

# Projektforslag til RUS-puljen 2020

<b>Titel</b>	<b>Grøn bølge til busserne</b>
<b>Indsatsområde i Handlingsplan 2020-2021</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kollektiv transport som førstevalg for flere</li> <li>• Teknologi og data til at gøre hverdagens trafik nemmere og grønnere</li> </ul>
<b>Bidraget til RUS'en</b>	Indsatsen skal bidrage til målsætningen om 20 % flere vælger kollektive trafikløsninger inden 2035
<b>Bidraget til FN's verdensmål</b> 	9: Industri, innovation og infrastruktur 11: Bæredygtige byer og lokalsamfund. 17: Partnerskaber for handling.
<b>Formål</b>	<p>Formålet er udvikle og teste nye løsninger, som kan skabe grønne bølger for busserne, så kollektiv trafik aldrig hænger fast i trængsel eller skal vente i lyskryds.</p> <p>Dernæst er formålet (hvis der bevilliges midler i 2021) at samle kommuner, trafikselskaber og andre interessenter om en fælles indsats om at kollektiv trafik på <i>det strategiske net</i> kun skal stoppe ved stoppesteder og stationer, og ikke i trængsel og ved lyskryds.</p> <p>Når busserne kommer hurtigere frem og ikke hænger i trafikken, vil det gøre det mere attraktivt for borgerne at vælge kollektiv trafik.</p>
<b>Beskrivelse af initiativet</b>	<p>Traditionelle metoder til busfremkommelighed gennemføres på en buslinje af gangen og gennemføres typisk flere år efter, at problemstillingerne er opstået. Resultatet er, at der tabes mere tid i øget trængsel, end der vindes ved fremkommelighedstiltag.</p> <p>Med smart teknologi skal forudsigelse og kommunikation med lyskryds bidrage til 'grøn bølge'. Det giver mere effektiv drift, bedre økonomi, mindre spildtid og en hurtigere rejse.</p> <p>Med smart teknologi kan man også prioriterer busser mere intelligent ved at give forrang til busser, der er forsinkede, som har flere passagerer eller noget helt tredje. Man vil også kunne prioritere mellem forskellige busser, der ankommer samtidigt til et kryds, eller lave prioriteringer baseret på den samlede trafik i området.</p> <p>En forudsætning for den grønne bølge er, at kommuner, lyskryds og bus-systemet kan kommunikere og arbejde sammen. Denne indsats skal undersøge og udvikle den hidtil mest sandsynlige løsning til at opnå det.</p> <p>I projektet vil man dels udvikle og teste nye løsninger til mere intelligent prioritering af busserne i samarbejde med Københavns Kommune, som skal testes i København og i udvalgte andre kommuner. Dernæst vil der i forbindelse med DOLL living lab eksperimenteres med nye former for busprioritering – som en videreudvikling af den indsats om ITS i DOLL - som blev bevilliget i 2019.</p> <p>De nye forsøg med busprioriteringer bliver mere intelligente end tidligere løsninger, som er forsøgt testet i København. Som noget nyt</p>

	<p>kan man prioritere busser baseret på en lang række faktorer, som antal passagerer, vejret, den generelle trængsel m.m. Tidligere forsøg med busprioriteringer har 'kun' givet prioritet på baggrund af om der sad en bestemt GPS-enhed i bussen.</p> <p>I anden fase af projektet (med midler søgt fra RUS i 2021) vil man udvikle modeller til forudsigelse af busser og letbane, som kan bruges til at skabe grønne bølger for kollektiv transport. Dernæst vil man skabe en overblik over investeringsbehovet for det samlede strategisk net, samt test af trafikinformation og kombinationsrejser på baggrund af de nye modeller.</p>
<b>Varighed</b>	2021-2022 (fase 1) og 2021-2023 (fase 2)
<b>Effekt</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Større rettidighed og færre forsinkelser for busser</li> <li>• Flere passagerer i den kollektive trafik</li> <li>• Samarbejde på tværs af kommuner om busprioritering</li> </ul>
<b>Partnerskaber</b> 4	<p>Københavns Kommune og DOLL har givet tilsagn om deltagelse i fase 1 af projektet. Som en del af DOLL-projektet er der allerede et samarbejde med Movia, Vejdirektoratet og en lang række leverandører af trafiksignaludstyr. Vi afventer stadig at finde kommuner ud over København, som vil indgå i fase 1.</p> <p>I fase 2 er det forventningen af samle en større gruppe af kommuner og andre aktører om en fælles indsats.</p>
<b>Innovation</b> 5	I projektet vil der blive udviklet og testet nye metoder til mere intelligent busprioritering, som ikke er set før. Der er potentiale for styring af trafikken, når nye tekniske løsninger gør det muligt at prioriterer busser ift. antal passager, forsinkelse, vejr, events og meget andet.
<b>Udbredelse</b> 4	De nye løsninger til busprioritering testes med det formål, at de skal kunne implementeres i alle kommuner. Samtidig vil intelligent busprioritering få endnu større effekt, når det implementeres på samlede buslinjer på tværs af kommunegrænser.
<b>Gearing</b> 2	Projektets økonomi inkluderer medfinansiering fra partnerne i form af medarbejdertimer samt indkøb af testudstyr til lyskryds. Der er ikke planer om yderlig gearing i projektets første fase. Derimod er det planen at se om projektets anden fase fra 2021 kan geares med EU midler fra fx den nye Horizon Europe pulje.
<b>Særlige forhold/samlet vurdering</b>	Det er den rette tid til at sætte dette projekt i gang. Dels fordi der allerede er nogle villige partnere i Københavns Kommune og DOLL, som arbejder med dette felt. Og dels fordi busfremkommelighed er en stigende udfordring, som bør adresseres – og med intelligent busprioritering i lyskryds kan man forholdsvis prisbilligt opnå en ret stor effekt. Det kan både supplere dedikerede BRT-løsninger, men også være tiltag, som hurtigt kan implementeres og skabe effekt både på det strategiske net – såvel som på lokale busruter.
<b>Samlet budget</b>	2 mio. (2020) + 3,8 mio. (2021)
<b>Medfinansierings behov fra RUS-puljen</b>	1,5 mio. (2020) + 2 mio. (2021)