

Førerløs mobilitet: Status, potentialer og strategiske valg

Nicolai Heric Leth

Leder for førerløs mobilitet, DI Transport

Abstrakt

Oplægget gør kort status på området og stiller skarpt på potentialer og faldgruber, ændringer i værdikæderne, bilen som dataplatform, datasikkerhed og Europas afhængighed.

Førerløs mobilitet er ikke længere et fremtidsscenario. Teknologien udvikler sig hurtigt, og mens USA og Kina allerede har kommercielle løsninger i drift, er Europa fortsat primært i test- og pilotfasen. Også i Danmark er teknologien tættere på, end mange måske tror – blandt andet fordi en stigende del af de nye biler allerede har den nødvendige hardware indbygget.

Men hvad betyder udviklingen egentlig for fremtidens transport? Førerløs mobilitet rummer betydelige potentialer: øget trafiksikkerhed, lavere transportomkostninger, bedre betjening af landdistrikter og nye muligheder for at få mere ud af den kollektive trafik. Samtidig er der væsentlige faldgruber. Hvis førerløse køretøjer blot erstatter eller supplerer den eksisterende biltrafik uden at tænkes sammen med den samlede mobilitet, kan resultatet blive mere tomkørsel, øget transportarbejde og større trængsel. Gevinsterne kommer derfor ikke af teknologien alene, men af hvordan den integreres i transportsystemet.

Det er ikke kun selve transportformen, der forandres. Førerløs teknologi er på vej til at ændre de eksisterende værdikæder og forretningsmodeller. Når chaufføren – i dag den største enkeltstående omkostning i eksempelvis taxa- og godstransport – forsvinder, ændres økonomien grundlæggende. Taxa- og delebilsmarkedet kan smelte sammen, kollektiv trafik kan organiseres på nye måder, og på godsområdet kan chaufførmanglen accelerere overgangen til autonome flåder. Samtidig bevæger bilbranchen sig fra at sælge et fysisk køretøj til i stigende grad at sælge software, funktioner og abonnementer.

Fremtidens bil er lige så meget et teknologiprojekt som et køretøj. De data, som de førerløse køretøjer indsamler og anvender – om trafik, infrastruktur, mobilitetsmønstre og omgivelser – bliver en stadig vigtigere del af værdien. Dermed flyttes magt og værdi mod de virksomheder, der ejer teknologien, platformene og dataene.

Førerløs mobilitet bliver derfor også et spørgsmål om datasikkerhed, datasuverænitet og europæisk konkurrenceevne. USA, Kina og Europa har forskellige tilgange til teknologi, regulering og industriel

udvikling, og Europa risikerer at blive afhængig af teknologier og platforme udviklet uden for Europa. Samtidig er 27 nationale reguleringsregimer en væsentlig barriere for, at europæiske virksomheder kan udvikle og skalere løsninger på et samlet marked.

Oplægget stiller derfor det overordnede spørgsmål: Skal Danmark og Europa blot være brugere af den førerløse teknologi, eller skal vi være med til at udvikle den? Det kræver både bedre rammer for forsøg og innovation, en stærkere kobling til den kollektive trafik og en europæisk tilgang til regulering, data, standarder og markedsadgang.