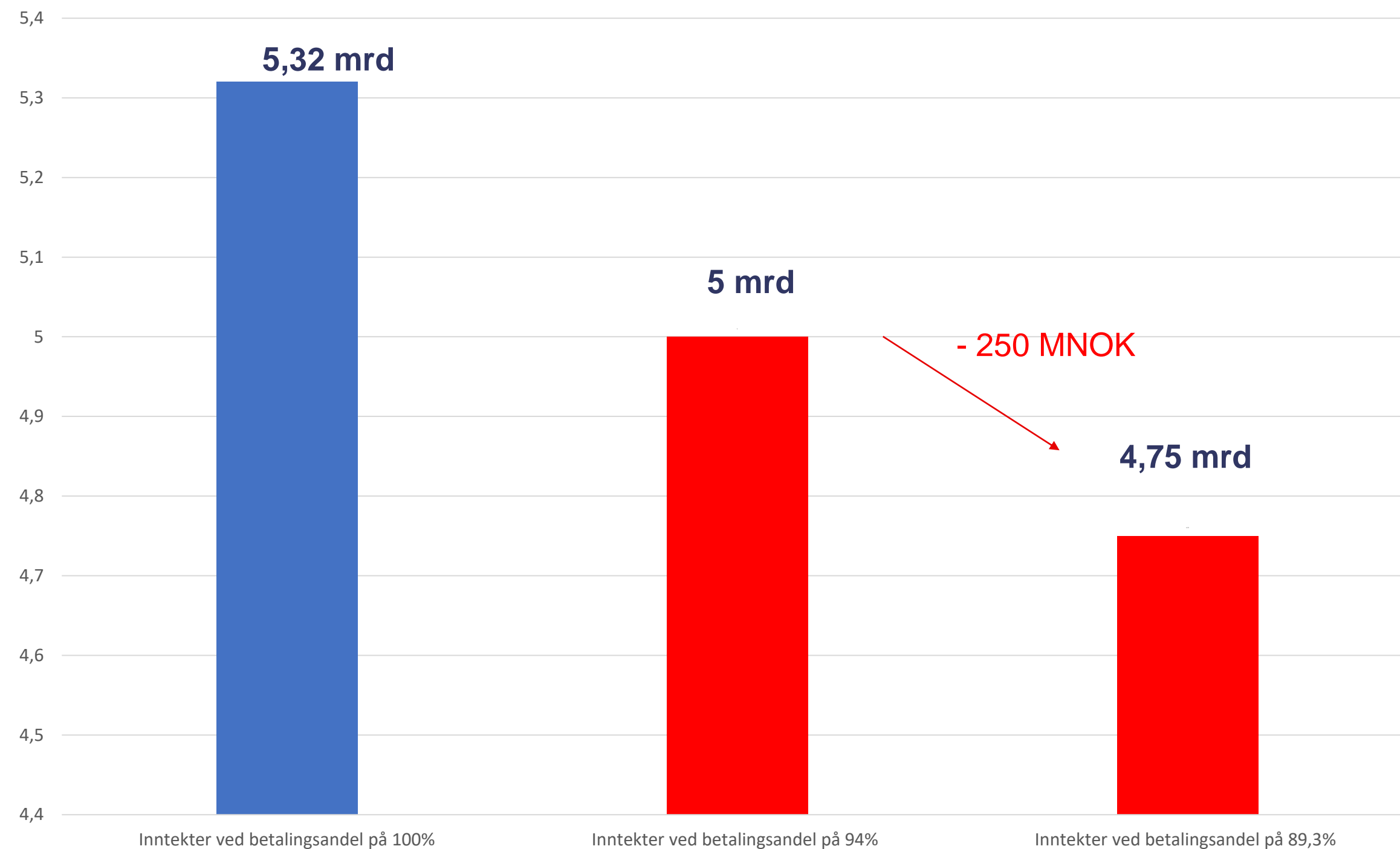


Overordnet mål: 95%

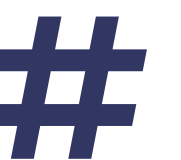
- Ordinær punktmåling
- Minipunktmålinger



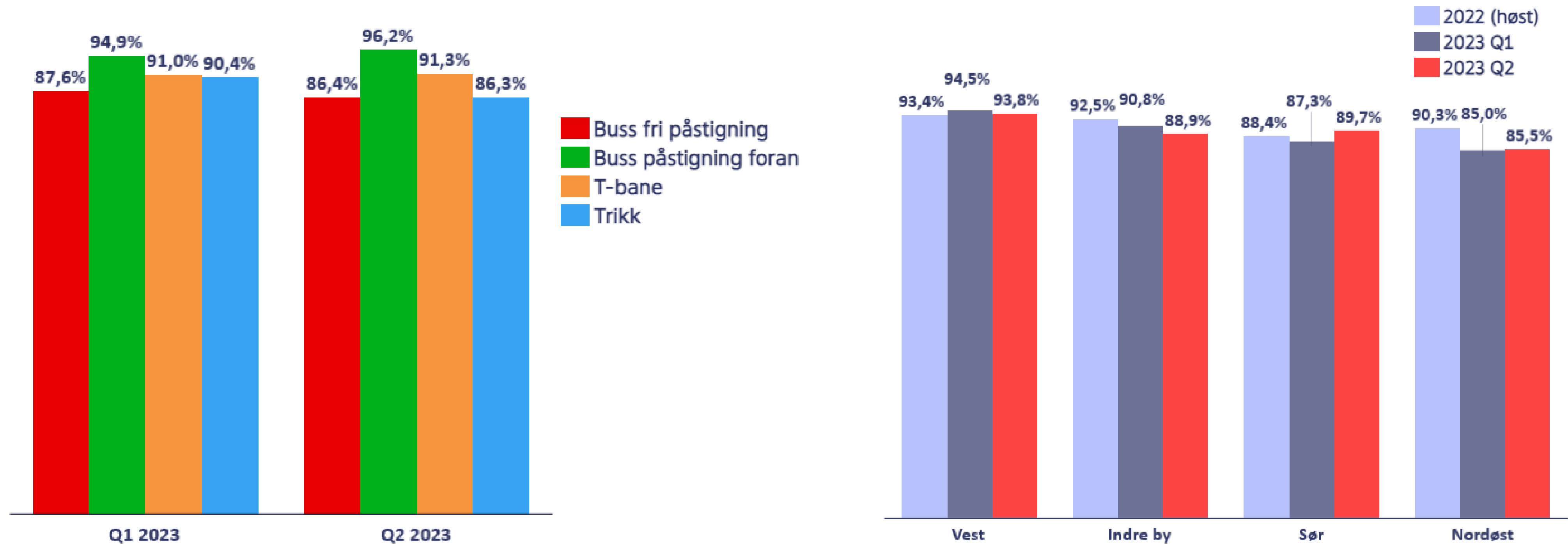
Den lave betalingsandelen medfører et betydelig tap av inntekter



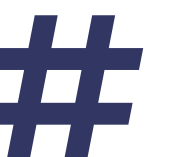
Vi taper 250 millioner kroner i inntekter i året ved at vi ikke når målet om 94% betalingsandel



Betalingsandel per driftsart og område



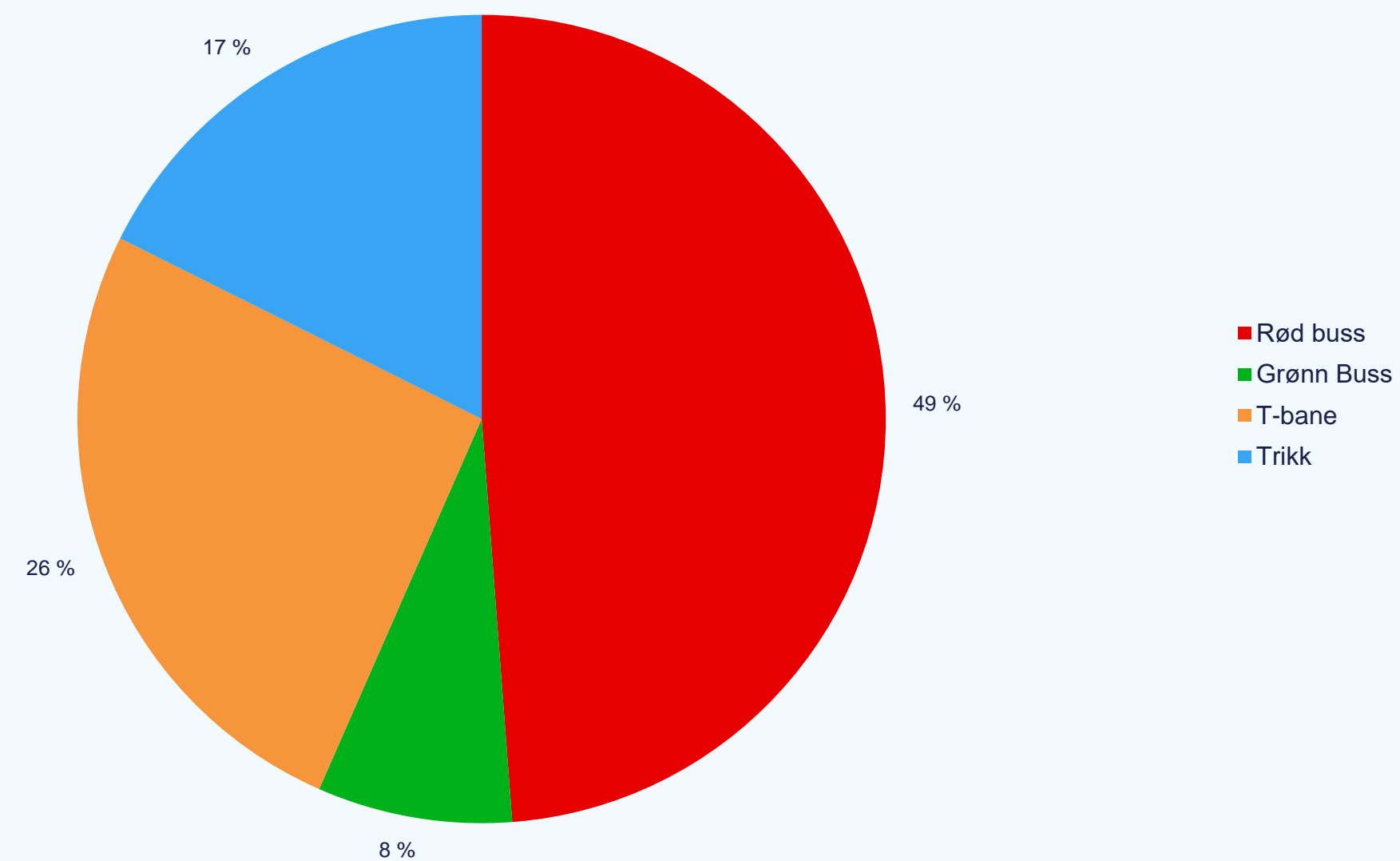
Vi forventer en midlertidig økning i Q3 2023 som følge av større priskampanjer i samme periode som punktmålingene er gjennomført



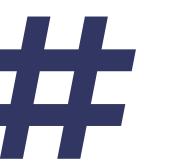
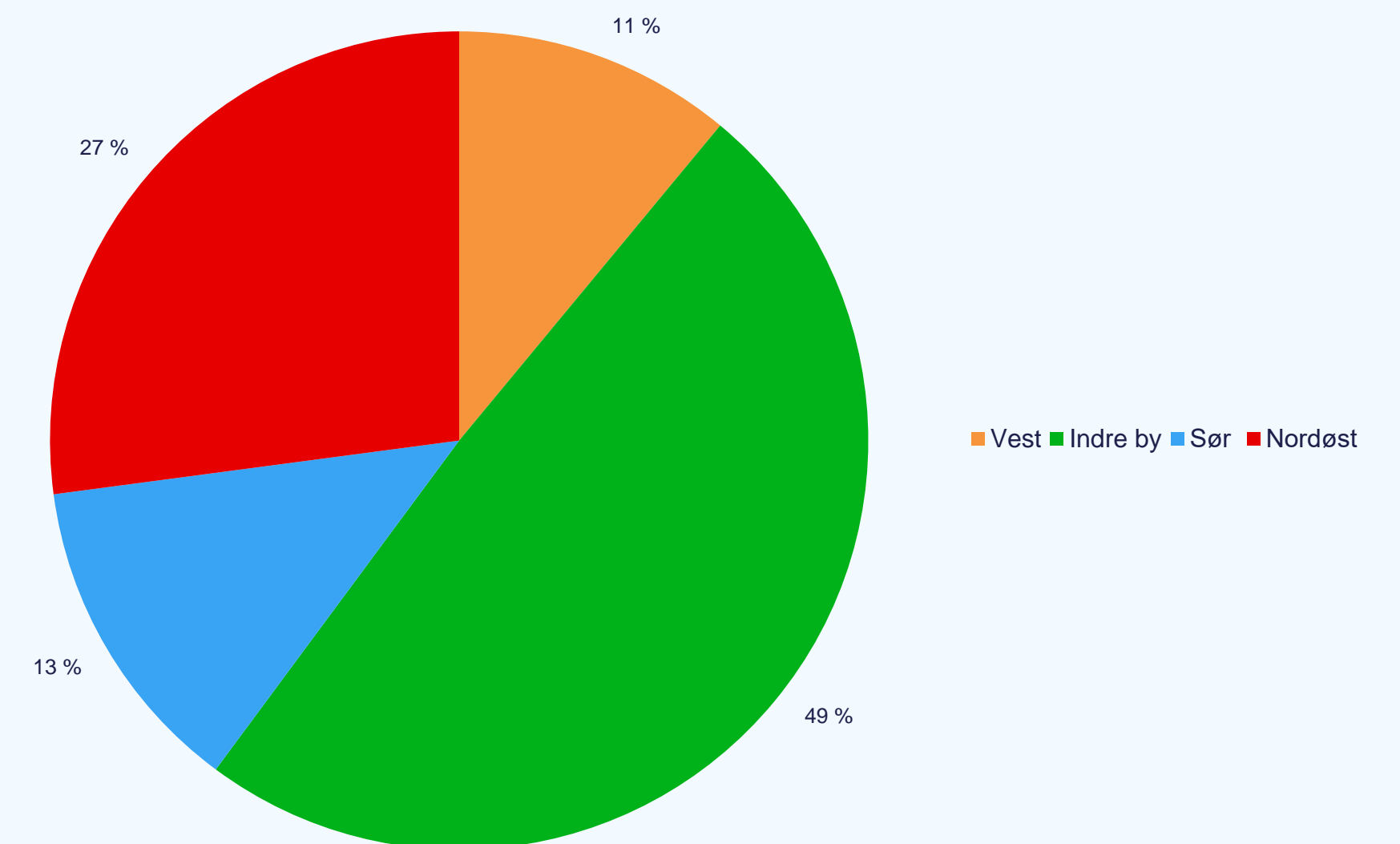
Vi taper mest inntekter på røde busser og i Indre by

- ✓ Estimert at om lag 50% av inntektstapet er relatert til røde busser
- ✓ Estimert at om lag 50% av inntektstapet skjer i Indre by, og 27% i Nordøst

Estimert inntektstap per driftsart



Estimert inntektstap per område



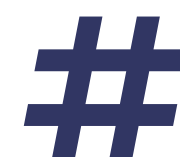
Årlig satsningsområde viser at operatørene bidrar til inntektssikring i Ruter

88% får betalt for billetten hos sjåføren

- ✓ «Høy servicegrad hos sjåfør!»
- ✓ «Betalte kontant. Riktig pris. Ble også rådet til å bruke app pga. pris. Helt knall.»
- ✓ «Hadde overgang men sjåføren sjekket billetten nøye, så det var bra»
- ✓ «Mange spør om priser og soner når de går på. Sjåfør virker å ha full kontroll.»

92% får betalt med reisekortet

- ✓ «Hyggelig sjåfør – sjekker at jeg skal samme retning. Reisekortet vil ikke lese, så han instruerer på fin måte, gir kvittering ved validering (...)»
- ✓ «Usedvanlig hyggelig og hjelpsom sjåfør»



Samtidig har vi stort rom for å forbedre holdninger til inntektssikring

Jeg prøver. Han (sjåføren) tilbyr meg reisen gratis. Jeg insisterer, men da viser det seg at han ikke har veksel. Må til slutt bare gi opp.

Kortet viste rødt og jeg fikk gå gratis inn

Åpnet ikke frontdøren og ville tydelig at jeg skulle gå inn lenger bak. Tok ikke kontant betaling, vinket meg bakover og sa det var greit. Reiste gratis.<

«Det går bra», også pekte han bakover i bussen

Ble sur når jeg skulle betale kontant. Mumlet og skjønnte lite av hva han sa. Åpenbart ikke fornøyd med meg.



Ikke mulig å betale for billett hos sjåfør, eller å betale/validere reisekortet

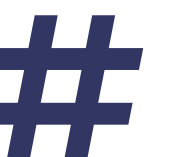
Sjåfør ville ikke ta betalt selv om jeg spurte to ganger og vinket meg bestemt bakover i bussen. Sjåførbytte på Bekkestua og da fikk jeg kjøpt billett.

Fikk ikke betalt med verken reisekort eller kontanter. Fikk beskjed om at maskinen ikke virker.

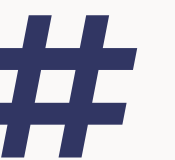
Fører visste ikke hvordan man solgte tilleggsbillett

Det kom beskjed om at reisekortet var utløpt. Sjåføren vinket meg innover i bussen.

La 60,- på «bordet», men betalte bare 20,- (honnør). Jeg er langt fra honnør.



Økt betalingsandel vil ha høyt fokus i Ruter, og vi ønsker tydeligere samarbeid på dette tema fremover



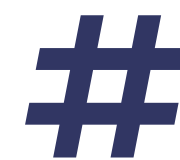
Åpenhetsloven-nyheter

Kristin Holter





- ✓ Åpenhetsloven
- ✓ EU/EØS: Nye krav til bedrifter om bærekraft
- ✓ EU/EØS: Taksonomien
- ✓ EU/EØS: Batteriforordningen
- ✓ Bakgrunn: Kina, Xinjiang
- ✓ USA: Uyghur Forced Labor Preventing Act (UFLPA)



Åpenhetsloven: Overtredelsesgebyr på høring

- ✓ Barne- og familiedepartementet ber om innspill på forskrift om utmåling av tvangsmulkt og overtredelsesgebyr (frist 5.oktober). Forskriften er vedtatt, departementet «ber om høringsinstansenes syn»
- ✓ Hjemmelen til å ilegge overtredelsesgebyr etter åpenhetsloven begrenser seg til brudd på informasjonsplikten og redegjørelsesplikten.
- ✓ Øvre ramme: 4% av årsomsetning eller 25 mill NOK, der det høyeste beløpet anvendes
- ✓ Drøftet: Lavere øvre ramme for åpenhetsloven, som er ny? Etter departementets vurdering vil det sende et uheldig signal

The screenshot shows the website 'Regjeringen.no' with a search bar and navigation menu. The main content area displays the title 'Høring - høringsnotat om åpenhetsloven, pakkereiseloven og forskrift om utmåling av tvangsmulkt og overtredelsesgebyr'. It includes the date '05.07.2023', the status 'På høring', and the deadline '05.10.2023'. A list of documents is shown, including 'Høringsbrev' and 'Høringsnotat'. The 'Høringsnotat' entry is expanded, showing a link to the PDF document: 'Høringsnotat - Åpenhetsloven, pakkereiseloven og forskrift om utmåling av tvangsmulkt og overtredelsesgebyr.pdf'. On the right side, there is a sidebar with the department 'Barne- og familiedepartementet', a 'Forbruker' button, and contact information for the Consumer Complaints Department.

Regjeringen.no

Søk

Tema ▼ Dokument ▼ Aktuelt ▼ Departement ▼ Regjering ▼

Forsiden • Dokument ▼ • Høringer

Del/tips Skriv ut

Barne- og familiedepartementet

TEMA

Forbruker

KONTAKT

[Forbruker-, tros- og livssynsavdelingen](#)
E-post: postmottak@bfd.dep.no
Telefon: 22 24 24 53
Adresse: Postboks 8036 Dep, 0030 Oslo
Besøksadresse: Akersgata 59, Oslo

Høring | Dato: 05.07.2023

Barne- og familiedepartementet sender med dette et høringsnotat om åpenhetsloven, pakkereiseloven og forskrift om utmåling av tvangsmulkt og overtredelsesgebyr på høring.

Status: På høring
Høringsfrist: 05.10.2023

Høringsbrev +

Høringsnotat -

[Høringsnotat - Åpenhetsloven, pakkereiseloven og forskrift om utmåling av tvangsmulkt og overtredelsesgebyr.pdf](#)

Høringsinstanser +

Åpenhetsloven: Forbrukertilsynet har behandlet to klagesaker

Posten - Klassekampen

I forbindelse med en reportasjeserie om dårlige arbeidsforhold i transportbransjen ønsket Klassekampen navn og organisasjonsnummer på alle Postens leverandører med kjøretøy under 3,5 tonn, noe Posten nektet å utgi.

Forbrukertilsynet ga Posten medhold, men sier:

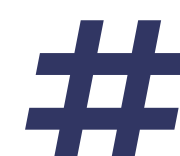
– Vi har gjort en grundig og konkret vurdering i denne saken, og selv om vi har vurdert at Posten ikke måtte utgi leverandørlistene denne gangen, betyr ikke det at det vil være samme tilfelle i en annen sak.

IKEA – Framtiden i våre hender

1. juli 2022 sendte Framtiden i våre hender et informasjonskrav til IKEA med spørsmål om hvordan IKEA håndterer negative konsekvenser for menneskerettigheter ved navngitte fabrikker i Bangladesh og Pakistan. IKEA svarte med generell informasjon, noe FIVH klaget på.

Forbrukertilsynet konkluderte med at IKEAs svar var tilstrekkelig, fordi informasjonskravet ble mottatt samme dag som åpenhetsloven trådte i kraft.

De sier: – Vi understreker likevel at vi forventer at IKEA har kommet lenger i arbeidet med sine aktsomhetsvurderinger etter loven har virket en stund.



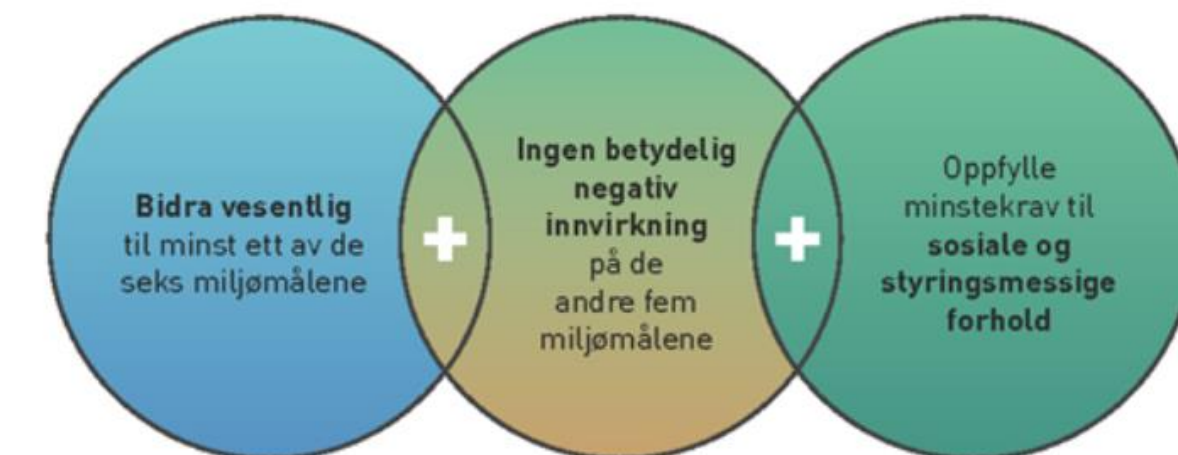
EU/EØS: Nye krav til bedrifter om bærekraft



EU/EØS: Taksonomien

EUs klassifiseringssystem for hva som kan kalles bærekraftig økonomisk aktivitet.

- Store børsnoterte foretak samt finansmarkedsaktører må rapportere om aktiviteter er i henhold til taksonomien
- Ingen plikt til å investere i grønne prosjekter
- Taksonomien omfatter seks klima- og miljømål
 - Klimagassutslipp og klimatilpasning
 - Vannforbruk og marine ressurser
 - Sirkulærøkonomi, avfallsforebygging og gjenvinning
 - Forebygging av forurensning
 - Vern og restaurering av natur og økosystemer
- For alle miljømål også minstekrav til sosiale forhold (henviser til ESRS, sml. åpenhetsloven)
- El-busser og biogassbusser, ladeinfrastruktur, trikker og t-bane er bærekraftig (klima-)investeringer iflg. taksonomien. Produksjon av utslippsfrie busser og tog/trikker likeså.



Figur: Klima- og miljødepartementet



EU/EØS: Batteriforordningen

Batteriforordningen skal gjøre oppladbare batterier bærekraftige og gjelder batterier av alle størrelser. Kravene dreier seg om hele batteriets livssyklus, fra råvareuttak og bruk av gjenvunnet råvare, til levetid og sikkerhet i bruksfasen til gjenbruk og materialgjenvinning.

Hva dreier det seg om?



Batteriforordningen er innrettet slik at kravene til batteriene gradvis blir strengere.

For eksempel: 18 måneder etter at forordningen trer i kraft skal batteriene utstyres med en CO2-deklarasjon som beskriver klimafotavtrykket til batteriet. Deretter innføres maksgrenser for hvor stort CO2-fotavtrykk batteriet kan ha. Samme metode brukes for råvarer: Først skal andel gjenvunnet råvare angis, deretter vil det innføres grenseverdier.

Det stilles også krav om **aktsomhetsvurderinger**, både for **menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter og miljøpåvirkning**.

Batteriene skal (fra 2027) utstyres med **digitale produktpass** hvor all informasjon om batteriet er tilgjengelig.

Hvorfor er det relevant?



Forordningen stiller krav om at **offentlige innkjøpere skal velge batterier med god bærekraftsscore**. Batteriforordningen krever at det skal foreligge 3.parts godkjent dokumentasjon av CO2-fotavtrykk, aktsomhetsvurderinger og bruk av gjenvunnet råstoff for batteriet. Slik gjør forordningen det mulig for offentlige oppdragsgivere å etterspørre bærekraftige batterier.

Når vil forordningen tre i kraft?



Endelig vedtatt i EU 17.august 2023

I Norge: Fordi dette er en forordning, vil kravene gjelde i Norge som i EU, men først etter at de norske lovene er endret.

Global Battery Alliance (GBA)

- Offentlig –privat globalt bransjesamarbeid etablert i 2017 med mål om å etablere en bærekraftig verdikjede for batterier
- Samarbeid med EU om Batteriforordningen, mange sammenfallende mål
- Lanserte en testversjon («proof of concept») av digitalt batteripass januar 2023
Har laget foreløpig laget metodedokumenter (rulebooks) for CO2-fotavtrykk, barnearbeid og menneskerettighetsbrudd.



Tidslinje batteriforordningen

| | |
|---------------|---|
| August 2024 | • «Performance & durability» skal dokumenteres (Art.10) |
| Februar 2025 | • CO2-fotavtrykk skal dokumenteres (etter EU-definert metode) (Art.7) |
| August 2025 | • Due diligence- prosess skal dokumenteres (menneskerettigheter, miljø) (Chapter VII) |
| August 2026 | • CO2-merking og klassifikasjonssystem (Art.7, Annex III) |
| Februar 2027 | • Battery Passport (Chapter IX) |
| August 2027 | • Minimumskrav til «performance & durability» (Art.10) |
| August 2028 | • Maks grense for CO2-fotavtrykk (Art.7) |
| August 2028 | • Dokumentasjon av andel resirkulert råvare (kobolt; litium, nikkel, bly) (Art.8) |
| August 2029 - | • Offentlige innkjøpere skal velge batterier av beste bærekraftsklasse (Art.85) |
| August 2031 | • Strengere krav til andel resirkulert råvare (kobolt, litium, nikkel, bly) (Art.8) |
| August 2036 | • Minimumsgrense andel resirkulert råvare (kobolt, litium, nikkel, by) (Art.8) |

Kina, Xinjiang: Tvangsarbeid i statlig regi

Uigurer og andre muslimske minoriteter i Kina har lenge blitt forfulgt og trakassert av kinesiske myndigheter, som siden 2014 har brukt interneringsleire og overvåkning som et virkemiddel til å få kontroll over befolkningen.

Arbeidsleire i Xinjiang og tvangsflytting av uighur-befolkningen til produksjonsbedrifter i andre deler av Kina er godt dokumentert. All produksjon i Kina, og i Xinjiang spesielt innebærer derfor risiko for eksponering mot tvangsarbeid.

2022-rapporten «Assessment of human rights concerns in the Xinjiang Uyghur Autonomous Region, People's Republic of China» fra FNs høykommissær for menneskerettigheter dokumenterte at Kina begår omfattende menneskerettighetsbrudd og det som kan være forbrytelser mot menneskeheten, mot uigurene i Xinjiang.

Kinesiske myndigheter på sin side beskriver leirene og programmene som «opplæring og omskolering for arbeidsmarkedet» og et virkemiddel mot terror.

China

Xi urges more work to 'control illegal religious activities' in Xinjiang on surprise visit

Visit was Chinese president's second to the region since crackdown on Uyghurs began almost a decade ago

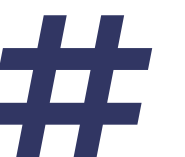
Helen Davidson in Taipei
 @heldavidson
 Mon 28 Aug 2023 11:15 BST

f t e



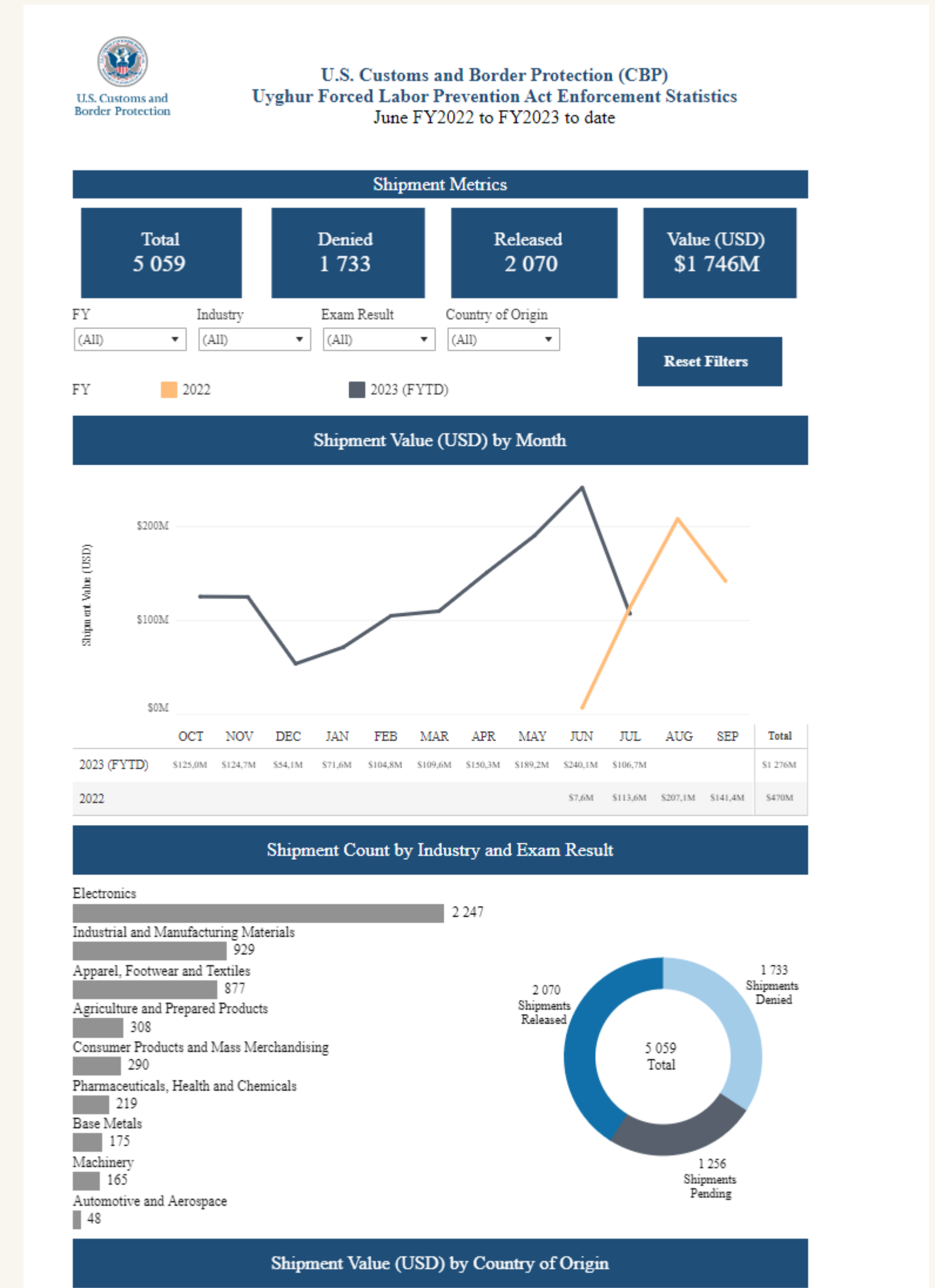
Xi Jinping in Urumqi, the capital of China's Xinjiang region, where he made a speech to Communist party and government officials. Photograph: Xinhua/Shutterstock

Local officials must strengthen positive publicity and show Xinjiang's new atmosphere of openness and self-confidence ... refuting all forms of false public opinion and negative or harmful speech.



USA: Uyghur Forced Labor Preventing Act (UFLPA)

- ✓ Trådte i kraft 21.juni 2022
- ✓ UFLPA tar som gitt at varer med produksjonsledd i Xinjiang (eller mistanke om dette) er laget ved tvangsarbeid. Det er opp til importør å bevise det motsatte.
- ✓ Gjelder hele leverandørkjeden, fra råvareuttak, gjennom alle produksjonsprosesser til ferdig product.
- ✓ UFLPA krever at importører skal dokumentere grundige aktsomhetsvurderinger (due diligence) som har som mål å sikre at varer laget ved tvangsarbeid ikke importeres til USA.
- ✓ Omfattende dokumentasjonskrav (blant annet):
 - Alle produksjonsledd/virksomheter i leverandørkjeden er identifisert (adresse; erklæring)
 - Full informasjon om alle ansatte (workers) hos alle disse virksomhetene
 - Informasjon om rutiner iverksatt for å sikre at alle ansatte (workers) er frivillig rekruttert og ansatt
 - Informasjon om inspeksjonsrutiner og forbedringstiltak
- ✓ Varer for flere hundre millioner dollar står fast i tollene, nektet importert



Ring 1 - status

Anna Lindholm



TIKK SAMFERDSEL RUTER

Ruter slår full alarm: Frykter reglefart



s direktør for Plan og trafikk, Snorre Lægren, frykter hva som kan skje når Ring 1 stenges. Foto: Henrik Skolt/Avisa Oslo

Oslo | Samferdsel

Frykter kaos i Oslo sentrum når Ring 1 stenges. Mener regjeringen løper fra ansvaret.

Lytt til saken • 3 minutter



Samferdselsbyråd Sirin Stav (MDG) er alvorlig bekymret for trafikken i sentrum.

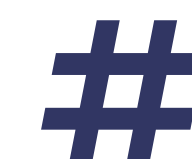


Leder | Oslo-samferdsel

Færre må kjøre bil når Ring 1 stenges

Dagens lederartikkel

Lytt til saken • 2 minutter



For å opprettholde dagens trafikkavvikling kreves 30 % reduksjon i trafikk



Trafikknotat - funn

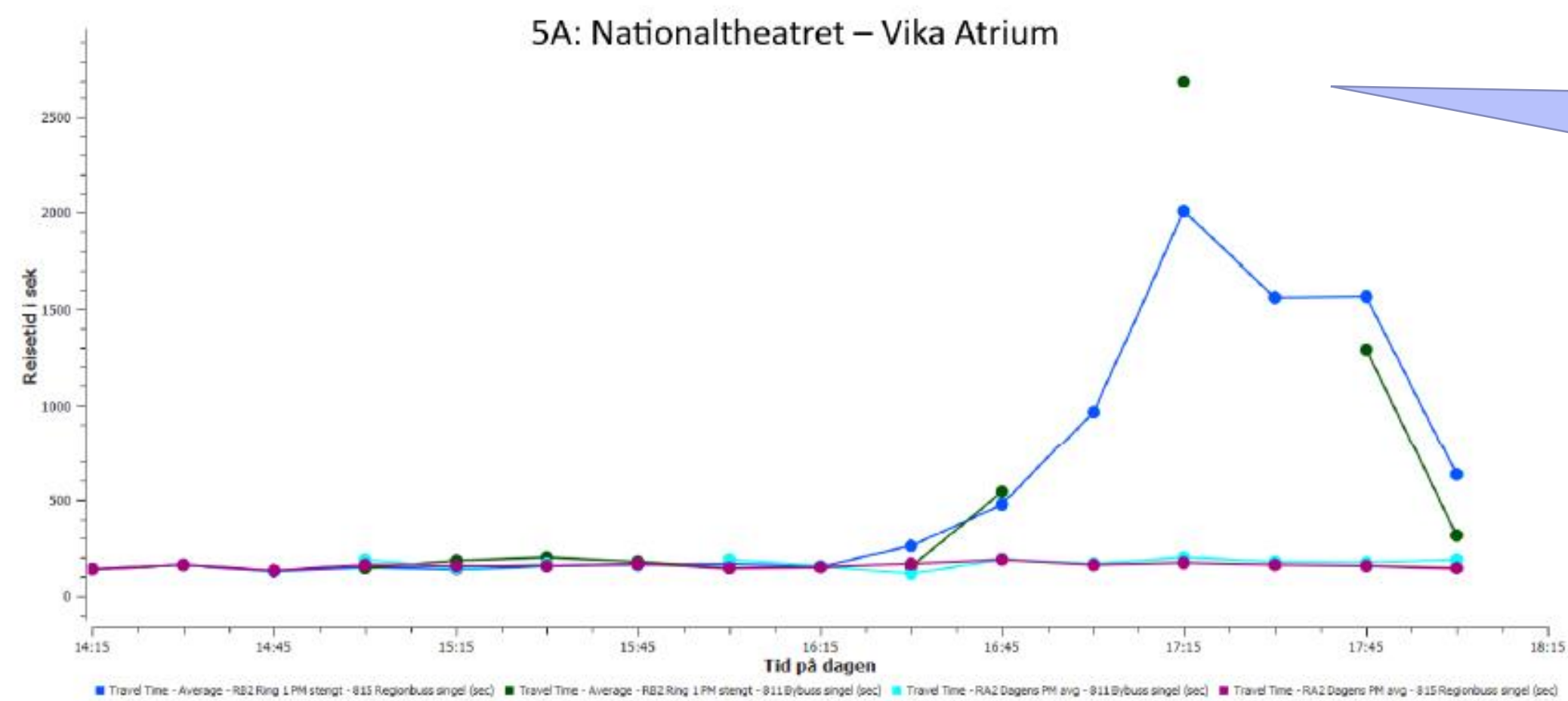




Figur 24: Strekning 5A: Nationaltheatret - Vika Atrium

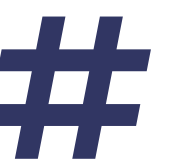
Strekning Nationaltheatret – Vika Atrium

«Dette vil være en av de mest belastede strekningene i perioden når Ring 1 er stengt. Modellen viser at reisetiden potensielt kan øke med ca. 2000-2500 sekunder. I noen perioder (15 minutters intervall i figuren) er det ikke registrert en eneste passering gjennom hele strekningen. Bussen har ventet i kø i mer enn 15 minutter.»



2500 s
=
40 min (snitt)

Figur 25: Reisetid for dagens og med stengt Ring 1, på strekning: Nationaltheatret - Vika Atrium

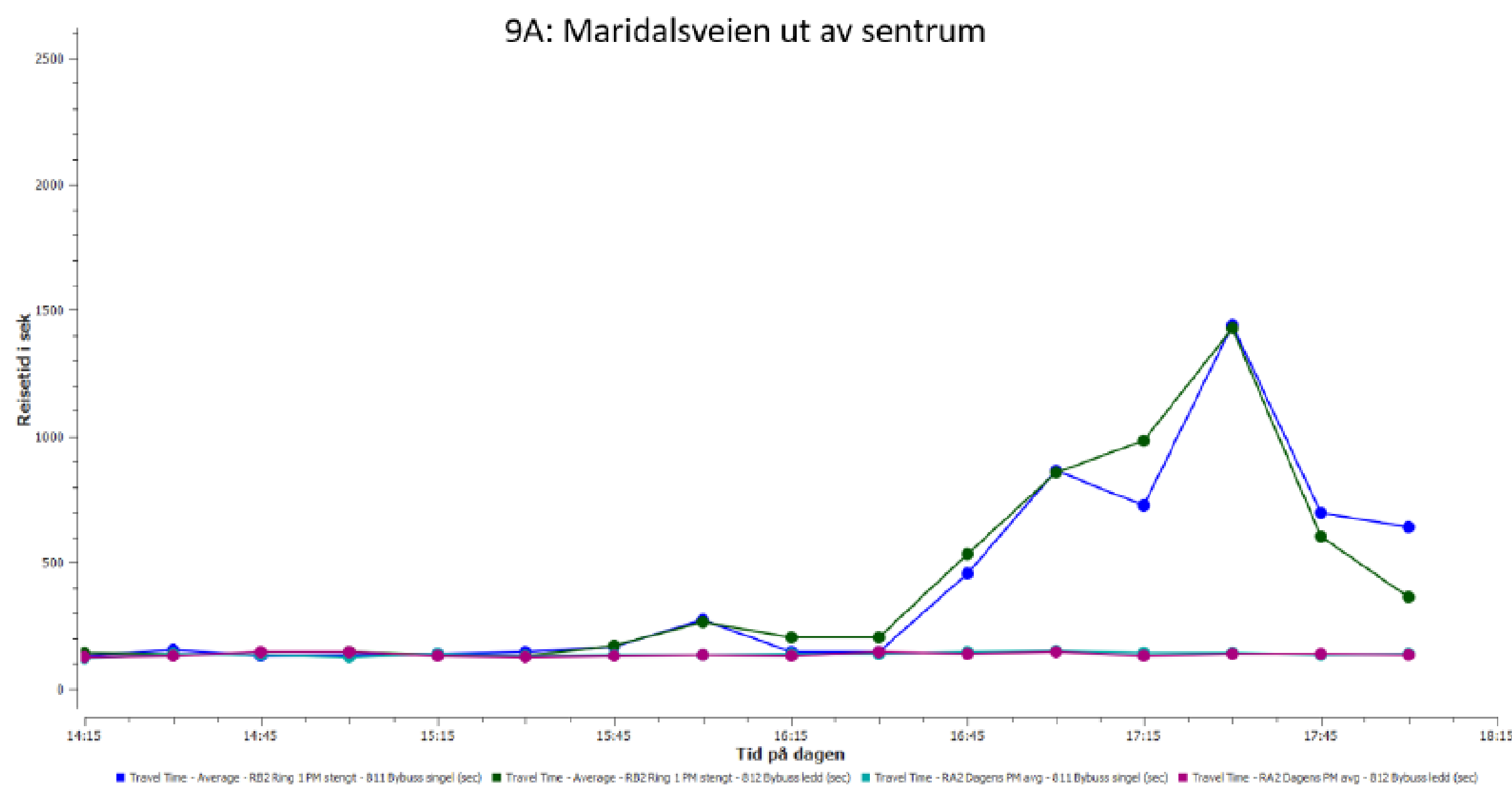




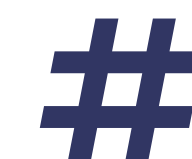
Figur 40: Strekning 9A: Maridalsveien ut av sentrum

Strekning Maridalsveien ut av sentrum (Rosteds gate – Alexander Kjellands plass)

«På Maridalsveien i retning ut av sentrum vil reisetiden øke i forhold til dagens reisetid i modellen. Modellen antyder en økning i reisetiden på ca. 1500 sekunder i den verste perioden (rundt kl. 17:30).»



Figur 41: Reisetid for dagens og med stengt Ring 1, på strekning: Maridalsveien ut av sentrum



Hvor mye kunne Ruter spart i dagens situasjon?

Hvor store kostnader vil stenging av ring 1 medføre?

Ruter#

November 2021



Fremkommelighet for kollektivtransport

Kartlegging av muligheter og effekter

Regneeksempel (2021)

Om bussen kjører på idealtid kan rutetabellen justeres.

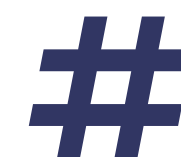
- L21: 5 min/3min
- L23: 3,5 min/3,5 min

Totalt sett kan man spare inn

- L21: 3 busser og **7 mill. kr** per år
- L23: 2 busser og **3 mill. kr** per år

Antall linjer i indre by: 52

I tillegg Oslorettede linjer i Viken

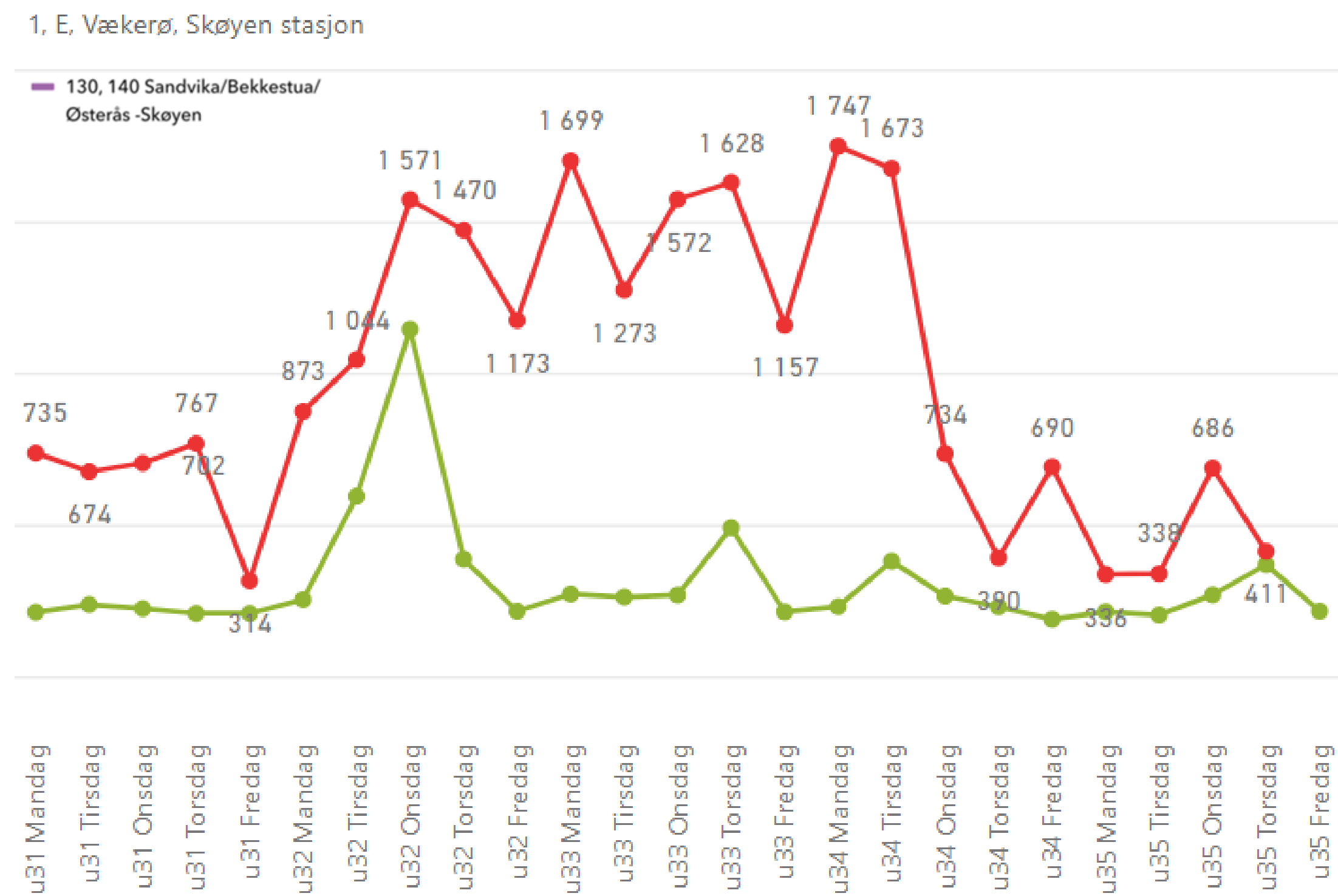
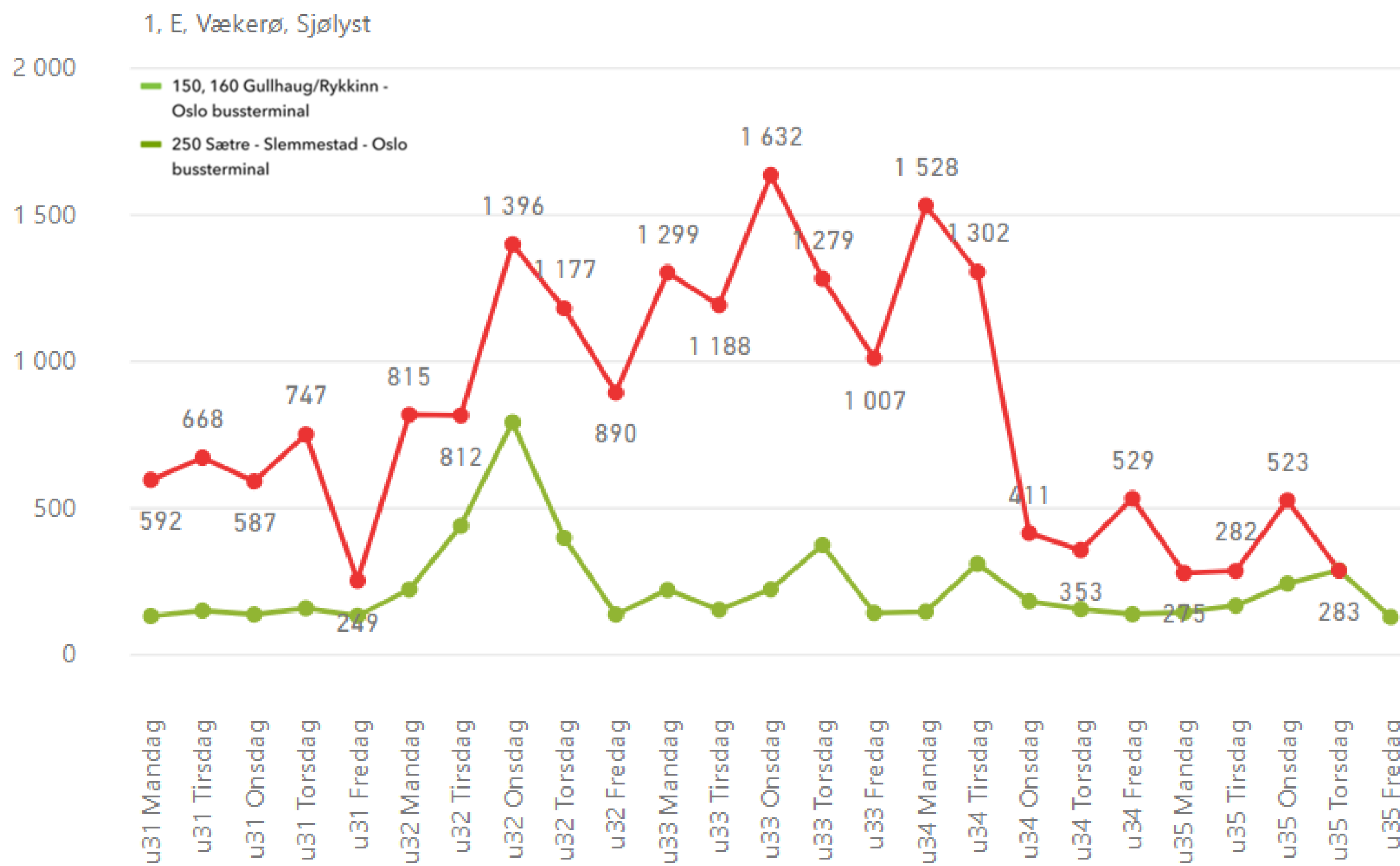
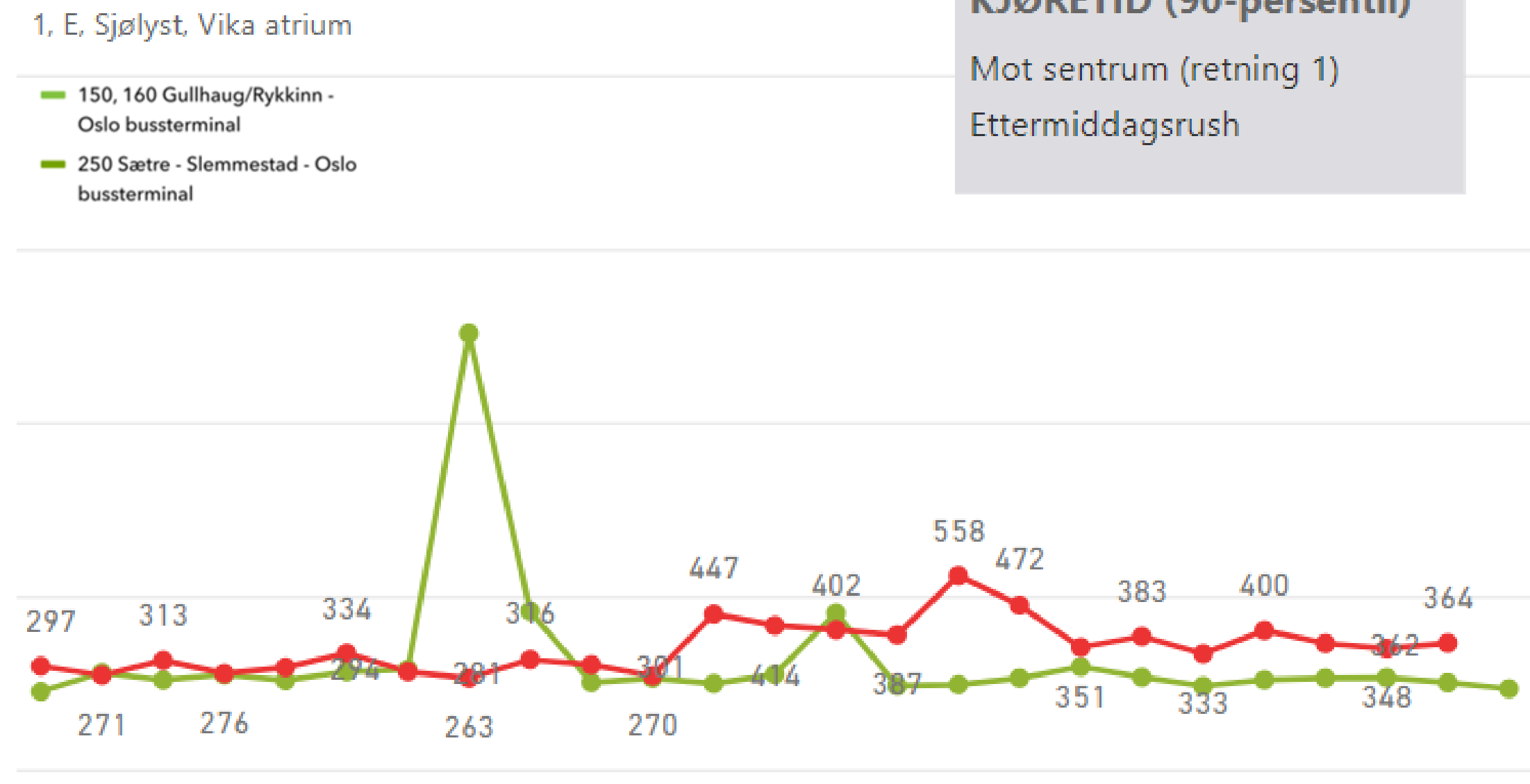
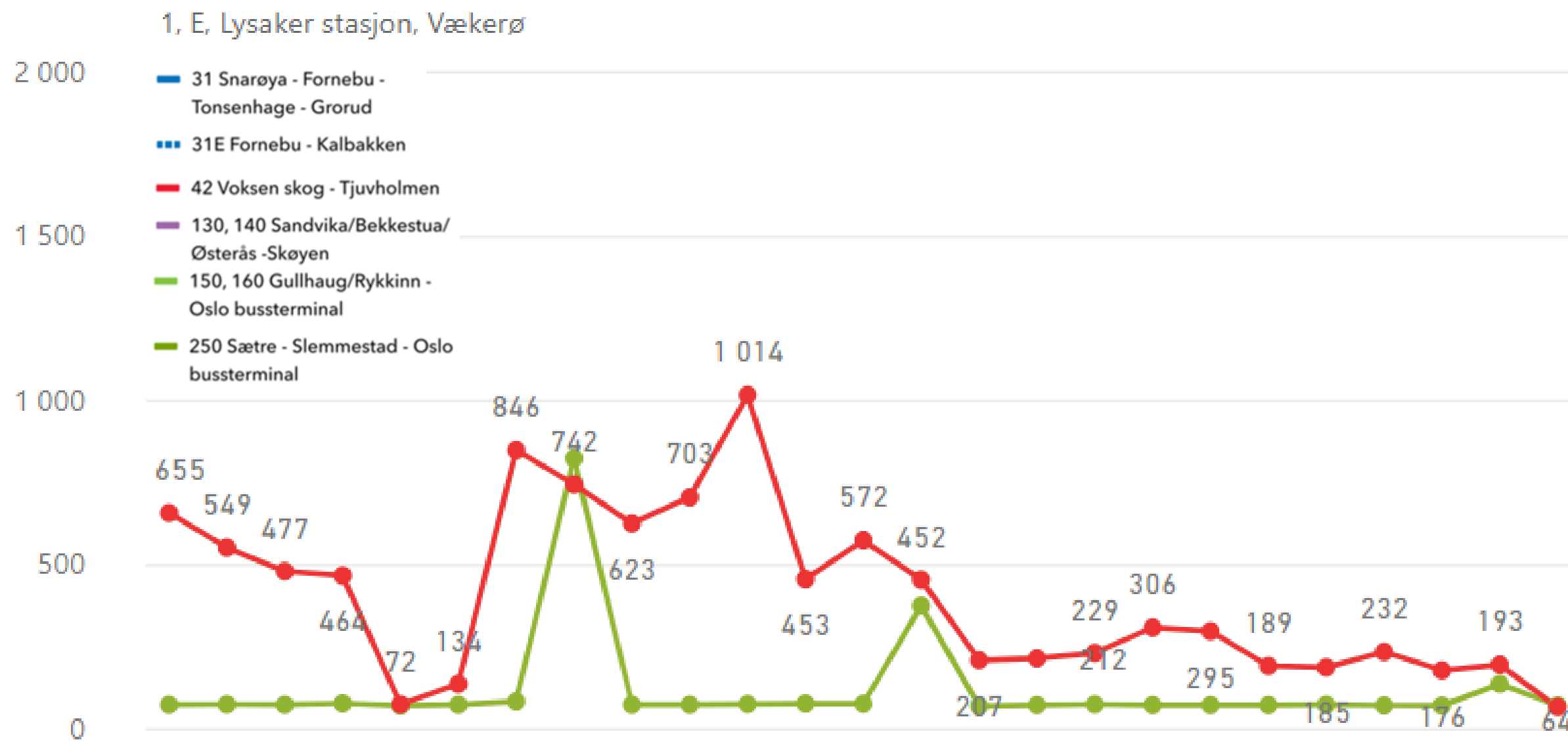


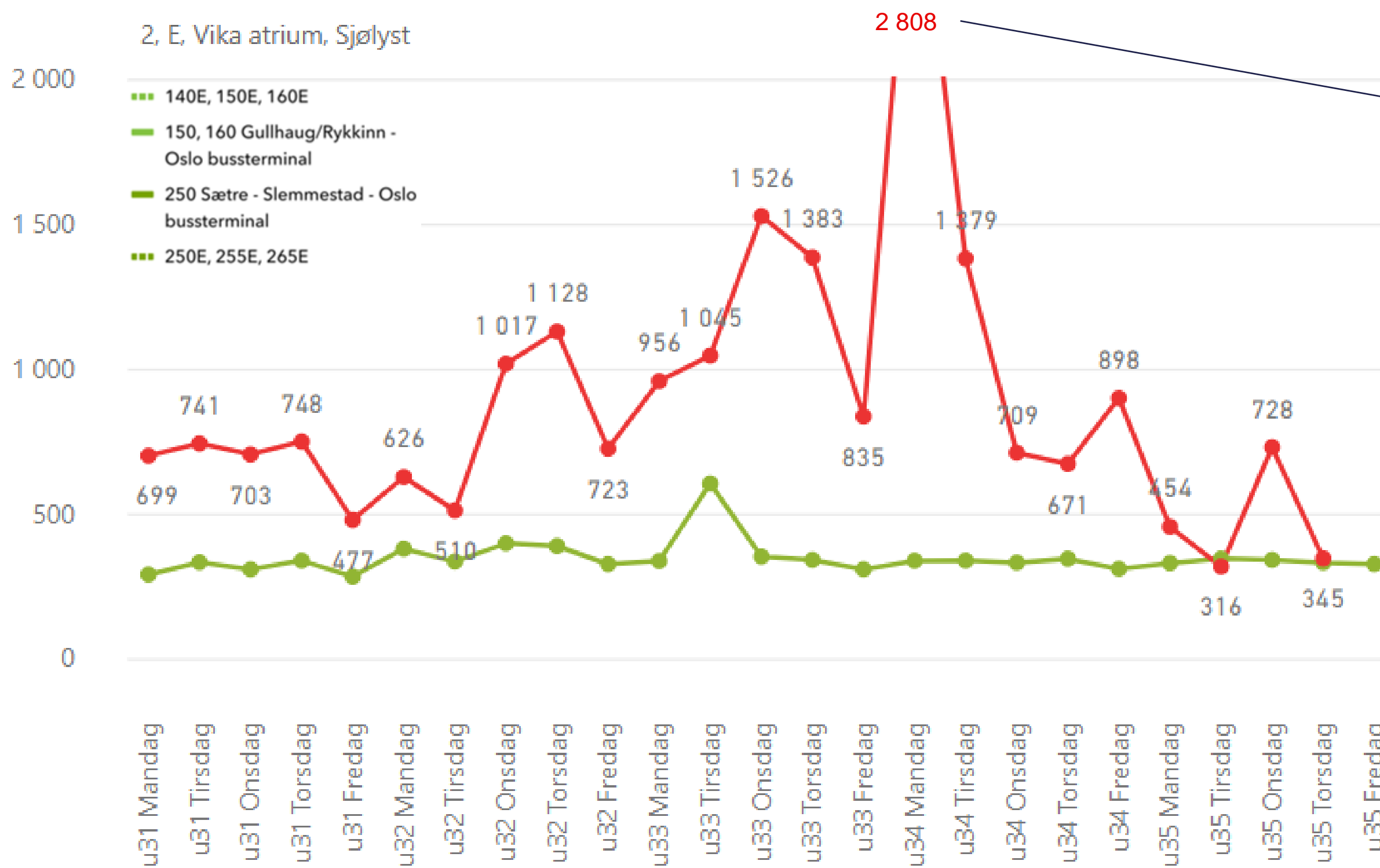
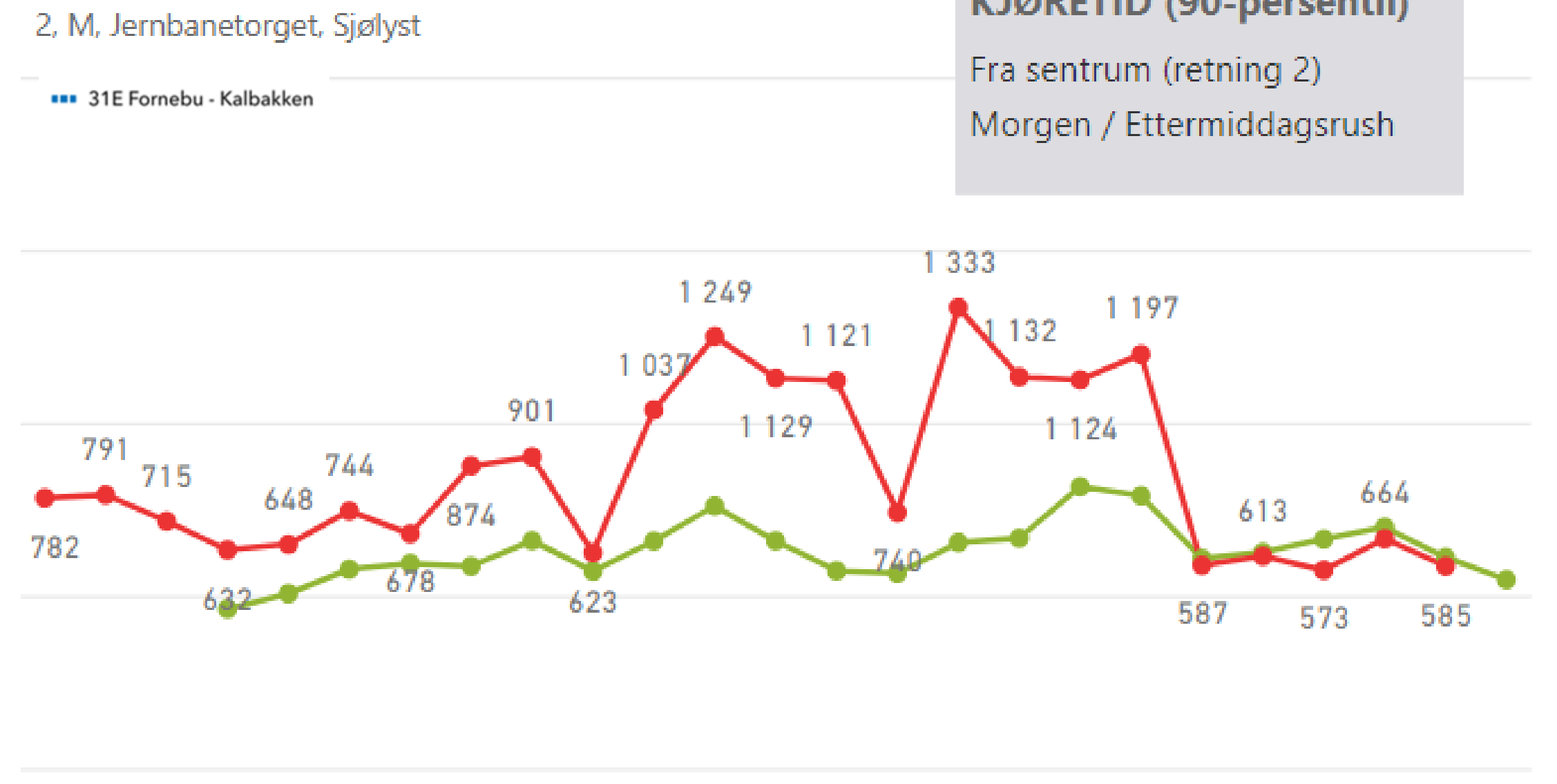
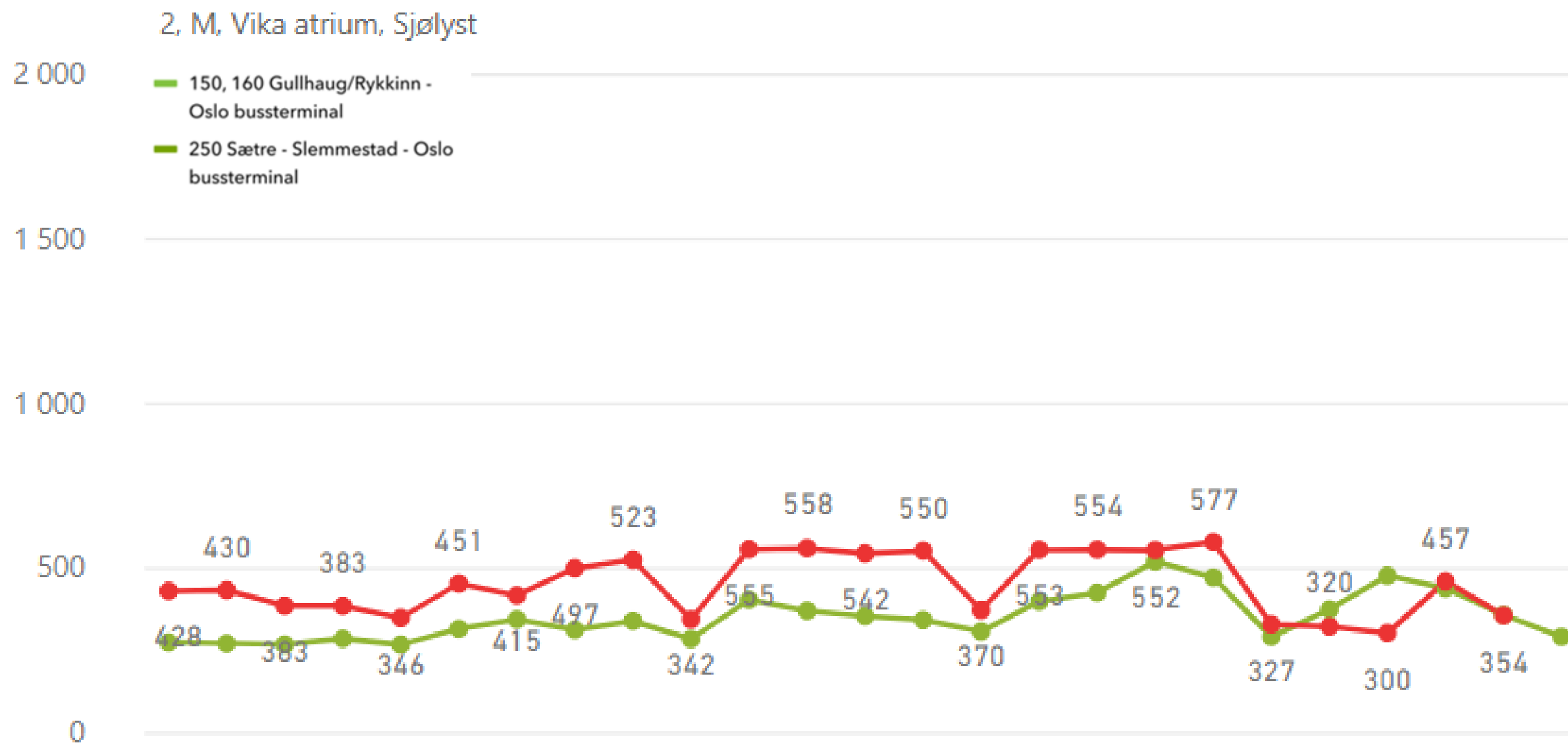


Statens vegvesen

Statens vegvesen rehabiliterer E18 Sjølyst- og bygdøylokket

- Ny kulvert for Hoffselva
- Betongrehabilitering
Bygdøylokket
- Senke vegbane til E18 i
Bygdøylokket
- Ny belysning i lokkene
- I tillegg utføres VA-, skilt-,
elektro- og veiarbeider

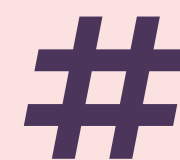




Mandag 21. august (uke 34) var gjennomsnittlig kjøretid fra Vika atrium til Sjølyst for kollektivtrafikken i ettermiddagsrush **47 minutter** (5:35 i 2022).

u31 Mandag
u31 Tirsdag
u31 Onsdag
u31 Torsdag
u31 Fredag
u32 Mandag
u32 Tirsdag
u32 Onsdag
u32 Torsdag
u32 Fredag
u33 Mandag
u33 Tirsdag
u33 Onsdag
u33 Torsdag
u33 Fredag
u34 Mandag
u34 Tirsdag
u34 Onsdag
u34 Torsdag
u34 Fredag
u35 Mandag
u35 Tirsdag
u35 Onsdag
u35 Torsdag
u35 Fredag

Nytt kjøremønster og reguleringsplasser



Plan A – området rundt
Nationaltheatret

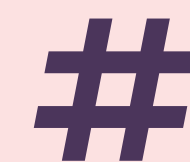
Forutsetter
fremkommelighetstiltak

Plan B – Skøyen

Ikke optimalt for kunder, nok
kapasitet på tog?



Avbøtende tiltak



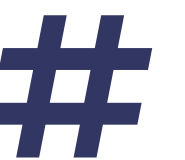


Avhengig av Bymiljøetaten og Statens vegvesen for fysiske tiltak

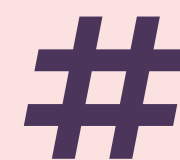
Statens vegvesen jobber nå med følgende:

- Kollektivfelt Munkedamsveien
- Tilfartskontroll Operatunnelen
- El-biler ut av kollektivfelt

Beslutning og offentlig tilgjengelig i oktober



(Ruter)-avbøtende tiltak

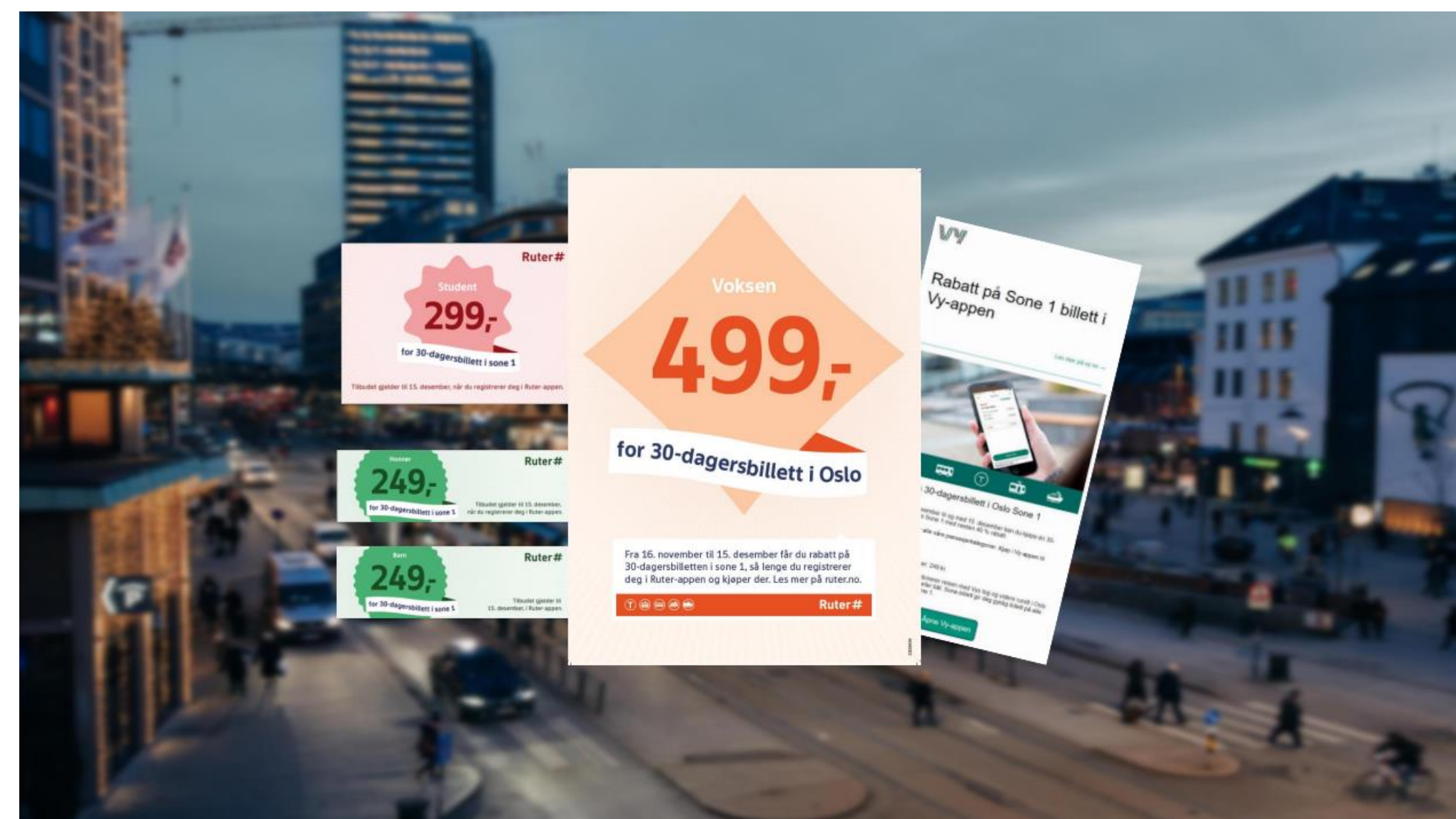
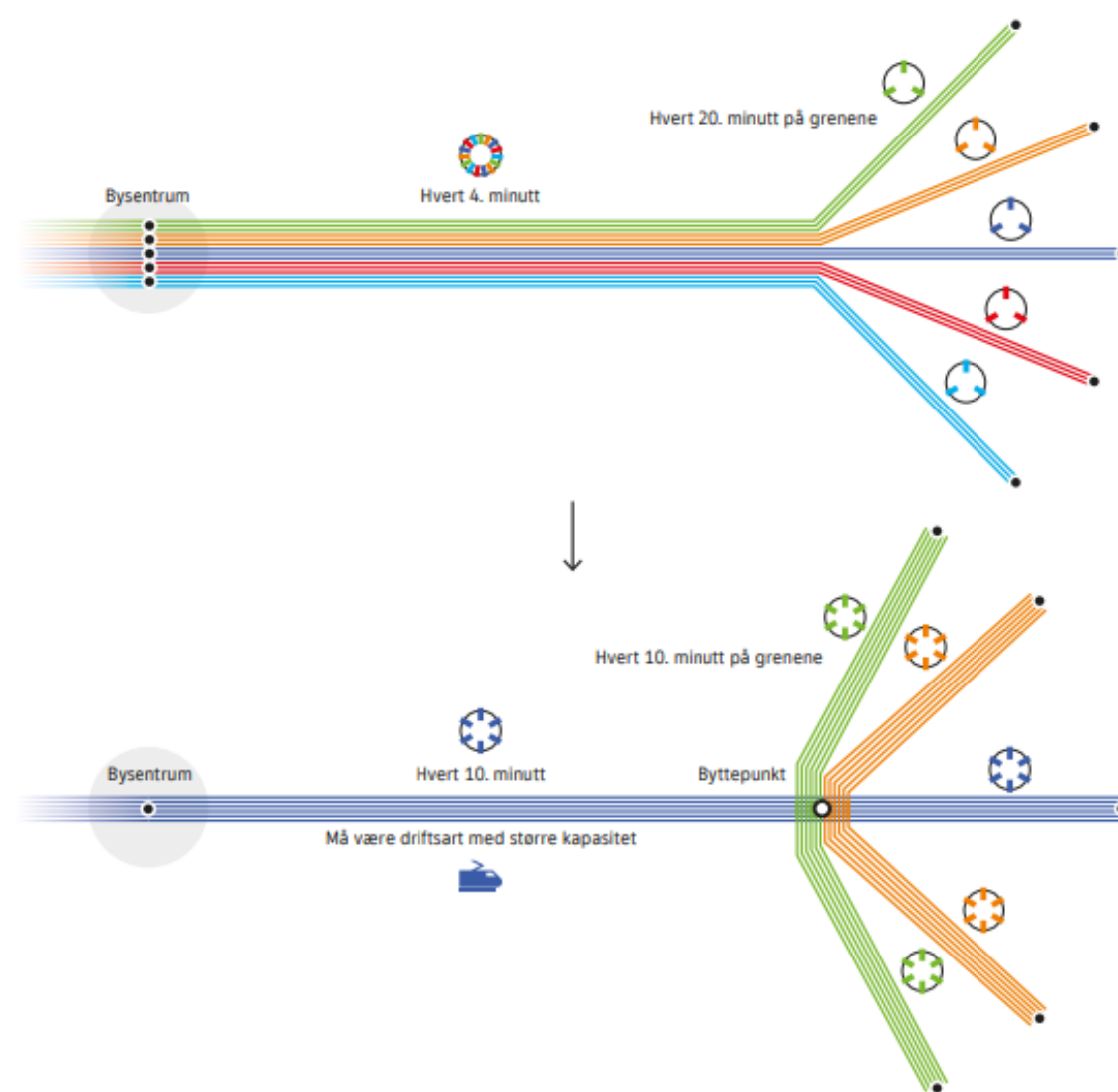
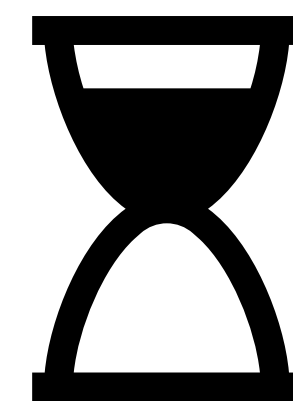




Lena Jansson, här med dottern Hildur, är en av 21 personer i Uddevalla som valts ut för att testa elcykel i sex veckor. Foto: Lisa Johansson/SVT

Västtrafik vill få folk att trampa till jobbet – lånar ut elcyklar

UPPDATERAD 17 AUGUSTI 2023 PUBLICERAD 17 AUGUSTI 2023



Takk for tiden!



Klimarisiko og klimatilpasning

Ole Kristian Gjertsen



Agenda

1. Gjennomgang av klimarisikorapport og pågående kartleggingsarbeid i forbindelse med «*Hans*»
2. Forslag til videre tilnærming med klimatilpasning



Konsekvensene av klimaendringene har det siste året vært store



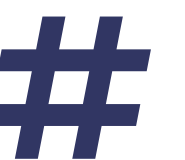
- August 2023 vil bli husket for ekstremværet «Hans» som rammet Sør-Norge, og varmerekorder i Nord-Norge og Svalbard¹

- En rekke vei og togforbindelser ble stengt, og fremkommeligheten i de mest utsatte områdene til «Hans» var svært dårlig

- «Hans» anslås som den dyreste naturkatastrofen i Norge. Kostnadene nærmere seg allerede 4 milliarder kroner²

1: <https://www.met.no/nyhetsarkiv/august-2023-vil-bli-husket-for-ekstremvaeret-som-rammet-sor-norge>

2: <https://www.aftenposten.no/norge/i/76w3oW/ekstremvaeret-hans-vil-trolig-koste-langt-mer-enn-storflommen-i-1995>



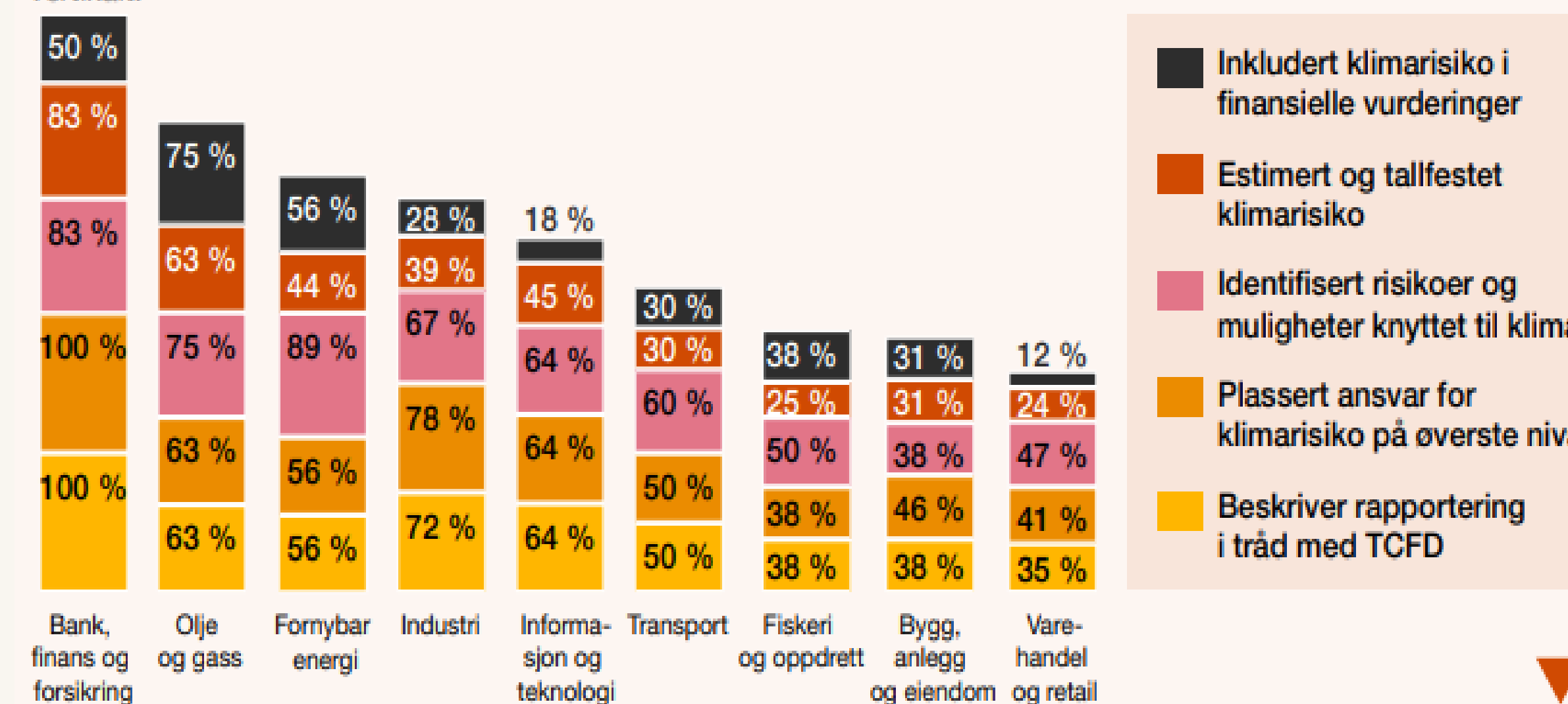
Flere bedrifter har satt klimarisiko på agendaen

- Klimaindeksen viser at 55 av Norges 100 største selskaper rapporterer på klimarisiko i tråd med anbefalingene til rammeverket Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD). En økning på 15 selskaper sammenlignet med i fjor³
- En modenhetsanalyse av klimarisiko på tvers av bransjer viser samtidig at transportsektoren har et forbedringspotensialet på samtlige nøkkelindikatorer

3: https://www.pwc.no/no/publikasjoner/Klimaindeksen_2023.pdf

Modenhet på klimarisiko på tvers av bransjer

Modenhet på klimarisiko kan brytes ned til fem nøkkelelementer. Bransjens samlede modenhet på klimarisiko vises vertikalt.



Vi har identifisert at det særlig er 4 klimarelaterte værhendelser som vil ha konsekvenser for vårt tjenestetilbud fremover



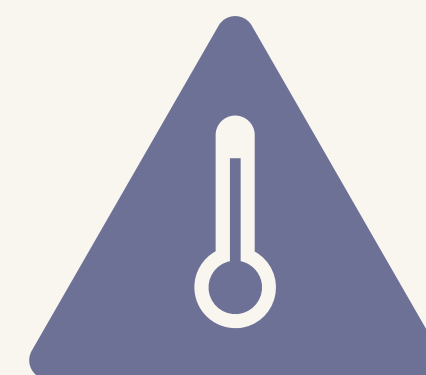
Nedbør

- Ekstremnedbør på kort tid
- Mye nedbør over en sesong eller lengre
- Lite nedbør over lengre periode



Havnivåstigning

- Stormflo
- Økning av havnivået over tid



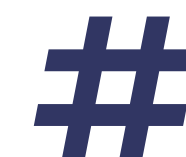
Temperaturendringer

- Ekstreme lave temperaturer
- Ekstreme høye temperaturer
- Temperaturendringer over lengre periode



Storm og vind

- Vind med hastighet



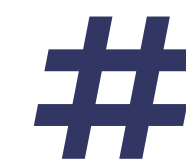
Nedbørsrisiko peker seg ut som den mest fremtredende risikofaktoren for Ruters og operatørenes drift og sikkerhet



2020, Jordskred ved bussanlegg



2011, Oversvømmelse på t-banenettverket.



Andre områder å trekke frem er konsekvensen av stormflo og økte temperaturer



1987, oversvømmelse etter stormflo, Aker Brygge

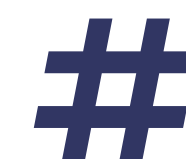
Oslo | Buss

Klager over skyhøye temperaturer i Oslo-busser

I år, som i fjor, er noen av Ruters busser uutholdelig varme.



2019, Aftenposten



Hva har vi erfart av ekstremværet «Hans» så langt?

Konsekvenser

1. Operatører

- Omkjøring og stans av ruter på grunn av vannmengder og ras
- Ødelagt materiell på busser og infrastruktur som fører til økte skadekostnader
- Økte driftskostnader som følge av store forsinkelser
- Overvann inne på bussanlegg og ødelagt ladeinfrastruktur

2. Ruter

- Vannlekkasje på våre kontorlokaler
- Flere innkommende telefoner og lavere servicegrad på kundeservice

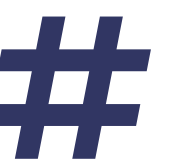
Forbedringspunkter

1. Operatører

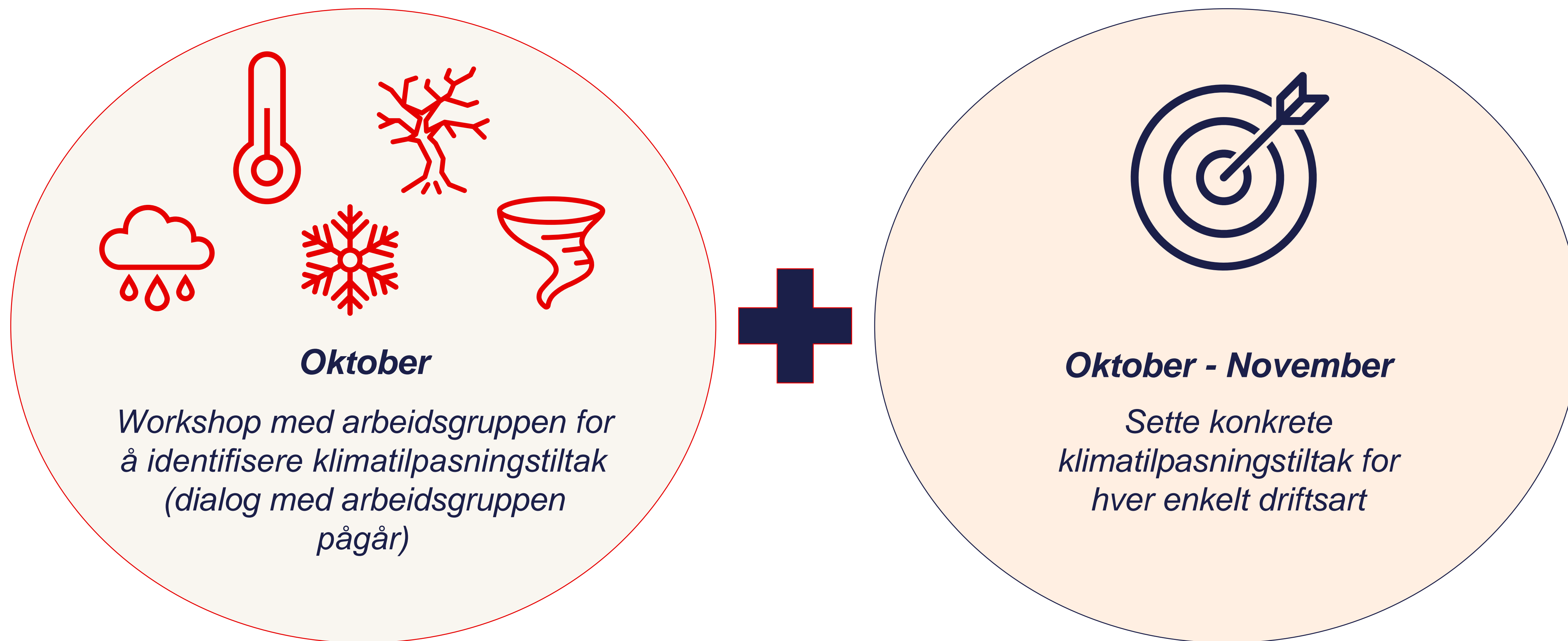
- Heving av gulvet på verkstedet for å unngå overvann
- Sette ut ekstra personell for å mate passasjerer fra buss til T-bane

2. Ruter

- Stadig jobbe med å kartlegge nye problemområder for å være godt forberedt
- Påminnelse om varslingsrutiner ut til våre operatører
- Forberede ansatte som er i kontakt med kunder på mulige konsekvenser



Naturlig neste steg i klimarisikoarbeidet er å sammen jobbe for å konkretisere tilpasningstiltak. Forslag til tilnærming:



Tilbakemeldinger fra workshoper i juni

Rekruttering og sikkerhet, sikkerhetskultur og beredskap

Sjur Brenden og Cato Holter





Oppsummering av workshop!

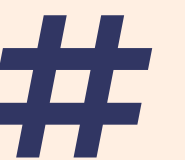
Rekruttering i
kollektivtransporten

15. juni 2023

Ruter#

Hensikt

Å samle alle operatører og driftsarter til en felles workshop.
Der vi sammen deler erfaring rundt rekruttering og bemannings-
utfordringer: Hva er situasjonen, hvorfor er det sånn og hvordan
kan Ruter bidra?



En engasjert gjeng!

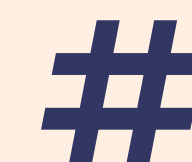
Vi deler dagens situasjon,



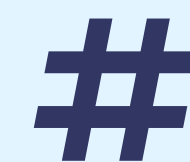
diskuterer i fellesskap



...og tenker løsninger



Hva er situasjonen?



Oppsummering av dagens situasjon

Sammen har vi gjennomsnitt gult lys.
Vi har en felles utfordring i å rekruttere,
men utfordringene varierer stort hos de ulike
driftsartene, operatørene og lokasjonene.
Kun enkelte operatører bekrefter «grønt lys».
Det må vi endre - sammen.



Vi er tett på å innstille flere avganger pga. stor mangel på førere og mannskap.



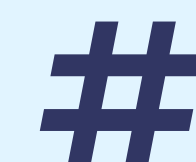
Vi har en svært presset situasjon, høy slitasje på førere og mannskap, men klarer å levere.



Vi har en normal situasjon og ingen store utfordringer.



Hvorfor er det sånn?



Ansattreisen

Tiltrekke

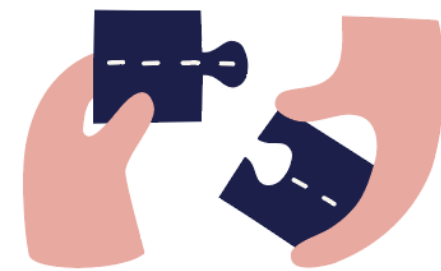
Hvordan tilrekker vi oss de beste kandidatene?
Hvor er de og hva gjør de i dag? Fremstår vi som en attraktiv arbeidsplass?



Verktøy og aktiviteter

Utvikle

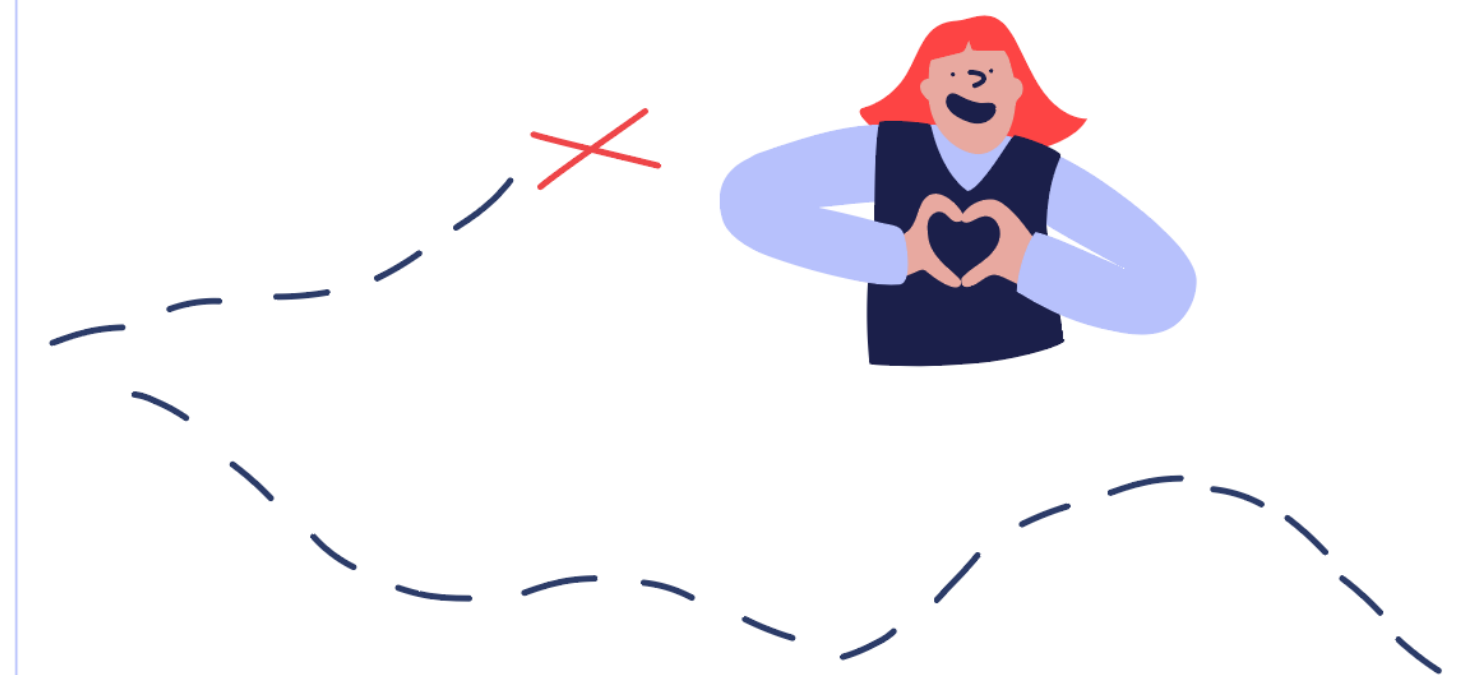
Kompetanseutvikling, trivsel og et godt arbeidsmiljø er viktig for å skape tilhørighet. Hvordan tilrettelegger vi for personlig utvikling i kollektivtransporten?



Verktøy og aktiviteter

Bevare

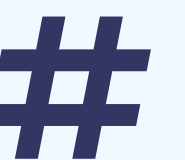
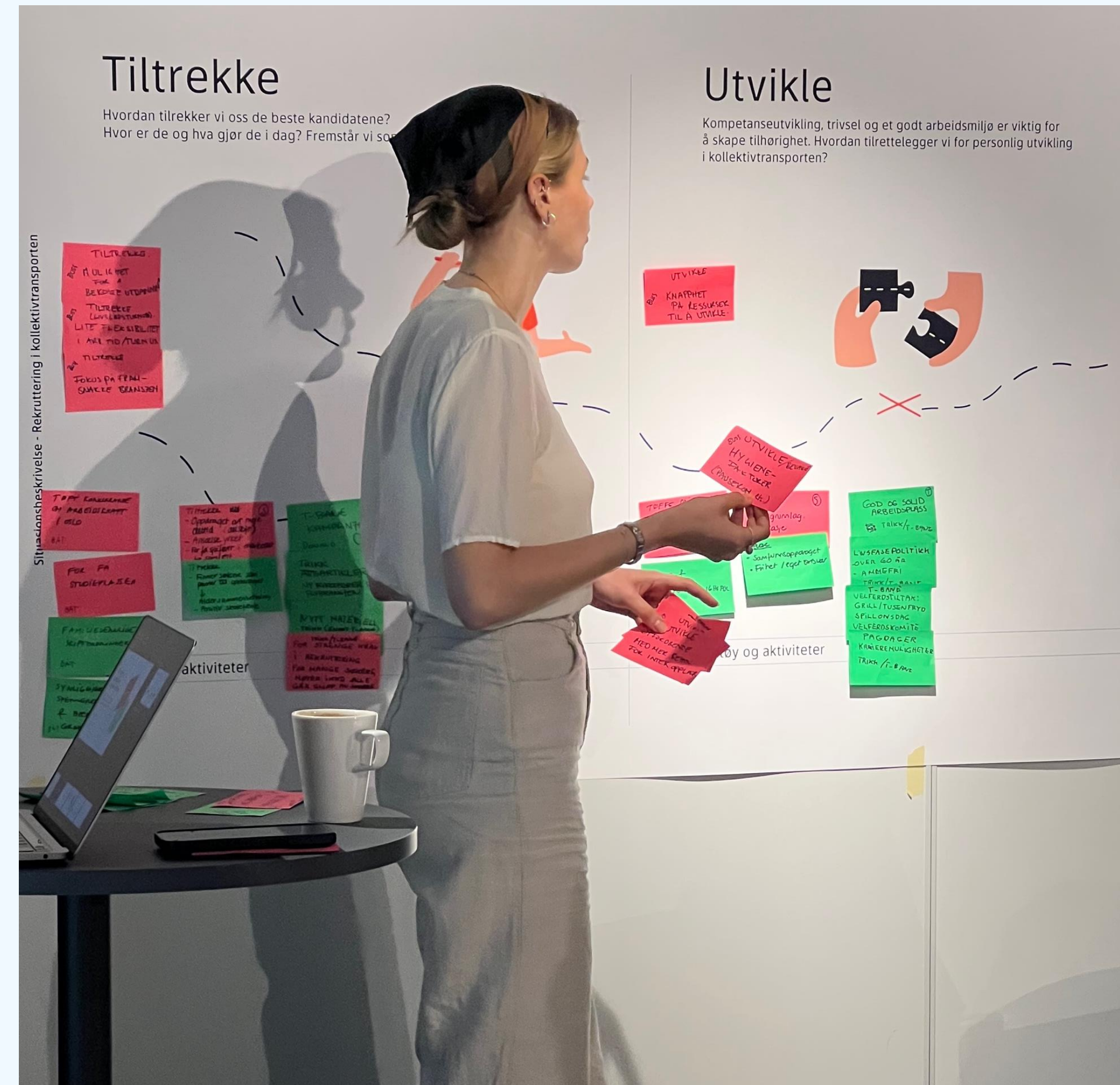
Hvordan skaper vi et langsiktig arbeidsforhold?
Har vi høy grad av utskiftning eller bevarer vi våre ansatte over tid?



Verktøy og aktiviteter

Oppsummering - Rekruttering i Kollektivtransporten

«Det er stor variasjon hos operatørenes suksesser og utfordringer i de ulike fasene i ansattreisen»



Tiltrekke - Suksesser

Hvordan tiltrekker vi oss de beste kandidatene?



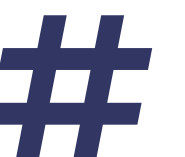
Vi tilbyr ny og spennende teknologi og moderne kjøretøy - mot en bærekraftig fremtid.



Vi tilbyr fleksible og familievennlig skiftordninger, og har en variert alderssammensetning.



Vi fremsnakker våre førere og deler våre suksesshistorier.



Tiltrekke - utfordringer



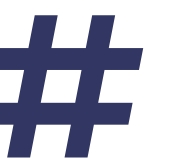
Vi er i tøff konkurranse om arbeidskraften fra andre næringer og har for få sjåførere i markedet.



Vi har strenge krav til rekruttering og en høy inngangsbillett til et lavtlønnet yrke.



Vårt omdømme har lav anseelse, tilbyr dårlig hygienefaktorer, og lite jobbkontroll.



Utvikle - Suksesser

Hvordan tilrettelegger vi for personlig utvikling i kollektivtransporten?



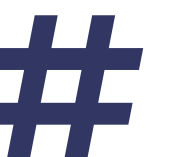
Vi har en god og solid arbeidsplass, med sosiale møteplasser.



Vi tilbyr kurs og kompetanseutvikling som gir nye karrieremuligheter.



Vi drar i samme retning og har mye potensial i interne muligheter.



Utvikle - utfordringer

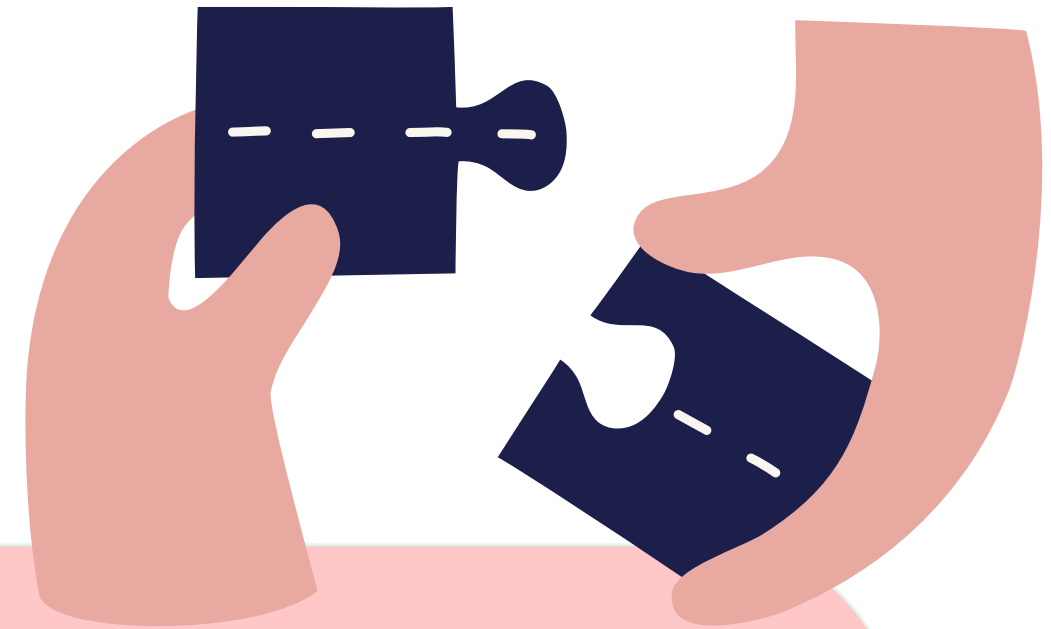
Tøffe prioriteringer
kan gå på bekostning
av utvikling.



Vi har strenge krav til
rekruttering og en høy
inngangsbillett til et
lavtlønnet yrke.



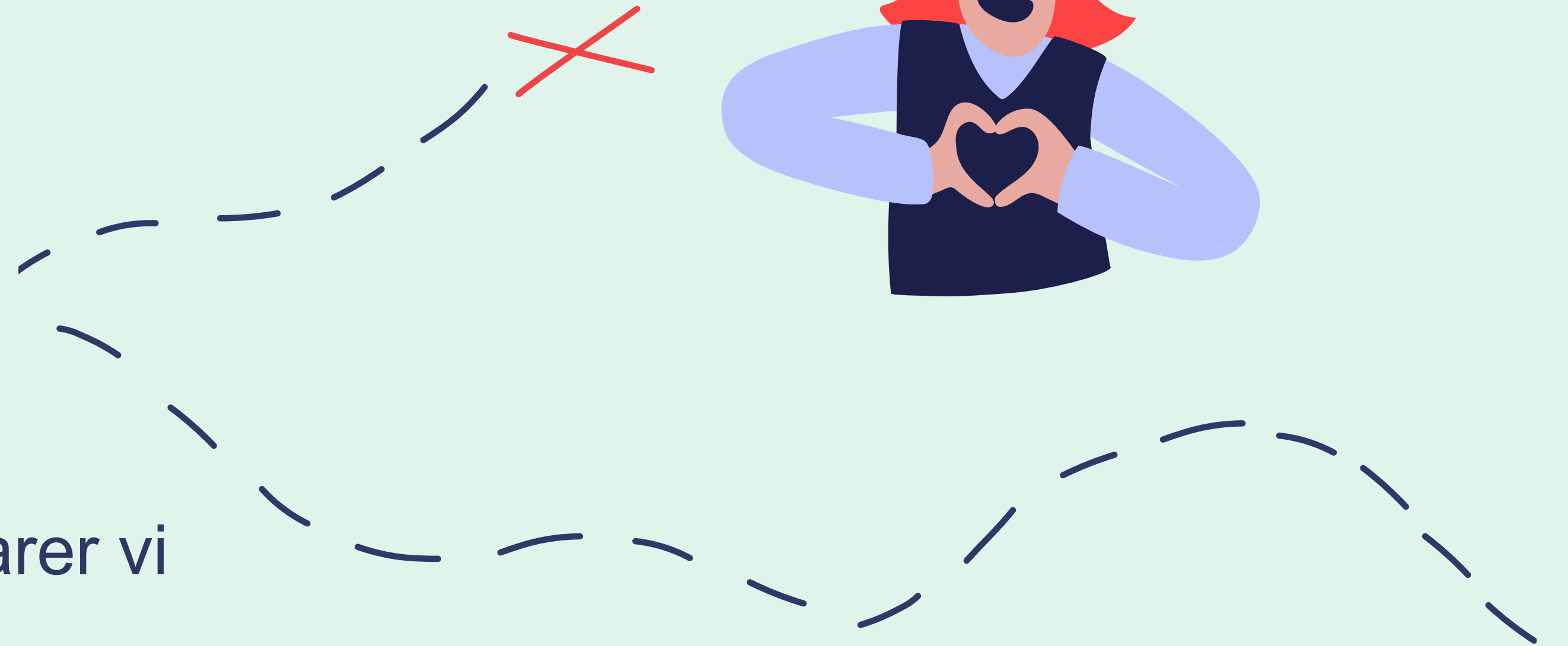
Ensformig arbeid.



Bevare

Hvordan skaper vi et langsiktig arbeidsforhold?

Har vi høy grad av utskiftning eller bevarer vi våre ansatte over tid?



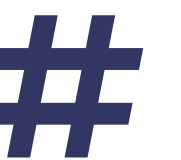
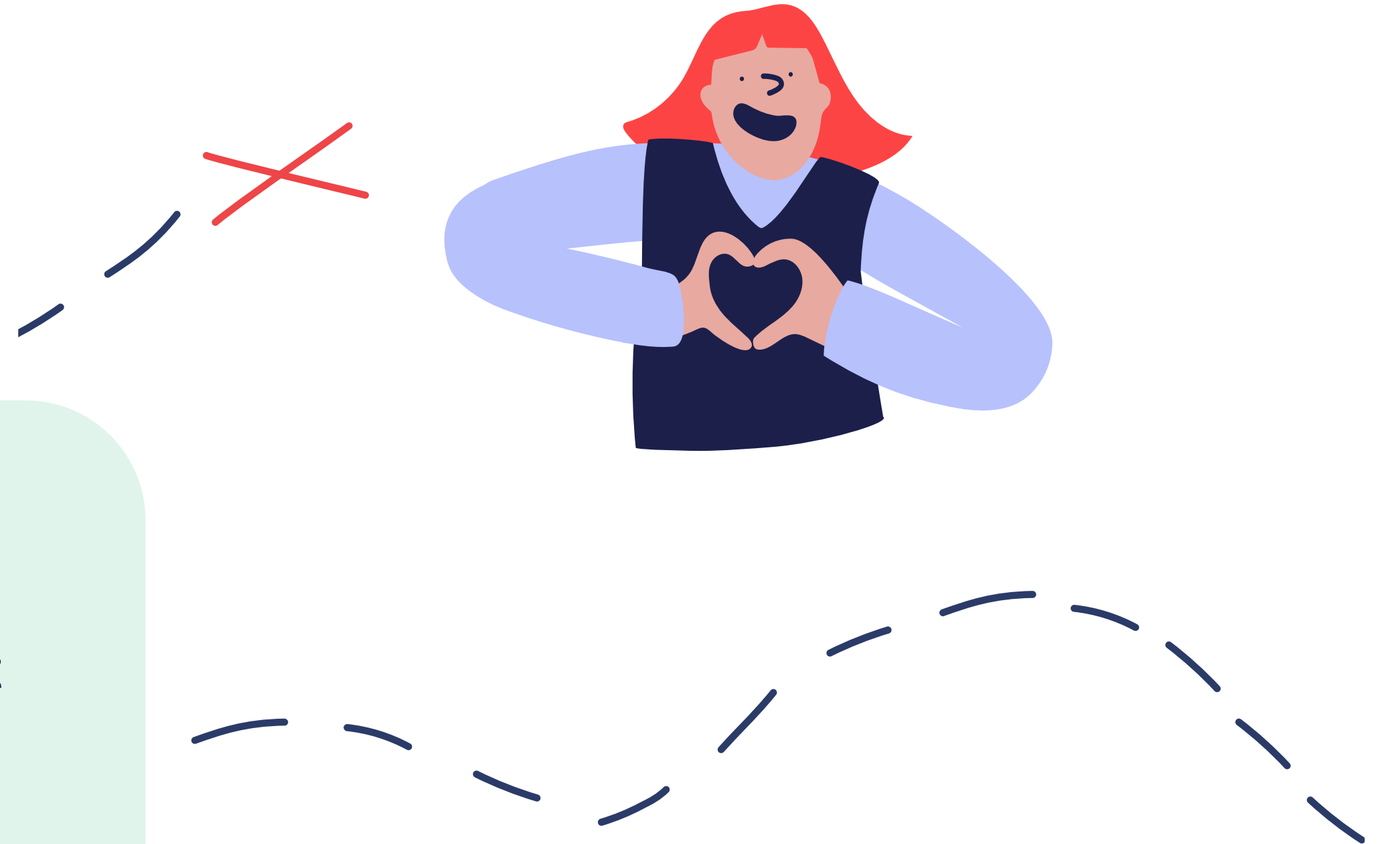
Bevare - Suksesser

Hvordan skaper vi et langsiktig arbeidsforhold?

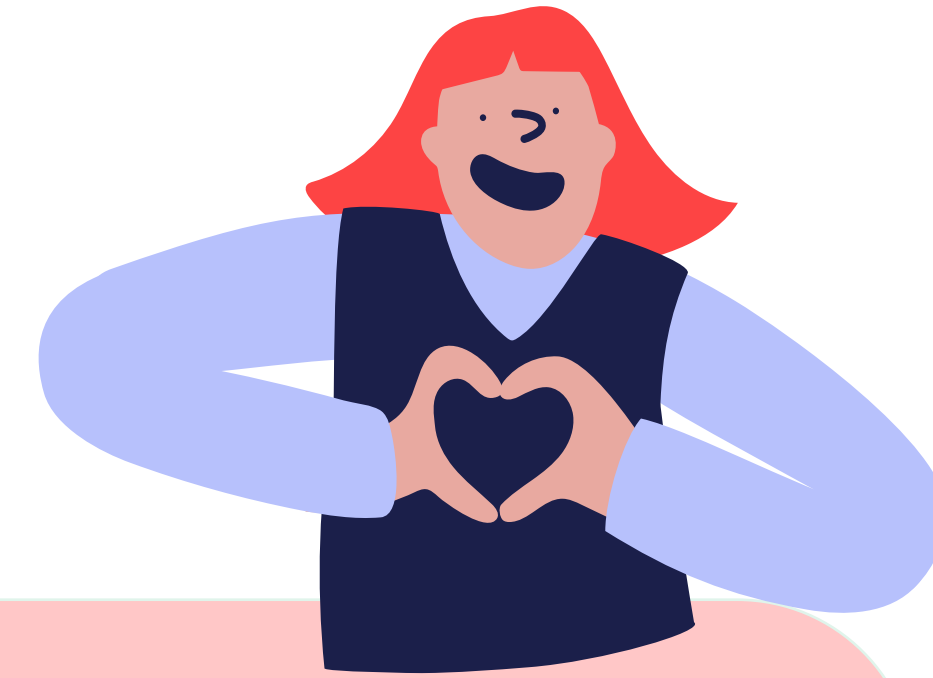
Vi har gode velferdsordninger, livsfasepolitikk og frihet under eget ansvar.



Et godt sosialt miljø for å bygge tilhørighet og fokus for vårt samfunnsoppdrag.



Bevare - utfordringer



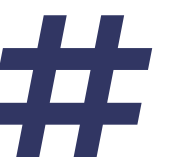
Et ensomt yrke, mangler felleskap og følelsen av lojalitet.



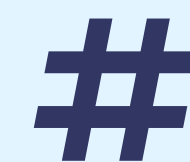
Lider under gammeldags tariffsystem.
Vi jobber i siloer og ikke som en bransje.



Dårlig hygiene faktorer, ensformig arbeid og dårlig kvalitet fører til lite interesse og motivasjon.



Hvordan kan Ruter bidra?



Hva om vi...

... sammen kan
lage en
kampanje?

... brukte selve
transport-middelet
for rekruttering?

... gjør
utfordringene
til en fordel?

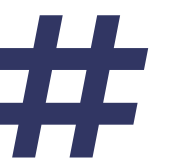
?

... fremhever
stemmen til våre
kvinnelige førere?

... bruker de unges
arena for
oppmerksomhet?

... inviterer til åpen
dag – prøv å være
sjåfør

?



Mange idéer og utfordringer vi sammen kan løse

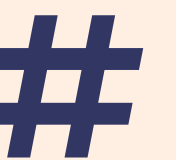
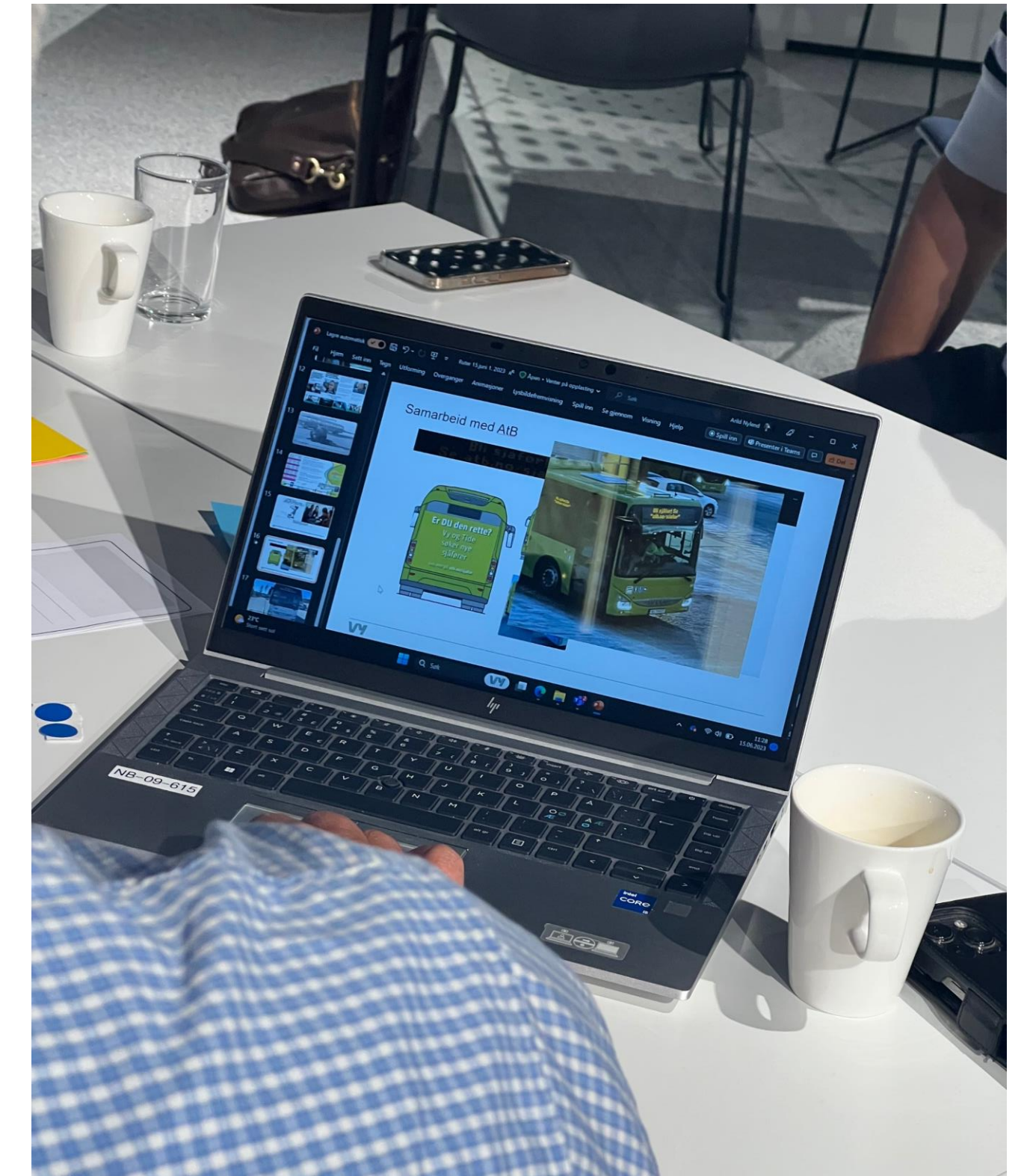
Presentasjon av nye idéer



...kunnskap og erfaring

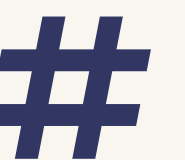


og inspirasjon fra andre operatører



Oppsummering - Vi snur utfordringer til muligheter

Kollektivtrafikken har mange utfordringer,
– rekruttering er en av de. Det er et felles ansvar
mellom myndigheter, Ruter og operatørene
å jobbe sammen for å løse de.



Oppsummering av de beste idéene

Hva om myndighetene...



...vil bidra til å fremsnakke og bygge stolthet!

Gi forståelse til allmennheten om yrkessjåførers kompetanse og viktighet av å utdanne flere førere i samfunnet?

...vil tilpasse Yrkessjåførutdanningen

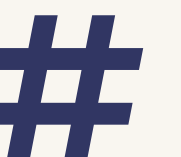
ved å øke kapasiteten, tilrettelegge for en mer fleksibel utdanning og utforming av førerkort. Synliggjøre unge ambassadører og karrieremuligheter som yrkessjåfør?

...vil subsidere busslappen til ufaglærte eller ved karriereskifte og bidra til å senke inngangsbilletten til et lavtlønnet yrke.

...vil oppfordre kommuner til ulik skolestartstidspunkt

for å redusere trykket på skoleskyss? Dette kan føre til et bedre kundetilbud, færre sjåførere fører til bedre kvalitet.

...og dekke lønnstap ved gjennomføring av YSK for timelønnede førere?



Oppsummering av de beste idéene

Hva om Ruter...



..vil tilby sine flater til kommunikasjon

og benytte kjøretøy til rekruttering?

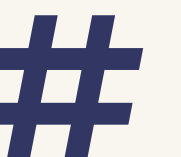
...vil bidra i arbeidet med rekrutteringskampanje på tvers av operatørene for å styrke vårt omdømme og synlighet?

... vil stille større krav i kontraktene (og følge opp) om hva som vektlegges av kvalitet, fasiliteter og utvikling?

... vil stille krav til full finansiering av busslappen for å sikre tilgang på flere førere?

... vil stille krav til riktig og god ledelse som ivaretar de ansatte

...vil stille strenge krav til hygienefaktorer, bedre fasiliteter som pauserom, gratis kaffe og mer tilrettelagt for kvinner og familieliv!



Oppsummering av de beste idéene

Hva om operatørene...



... vil ha fokus på å bygge yrkesstolthet

og forståelse i allmennheten om yrkessjåførers kompetanse

...vil gjøre en felles innsats for «ønske-turnus»

og se til virksomheter som har gjennomført dette med stor suksess?

...vil endre måten vi kommuniserer på

fra «Turnusarbeid må forventes» til «Fleksibilitet kan tilbys»?

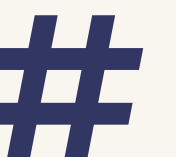
..vil tilby flere attraktive stillinger

og mulighet for flere heltidsstillinger og attraktiv turnus?

...vil ta anstendig arbeidsforhold og hygienefaktor på alvor

og tilby verdige sanitærforhold, bedre arbeidstider og tilrettelegge for en familievennlig arbeidsplass?

... Og jobbe felles mot «livsløpspolitikk» i kollektivbransjen?



Veien videre

Ruter inviterer til oppfølging av workshopen og vi beslutter sammen hvordan vi kan samarbeide om rekruttering fremover





Workshop

Sikkerhet, sikkerhetskultur og beredskap

22. juni 2023

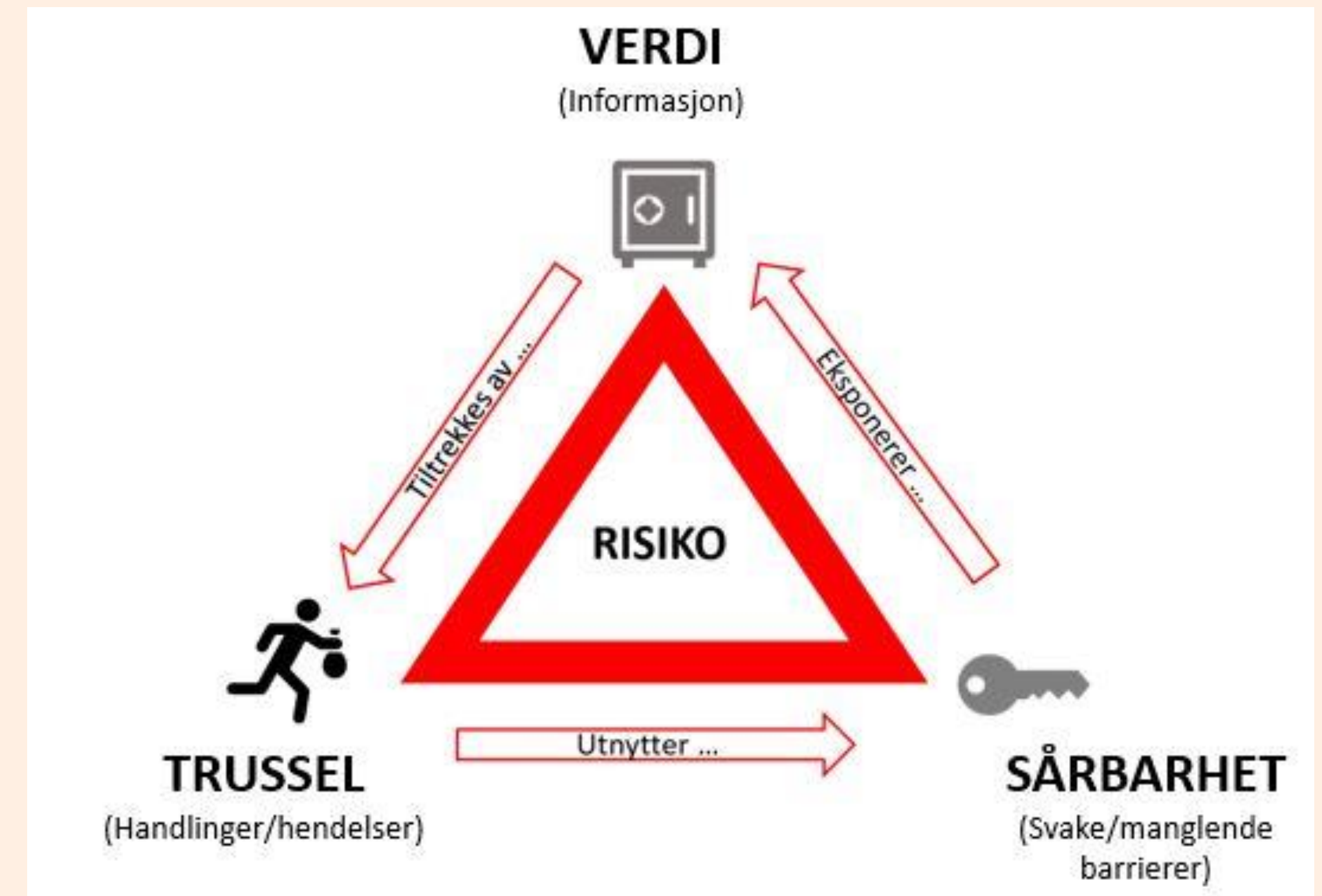
Cato Holter
sikkerhetssjef

Ruter#

Tema

Sikkerhet, sikkerhetskultur og beredskap

- Hva mener vi med dette? Hva er viktige temaer for operatørene?
- Hvordan samvirke?
- Hvordan kan vi heve vår felles kompetanse?



Sikkerhet, sikkerhetskultur og beredskap

- hva mener vi med dette? Hva er viktige temaer for operatørene?

Sikkerhet

- Samarbeid
- Oversikt over risikoer
- Nødvendig margin
- System og rutiner
- Trygghet i jobben man gjør
 - Opplæring, rutiner, risikovurderinger, sette inn tiltak hvor sannsynligheten er størst
- Krav til materiell og anlegg
- Vektlegging i anbud
- Hvordan oppdraget planlegges og gjennomføres
- Risikobasert
- Barrierer for å hindre uønskede hendelser
- Sikker drift
- Avbrutt drift
- Fravær av skade
- Mye formåla – AML, Vegtrafikkloven, Bygningstekniske krav, Jernbaneloven, Kjøre- og hviletid, mv. Dette er forhold som bør reguleres i kontraktene
- Sikkerhet – sikre seg mot uønskede hendelser. Sikring – sikre seg mot tilskjedde hendelser

Sikkerhetskultur

- Verdier
- Holdninger
- Sikkerhet er første prioritert
- Atferd og etterlevelse
- Det menneskelige perspektivet
- Sette sikkerhet først og bygge det inn i et kvalitetsstyringsperspektiv
- Bygge opp og vedlikeholde verdier – dele erfaringer og søke råd hos andre
- Teori og praksis
- Jobbe mot felles mål
- Etablere et miljø der sikkerhet er i fokus, tilrettelegge for gode rutiner og holdninger
- Alle ledd må med
- Hendelsesstyrt
- Internalisert holdning
- Det som er riktig føles naturlig
- Funksjonelt/rasjonelt sikkerhetssystem – prosedyrer som er mulige å etterleve
- Feedback satt i system
- Organisasjonslæring/evaluering
- Forsideise for at det kan oppstå avvik fordi sikkerhet må prioriteres
- Interesskonflikt mellom kontrakts oppfyllelse og sikkerhet
- Mer bevisst tanke rundt sikkerhetsvurdering og risikovurdering
- Fokus på å sikre bussen som gjenstand
- Fokus på materiellikkerhet (strøm) på buss
- Strømforsyning og infrastruktur er viktig
- Sikre kompetanse via kurs og samtaler
- Læringskultur i bunn
- Systemer og rutiner

Beredskap

- Trening
- Varsling
- Risikokartlegging
- Risikofantasi
- Scenariotekning
- Trusselinvent
- Beredskapsøvelser – øve på beredskapen i ulike miljøer
- Hvor forberedt er man på hendelser som kan skje?
- Viktig med gode beredskapsplaner som er «levende»
- Kontroll på daglig beredskap
- Flere involvert?
- Ansva?
- Redusere konsekvenser av ulykker
- Oppnå normal drift i etterkant
- Alle vet hva de skal gjøre når noe skjer
- Enkle varslingsveier til oppdragsgiver
- Viktig med oppdaterte planer
- Tiltakskort for ulike hendelser/handlinger
- Brannen ved Stortinget (Gjersens) hadde man ikke tiltakskort for – man blir part i en ikke planlagt sak
- FLEKSIBEL plan er viktig, ØVELSE er viktig

Hvordan samvirke?

Sikkerhet

- Utvendig hovedstrøm er en risikofaktor på buss
- Felles risikobilde i byen/områder
- Sikkerhetsnivåer: konkurransevidende
- Detaljeringsgrad i kontrakt i forhold til sikkerhetstekning
- Sikringsforskriften – burde være fora for aktørene på veg i stedet for fora for trikk med jernbane
- Samarbeide om løsninger som gjør at arb. oppgavene til operatør blir mer spisset med den konkrete oppgaven (buss)
- Redusere stress under kjøring (rutetider/punktligheit)
- Planlegging av oppdrag hos oppdragsgiver i kontrakt
- Identifisere og varsle
- Gebyrer/båter
- Møtes regelmessig
- Erfaringsdeling med andre bransjer
- Deltakelse i ulike fora
- Sikre at **kontraktstaxa** lar seg gjennomføre på en god måte – grunnforutsetning for samvirke
- Samhandle om sikkerhetsstandard på materiell – samme krav
- Gode **kommunikasjonsfora** – f.eks. fremkommelighetsgruppa – samle personer med samme roller/myndighet

Sikkerhetskultur

- Forvarlig pris = forvarlig kvalitet/sikkerhet
- Krav om sikkerhet i anbud har en pris – Ruter kan påvirke
- Materielleteknikk
- Mikro og makro
- Når man i et forum sier i fra om utfordringer, behøves tydelig svar/resultat/tilbakemelding

Beredskap

- Felles utfordringer i bransjen i forhold til trusselinvent
- Felles beredskapsøvelser organisert av oppdragsgiver
- Felles beredskapsplaner
- Erfaringsdeling på tvers av driftsarter
- God informasjonstflyt mellom oppdragsgiver og operatører
- Ruter koordinerer og bør kunne initiere øvelser på tvers – gjerne større øvelser med flere driftsarter/operatører
- Samling og deling av læring fra situasjoner

Hvordan kan vi heve vår felles kompetanse?

Sikkerhet

- Sjålerkompetanse – det tar tid å bli god
- Vinterkjøring
- App baserte læringsplattformer (taxinæring kan dele)
- Felles risikovurdering
- Felles evaluering av granskning etter hendelser
- Felles møter med sikkerhetstemaer
- Beredskapskomité
- **Granskingskomité**
- Felles kartverk med utfordrende steder i byen (vinterkjøring mv)
- Felles gode **kommunikasjonsfora** – likt grunnlag – samme begrepsforståelse
- Busskrav og utforming – sikkerhetstiltak inn i bransjen og lovkrav må diskuteres
- Realitetsorientering rundt krav
- Viktig at Ruter lytter til markedet; må ikke bestille det ingen kan levere

Sikkerhetskultur

- Ruters e-læring i dag kan med fordel utvides til å dekke flere sikkerhetsområder
- Fagkonferanser med **bransjespesifikke** teamer knyttet til sikkerhet og sikkerhetskultur
- Økt innsikt i sikkerhetsspørsmål gjennom kartlegging i regi av SINTEF/NITO
- Etablere måleverktoy for sikkerhetskultur
- Høste erfaringer og lære av hverandre
- God myndighetskontakt – stå sammen
- Felles forståelse for hva sikkerhetskultur er og arbeide sammen ut fra det grunnlaget
- Sanksjoner og bøter – er dette grundig gjennomtenkt og gir de det ønskede resultatet? – tef_startholdeplass

Beredskap

- Felles beredskapsøvelser
- Felles risikovurderinger
- Felles planverk
- Samlet forståelse for oppgaveløsninger og oppgavefordelinger



Felles

- Ønske om samarbeid
- Felles risikobilde – samme forståelse – lik tilnærming
- Sikkerhetskultur er uavhengig av typen krise – forutsetning for å lykkes
- Synkroniserte planverk
- Felles øvelser
- Tilrettelegge for at sikkerhet kan prioriteres
- Arenaer for erfaringsutveksling og kompetansedeling
 - Komiteer, e-læring, konferanser mv.



Veien videre

- Samarbeid i tre spor:
 - Trafikksikkerhet
 - Sikkerhet
 - Beredskap
- Ruter tar initiativ til samlinger
- Aktiv deltakelse fra alle - oppgavedeling



«Et trusselbilde i endring»

Ruter AS har gleden av å invitere til sin beredskapskonferanse i Oslo 17.oktober 2023.

Temaet for årets konferanse er «Et trusselbilde i endring», hvor vi vil belyse hvordan endringer i sikkerhetssituasjonen påvirker samferdsel og sivil transportberedskap.

God beredskap er viktigere enn på lenge. Blant årets foredragsholdere vil det derfor være sentrale personer innen beredskap fra offentlig sektor og vi legger opp til både foredrag og paneldebatter.

Programmet varer fra klokken 09:00 til klokken 15:00 avbrutt av pauser og lunsj. Det vil også bli rikelig med tid til gode og faglige diskusjoner mellom foredragene.

Ruter beredskapskonferanse 2023

Dato: 17. oktober 2023
Hvor: Oslo Militære Samfund
Deltakeravgift: 990,-
Påmeldingsfrist: 26. september



[Trykk her for påmelding og registrering](#)



Ruter#

