

- talepapir, Kurt Nielsen, mobil +45 28 25 54 02

Oplæg til Folketingets
Transportudvalg ved
foretræde 31. januar

Skal Danmark fikse
Europas trafikproblemer?

... det er ved at være i
sidste øjeblik

Jeg skylder beredskabet
mit liv efter en tur i et
motorvejs-autoværn og en
overskåret pulsåre

Et simpelt system: En
'brobizz' afgiver konstant
position – og kan modtage
advarsel, når en
ambulance nærmer sig

Traffic Conductor

Mit navn er Kurt Nielsen, jeg er opfinder og ejer af det EU-patentansøgte system Traffic Conductor, som i al sin enkelthed skal logge alle køretøjer i Danmark i realtid.

Vi er parat med en fælles, samlet kommunikationsplatform til alle køretøjer, hvor trafikplanlæggerne for første gang kan følge den enkelte bil fra den sætter i gang til den er fremme ved målet.

Vi kan redde liv, fordi ambulancerne kan komme hurtigere frem. Det bliver nemmere at planlægge og investere i infrastruktur, og vi kan booste samkørsel markant på borgernes egne præmisser.

Signalgivning fra biler er på vej i alle mulige private og kommercielle netværk, og findes i næsten alle nye biler.

Vi ønsker at staten og Folketinget kommer ind i kampen, så der bliver skabt en fælles kommunikationsplatform på vejene, der vægter hensynet til borgerne og fællesskabet højere end hensynet til Google og VW's aktionærer.

Og hvorfor er det lige mig, der står her i dag? Som ung faldt jeg en nat i søvn bag rattet og kom slemt til skade på motorvejen. Kun på grund af hurtig og dygtig hjælp fra redderne og sygehuset overlevede jeg.

Traffic Conductor er min måde at betale lidt tilbage igen. Jeg har arbejdet med det i 8 år og taget EU-patent nu. Jeg har en producent stående klar, og nu er tiden rigtig til at lave partnerskaber med dem, der skal have gavn af systemet – og det er i sidste ende jer – Folketinget.

Grunden til at vi har kunnet tage patent er, at min tilgang har været at gøre noget for beredskabet – at sørge for, at ambulancer og redningskøretøjer kan komme hurtigere frem.

Derfor er hele hovedideen, at alle biler skal udstyres med en slags brobizz, der konstant afgiver et positionssignal (i nogle biler en låst app i bilens computer.) Samtidig har den en modtager, så bilisten får besked, hvis et udrykningskøretøj nærmer sig.

Det er et simpelt og relativt billigt system med en total investering på omkring en milliard kroner. Og det virker.

Det virker – 25 % forbedret responstid på udrykninger, siger Aalborg Universitet

Vi kan redde liv – eller spare penge

Alle køretøjers fulde bevægelsesmønster – live! ... enhver trafik-planlæggers drøm

Vi kan høste mange af MaaS-fordelene mens folk stadig selv ejer deres køretøjer

Aktiv trafikstyring i nuet: Et eksempel

Vi har haft trafikforsker Niels Agerholm og hans team på Aalborg Universitet til at regne på hvor meget hurtigere ambulancerne kommer frem med vores kommunikationsplatform i køretøjerne.

Med Vendsyssel som case nedsættes responstiden med 25 % på udrykninger nogle steder, andre steder mindre. Tallene forventes at være endnu bedre i caseområder med tættere trafik som fx. hovedstadsområdet.

Når systemet er oppe at køre, melder det politiske spørgsmål sig:

Er det bedst at spare et par hundrede millioner kroner årligt ved at nedlægge hver femte udrykningsstation, eller er det bedre at nedsætte udrykningskøretøjernes responstid?

Hvad vi har her er enhver trafik-planlæggers drøm!

I dag har forskere og politikere bind for øjnene, når I investerer i infrastruktur: Ingen aner, hvor bilerne kører fra og til.

Med det nye system kan man følge det enkelte køretøjs mønster fra start til slut, og dermed planlægge investeringer i både vejtrafik og offentlig trafik på et langt mere oplyst plan.

Mobility As A Service – MaaS: Med Traffic Conductor vil man kunne give borgerne adgang til eksempelvis at se, hvor mange der på hverdagsmorgener kører fra Lejre til det nye Sygehus Nordsjælland og retur sidst på eftermiddagen.

På den måde kan borgerne af egen drift – privat og fuldstændig fleksibelt – pulje deres kørsel. Vi kan skabe markante adfærdsændringer helt uden at bruge tvang – hvilket vil gavne miljøet, privat- og samfundsøkonomien.

Men også for trafikafvikling i nuet er der fordele – et eksempel:

Der er begyndende tæt trafik på en motorvej. Hastigheden falder, den kan max tage 250 biler i minuttet, nu viser systemet at der er 400 biler på vej og der vil opstå en kø i løbet af få minutter.

Normalt får alle besked på at finde alternativ rute, med Traffic Conductor kan vi målrette besked til 25% af bilerne og anmode dem om at benytte alternativ rute. På den måde kan vi styre og undgå kilometer af kø på vejene hver dag.

Mange andre anvendelsesmuligheder

Det dårlige eksempel:
de facto-overvågningen af
folk gennem deres
mobiltelefoner

Vores næste skridt - at
opbygge det bedst mulige
forslag til staten

Store overvejelser – en
vigtig diskussion

Vores spørgsmål til
Transportudvalgets
medlemmer ...

www.trafficconductor.eu

Platformen vil kunne anvendes til mange formål, eksempelvis politiefterforskning (under samme lovbeskyttelse som aflytninger) og bilistens private betaling af broer og parkering.

Overvågning af alle køretøjer i Danmark – og senere EU - er et dramatisk skridt.

I vores optik er det en fordel hvis staten går med ind i opbygningsfasen af kommunikationsplatformen, og dermed sikrer et design, der virkelig bliver til gavn for borgerne og samfundet bredt.

Personovervågning gennem telefoner kan I som lovgivere kun lappe på, fordi løsningen kom før lovgivningen. Her kan politikerne sætte dagsordenen og sikre en dansk opbygget og dansk kontrolleret løsning.

Derfor har vi brug for jeres hjælp.

Det næste halve år laver vi et aftalegrundlag om en samlende kommunikationsplatform til vejene klar til jer – til Transportministeriet og Folketinget.

Vi tilvejebringer alle tekniske, juridiske og forretningsmæssige oplysninger, der er nødvendige, for at ministeriet og Folketinget kan tage stilling til statens engagement i projektet.

I den proces får vi løbende brug for input fra politikere og embedsværk.

Alle ved, at førerløse køretøjer nærmer sig, og med dem kommer den konstante afgivelse af position.

Derfor er den principielle debat om løbende positionsafgivelse fra biler vigtig.

Hellere stå og diskutere principper om overvågning vildt og inderligt foran hoveddøren, fremfor at stå med hænderne i lommen og se på, at den bliver sneget ind af bagdøren via markedets store spillere ved at det alene bliver et forhold mellem borgeren og en privat udbyder.

Vi har brug for en tilkendegivelse af, om I finder det interessant om godt et halvt år at se et forslag til en fælles kommunikationsplatform i trafikken foldet ud.

Det vil også være interessant at vide, hvordan I vægter generne ved forslaget (alle *skal* have en positionsafgiver i bilen) op mod platformens mange samfundsmæssige fordele.