

Så här jobbar vi för att ta nästa steg mot autonom mobilitet.



Tekniken är (snart) här!



**Ska vi vänta tills leverantörer och ekosystem är redo?
Eller ska vi agera aktivt och påverka utvecklingen?**

Om självkörande fordon är svaret, vilken är frågan?

Vi behöver lära oss mer om:

Användningsområden – var gör tekniken störst nytta?

Marknaden – vilka är spelarna och hur mogen är tekniken?



Ur Västtrafiks perspektiv...

Öka andelen hållbara resor.

Minska klimatpåverkan.

Skapa god geografisk tillgänglighet.

Öka den ekonomiska effektiviteten.



Användningsområden.

Relevanta områden och
mobilitetsbehov.

Marknadskartläggning.

Aktuella projekt och aktörer
– lokalt och globalt.

Ekonomisk kalkyl.

Modeller för att räkna (nytta vs effekt).

Utmaningar & hinder.

Juridik, infrastruktur, teknik och roller.

Autonom mobilitet

Handlingsplan för delade självkörande fordon
(augusti-december 2023)

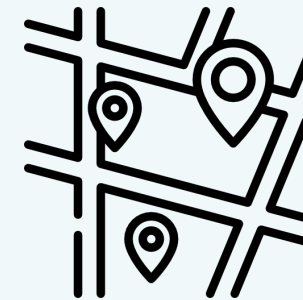
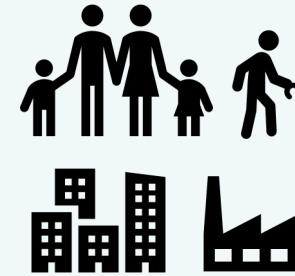
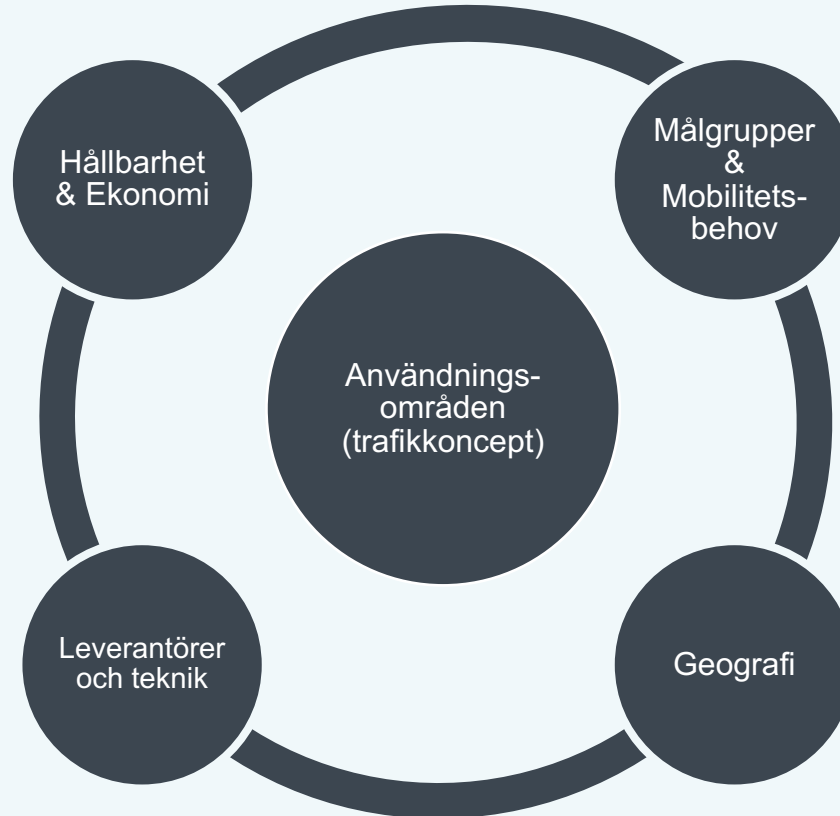
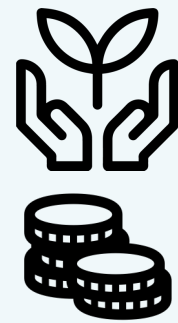
Handlingsalternativ.



Förhållningsätt och
konkret plan.

Användningsområden – var gör tekniken mest nytta?

Bedömningskriterier.



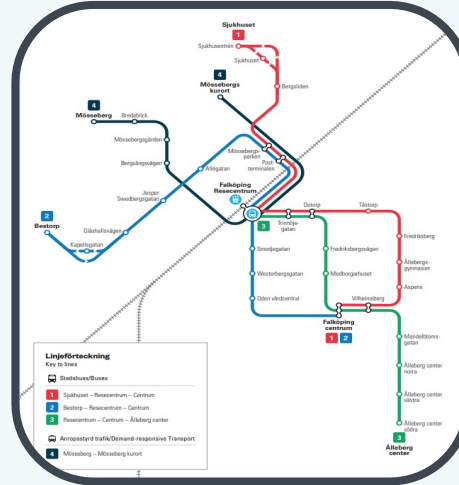
Potentiella trafikkoncept (huvudkoncept)



Större stad

- City (t. ex. evenemangsstråket)
- Större siter (t. ex. arbetsgivare, campus)
- Off-peak on-demand
- Förort

Göteborg, Mölndal, Partille, Härryda har ca. 500 000 invånare



Mellanstor stad

- Tätort med stadstrafik (t. ex. Trollhättan, Alingsås, Uddevalla)
- Närtrafik - landsbygd till tätort (t. ex. Vänersborg)

Exklusive GMP finns det knappt 700 000 invånare i kommuner som har stadstrafik



Mindre ort/landsbygd

- Tätort utan stadstrafik (t. ex. Ulricehamn, Kinna/Skene/Örby)
- Pendlingsort, (t. ex. Landvetter, Lerum, Lindome)

Det finns 33 kommuner med totalt ca. 450 000 invånare som inte har stadstrafik



TURIST
INFORMATION

VI TESTARI

västtrafik Buss on demand

Ladda ner appen
och boka mig!

Jag kör som du vill!

Ladda ner appen
och boka mig!

västtrafik Buss on demand

ERZ 362

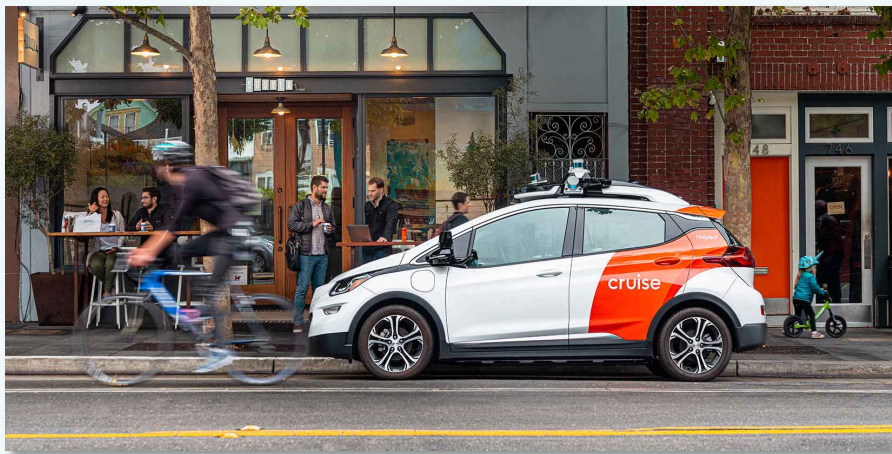
västtrafik

Wichmans Busstörin 8

Wichmans Busstörin 9

Marknaden – relevanta projekt och aktörer.

[Cruise](#) and [Waymo](#) were granted the permit to operate paid rides 24/7 throughout [#SanFrancisco](#) with no safety operator onboard (Aug 2023)



[MOIA](#) successfully conducted the first autonomous driving in Munich (July 2023)



[Derfor tester vi dette – Dagsavisen](#)

2023-01-13

Førerløse kjøretøyer er på vei. De må først og fremst tas i bruk i kollektivtrafikken.

Derfor tester vi dette



En selvkjørende tjeneste vil tillere kollektivtilbudet noe helt nytt, og kan måle seg med fleksibiliteten til en privatbil. For det er privatbilen vi må konkurrere med, skriver Benjamin Øveraas.

Foto: Ruter

SAMFERDSEL

BENJAMIN ØVERAAS
Senior kommunikasjons-
rådgiver i Ruter



For noen dager siden slapp Ruter nyheten om at vi de neste årene skal bruke 100–150 millioner kroner på utprøving av selvkjørende kjøretøy. Dette er betydelige pengesummer. Men så er det også en investering i noe veldig viktig: Bedre og mer bærekraftig mobilitet for befolkningen i vår region.

Hvordan mener vi at selvkjørende kjøretøy skal gjøre det lettere for folk å bevege seg rundt? Det skal vi demonstrere i Groruddalen.

Der skal vi prøve ut en flåte med kjøretøy som plukker opp kunder på bestilling og kjører dem dit de vil. En slik tjeneste vil tilføre kollektivtilbudet noe helt nytt, og kan måle seg med fleksibiliteten til en privatbil.

For det er privatbilen vi må konkurrere med. Selv om kollektivsystemet vårt er blant de beste i verden, er privatbilen fremdeles foretrukket til mange små reiser på kryss og tvers. At folk skal fortsette å eie og kjøre egen bil er en utfordring for bærekraften i byene våre, og det vil det være selv om stadig flere av bilene blir elektriske – eller selvkjørende, for den saks skyld.

Hvis en voksende befolkning skal fortsette å bruke hver sin bil, vil antallet kjøretøy til slutt overbelaste veinet. Dessuten er privatbilen en mobilform som ikke alle har råd eller mulighet til å benytte.

Innføringen av delte, selvkjørende kjøretøy i kollektivsystemet skal svare på flere bærekraftsutfordringer: Samkjøring av turer kan redusere antallet biler på veiene, og vi kan bidra til sosial utjevning ved å gi personbilens overlegne fleksibilitet til flere. Det å kunne reise fra dørstokk til dørstokk med tunge handlepser eller en bestemor som er dårlig til beins skal nemlig ikke bare være mulig for de som disponerer egen bil.

Mange aksepterer denne visjonen som vel og bra, men fortsetter å peke på behov her og nå. Hvorfor kan ikke pengene heller brukes på flere buss-ruter og avganger i dagens kollektivsystemet?

For det første er store deler av prosjektets midler øremerket utvikling; nærmere 80 millioner er tilskudd fra Enova og EU. For det andre: Selv om kollektivtrafikken har behov i dag som vi må ta på alvor, må vi også utvikle den for tiden som kommer. Noe må investeres i å gjøre offentlig transport konkurransedyktig også i fremtiden.

Noen mener at Ruter burde sette seg

ned og vente til teknologien er moden, så slipper vi å bruke egne penger på å klargjøre den. Men en slik passiv tilnærming har vi ikke råd til å ta.

At det utforskes løsninger andre steder i verden, er ikke godt nok. Omstillingen til et bærekraftig samfunn haster, og vi i Norge og Oslo-regionen må gjøre det vi kan for å fremskynde overgangen til en ny teknologi som svarer på utfordringene.

Slik vi har gått i front innen elektrifisering av kollektivtransport, mener vi å ha et like godt utgangspunkt for å gå i front på å automatisere den: Vi har en teknologisk kompetent befolkning med høy tillit til det offentlige og en tverrpolitisk enighet om å satse på kollektivt.

Det testes selvkjørende kjøretøy i mange land, men å integrere dem i kollektivtrafikken er det ikke mange som har kommet langt med. Derfor er prosjektet vårt viktig nybrottsarbeid.

Det koster å være pådriver. Men vi mener det vil lønne seg i årene som kommer – når grunnarbeidet er gjort og volumet av kjøretøy skal skaleres opp. Å gjøre transport mer kostnadseffektiv er et av de store argumentene for automatisering. Med kjøretøy som er billigere i drift enn dagens kjøretøy kan vi få enda mer mobilitet for fellesskapets kroner – både i Groruddalen og andre steder.

Selv i en automatisert fremtid vil

” Noen mener at Ruter burde sette seg ned og vente til teknologien er moden. En slik passiv tilnærming har vi ikke råd til å ta.

kollektivtrafikken være til å kjenne igjen. Kapasitetssterke linjer vil forbli ryggraden i systemet. Benannning av kjøretøy vil det også være behov for. Selv om kjøretøyene kjører selv, er tjenester som aldersvennlig transport og TT eksempler på at noen kundegrupper vil ha behov for menneskelig assistanse.

I fremtiden, som i dag, vil vi være helt avhengige av dyktige mennesker som går på jobb i kollektivtrafikken for at resten av oss skal kunne bevege oss rundt dit vi vil.

Enten man er skeptisk til den eller omfavner den, er selvkjørings-teknologien på vei. Sammen med den følger det mange spørsmål, og Ruter har ikke svar på alle. Vi mener det er sunt og nødvendig med offentlig diskusjon.

Men ett punkt vil vi stå fast ved: Når teknologien nå begynner å bli klar, må den først og fremst tas i bruk der den kan være til størst nytte, både for regionens innbyggere og for kloden vår, nemlig i det offentlige kollektivsystemet.

Det er vi villige til å betale for.

Externa kontakter under projektet:

RKM: Ruter, SL, Skånetrafiken, Östgötatrafiken.

Operatörer: Nobina, Transdev, Keolis, Moia, Holo, Uber, Lyft, Bolt.

Fordon: CEVT, ZF, HOLON, Easymile, VW, Cruise, Zoox.

AD lev: Oxa, Mobileye, Waymo.

Kommuner: Göteborg, Stockholm, Trollhättan, Lund, Linköping.

Forskningsinstitut: Drive Sweden, K2, RISE, VTI, Chalmers, KTH, Johanneberg SP och Lindholmen SP.



WAYMO



Ruter#

MOIA



DRIVE:SWEDEN

(Säg till om du vill vara med på listan.)



I december är vi färdiga.

Då kan ni fråga oss:

**Ska vi vänta tills leverantörer och ekosystem är redo?
Eller ska vi agera aktivt och påverka utvecklingen?**

Vilka projekt vi kan vara med på – och vilka vi vill driva.

Och om det är tre år kvar...

Tack!

