



Foto: Autonomous Mobility

11-04-2019 08:00 CEST

Selvkjøring gir muligheter, men også utfordringer

Studien COWI og PVT har gjennomført på oppdrag for Ruter bekrefter at selvkjørende kjøretøy kan bli en viktig del av fremtidens transportsystem.

Selvkjørende biler og busser er en av teknologiene som får stor oppmerksomhet internasjonalt og som det er knyttet store forventninger til. Så langt er det ikke gjort større forsøk med slike kjøretøy i ordinær trafikk, og behovet for mer kunnskap er stort. I studien COWI og PVT har gjort på oppdrag fra Ruter, har man sett på hvordan selvkjørende biler og små busser som kan ta inntil 20 passasjerer vil påvirke både personbilisme og det øvrige kollektivtilbudet. Endre Angelvik, direktør for mobilitetstjenester i Ruter,

mener funnene i Oslostudien er svært viktig kunnskap for alle som jobber med by- og regionsutvikling og mobilitet.

– Vi er på full fart inn i en fremtid der nye teknologiske løsninger kan endre både hvordan vi tenker om personlig transport og hvordan vi reiser. Vi er ganske sikre på at vi vil se mer av selvkjørende busser i transporttilbudet i nær fremtid, også i Oslo og Akershus. Spørsmålet er i hvilket omfang, hvilken betydning dette kan ha og hvordan det vil påvirke reisemønster og bilbruk. Derfor er studien så viktig, sier Angelvik.

Studien bekrefter at selvkjørende biler og busser kan gi reisende et raskere og hyppigere tilbud, og dermed bli en viktig del av kollektivtilbudet. Samtidig er studien klar på at de kapasitetssterke transportmidlene som T-bane og tog fortsatt må være ryggraden i transportsystemet.

Det er gjort flere tidligere studier på delt mobilitet, blant annet noen i Lisboa og en i Stuttgart. Oslo-studien er den første studien som gjennomføres på initiativ fra et kollektivselskap. I et drøyt år har COWI og PTV utviklet en transportmodell som modellerer hvordan nye teknologiske trender kan påvirke Oslo og Akershus. Analysene viser at selvkjørende teknologi i seg selv ikke vil hjelpe oss til å nå klimamål eller gi oss bedre byutvikling, men at det kan gi positive effekter hvis det gjøres riktig.

– Hvis alle som i dag reiser buss og trikk går over til de nye systemene, vil vi i verste fall kunne se en dobling av trafikken i regionen. Men hvis vi klarer å benytte teknologien til å øke samkjøring og å gjøre tradisjonell kollektivtransport mer attraktiv, vil de utgjøre en viktig del av utviklingen mot mer bærekraftig mobilitet i byene våre, sier Øystein Berge, prosjektleder for Oslostudien i COWI.

Berge tror også det vil bli avgjørende å diskutere hvem som skal få tillatelse til å drifte disse løsningene i fremtiden.

– For å optimalisere ventetid og plassering av bilene er vi avhengige av at selskapene deler data. Jo flere selskaper som eksisterer uten å snakke sammen, desto mindre vil systemene lære av hverandre og kunne optimaliseres. Dermed vil tjenestene bli dårligere – og også tilbudet til de reisende, sier Berge.

Scenariene som beskrives i studien viser hvordan selvkjørende kjøretøy sammen med dagens skinnegående transportmidler kan utnyttes basert på ulike kriterier som ventetid, hvor mange som deler kjøretøy, og andre valg du som kunde tar når du skal ut og reise. Studien viser at ved å erstatte dagens privatbiler med selvkjørende biler, kan man redusere antall biler i Oslo og Akershus betydelig.

– Ny teknologi er en viktig driver for samfunnsutvikling, og kollektivtilbudet er en av de viktigste verktøyene for by- og regionsutvikling. All teknologi reiser imidlertid nye dilemmaer, noe studien også viser. Vi må tenke klokt og planlegge godt når vi planlegger for fremtidens transporttilbud. Vi er utålmodige både på vegne av kundene og oppdragsgiverne våre. Teknologiutviklingen går så raskt at vi må oppsøke kunnskapen aktivt. Kundene stiller store krav til oss, det skal de gjøre, og vi skal jobbe for å levere best mulig på deres forventninger. I løpet av våren begynner vi derfor for første gang å prøve ut selvkjørende busser som en integrert del av kollektivtilbudet i Oslo, forteller Angelvik.

Ruter står alene for over halvparten av alle kollektivreiser som blir utført i Norge. De siste årene har hovedstadsregionen lyktes med å øke antallet reisende på kollektivtransport samtidig som biltrafikken har gått ned. I 2018 var det 387 millioner påstigninger og en vekst i kollektivtrafikken på 4,2 %.

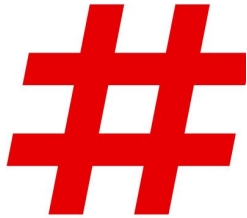
Oslostudien ble presentert på frokostmøtet hos Ruter 11. april. Studien vil fremover bli presentert og diskutert på flere arrangementer i Oslo og Akershus, og som er en del av Oslos rolle som Europeisk miljøhovedstad.

Studien er vedlagt i sin helhet som PDF-fil nedenfor pressemeldingen.

Ruter As er et felles administrasjonsselskap for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. 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 387 millioner påstigninger i Oslo og Akershus i 2017. Sammen med våre operatører

og samarbeidspartnere gjør vi kollektivtrafikken til et naturlig førstevalg i Oslo og Akershus.

Kontaktpersoner



Pressevakt

Pressekontakt

presse@ruter.no

400 01 518