



Til:	Miljødirektoratet v/Kirvil Stoltenberg	Dato:	31.08.2018
Fra:	Prosjekt Autonom kollektivtrafikk	Vår ref:	HMY/HJ
Saksbeh.:	Harald Martin Myhre/Helge Jensen	Arkivkode:	

Klimasats 2017 – Ruter/Bymiljøetaten Utslippsfri autonom kollektivtrafikk

Miljødirektoratet/Klimaavdelingen ved Kirvil Stoltenberg.
Deres ref: 2017/2041; Avtalenummer 17011249

Ruter og Bymiljøetaten viser til tildelingsbrevet, av 20.06.2017, og til vår kortfattede rapportering pr 19.01.2018. Vi redegjør med dette for status i prosjektet for pilotering av selvkjørende kollektivtrafikk.

Status teknologi/oppfølging av «Request for Information» (RFI)

Ruter mottok informasjon fra en rekke potensielle leverandører i vinter, og har gjennomført 1:1 møter med potensielle selskaper. Det viste seg tidlig at nivået på tilgjengelig teknologi i markedet ikke var på det antatte nivået som en var ute etter i prosjektet. Ruter var spesielt opptatt av det å utvikle og teste en god tjeneste for sine brukere. Det ble akseptert blant leverandørene at en ikke var klar til å levere et selvkjørende kjøretøy med de ambisjoner som lå i RFI'en. Dette resulterte i at Ruter besluttet å vinkle anskaffelsen med tilhørende systemer inn mot et FOU prosjekt. Våren og forsommeren har blitt benyttet til å drøfte prosjektet, samt fortsette dialogen med markedet i en FOU-rettet anskaffelsesprosess. Denne prosessen er gjennomført og FOU-partner vil bli offentliggjort med det første. Dette kan vi komme tilbake til senere i høst.

Andre nasjonale prosjekter på selvkjøring som vi følger med på

Det er som kjent igangsatt flere rene kjøretøyttester i Norge, og hvor prosjektet er samarbeidspartner. Vi høster erfaring med kjøretøyt teknologi og kjøremønster, og ikke minst brukerreaksjoner. Vi kan nevne at det er tett kontakt med Kolombus i Rogaland, som benytter en selvkjørende minibuss på Forus. Her er det blant annet nyttige erfaringer hva gjelder trafiksikkerhet og trafikkforhold, ettersom bussen kjører i blandet trafikk i en svært trafikkert gate i næringsområdet. Ruter er samarbeidspartner i OBOS sitt «Badebuss»-prosjekt på Fornebu, og er her spesielt opptatt av brukeropplevelsen, og ikke direkte involvert i selve driften. Det er gjennomført en forundersøkelse blant 2000 beboere på Fornebu og dybdeintervjuer på bussen i trafikk. Testperioden avsluttes den 2.september, og det samme befolkningssegmentet vil da på nytt bli forespurt. Spørreundersøkelsen vil blant annet få tilbakemeldinger på hvordan folk har opplevd å kjøre med bussen og om det har vært noen utvikling i deres syn på selvkjørende kjøretøy i løpet av perioden. På forhånd viste undersøkelsen at folk var ganske positive mhp selvkjørende kjøretøy, og der rundt 80 % var nøytrale eller positive. Vi følger også med på utviklingen i pilotene som er igangsatt på Kongsberg og Gjøvik.

Regulatorrollen til vegmyndighetene

Ethvert prosjekt med test av autonome kjøretøy skal godkjennes, etter søknad, i Vegdirektoratet. Det er for tiden ganske begrenset hva vegmyndighetene tillater av testparametere. Bussen kan f eks kun operere under 12 km/t i toppfart, det godtas kun sittende passasjerer og det skal være en profesjonell vert ombord for å informere og rettlede passasjerene (kan overta styrefunksjoner i påkommende tilfeller). Det er også ulike krav til kjørerutene som totalt sett gir et lite fleksibelt testopplegg, sett fra Ruter sin side. Det er som vi ser det, nødvendig at myndighetene videreutvikler regulatorrollen og vi ønsker i videre pilotering å ha tett dialog med regulator for å tilgjengeliggjøre data/erfaringer samt sørge for at utviklingen på teknologi og praktisering av regelverk går hånd i hånd.

STOR samarbeidet

Ruter, Statens vegvesen Region Øst/Oslo avdeling og Bymiljøetaten har inngått et samarbeid om Smartere Transport i Oslo Regionen, og hvor ulike prosjekter er på beddingen, f eks teknologitestning av selvkjørende kjøretøy. STOR er et program med ordinære bevilgninger fra partene, samt at vi også mottok en del av «Potten» fra Samferdselsdepartementets konkurranse om «Smartere Transport i Norge». Vår andel skal benyttes til punkt til punkt testing av selvkjørende kjøretøy. Vi vil komme tilbake med ytterligere informasjon om hvordan programmet og prosjektene sys sammen med prosjektet med støtte fra Klimasats. Slik vi ser det nå, vil helheten i prosjektet bli styrket.

Tidsløpet for det videre prosjektarbeidet

Det er som nevnt valgt en samarbeidspartner for utviklingsprosjektet, og det videre prosjektløpet vil bli planlagt så snart kontrakt er signert. Det pågående prosjektet skal ta leveranse av et antall selvkjørende kjøretøy, og vi har et foreløpig ønske om å få til det tidlig i vintersesongen. Vi vil komme tilbake med en ny rapport om det videre prosjektløpet, stipulert til januar 2019.

Kostnader og utbetaling fra Klimasats

Kostnadene som er påløpt så langt i prosjektet er interne timer i Bymiljøetaten, samt honorar til innleide konsulenter for teknologioversikt, arbeid med å anskaffe FoU-partner, interaksjon med andre pilotprosjekter og innhenting av læring, samt planlegging av egne piloter. I tillegg har Ruter stått for markedsundersøkelsen på Fornebu-piloten, da det er veldig nyttig informasjon inn mot planlegging av egne piloter. Se påløpte timer og kostnader i tabellen under. Vi vil gjerne komme tilbake vedrørende en delutbetaling, jmf tildelingsbrevet.

	Påløpte kostnader per 31 August
Konsulenttjenester	1 775 000
Markedsundersøkelse	85 000
Påløpt 50 timer Oslo kommune	25 000
TOTALT	1 885 000

Vi kan gjerne orientere Miljødirektoratet nærmere om prosjektutviklingen. Kontaktperson i Ruter er Harald Martin Myhre (harald.martin.myhre@ruter.no)

Med vennlig hilsen

Helge Jensen
Bymiljøetaten
Oslo kommune