

Utvikling av selvkjørende kollektivtransport i Oslo-regionen

Selvkjørende kjøretøy er satt i drift i normal trafikk flere steder i verden. Ruter mener at selvkjørende kjøretøy kan styrke kollektivtilbudet og gjøre hele transportsystemet i Oslo-regionen mer bærekraftig, dersom teknologien blir tatt i bruk på riktig måte. Sammen med eiere, veimyndigheter og befolkning forbereder vi oss på en ansvarlig innføring av selvkjørende kollektivtransport i vår region.

Bakgrunn

Ruters mål som kollektivselskap er at alle mennesker i Oslo skal oppleve en følelse av bevegelsesfrihet — det å kunne komme seg fritt rundt omkring i regionen slik man vil, når man vil. Kollektivtilbudet vårt bidrar til å gi denne følelsen til mange, men fortsatt foretrekker store deler av befolkningen å disponere sin egen privatbil i tillegg. Bilen tilbyr individuell mobilitet og fleksibilitet på et nivå som tradisjonell rutegående massetransport ikke alltid kan måle seg med.

Utfordringen med utstrakt privatbilisme er at veisystem og arealer i byområdene våre ikke er dimensjonert for dette på sikt. At en voksende urban befolkning skal fortsette å kjøpe og kjøre hver sin bil vil til slutt overbelaste dagens infrastruktur. Allerede i dag er trafikal fremkommelighet svært redusert deler av døgnet, en utfordring som med tiden vil vokse. Og når bilene ikke er i bruk tar de opp mye plass, og gjør beslag på arealer som byen trenger til andre viktige formål. Kort oppsummert: Å fortsette som i dag, med et transportsystem lagt opp rundt privatbilisme, er ikke bærekraftig.

Men bilen representerer frihet for folk. Og de færreste er villige til å gi fra seg denne friheten før det finnes fullverdige alternativer. Skal vi lykkes med å få folk til å velge bort privatbilen, må vi finne nye og mer bærekraftige transportformer som er i stand til å by på den samme frihetsfølelsen som bilen gir dem. Vi må komme dit at det offentlige reisetilbudets tjenester er så fleksible og individtilpassede at å kjøpe seg privatbil oppleves helt unødvendig for mange.

Bestillingstransport med selvkjørende kjøretøy



Illustrasjonsfoto: Et kjøretøy som kommer og henter deg når du trenger det kan være et attraktivt alternativ til å eie egen bil.

Ruter mener at delte, selvkjørende kjøretøy vil kunne utgjøre et attraktivt og bærekraftig alternativ til privatbilen. Vi tror at flåter med små kjøretøy som kan plukke opp og kjøre folk på bestilling, kan bli en like fleksibel og attraktiv reiseform som å kjøre sin egen bil. I stedet for at du har en bil til disposisjon i garasjen, har du den på smarttelefonen din. Et klikk, og du blir hentet. Kjøretøyet som henter deg kan være ulikt fra gang til gang, avhengig av hva du behøver for anledningen.

Med kjøretøyflåter av moderat størrelse vil slike tjenester kunne dekke det samlede reisebehovet til et stort antall mennesker. Samkjøring av turer, altså at passasjerer deler kjøretøy hvis de skal samme vei, kan redusere mengden kjøretøy på veiene. Utrulling av selvkjørende bestillingstjenester vil dessuten kunne bli en verdifull ny inntektskilde for kollektivtransporten. I dag bruker husholdningene i Oslo-regionen til sammen 54 milliarder kroner i året på kjøp og vedlikehold av privatbil. Hvis bare en brøkdel av denne summen i stedet brukes på selvkjørende bestillingstransport, vil det utgjøre en betydelig vekst i kollektivtransportens inntekter.

Ruter har over flere år forberedt oss på å ta i bruk selvkjørende kjøretøy i kollektivtransporten, for å kunne lansere fleksible bestillingstjenester som alternativ til privatbilen. Siden vårt første pilotprosjekt i 2018 har vi målrettet bygget opp vår egen

kompetanse på feltet, og bidratt til å bygge opp andres, fordi vi ser at denne mobilitetsformen vil bli en viktig del av et transportsystem som både er attraktivt for den enkelte og bærekraftig for samfunnet.

Pilotprosjektet i Groruddalen

I 2023 er internasjonal selvkjøringsteknologi kommet så langt at vi omsider kan gå i gang med å teste en bestillingstjeneste med selvkjørende kjøretøy her i Oslo-regionen. Innenfor et avgrenset område i Groruddalen skal vi sette i drift en flåte på 15-30 kjøretøy som kan plukke opp kunder på bestilling og kjøre dem dit de vil. Prosjektet mottar ekstern finansiering fra blant annet Enova og EU, og hensikten med utprøvingen er å bane vei for permanente selvkjørende tjenester i kollektivtransporten.

Det er mange problemstillinger vi skal utforske med Groruddalsprosjektet: Hvordan kan vi gjøre samkjøring i mindre kjøretøy mest mulig attraktivt og behagelig for kunden? Hvordan kan en slik tjeneste best spille på lag med eksisterende kollektivtransport? Hva slags prismodeller er aktuelle? Hvordan kan selvkjørende transport gjøres tilgjengelig for folk med nedsatt funksjonsevne? Dette og mye mer skal vi finne ut gjennom tett samspill med eiere, myndigheter, operatørselskaper og kunder. Vår ambisjon er at vi ved Groruddalsprosjektets slutt skal ha lykkes i å utvikle en funksjonell og populær bestillingstransport som kan lanseres bredt til befolkningen i Oslo-regionen.

Spørsmål og svar

Spørsmål:	Svar:
Er teknologien virkelig moden nok til at selvkjørende kjøretøy nå kan kjøre omkring i Oslo?	Flere steder i verden, hovedsakelig i USA og Kina, finnes det allerede selvkjørende transporttjenester med biler som opererer ubemannet i normal trafikk. Trafikkinfrastrukturen på disse stedene er sammenlignbar med vår egen, og rent teknologisk er det i prinsippet mulig å lansere slike tjenester også i Norge. Vi mener tiden er inne for at norske samferdselsaktører og myndigheter aktivt forbereder oss på hvordan vi ønsker at innføringen av selvkjørende kjøretøy skal skje på norske veier.
Hva med lovverket? Er det lov å bruke selvkjørende kjøretøy i Norge?	Foreløpig finnes en lov som tillater utprøvningsprosjekter, og det er innenfor denne loven vi skal gjennomføre pilotprosjektet i Groruddalen. Samtidig blir det viktig at myndighetene utvikler et lovverk som legger til rette for selvkjørende transport i større skala. Statens vegvesen jobber med dette, og i forbindelse med det arbeidet vil de følge prosjektet vårt i Groruddalen tett.
Er det trygt med selvkjørende biler?	Ja. I Ruters kollektivtilbud er trafiksikkerhet av høyeste prioritet hver dag, og vi ser det som vårt ansvar å bidra til Statens vegvesens nullvisjon for drepte og hardt skadde i veitrafikken. Vegvesenet er tett involvert i pilotprosjektet vi skal gjennomføre i Groruddalen, og all selvkjørende operasjon må leve opp til strenge sikkerhetskrav fra Vegdirektoratet.
Hvordan er prosjektet finansiert? Kunne ikke disse pengene blitt brukt til å styrke det eksisterende kollektivtilbudet i stedet?	Groruddalsprosjektet mottar mye ekstern finansiering, blant annet fra EU og Enova. I tillegg bidrar vi med egne midler, øremerket forskning og utvikling. Ruter bruker mye på å vedlikeholde og styrke dagens kollektivtilbud, men vi ser det også helt nødvendig å investere i å gjøre kollektivtransporten attraktiv og bærekraftig i årene som kommer.
Når blir det mulig å prøve tjenesten i Groruddalen?	Vi tar sikte på å starte testkjøring uten passasjerer nå i høst, og så begynne å åpne for passasjerer i 2024. Åpningen for passasjerer kommer til å skje gradvis: Vi vil starte med små grupper pilotbrukere og deretter åpne for flere etter hvert.
Vil det ikke føles litt trangt å sitte baki et slikt kjøretøy sammen med vilt fremmede mennesker? Kommer kundene til å føle seg trygge?	Jo, å dele denne typen kjøretøy med andre passasjerer vil sikkert oppleves litt trangt og uvant for noen. Men disse kjøretøyene skal vi bare bruke til å komme i gang. Planen er at de etter hvert skal byttes ut med andre kjøretøy som har en utforming enda bedre tilpasset rollen. Dette er en av våre viktigste jobber når vi nå utvikler selvkjørende bestillingstransport: Å klare å tilby gode, trygge kundeopplevelser hvor kunden finner seg godt til rette om bord, selv om kjøretøyet deles med andre reisende.
Nå som kollektivtransporten får selvkjørende biler, betyr det at den tradisjonelle kollektivtransporten snart er historie?	Nei. Flåter med selvkjørende bestillingstransport skal bli et tilskudd til den eksisterende kollektivtransporten, ikke erstatte den. De tunge busslinjene og skinnegående transport vil forbli like viktige som de er i dag. Satsing på gange og sykkel vil også være viktig, siden dette er de mest miljøvennlige reiseformene vi har.
At kollektivtransporten blir selvkjørende betyr vel et redusert behov for sjåfører fremover?	Det er riktig at automatisering av transport på lenger sikt vil bety et redusert behov for menneskelige sjåfører. Dette er imidlertid en prosess som kommer til å strekke seg over lang tid, og dagens sjåførjobber kommer ikke til å bli borte over natten. Kollektivtrafikken er helt avhengig av de mange dyktige sjåførene som kjører for oss, og slik vil det fortsatt være i overskuelig fremtid. Europa og Norge opplever for øvrig en økende sjåførmangel. Derfor er det viktig å utforske selvkjørende alternativer, for at kollektivtrafikken skal kunne opprettholdes i fremtiden.