

Stavanger: Europas självkörande busslinje

Europas enda reguljära busslinje som trafikeras med en självkörande fullstor buss finns i Stavanger. Än så länge finns en säkerhetsförare ombord, men snart kör bussen helt själv.

I den mån du åkt en självkörande buss, har det nog varit ett litet fordon med plats för ett tiotal passagerare som rullat i strax över gångfart. Välkommen till Stavanger, där den autonoma bussen i Stavanger är 8,3 meter lång, med plats för 50 passagerare, varav 21 sittande, i upp till 50 kilometer i timmen.

I Sverige rullar de självkörande bussarna på ett väl avgränsat område, som ett universitetscampus eller ett helt nyanlagt bostadsområde där det är lätt att planera rätt från början. Stavanger håller på att bygga ut sitt BRT-system som med sina 50 kilometer blir bland Europas längsta och som vore relativt enkelt att trafikera med autonoma fordon eftersom bussarna där är avskilda från annan trafik – men så tänker inte Vy. Istället används den autonoma bussen på en av de knepigaste linjerna Stavanger kan bjuda på; i centrala staden, med blandad trafik, smala gator, rondeller, övergångsställen, cykelbanor och mycket annat. Dessutom stannar bussen själv för att släppa på och av passagerare.

Svåraste utmaningen klarad

Vy vill helt enkelt att erfarenheterna ska visa om tekniken är mogen för andra linjer och sträckor – och nyligen utvidgades sträckan till att inkludera det svåraste av allt; tunnlar. Eftersom belysningen är svag och ojäm, vägmarkeringarna begränsade och GPS-signalen dålig, är det här många autonoma fordon går bet – men Vy-bussen klarar det galant tack vare en mängd lidar-sensorer som med laser kan se genom alla kurvor och



vinklar och ge 3D-bilder med 1 cm noggrannhet upp till 120 meter bort, kompletterat med radiovågor som går 160 meter framåt. Därtill finns sex kameror som identifierar alla typer av fordon, fotgängare och annat, och värmekameror som skiljer på människor och ting. Bussen från turkiska Karsan går förstas på el, med 220 kWh batterier från BMW, effekt på 230 kW, räckvidd på 300 km och laddtid på tre timmar

Sen försöket inleddes 2022, har över 16 000 passagerare åkt med bussen, som rullat i över 18 000 kilometer, året runt. 99 procent av sträckan har skett helt autonomt, alltså utan att chauffören behövt ingripa. Den säkerhetsansvariga har redan kunnat flytta ut ur bussen och nästa steg är att chauffören inte längre ska sitta bakom ratten – det ska ske innan projektet avslutas till juni 2026. Då vidtar nästa fas, som redan fått beviljad finansiering; då ska 10-15 autonoma bussar köra en fem kilometer lång rutt, dygnet om. Varje rutt är en stor investering i förberedelserna för att köra autonomt, så det gäller att välja rätt från början.

Inte arbetslösa busschaufförer

Marius Holm, kommunikationsdirektör på Vy, bedömer inte att de självkörande bussarna ska leda till en massa arbetslösa busschaufförer – tvärtom är autonom teknik ett sätt att möta den kraftiga förarbristen som dessutom förstärks genom stora pensionsavgångar de kommande tio åren. Dessutom lockas nya medarbetare till kollektivtrafiken, där en "förare" framgent ska sitta i ett kontrollrum och övervaka flera självkörande bussar. Målet är att en operatör ska kunna hantera åtta bussar, säger Marius – det låter mycket, men Pony i Beijing har en operatör per 20 bussar. Just detta är nyckeln till lönsamheten; chauffören är bussens största kostnadspost, och när den nollas kan mer medel satsas på ökad turtäthet eller annat som gör kollektivtrafiken mer attraktiv.

Bakom projektet står trafikhuvudmannen Kolumbus, Stavangers kommun, Rogaland fylkeskommune och Vy, som kan applicera erfarenheterna på de många andra ställen där de driver kollektivtrafik. Marius Holm och hans kollegor har med projektet blivit något av en global auktoritet på autonom kollektivtrafik, mängder av studiebesök från hela världen, inklusive Svensk Kollektivtrafik, och Västtrafik som nu inleder liknande test med samma typ av buss.

Vår bedömning

2030-sekretariatet bedömer att bussarna får stor betydelse för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv, och påminner skeptiker om att Waymo redan kör 200 000 autonoma resor per vecka i San Francisco; 20% av regionens alla taxiresor. Utrullningen sker nog först på flygplatser och andra väl reglerade platser, men all lokal kollektivtrafik bör kunna vara autonom kring år 2030. Det betyder att EU och dess medlemsstater, däribland Sverige, bör rappa på om åtminstone delar av denna teknik ska komma från oss och inte bara köpas in från Kina – och att vi noga måste överväga säkerhetsdimensionerna av att använda kinesisk teknik. Dessutom behöver lagstiftarna nationellt och planerarna kommunalt bestämma sig för vilken roll autonoma fordon ska ha – med autonoma bussar

som Vys kan vi få mer tillgängliga städer men blir fokuset autonoma, privata bilar så kan resultatet bli än mer trängsel på vägarna och mindre utrymme över för annat.

Mattias Goldmann, 2030-sekretariatet
Maj 2025

Foton: Vy/Kolumbus