

Fra pilotprojekt til program – intelligente transportsystemer i København

Den 16. januar 2016 skrev Ingeniøren, at smarte danske byer er ramt af pilotsyge. Artiklen peger på, at det er vanskeligt for kommunerne at opskalere deres pilotprojekter på Smart City-området – også selvom projekterne har vist den ønskede effekt. Det er ærgerligt for både kommunerne, de involverede virksomheder og ikke mindst borgerne. Konsekvensen er, at investeringer i udviklingen af Smart City-løsninger går tabt, og at værdifuld viden forsvinder med risiko for, at Danmark sækker agterud i forhold til andre lande og mister gevinsterne ved brugen af smarte teknologier.



Mads Gaml,
programchef, ITS-programmet,
Teknik- og Miljøforvaltningen,
Københavns Kommune
F05Q@tmf.kk.dk



Morten Jung,
Markedschef, A-2 A/S
mju@a-2.dk

Det er imidlertid lykkedes Københavns Kommune, at komme videre efter pilotprojektfasen med en større satsning på intelligente transportsystemer (ITS), som er ved at blive implementeret. Københavns Kommune gennemførte i 2013 et Offentlig-Privat Innovationssamarbejde (OPI), hvor

man i fællesskab udvikler koncepter for løsninger, som senere kan sendes i udbud.

Formålet med OPI'et var at udvikle og teste ITS-løsninger på trafikale udfordringer, hvor der endnu ikke findes løsninger på markedet. Løsningerne havde fokus på at reducere CO₂-udledningen og trængslen gennem en smartere og grønnere trafikstyring for alle trafikanttyper. Derved oplever borgerne at komme hurtigere og mere smidigt gennem byen. Samtidig er der også kommet ITS-løsninger, som fremmer trafikikkerheden for fodgængere og cyklister.

Vi vil derfor gerne dele vores erfaringer og forhåbentlig inspirere andre kommuner. Vores opskrift er en klar vision, samarbejde med førende teknologiske virksomheder og forskningsinstitutioner inden for ITS-området og konkrete mål for trafikken i København.

Processen i København kan illustreres som vist i figur 1.

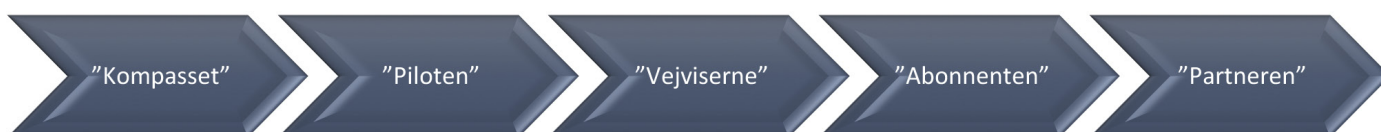
”Kompasset”

En enig Borgerrepræsentation vedtog i 2009 visionen om København som verdens første CO₂-neutrale hovedstad i 2025. Visionen er omsat til en klimaplan – Klimaplan 2025 – der indeholder de målsætninger, hovedindsatser og initiativer, som skal gennemføres for at nå målet om CO₂-neutralitet i 2025. Grøn mobilitet er ét af fire hovedindsatsområder.

Den politiske vision er central. Visionen er det ”kompas”, som ITS-programmet sætter retning efter. Det overordnede formål med ITS-programmet er at leve op til målet i Klimaplanen om, at grøn mobilitet skal bidrage med en reduktion på 25.000 tons CO₂ årligt i 2025.

Det er således ikke ønsket om investering i Smart City-løsninger som sådan, der har drevet processen. Det er derimod et politisk ønske om at nedbringe CO₂-udledningen.

Teknik- og Miljøudvalget godkendte den 22. september 2014 ”Servicemål og



Figur 1. Procesforløb.

principper for prioritering af trafikledelsen”, som sætter rammerne for transportformerens trængsel og CO₂-udledning. Konkret sker det ved servicemål for trafikken og klare retningslinier for, hvor, hvordan og hvornår på dagen de enkelte trafikanttyper skal prioriteres i trafiksignalene.

”Piloten”

For at realisere de politiske mål startede kommunen i perioden 2013-2014 med at gennemføre otte pilotprojekter som et Offentlig-Privat Innovationssamarbejde (OPI) om ITS. Københavns Kommune inviterede til samarbejde med førende teknologiske virksomheder og forskningsinstitutioner inden for ITS-området for at finde frem til de indsatser, der ville give størst værdi for borgere, trafikanter og virksomheder i København. Tankesættet var, at erfaringerne fra pilotprojekterne skulle indgå i et kommende udbud af intelligente trafikløsninger, hvis de viste positive resultater.

Kommunen havde fra starten afsat 60 mio. kr. til ITS-arbejdet og dermed på forhånd afsat midler til en realisering af de bedste løsninger. Afsatte midler til implementering og drift skaber sikkerhed hos leverandørerne, og finansieringssikkerheden er afgørende for leverandørernes helhjertede involvering i udviklingsprocessen.

”Vejviserne”

Det kan ikke lade sig gøre at prioritere samtlige trafikformer lige – skal kollektiv trafik, biler, cykler eller fodgængere have forrang på en given strækning? For at imødegå denne potentielle konflikt udarbejdede Københavns Kommune i 2014 et administrationsgrundlag for trafikledelse, der blev politisk godkendt. Dokumentet er centralt, fordi det viser den politiske prioritering af trafikformerne på forskellige strækninger i form af servicemål for de forskellige trafikformer. Servicemålene er således et udtryk for, at fodgængere, cyklister og busser bliver prioriteret i København.

Administrationsgrundlaget indgik i kommunens samlede ITS-handlingsplan for 2015-16, som også er politisk godkendt. Planen beskriver de fem temaer og indsatsområder, der er udvalgt på baggrund af erfaringerne med pilotprojekterne. Den beskriver målene for ITS-indsatsen, men indeholder ikke detaljerede tekniske løsninger. Det er op til leverandørerne, som har den tekniske indsigt i ITS, at levere de

tekniske løsninger, der understøtter indførelsen af målene, som relaterer sig til den overordnede 2025-vision.

”Abonnementen”

Københavns Kommune efterspurgte i OPI'en flere innovative ITS-løsninger, men gerne én leverandør – eller et konsortium af leverandører – der kunne indfri de mange mål og politiske ønsker på en række relativt forskellige områder. Udbuddet skulle således omfatte løsninger fra udvikling af byrum over systemanskaffelse til trafikstyring og øget trafikikkerhed.

ITS er et nyt satsningsområde for København. Derfor ønskede kommunen, at leverandøren skulle ”abonnere” på opgaven og involvere sig i udviklingen af vel fungerende løsninger i samarbejde med kommunen. Udbuddet blev derfor tilrettelagt som et funktionsudbud, som sikrer udbyder de bedst tænkelige løsninger på de opstillede funktionskrav. Ved valget af leverandør indgik således også leverandørens evne til løbende at udvikle og tilpasse løsningerne til kommunens behov.

Udbuddet var omfattende og krævede indsigt i en række fagområder. Det medførte, at leverandørerne var nødt til at indgå i samarbejder for at kunne levere ét samlet projekt.

Dette skulle vise sig at være en fordel for en række innovative mindre danske virksomheder. For selv om udbuddet var et EU-udbud og dermed også orienteret mod store internationale leverandører, så blev danske innovative virksomheder involveret som underleverandører af en række specialiserede ITS-løsninger. Det har medført fastholdelse af viden og opbygning af ITS-erfaring i danske virksomheder, hvilket kan ses som en positiv afledt effekt af det komplicerede EU-udbud.

”Partneren”

For at skabe det bedste fundament for en sammenhængende implementering af løsningerne, indledte parterne straks efter underskrivelsen af kontrakten en afklaringsfase på 20 arbejdsdage, hvor Københavns Kommune havde mulighed for at udtræde af kontrakten.

Formålet med afklaringsfasen var at etablere et dialogrum, hvor Københavns Kommunes trafikeksperter og ansvarlige for de enkelte indsatsområder kunne drøfte de enkelte løsninger med leverandørens ditto, og derved afstemme forventningerne

mellem kunde og leverandør.

Et af de signifikante resultater af dialogen under afklaringsfasen var, at leverandøren bestyrkede sin rolle som samarbejdspartner og ”abonnent” i projektet og tog medansvar for opfyldelsen af de overordnede målsætninger frem for ”blot” at levere delkomponenter.

Endelig indeholder kontrakten en forpligtelse for parterne til at gennemføre en teknisk evaluering af alle implementeringer, inden de bliver godkendt. Dette skal sikre, at de oprindeligt simulerede effekter opnås, og at man eventuelt kan foretage de nødvendige tilpasninger, så der skabes maksimal effekt. Partneren involveres og forpligtes på opfyldelsen af Københavns Kommunes overordnede mål, og således afleveres ikke blot en teknologisk ydelse, men også en forventet opfyldelse af trafikale mål i København.

Fremtiden

Arbejdet med at implementere Københavns Kommunes vedtagne ITS-projekter er i fuld gang, og projekterne skal være overgået til almindelig drift i 2017. For at nå målsætningen om en reduktion på 25.000 tons CO₂ om året samt fortsat at bidrage til at opfylde og fastholde servicemålene for trafikken, er der behov for at investere i en anden bølge af ITS-programmet frem mod 2025.

Den nye udbudslov åbner for yderligere markedsdialog forud for udbud og forhandling samt dialog med leverandørerne af ITS-løsninger. Da området er kendetegnet ved høj grad af innovation og teknologi, der kun sjældent har været i drift igennem længere tid, er det hensigtsmæssigt at udnytte de nyeste muligheder. Den øgede dialog skærper kommunernes udbud.

Smart City-løsninger, herunder også ITS, der er testet og taget i drift i én kommune, kan formentlig også anvendes i andre kommuner. Samarbejde mellem kommuner om udvikling af Smart City-løsninger eksisterer i dag. Men der er behov for et øget samarbejde og bedre koordinering mellem kommunerne – også for at bidrage til at der ikke investeres parallelt i identiske projekter. Det må gerne ske ved hjælp af en national strategi for området.