

13-01-2023 15:00 CET

Debattinnlegg: Selvkjøring svarer på bærekraftsutfordringer

Dette er en utvidet versjon av debattinnlegg på trykk i Dagsavisen 13. januar 2022.

Av Benjamin Øveraas, senior kommunikasjonsrådgiver i Ruter

For noen dager siden slapp Ruter nyheten om at vi de neste fire-fem 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.

På hvilken måte mener vi at selvkjørende kjøretøy skal gjøre det lettere for folk å bevege seg rundt? Det er det meningen å demonstrere med vårt kommende pilotprosjekt i Groruddalen i Oslo. Der skal vi prøve ut en flåte med selvkjørende personbiler som plukker opp kunder på bestilling og kjører dem dit de vil. En slik tjeneste vil tilføre det offentlige kollektivtilbudet noe helt nytt, og kan måle seg med fleksibiliteten til en privatbil.

For det er privatbilen vi er nødt til å konkurrere med. Selv om kollektivsystemet i Oslo-regionen er blant de beste i verden, er privatbilen fremdeles foretrukket til små reiser på kryss og tvers i mange byer og bydeler. At folk skal fortsette å eie og kjøre egen bil er en bærekraftsutfordring for hovedstadsområdet, 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 på veien vil antallet kjøretøy til slutt overbelaste veinettet. Dessuten er privatbilen en mobilitetsform 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 kjøretøy på veiene, og vi kan bidra til sosial utjevning ved å gi personbilens overlegne fleksibilitet til enda flere. Det siste poenget er spesielt viktig. Å kunne reise fra dørstokk til dørstokk med tunge handleposer eller en bestemor som er dårlig til beins skal ikke bare være mulig for de som disponerer egen bil; det skal være mulig for alle.

Mange aksepterer denne visjonen om bærekraftig mobilitet som vel og bra, men fortsetter å peke på behovene her og nå. Hvorfor kan vi ikke ta pengene fra selvkjøringsprosjektet og bruke dem på flere bussruter og avganger i dagens kollektivsystem?

For det første er store deler av selvkjøringsprosjektets midler øremerket forskning og utvikling; nærmere 80 millioner er tilskuddsmidler fra Enova og EUs Horizon Europe-program. For det andre, selv om kollektivtransporten har forbedringsbehov i dag som vi er nødt til å ta på alvor, må vi også utvikle den for tiden som kommer. Vi skal bruke mye på her og nå, men ikke alt. Noe må investeres i å gjøre offentlig transport konkurransedyktig også i årene som kommer.

Enkelte hevder at Ruter burde sette seg ned og vente til løsningene er klare. Til selvkjøringsteknologien er helt moden og vi kan kjøpe den inn som hyllevare, uten å måtte bruke egne penger på å klargjøre den. Men en slik passiv tilnærming har vi ikke råd til å ta. At det piloteres spennende 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 ny teknologi som svarer på utfordringene.

Slik vi har gått i front innen elektrifisering av kollektivtransport, mener vi at vi har et like godt utgangspunkt for å gå i front for å automatisere den: Vi har en teknologisk kompetent befolkning med høy tillit til offentlige instanser og tverrpolitisk enighet om å satse på kollektivtransport. Det gjennomføres prosjekter med selvkjørende kjøretøy i mange land, men å integrere dem i kollektivtrafikken er det ikke mange som har kommet langt med, og det gjør prosjektet vårt til viktig nybrottsarbeid.

At det koster å være en pådriver, er åpenbart. I dag er selvkjørende kjøretøy dyre og pilotprosjektene medfører betydelige kostnader. Men dette er en investering vi mener vil lønne seg i årene som kommer, når det teknologiske grunnarbeidet er gjort og volumet av kjøretøy skal skaleres opp. Å gjøre kollektivtransporten mer kostnadseffektiv er et av de store argumentene for automatisering. Og med kjøretøy som er billigere i drift enn dagens kjøretøy kan vi få enda mer mobilitet for fellesskapets kroner -- Mobilitet til innbyggerne både i Groruddalen og andre steder hvor det trengs.

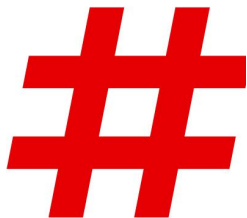
La det være sagt: Selv i en automatisert fremtid vil kollektivtrafikken være til å kjenne igjen. Skinnegående transport og kapasitetssterke busslinjer vil forbli ryggraden i systemet, og fortsette å frakte store mengder passasjerer effektivt langs de viktigste strekningene. Bemanning av kjøretøy vil det også være behov for. Selv om kjøretøyene tar seg frem på veien på egenhånd, 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 hver dag for at resten av oss skal kunne bevege oss rundt dit vi vil.

Enten man er skeptisk til den eller omfavner den, er selvkjøringsteknologien på vei inn i samfunnet vårt. Sammen med den følger det mange spørsmål, og Ruter har ikke svar på alle disse. Vi mener det er sunt og nødvendig med offentlig diskusjon. Men et punkt vil vi stå fast ved: Når denne teknologien nå

begynner å bli klar, må den først og fremst tas i bruk der den kan være til størst nytte både for alle regionens innbyggere og for kloden vår, nemlig i det offentlige kollektivsystemet. Og det er vi villige til å betale for.

Ruter As er et felles administrasjonsselskap for kollektivtrafikken i hovedstadsområdet. Vi administrerer over halvparten av kollektivtrafikken i Norge. Vår rolle er å planlegge, utvikle, samordne, bestille, markedsføre og informere om kollektivtrafikktilbudet. All operativ drift utføres av ulike operatørselskap som kjører på kontrakt for Ruter - alt innenfor samme billett- og prissystem. Våre eiere er Oslo kommune (60 %) og Akershus fylkeskommune, (40 %). Totalt var det 386 millioner påstigninger i området vi dekker i 2023.

Kontaktpersoner



Pressevakt

Pressekontakt

presse@ruter.no

400 01 518