

## Sammendrag

# Hvordan kan Ruter arbeide med trafiksikkerhet? En kvalitativ undersøkelse

TØI rapport 1709/2019  
Forfattere: Tor-Olav Navestad, Ross O Phillips, Vibeke Milch  
Oslo 2019, 43 sider

*I sitt arbeid med å produsere kollektivtrafikk, må Ruter forholde seg til et stort og omfattende mobilitetssystem der viktige samfunns mål ofte er i konflikt, og der det er nødvendig å gjøre avveininger mellom trafiksikkerhet, miljø og framkommelighet. Resultater fra fokusgrupper med ledere og ansatte i Ruter, og intervjuer med representanter for Ruters operatører og samarbeidsparter, tyder på at Ruters arbeid med trafiksikkerhet bør systematiseres i større grad enn det som er tilfelle i dag. Dette vil føre til en bevisstgjøring og kvalitetssikring av de valgene som tas mellom trafiksikkerhet og andre viktige samfunns mål. En viktig årsak til manglende systematisering i dag synes å være «ansvarspulverisering», det vil si at ansvaret for trafiksikkerhet er delt blant flere aktører i mobilitetssystemet som Ruter er en del av, og at det formelle ansvaret for trafiksikkerhet ligger hos andre aktører. Manglende systematisering av Ruters arbeid med trafiksikkerhet har flere implikasjoner, blant annet manglende forståelse av hvordan man skal oppnå nullvisjonen i praksis, og at eksterne parter har inntrykk av at Ruter ikke jobber konkret med trafiksikkerhet. Ruter er godt stilt til å se helheten i mobilitetssystemet som de er en sentral del av, og til å analysere hvordan ulike komponenter interagerer og påvirker trafiksikkerhet. Ruter har også en viktig påvirkning på operatørens arbeid med trafiksikkerhet, og er en «ledestjerne» for passasjerer som vil rapportere inn hendelser. Disse og andre aspekter ved Ruters rolle i mobilitetssystemet tyder på at Ruter kan spille en viktig rolle i arbeidet med å nå nullvisjonen.*

Ruter har overordnet ansvar for kollektivtransporttilbudet i Oslo og Akershus. Selv om de ikke har formelt ansvar for trafiksikkerhet, er det flere forhold ved Ruters virksomhet og beslutninger som påvirker trafiksikkerheten. I tråd med Ruters visjon om null drepte og hardt skadde i trafikken, ser denne rapporten på hvordan Ruter arbeider med trafiksikkerhet i dag, med sikte på identifisering av eventuelle forbedringsmuligheter.

For å undersøke dette, har vi gjennomført:

- 1) Tre fokusgruppeintervjuer med et utvalg på 11 ledere, mellomledere og ansatte fra Ruter, og
- 2) Individuelle intervjuer med representanter fra fire operatører og ni andre eksterne aktører som Ruter samarbeider med i planlegging og drift av kollektivtransporttilbudet.

I intervjuene har vi undersøkt fire potensielle måter som Ruter kan påvirke trafiksikkerhet på;

- Samspill med andre nøkkelaktører som påvirker mobilitetssystemet
- Ruters egen sikkerhetsstyring og sikkerhetskultur
- Anbudsprosessen og samarbeidet med operatørene
- Informasjon til og fra de reisende.

Kartleggingen av systemet som Ruter påvirker har tatt utgangspunkt i de fire områdene over. Forbedringspotensialet er identifisert gjennom to analytiske grep; 1) Analyse av Ruters aktiviteter i de fire områdene over, basert på svarene fra fokusgruppedeltakerne og intervjuerespondentene, sett i lys av vår kunnskap om sikkerhetsstyring i transport og styring av sikkerhet i samarbeid, og 2) Analyse av forbedringsforslag foreslått av deltakerne og respondentene, basert på vår kunnskap om god praksis for sikkerhetsstyring.

## Oversikt over Ruters aktiviteter

Ruter eies av, og utfører et leveranseoppdrag for Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Ruters mandat er beskrevet i en leveranseavtale, som legger føringer for hvordan oppdraget skal gjennomføres. Når det gjelder trafikkikkerhet, står det at Ruter skal bidra til å realisere nullvisjonen om null drepte og hardt skadde i trafikken. Herunder legges det til grunn at Ruter skal følge med på ulykkesutviklingen, melde fra om behov for tiltak, samt bidra til nullvisjonen gjennom informasjonsarbeid til publikum og til egne operatører. Ut over dette inneholder ikke dokumentet noen ytterligere beskrivelse eller spesifisering av hvordan målet skal nås, eller hvilke virkemidler som skal brukes.

Ruter har ca. 250 ansatte som er involvert i et mangfold av aktiviteter; fra oppfølging av daglig drift av rutetilbudet (f. eks. digitale tjenester, drift av kundesenter, Informasjon og samordningsentral, ruteplanlegging og oppfølging av kontrakter) til langsiktig planlegging av nye mobilitetstjenester, infrastrukturtiltak, krav og utforming av materiell, og beredskapstiltak. Ruters administrative aktiviteter er ordnet etter bestillinger fra eierne i form av vedtekter og leveranseavtalene som legger føringer for hva Ruter skal gjøre.

Aktivitetene er også skapt av rammebetingelsene og det økonomiske tilskuddet som Ruter får. En viktig del av Ruters aktiviteter er markedsanalyse og utforming av kontrakter for drift av tjenester for å møte markedets behov.

Ruters aktiviteter vil kunne påvirke trafikkikkerhet på mange måter, for eksempel mellom kontrakter og annen kommunikasjon med operatørene, informasjon til de reisende, eller i ivaretagelse av trafikkikkerhet i planlegging av «miljøvennlige» eller selvkjørende busser eller nye tjenester som «Mobility as a Service» eller mikromobilitetsløsninger.

## Samspill med andre aktører som påvirker trafikkikkerhet

Kollektivtrafikken er del av et større trafikksystem som driftes og påvirkes av en rekke offentlige og private aktører. Flere aspekter ved produksjonen av kollektivtilbudet, slik som utforming og vedlikehold av infrastruktur, skilting, trafikkstyring og disponering av gateareal, berører eller faller inn under andre aktører som Ruter samhandler med sine ansvarsområder. Dessuten legger også transportpolitiske beslutninger på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå, føringer for Ruters virksomhet og prioriteringsområder. Dette påvirker hvilket handlingsrom Ruter har når det gjelder trafikkikkerhet. Ruter må forholde seg til blant annet Plan- og bygningsetaten, Bymiljøetaten og andre etater i forbindelse med planlegging og drift av kollektivtilbudet, politiet som har håndhevingsmyndighet og håndhever trafikkregler, Statens vegvesen som har ansvar for planlegging, utforming og bygging av veiinfrastruktur på riks- og europaveier, organisasjoner som Trygg trafikk, som ivaretar trafikantgruppers interesser, og skoler i forbindelse med skolereiser, og store arrangementer.

I det følgende beskrives noen av måtene Ruter påvirker trafikkikkerhet på i samspill med andre nøkkelaktører;

- Informasjons- og samordningsentralen (IOSS) hos Ruter har en koordineringsrolle i situasjoner som oppstår i daglig drift av mobilitetssystemet.
- Kommunikasjon med veimyndighetene om problemer med holdeplasser eller vei, eller behov for vintervedlikehold
- Formelle uttalelser hvor Ruter kommer med innspill om planlegging av ny vei, endringer på eksisterende veiinfrastruktur, etablering av sykkelfelt osv.

- Deltakelse i samarbeidsforum som Oslo trafikksikkerhetsutvalg (OTU) eller Ruters eget Beredskapsråd, og i arbeidsgrupper for faglig utredning av utvalgte saker, slik som konseptvalgsutredninger

Ruters rolle i forbindelse med trafikksikkerhet henger både sammen med hvilken rolle og ansvar andre aktører har, og Ruters eget mandat. Ruter har et overordnet ansvar for drift av kollektivtransporten, men det er flere aspekter ved systemet som Ruter ikke har råderett over selv; hvor det formelle ansvaret for trafikksikkerhet ligger hos andre aktører. Dette gjelder særlig forhold som har med veg og infrastruktur å gjøre. Her har Ruter en dialog med vegmyndighetene, kommer med innspill og «tenker trafikksikkerhet», men har ofte et begrenset handlingsrom når det kommer til trafikksikkerhet. Respondenter fra Ruters samarbeidspartnere nevnte at både i planleggingssaker og i møter i OTU var Ruter først og fremst opptatt av framkommelighet, og i mindre grad opptatt av trafikksikkerhet. Det var imidlertid flere som anså framkommelighet og trafikksikkerhet som to sider av samme sak. En forklarte at Ruter naturligvis er opptatt av trafikksikkerhet som en forutsetning for god framkommelighet.

Det er operatørene som formelt sitter med ansvaret for å ivareta sikkerheten til de reisende. Trygg trafikk, Statens vegvesen og Sporveien har også et tydelig fokus på myke trafikkanter i sitt trafikksikkerhetsarbeid. Gruppeintervjuene med ansatte i Ruter tyder på at Ruter kan gjøre mer med de reisendes trafikksikkerhet, men at det er usikkert hvor Ruter bør sette inn tiltak fordi dette overlapper med andre aktørers «domene». Gruppeintervjuene kan gi inntrykk av at Ruter av og til handler ut fra en antagelse om at trafikksikkerhet stort sett ivaretas av andre aktører. Ruter kan dermed ta en mer passiv rolle enn andre aktører når det kommer til trafikksikkerhet, på grunn av «ansvarspulverisering» på tvers av aktørene.

Intervjuene med eksterne ressurspersoner tyder på at Ruter mangler en tydelig trafikksikkerhetsprofil utad. Selv om mange av informantene hadde inntrykk av at Ruter er opptatt av trafikksikkerhet, var de fleste informantene ukjent med hvordan Ruter arbeider konkret med trafikksikkerhet.

Selv om sikkerhet er blitt et stadig viktigere tema i transport, er det i dag lite forskning på hvordan sikkerhet bør ivaretas når flere organisasjoner og aktører er involvert i sikkerhetsarbeidet. Forskningen som finnes har hovedsakelig sett på utfordringer som oppstår i samarbeid, og i mindre grad behandlet gode praksiser eller strategier som bidrar til trafikksikkerhet. Forskningen tyder på at det å skape en felles forståelse for både egne og andre aktørers roller og ansvarsområder er sentralt for et godt fungerende og helhetlig sikkerhetsarbeid.

## **Ruters interne arbeid med trafikksikkerhet og sikkerhetskultur**

Deltakerne i fokusgruppene fra Ruter diskuterte flere dilemmaer knyttet til styring av trafikksikkerhet og Ruters «mellomposisjon», som går ut på at Ruter både setter premisser og blir satt premisser for. Det ble understreket at Ruter ikke har noe formelt ansvar for trafikksikkerhet. Flere deltakere mente likevel at Ruter kan påvirke trafikksikkerheten gjennom sin relasjon til operatørene, ikke minst ved å sette inn tiltak rettet mot operatørene dersom det oppstår utfordringer knyttet til trafikksikkerhet. Selv om de ikke har juridisk ansvar for trafikksikkerhet, reagerer Ruter også dersom de får informasjon om hendelser som går ut over trafikksikkerheten.

Flere mente at det er et behov for å systematisere Ruters arbeid med trafikksikkerhet og for en konkret strategi for trafikksikkerhet. Følgende momenter fra fokusgruppene støtter også opp under dette:

- Folk i Ruter gjør masse bra på trafikksikkerhet, men arbeidet er verken samordnet eller systematisert
- Ut over nullvisjonen finnes det ingen kriterier for å definere hva som er «sikkert nok» eller hvordan man går fram systematisk for å definere trafikksikkerhet
- Trikk og T-bane, som er underlagt jernbanelovgivningen, har en mer systematisk måte å tenke trafikksikkerhet på, noe som kan overføres til vegsektoren
- Ruter kan ta en mer aktiv rolle for å bidra til trafikksikkerhet hos operatørene.

Deltakerne fra Ruter understreket at en utfordring med å ta en mer aktiv rolle for operatørenes trafikksikkerhet, er at man da kan bli sett som juridisk ansvarlig for deres trafikksikkerhet, til tross for at man ikke er det. Dette kunne redusere tydeligheten av operatørens ansvar, og ble også brukt som begrunnelse for at Ruter ikke har et mer systematisk arbeid for trafikksikkerheten enn det som er situasjonen i dag. I tillegg har Ruter begrenset spillerom til å påvirke operatørene, på grunn av det som står i eksisterende kontrakter. Ruter må også handle i tråd med «leveransedokumentet» fra eierne, og dette påvirker fokuset på trafikksikkerhet (for eksempel i forhold til fokuset på miljø).

Det finnes få vitenskapelige studier om styring av trafikksikkerhet hos administratorselskap som Ruter, med ansvar for leveranse av et kollektivtransporttilbud. Ruters tilsyn med operatørenes etterlevelse av kontrakter, kan imidlertid sammenlignes med måten myndigheter fører tilsyn med bedrifters etterlevelse av nasjonale regler. En slik sammenligning viser at Ruter følger en «regelbasert» tilnærming, som starter med etablering av regler i form av kontrakter og som etterfølges av kontroll med operatørenes etterlevelse av kontraktskravene. I de senere år har man sett en tendens til at denne tilnærmingen suppleres av rådgivende aktiviteter, som opplæring, bistand til egenmåling av sikkerhet, eller formidling av eksempler på god praksis. I tillegg ser vi en økning mot funksjonsbaserte krav fremfor regelbaserte krav fra myndighetene, og at bedrifter i større grad «regulerer seg selv» gjennom sikkerhetsstyringssystemer. Dette er tendenser som kan inspirere Ruter i sitt arbeid med operatørene, for eksempel gjennom å utvikle funksjonsbaserte krav knyttet til sikkerhetsstyringssystemer hos operatørene, dokumentasjon av systematisk arbeid med risikostyring, bidra med eksempler på god praksis på tvers av operatører, analysere hendelser på tvers av operatører med fokus på læring og samle inn informasjon for eksempel gjennom et felles rapporteringssystem, for å utvikle en lærende sikkerhetskultur.

## **Anbudsprosessen og Ruters arbeid med operatørene**

Den vitenskapelig litteraturen indikerer at det er et positivt forhold mellom sikkerhetsstyringssystem og objektive sikkerhetsresultater (for eksempel atferd og ulykker). Ledelsens engasjement for sikkerhet og sikkerhetskommunikasjon er blant de viktigste komponentene i sikkerhetsstyringssystemer. Proaktiv risikovurdering er også knyttet til færre forsikringskrav i vegtransportbedrifter. Studier av flåtestyringsteknologi og organisatorisk oppfølging av, og tilbakemelding på kjørestil, viser også sikrere kjøring og/eller færre ulykker. Disse tiltakene ser ut til å være basert på en kombinasjon av sjåførens selvovervåking ved hjelp av teknologi og ledelsesk kontroll og -støtte.

Våre intervjuer med respondenter fra Ruters operatører tyder på at alle har sikkerhetsstyringssystemer de bruker for å gjennomføre risikoanalyser av aktuelle risikoer, og at de lager prosedyrer og opplæringsprogrammer i tråd med disse. Dette gjelder både skinnegående transport, der dette er støttet av Jernbaneloven, og vegtransport, der systemer for sikkerhetsstyring er implementert selv om det ikke kreves juridisk. De vi snakket med fra operatørene understreket at sikkerhetsstyringssystemer har gjort at man

har gått bort fra å utelukkende fokusere på den individuelle sjåførens ansvar, og at man jobber aktivt med å utvikle god sikkerhetskultur. Bedriftene benytter seg også gjerne av flåtestyringssystemer i arbeidet med sikkerhet, og slike systemer kan oppleves som et positivt læringsmiddel av sjåførene så lenge de brukes med, og ikke mot, sjåførene.

Respondentene var enige om at det som Ruter særlig vektlegger i anbud, kontrakter og i den daglige kontakten, er knyttet til passasjertransport og regularitet. De hadde også en sterk oppfatning om at Ruter stiller krav om, og fokuserer på miljø. Når det gjelder trafikksikkerhet, krever Ruter ikke mye utover det som er lovpålagt; at man skal «følge lover og regler». Det trafikksikkerhetstiltaket som respondentene opplever at det er sterkest fokus på fra Ruter sin side, er sjåførers mobilbruk under kjøring. I forbindelse med bussjåførers mobilbruk har Ruter jobbet med kontraktene for å forbedre trafikksikkerheten. Respondentene var noe overrasket over at det å være sertifisert etter ISO 39001 ikke ga mer uttelling i anbudsprosessene; og at det ikke var et eksplisitt krav. Ruters fokus på regularitet og framkommelighet, særlig spesifisert gjennom rutetidene og bonus-malus systemet, kan ha indirekte konsekvenser for trafikksikkerheten. Alle respondentene fra operatørselskapene understreket at Ruter i praksis har betydelig påvirkning på trafikksikkerhet fordi de setter rammene eller premissene. En implikasjon av dette er at både operatørene og Ruter har ansvar, selv om Ruter ikke har et juridisk ansvar for operatørens trafikksikkerhet.

## **Informasjon til og fra de reisende**

Ruter står for en betydelig andel av transporten sentralt i Oslo, og vil trolig spille en viktigere rolle framover (behov for «grønn» mobilitet, Ruter ligger i front på digitalisering, Mobility as a Service osv.). Dermed blir det viktig å ta hensyn til rollen Ruter spiller overfor trafikksikkerheten til de kollektivreisende, både når de reiser som passasjerer og når de er på vei til og fra kjøretøyene.

Ruter har arbeidet aktivt med trafikksikkerhet for de reisende gjennom informasjonskampanjer (for eksempel på synlighet i mørket, skoleaksjoner), skilting, regelmessig dialog med ulike aktører, og utvikling av sikkerhetsmerking i kjøretøy og på stasjoner. Ruter handler også når de får rapporter fra kunder og andre om potensielle farlige situasjoner. Til tross for dette, mente flere respondenter fra Ruters samarbeidspartere at Ruters arbeid med trafikksikkerhet for de reisende ikke er synlig. Flere påpekte at Ruter kunne gjøre mer for å påvirke holdninger til trafikksikkerhet gjennom kampanjer rettet mot bruk av bilbelte eller kampanjer rettet mot distraksjon i trafikken. Noen kommenterte at ansvarsfordelingen blant de ulike aktørene i systemet er noe uklar når det gjelder holdningskampanjer om trafikksikkerhet.

Ruter fanger opp informasjon fra de reisende generelt via observasjoner fra IOSS, via markedsinformasjonssystemet (MIS) og undersøkelser om bord, via henvendelser gjennom nettportalen, og ved telefoner fra kunder til IOSS og kundesenteret. Ombordundersøkelsene fanger opp de reisendes opplevelser av kjørestil, noe som er relevant for trafikksikkerhet. Flere respondenter påpekte at Ruter har en viktig rolle overfor de reisende som «ledestjerne» i trafikken, slik at det er naturlig for mange reisende å ville ta kontakt med Ruter for å rapportere inn en trafikksikkerhetssak. Dette gir Ruter et visst ansvar for informasjonsflyten om trafikksikkerhet i systemet. Til tross for dette kan Ruters tilgjengelighet oppleves som «skjult i systemet» av de reisende. Hvordan man rapporterer inn hendelser kan også være avhengig av hvor man er i mobilitetssystemet. Det er få tegn til at Ruter aktivt eller systematisk henter inn data om sikkerhetsmål fra de reisende, utover

sjåførens kjørestil. Vi så få indikasjoner på et databasert, systematisk proaktivt arbeid internt i Ruter for å styre trafikksikkerhet blant de reisende.

## **Konklusjon**

Vi har kartlagt hvordan Ruter arbeider med trafikksikkerhet i dag, basert på uttalelser fra en utvalgt gruppe ledere, mellomledere og ansatte i Ruter, samt fra operatørene og andre aktører som Ruter samarbeider med. Vi har fokusert på hvordan Ruters muligheter til å arbeide med trafikksikkerhet påvirkes av samarbeidet med andre aktører, hvordan Ruter selv arbeider med trafikksikkerhet, og hvordan Ruter påvirker trafikksikkerhet hos operatørene og de reisende.

Gjennomgående kan det se ut til at Ruters arbeid med trafikksikkerhet ikke er systematisert. En viktig grunn til dette virker å være «ansvarspulverisering», det vil si at ansvaret for trafikksikkerhet er delt blant flere aktører i mobilitetssystemet, og at det formelle ansvaret for trafikksikkerhet ligger hos andre aktører.

Manglende systematisering av Ruters arbeid med trafikksikkerhet har flere viktige implikasjoner. Blant annet betyr det at de som jobber i Ruter ikke har en konkret plan eller felles forståelse om hvordan oppnå nullvisjonen i praksis, eller om hvem som har ansvar for hva angående trafikksikkerhet. For eksterne parter kan det synes som at Ruter ikke jobber konkret med trafikksikkerhet, og ikke kommuniserer trafikksikkerhetsarbeidet tydelig.

Med sin oversikt over de mange elementene som inngår i mobilitetssystemet, er Ruter godt stilt til å se hvordan ulike komponenter interagerer og påvirker trafikksikkerhet. Ruters påvirkning på operatørenes arbeid med trafikksikkerhet er også viktig, samt Ruters rolle som «ledestjerne» for passasjerer som vil rapportere inn hendelser. Disse og andre aspekter ved Ruters rolle i mobilitetssystemet tyder sterkt på at Ruter kan spille en viktig rolle i arbeidet med å nå nullvisjonen. Ruters systematiske arbeid med trafikksikkerhet bør derfor optimaliseres. Systematisering av Ruters arbeid med trafikksikkerhet vil også effektivisere, samordne og tydeliggjør Ruters eksisterende arbeid med trafikksikkerhet.

Vi har fått et klart inntrykk av at det er mer fokus på miljøhensyn enn trafikksikkerhet hos Ruter. At Ruter jobber aktiv med miljø er positivt. Hvis Ruter vil gjøre en like god jobb med trafikksikkerhetsarbeidet, må det først løftes opp og systematiseres. Klargjøring av roller, ansvar og mål for arbeidet med trafikksikkerhet, og analyse og prioritering av de viktigste risikoområder vil alle være viktige i dette arbeidet.

Ruter må forholde seg til et stort og omfattende system der viktige samfunns mål ofte er i konflikt. Det er nødvendig for Ruter, som for andre aktører, å gjøre avveininger mellom trafikksikkerhet, miljø og framkommelighet. Samtidig er det mange tilfeller der trafikksikkerhet, framkommelighet og miljøhensyn ikke behøver å gå på bekostning av hverandre. Systematisering av Ruters arbeid med trafikksikkerhet kan være med på å konkretisere og bevisstgjøre valg som tas mellom trafikksikkerhet og andre viktige samfunns mål.

Endelig kan vi tenke oss Ruters handlingsrom som et kontinuum; fra en passiv rolle (trafikksikkerhet er operatørenes ansvar, vi forutsetter at de følger lovens minimumskrav) til en aktiv rolle (vi tar ansvar for trafikksikkerheten, stiller krav ut over lovens minimumskrav og koordinerer trafikksikkerhetsarbeid). Ruter bør avklare sin egen posisjon på dette kontinuumet og definere hva det innebærer i praksis.

## Anbefalinger

Våre anbefalinger er som følger;

### *Ruters interne arbeid med trafikksikkerhet*

- Arbeide systematisk med trafikksikkerhet, gjennom å utvikle en tydelig policy for trafikksikkerhet, rolle- og ansvarsfordeling knyttet til styring av trafikksikkerhet, og databasert styring av risikoene knyttet til trafikksikkerhet i ulike deler av mobilitetssystemet. På denne måten kan det klargjøres internt hva Nullvisjonen betyr i praksis for Ruter.
- Definere hva trafikksikkerhet er i Ruter, mål for trafikksikkerhet som skal oppnås, og akseptkriterier som kan ligge til grunn i risikoanalyser. Arbeidet med å avklare hva trafikksikkerhet er, bør skille mellom risikoen for individulykker og storulykker og definere risikoakseptkriterier for begge.
- Jobbe proaktivt med måltall for trafikksikkerhet, for eksempel sikkerhetskultur, nestenulykker, avvik.
- Gjøre systematiske risikoanalyser av hvordan hensynet til trafikksikkerhet ivaretas i forhold til andre hensyn, i situasjoner hvor det er konflikt, og definere akseptkriterier.
- Gjøre risikoanalyser av hvordan Ruter blir satt premisser for og hvordan Ruter selv setter premisser for trafikksikkerhet.
- Eventuelt lære av Ruters arbeid med, og fokus på, miljø i arbeidet med trafikksikkerhet, for eksempel gjennom utvikling av strategi og felles diskusjoner om hvordan den strategien kan nås.

### *Ruters arbeid med operatørene*

- Avklare mulighetene for å innta en mer aktiv rolle i forhold til operatørenes arbeid med trafikksikkerhet, selv om det ikke kreves juridisk, og ta en koordinerende rolle. Avklare hvordan en slik «tilretteleggerrolle» skal defineres, uten at Ruter i praksis får mer juridisk ansvar for operatørenes trafikksikkerhet.
- Inkludere trafikksikkerhet i større grad i evalueringskriteriene i anbudene
- Premiere eller stille krav om trafikkkstyringssystem – ikke nødvendigvis ressurskrevende for Ruter, mer ressurskrevende for operatørene.
- Premiere, eller stille krav om, systematisk oppfølging av førers fart og kjørestil, for eksempel gjennom opplæringsprogrammer, arbeid med sikkerhetskultur og/eller flåtestyringssystem. Dette kunne vært et mulig underpunkt til et mulig krav om trafikksikkerhetsarbeid i anbudene og kontraktene.
- Være en koordinerende pådriver for åpen læring blant operatørene, f. eks. ved å stille krav til å rapportere sikkerhetsavvik, hendelser og sikkerhetsproblemer til Ruter som kunne organisere informasjonsutveksling og læring mellom operatørene (f. eks. møter, tilrådinger basert på felles læring).
- Gjøre evalueringer av hvordan Ruters øvrige krav og kontakt med operatørene kan ha negative konsekvenser for trafikksikkerhet (især bonus-malus systemet og fokus på regularitet).

*Ruters arbeid med de reisende*

- Basert på en helhetlig og systematisk risikovurdering, identifisere, iverksette og evaluere tiltak som forbedrer trafikksikkerhet blant de reisende.
- Som del av et datastyrt system for styring av trafikksikkerhet, tilrettelegge for systematisk og proaktiv innhenting av data fra de reisende.
- Synliggjøre hvilke muligheter de reisende har for innrapportering av informasjon og hendelser som er relevante for trafikksikkerhet, og legge bedre til rette for de som vil rapportere inn farlige hendelser.

*Samarbeid med andre aktører om trafikksikkerhet*

- Ruter kan ta en mer aktiv rolle med å følge opp og oppfordre til å iverksette tiltak osv. i samspill med andre aktører.
- Arbeide for bedre samhandling og koordinering mellom aktører når det kommer til trafikksikkerhetsarbeidet i Oslo (vi oppfordrer også Oslo kommune til å gjøre dette).
- Som en del av en risikovurdering, kartlegge hvordan Ruter påvirker trafikksikkerhet (både intendert og uintendert) i møte med andre sentrale aktører som er en del av det større kollektivsystemet i Oslo og Akershus, og dermed konkretisere på hvilke spesifikke områder Ruter kan og bør ta en større rolle for å fremme trafikksikkerhet.
- Gjøre mer for å ta opp sikkerhetsspørsmål i ulike fora hvor mange aktører er representert.
- Kartlegge hvilke aktører som har ansvar for hva når det gjelder informering om trafikksikkerhet (kunnskap- og holdningskampanjer), og informasjonsinnhenting fra de reisende.