

Like vanlig å ikke ha bil som å ha det?

Presentasjon av Ruters planer for ny bestillingstjeneste
Mobilitet til lunsj 17.01.2024

Målbilde

2030

Blant husholdninger er det blitt like vanlig å ikke eie bil som å gjøre det. Noen velger fortsatt bileierskap, men få opplever at de trenger det. Bil nummer to er nesten utdødd som fenomen. Trafikkbelastningen er redusert merkbart i vår region.

Hvorfor skal Ruter lage en
bestillingstjeneste?



Samfunnsbehov

Kollektivtransporten skal bidra til inkludering, aktiv deltakelse og mindre ulikheter.

FN's bærekraftsmål skal bidra til å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klima- endringene innen 2030. I Ruter har vi valgt ut 8 mål der vi mener kollektivtrafikken kan bidra til mindre ulikheter, og jobbe for å binde by og tettsteder sammen på kryss og tvers.

Raskt voksende befolkning i Oslo og Akershus. Oslo og Akershus er relativt sett det raskest voksende hovedstadsområde i Europa, og før 2040 vil innbyggertallet i Oslo alene ha passert en million. Målet er at Ruter skal bidra til å utvikle en bærekraftig byregion, der kollektivtransport, sykkel og gange, skal ta veksten i persontrafikken.

Antallet privatbiler må reduseres for å redusere negative miljø- og klimaeffekter og bidra til bærekraftig byplanlegging og arealbruk. Med en voksende befolkning har ikke byene nok plass til at alle kan kjøre hver sin bil. I tillegg er bilreiser en betydelig kilde til klimagassutslipp, lokal luftforurensning og slitasje på veinett og natur. Å redusere antall slike reiser vil bidra til å minske den totale belastningen på klimaet. Privatbilen foretrekkes i mange situasjoner på grunn av sin fleksibilitet, derfor må vi finne konkurransedyktige alternativer.





Kundebehov

Kollektivtransport oppleves i mange sammenhenger ikke som et reelt reisealternativ. Mange benytter privatbilen fordi de opplever at kollektivtilbudet ikke dekker deres behov for *fleksibilitet* til en *pris* de er villig til å betale.

Viktigste brukerbehov knyttet til transport

Transport må oppleves tidseffektivt og er enkelt tilgjengelig når man trenger det, og man må være trygg på å komme frem i tide. Ofte skal man innom flere steder på veien, eller har med seg barn, hund eller annen bagasje eller utstyr.

Smertepunkter knyttet til transport i dag

Kollektivtransport oppleves i mange sammenhenger for tidkrevende, og ikke fleksibelt nok, særlig hvis jeg allerede har en bil. Forsinkelser som gjør at man ikke kommer frem i tide, er et stort irritasjons-moment. Det er også kjipt å ikke få sitteplass. Samtidig opplever de som i dag ikke ser noe reelt alternativ til bilen at bilkø er stressende og unødvendig tidsbruk.



Ruter har utviklet og testet flere typer bestillingstransport



Aldersvennlig transport for alle over 67 år (Bydeler i Oslo kommune)



Aktivitetstransport for unge som skal på trening og fritidsaktiviteter (Vålerenga, Stabekk, Fet)



Bestillingstransport for alle innenfor et avgrenset område (Nes, Oppegård m.fl.)



Foreldrekjøring til fritidsaktiviteter er hovedsakelig bilbasert*

- Foresatte kjører over to mil til og fra idrettsaktiviteter for barna sine hver uke. Det utgjør nesten 11 tonn CO2-utslipp totalt i Bærum kommune per uke. Det er like mye CO2 som en vanlig person slipper ut i løpet av et år, og kjøring til kamper og turneringer er ikke inkludert.
- Barn i alderen 6-12 år deltar i snitt på idrettsaktiviteter tre ganger i uken. Rundt 70 prosent av reisene til slike aktiviteter blir gjennomført med bil, hovedsakelig av barnets egne foreldre. Totalt utgjør kjøring til organisert idrett 20,5 km per person i løpet av en uke, og det er beregnet til 10,77 tonn CO2-utslipp i uken totalt i Bærum kommune.
- Barns idrettsaktiviteter og foreldrekjøring styrer mye av hverdagslivet hos barnefamilier. Mange foreldre opplever utfordringer med å få hverdagslogistikken til å gå opp på grunn av mye kjøring. Derfor er mange positive til tiltak som kan redusere foreldrekjøringen.

** Det viser en ny TØI-rapport som har studert bilbruk og kjøring av barn til fritidsaktiviteter i Bærum kommune. Den omfattende studien består av intervjuer og spørreundersøkelser blant foreldre til barn i alderen 6-12 år og representanter fra idrettslag i Bærum kommune.*

tøi

Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning



Kjørestopp - tiltak for å redusere foreldrekjøring til idrettsaktiviteter

Susanne T. Dale Nordbakke, Erik Bjørnson Lunke

1990/2023



Drivere

Den stadig nærmere virkeligheten av selvkjøringsteknologi har potensiale til å revolusjonere transportsektoren og åpne døren for bestillingstransport i stor skala. Dette muliggjør leveranse av mer effektive og fleksible transporttjenester, som kan konkurrere med privatbilen, til en lavere kostnad, både for private og offentlige aktører. For å sikre bærekraftig og effektiv mobilitet til fellesskapets beste forutsetter kloke beslutninger og tiltak i nær fremtid.

De viktigste driverne for å lage en bestillingstjeneste er:

- Selvkjøringsteknologien blir en realitet og muliggjør bestillingstransport i stor skala
- 30 000 autonome kjøretøy, i en bestillingstjeneste, vil kunne dekke mobilitetsbehovet i Oslo og Akershus.
- Autonome kjøretøy kan løse utfordringer knyttet til sjåførmangel og sjåførkostnad
- Private aktører med profittfokus kan utkonkurrere offentlig transport
- For å unngå uønskede konsekvenser av økt privat dominans i transportsektoren, må offentlige aktører ta ansvar



Hva gjør vi nå?





Hypotese:

Delte bestillingstjenester med selvkjørende kjøretøy, som integrert del av kollektivtilbudet, kan være et konkurrerende alternativ til privatbilen, samtidig som de dekker befolkningens mobilitetsbehov med færre kjøretøy.



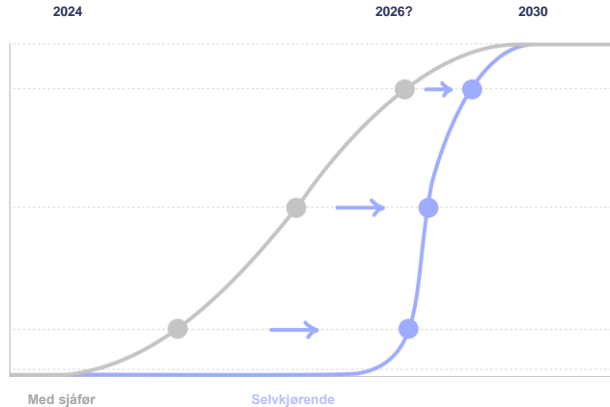
Vi har **tre parallelle initiativer** som til sammen skal rigge Ruter for å tilby et selvkjørende alternativ til privatbilen.



Ny tjeneste med sjåfør - en læringsarena for å drive adopsjon

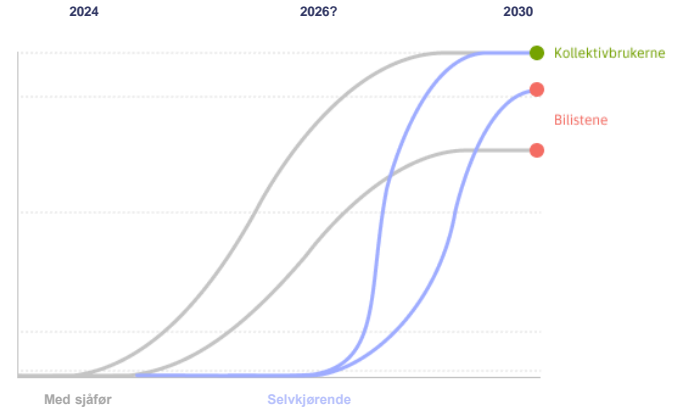
Hypotese 1:

En tjeneste med sjåfør vil føre til raskere adopsjon av den selvkjørende tjenesten.



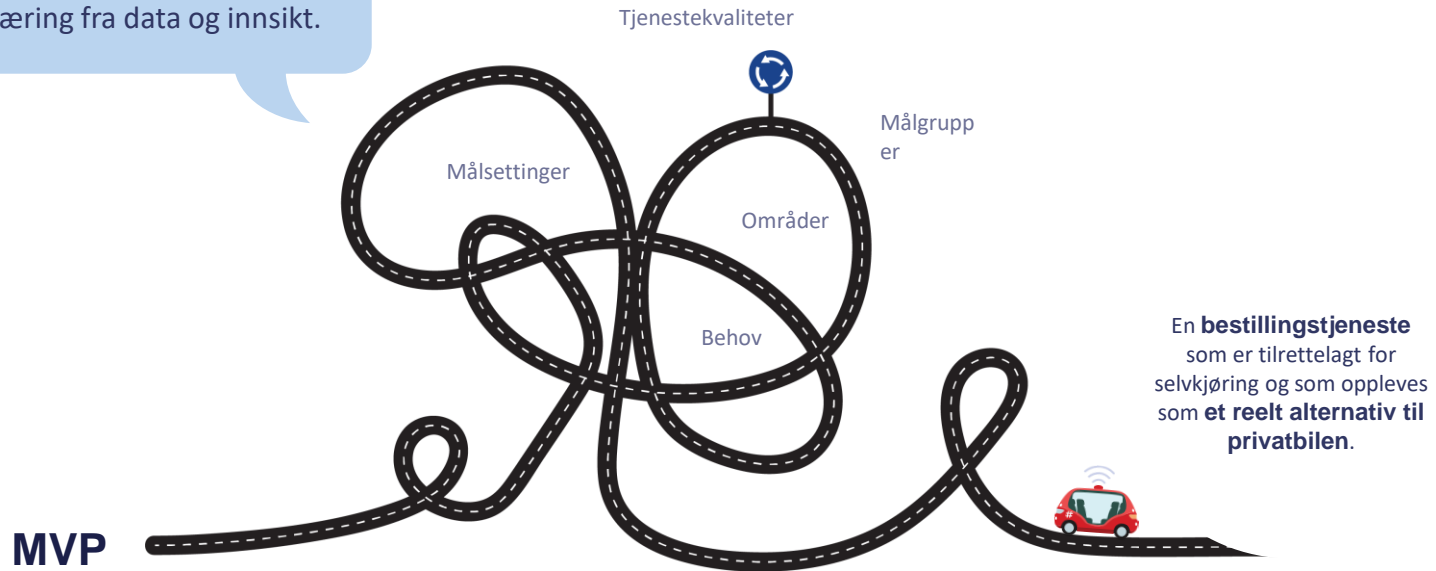
Hypotese 2:

Det er først når tjenesten blir selvkjørende vi kan oppnå høy nok servicegrad til at tjenesten blir attraktiv nok for bilistene.



Tjenesten skal være en læringsarena for **iterativ utvikling**

Utforskning og **eksperimentering** basert
læring fra data og innsikt.



Lansering av MVP har tre formål



Introdusere en bestillingstransporttjeneste til kunder

Forstå hvordan vi kan treffe reelle **kundebehov**

Rigge Ruter for utvikling og drift av fremtidens bestillingstransporttjeneste

MVP

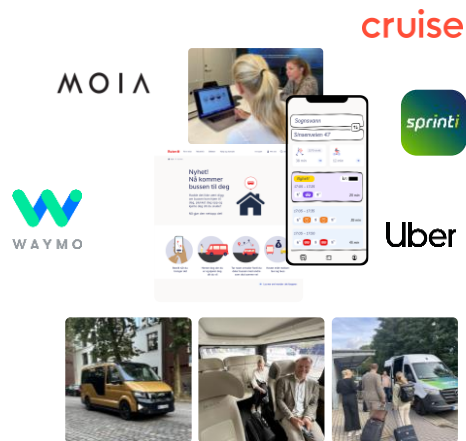
Læringsmål for MVP

Økt forståelse for:

- **Kundebehov, bruksområder, målgrupper og verdiforslag.**
- **Reisemønster** med tjenesten.
- **Opplevd kvalitet** av hele tjenesten og i appen.
- Nøkler til **adopsjon** av tjenesten.
- Kundenes **prissensitivitet** for denne tjenesten.
- **Krav til driftskvalitet og effektivitet.**
- Hvordan vi må **samarbeide på tvers** av fagmiljøer og med leverandører for å utvikle og levere godt.

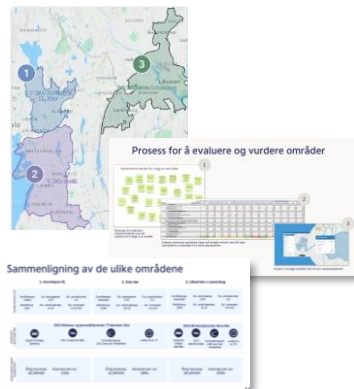


Oppsummering av det som har blitt gjort i 2023



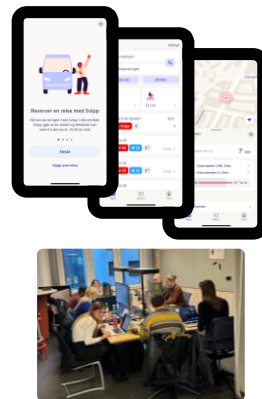
Definert tjenestekvaliteter

- Brukerintervjuer og brukertesting
- Tjenstesafari og presentasjoner av lignende tjenester
- Hypoteseutvikling
- Navn- og brandingprosess



Gjennomført simulering og analyse

- Via-simulering av områder
- Interne analyser av område og business case
- Risikoanalyse



Utvikling av app og integrasjon med Via

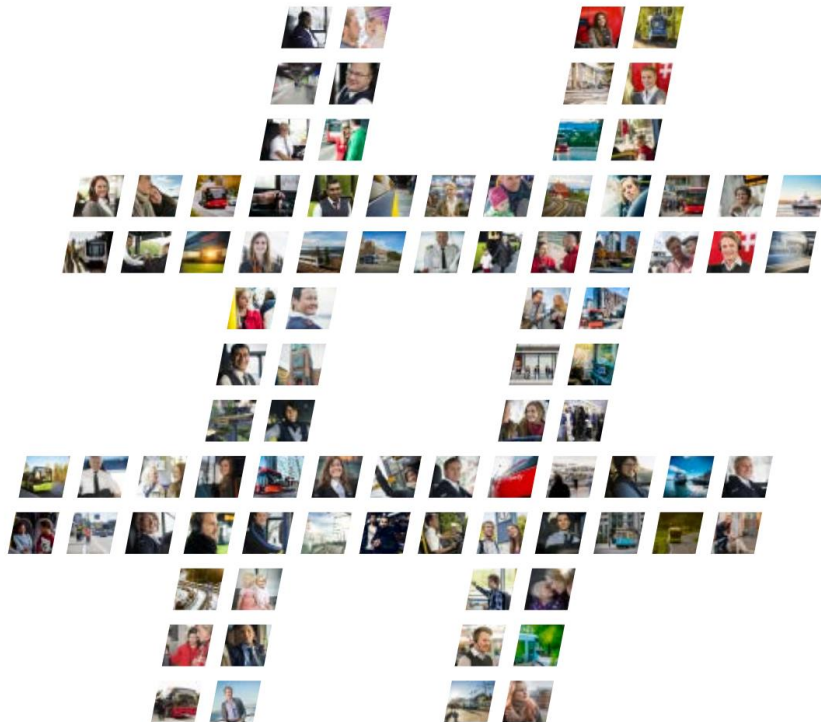
- Brukertestning og skisser
- Task force
- Identifisert behov for satsing på digitalt økosystem



Klargjøring av drift og operatører

- Business case
- Dialog med operatører
- Risikovurdering
- Vurdering av anskaffelsesstrategi
- Avviksprosess





Ruter#