

December 2017

NYT

Den førerløse fremtid har effektivisering i fokus

Potentialet virker uendeligt; øget kapacitetsudnyttelse, trafikikkerhed, miljøoptimering og effektivisering. Der er fuld fart på udviklingen inden for den førerløse transport, som kommer til at påvirke mange brancher. Teknologien spås endda til at revolutionere måden, vi bruger transport på. Udfordringen bliver at turde satse og være med.

Førerløse busser. Droner, der flyver reservedele til fragtskibe, mens de er på farten, så de ikke spilder tid på at afvige fra ruten. Førerløse personbiler, der giver passageren mulighed for at arbejde eller læse en bog på køreturen. Den førerløse transport er på vej ud over rampen, og udviklingen går hurtigere, end man tror. Johannes Grove Nielsen er partner i Bech-Bruun og beskæftiger sig til daglig med transport. Han er ikke i tvivl om, hvad fokus er for den førerløse fremtid:

"Jeg ser det som en stor effektivisering. Effektivisering går igen, ligegyldig hvad vi kigger på. Du ser det allerede nu på busserne. Du kan se, hvor mange

minutter der er til, at bussen kommer, fordi man har installeret en GPS i bussen, der ved hjælp af sensorer viser, hvor langt den er. Det vil sige, at du kan udnytte tiden. Og Wi-Fi i busser, toge og metro peger på, at der er enormt fokus på, at man skal effektivisere folks tid."

Rammer flere brancher

Louise Heilberg er specialist i infrastruktur hos Bech-Bruun og mener også, at vores tilgang til offentlig transport ændres. Hun ser en førerløs fremtid, hvor vi tænker offentlig transport på en helt ny måde:

"Fordelen ved de selvkørende busser er, at de ikke behøver følge en særlig rute. På den måde kan busserne køre alle passagerer hjem fra fx sidste metrostop. De vil også kunne hente borgerne hjemme. Det betyder, at en hel befolkningsgruppe, der i dag ikke er mobil, vil få nye muligheder for at komme rundt. Børn, ældre og syge vil kunne blive transporteret fra hjemmet direkte til det sted, de ønsker. Samtidig vil man kunne lave kombi-løsninger, hvor busser kobler sig sammen som tog og følger en rute, og så skiller sig ud og drejer fra for at køre rundt i et lokalområde og sætte folk af."

Fremtidforsker og trendspotter Lise-lotte Lyngsø er enig i, at fremtidens

førerløse teknologi har indflydelse på vores offentlige færden og effektivisering, men ser også andre konsekvenser:

"Mennesket er dovent. Vi gider ikke vente på en bus i lang tid. Med førerløs transport får vi en langt større fleksibilitet, der på sigt kan udkonkurrere offentlig transport. Men udviklingen betyder også, at en lang række brancher og virksomheder må spørge sig selv om, hvad førerløs transport får af betydning for dem. Forsikringselskaberne skal fx tænke deres policer om, og byplanlægningen vil også ændre sig, fx i forhold til parkeringsanlæg," fortæller hun.

I forhold til privatbilisme ser Louise Heilberg en anden trend:

"Det forventes, at man i stedet for eget køretøj vil have et abonnement, hvor man bestiller det køretøj, som man har brug for. Jeg har fem børn. Når vi alle skal afsted, vil jeg kunne bestille en stor personbil, der så kommer på det tidspunkt, den er bestilt til. Når jeg skal i byen med min mand, bestiller jeg i stedet en lille bil, der måske er lidt mere lækker. Jeg står bare ud, og bilen kører selv videre til andre brugere eller til en parkeringsplads langt væk."



Fra useless til usefull

Ifølge Liselotte Lyngsø vil udviklingen medføre ny lovgivning, nye cases og mindre forudsigelighed. Jura bliver et område, hvor man i høj grad skal lære at "binde snørebåndene, mens man løber", fordi udviklingen og forandringerne går så stærkt. Juristen får en tværfaglig rolle, hvor der er krav til både etiske, tekniske, juridiske, filosofiske og forretningsmæssige kompetencer.

Effektivisering er også et ord, der går igen, når hun taler om førerløse biler, fordi vi kan frigive chaufførtiden i bilen til at arbejde eller ordne praktiske gøremål. Det kan på sigt også få betydning for, hvordan man bosætter sig, når det bliver mere attraktivt at flytte ud af byen, fordi pendlertiden går fra at være "useless" til "usefull".

I forlængelse af dette peger infrastrukturekspecialist Louise Heilberg på en ny arbejdstransportkultur: "I stedet for at der køres til møder, kan møderne afholdes i køretøjerne. Da ingen skal køre, frigives der en masse tid, der kan bruges til afslapning eller arbejde," fortæller hun.

Men selvom førerløs transport kan effektivisere på en række områder, har det også en bagside: "Grundlæggende er det største problem, om det overhovedet bliver muligt at få køretøjerne frem, fordi fremkommeligheden bliver forringet med den store mængde biler,

der forventes at køre rundt. Samtidig må vi forvente et mindre behov for chauffører," siger Louise Heilberg.

You snooze you lose

Som virksomhed er der ikke tid til at sove i timen. Johannes Grove Nielsen peger på, at virksomhederne er nødt til at rykke med på udviklingen, hvis fremtiden skal være profitabel:

"Hvis halvdelen af konkurrenterne pludselig er med på en bølge, hvor de kan effektivisere lastbilssamkørsel og spare 10 procent, og du ikke er der, og du er i et lavmargin marked, så går det galt. Så det er jo vigtigt at være med på bølgen - men det er ikke altid en fordel at være dem, der bruger allerflest penge. For så bruger du alle dine ressourcer på det. Men du skal i hvert fald være klar til at være en hurtig 2'er. Du skal være med."

Et eksempel er på lastbilområdet, hvor Johannes Grove Nielsen spår en fremtid med et helt andet system end det nuværende:

"10-20 procent af lastbilerne på de danske veje kører jo rundt med tom last. Tænk på, hvor meget forurening det giver. Hvis man på en eller andet måde kan få et intelligent system, der kan vise, at hvis vi kører en anden vej, så kan vi få noget mere eller en anden last med. Hvis vi ved hjælp af nogle algoritmer kan effektivisere det, så kan vi spare meget. Og det er jo et område med en meget lille margin," siger han.

Spot tendenserne, før det er for sent

Men hvordan bliver du opmærksom på udviklingen og tendenserne i god nok tid? Liselotte Lyngsø har et par metoder til at komme i gang med trendspotting:

"Du skal undre dig frem for at lade dig irritere, når verdensbilledet ændrer sig. Gå sammen med en kollega eller folk fra andre brancher, så du får flere perspektiver på udviklingen. Det er vigtigt ikke at have for travlt til at reagere. Tidspunktet bliver aldrig godt, så overvejelserne skal ind på de eksisterende møder. Tænk over, om I har travlt med det rigtige?" siger hun.

Med hensyn til den førerløse transport er årene talte, før det er normalt med selvkørende busser og biler i gadebilledet. Johannes Grove Nielsen forudser, at udviklingen kommer før, end vi venter:

"Jeg tror, at man starter i de mindre kommuner, for der er det lettere at overskue. Men hvis det er noget, der bliver prioriteret, så tror jeg, at man kan have selvkørende busser på gaden inden for fem år."