



Oslo kommune Bymiljøetaten
Postboks 636 Løren
0507 OSLO

Trondheim, 22.06.2018

Deres ref.:
18011308 Dimos Kyriakou

Vår ref. (bes oppgitt ved svar):
2018/2615

Saksbehandler:
Stoltenberg, Kirvil Elise

Tildeling av tilskudd - Optimal styring for klimavennlige transportmidler

Det vises til deres søknad om tilskudd av 15.02.2018 med referansenummer 18SB416E. Det er søkt om et tilskudd på kr 1 250 000. Miljødirektoratet gir med dette et tilsagn om senere utbetaling av tilskudd på kr 1 250 000. Tiltaket som gis tilsagn om tilskudd er "Optimal styring for klimavennlige transportmidler".

BAKGRUNN

Miljødirektoratet mottok 355 søknader til tilskuddsordningen "Klimasats - støtte til klimasatsing i kommunene" i 2018. Søknadene hadde et samlet søknadsbeløp på totalt 318 millioner kroner.

Formålet med ordningen er å bidra til reduksjon av klimagasser og omstilling til lavutslippssamfunnet. Miljødirektoratet har vurdert søknadene i henhold til tildelingskriteriene og prioriteringskriteriene. Ved prioritering av søknadene har vi vektlagt:

- Potensial for utslippsreduksjon.
- Grad av innovasjon i omstilling til lavutslippssamfunnet.
- Overføringsverdi og spredingspotensial.
- Realistisk budsjett for kostnader, og plan for gjennomføring og framdrift.
- Ambisjoner for klimagassreduksjon utover minimumskrav i lover og forskrifter.
- Andre effekter av tiltaket, positive og negative.
- At tiltaket ikke er berettiget støtte fra andre statlige ordninger.

FELLES SVAR PÅ TO SØKNADER

Miljødirektoratet gir med dette svar på de to søknadene Optimal styring for klimavennlige transportmidler og Forprosjekt etablering av TrafikkStyringsSentral (referansenummer 18S09718).

Beskrivelse av prosjektene fra søknadene:

1) Optimal styring for klimavennlige transportmidler

Bymiljøetaten ønsker å utføre et konkret prosjekt der fokus er på å optimalisere prioriteringen av gående, syklende og kollektivreisende i dagens komplekse trafikkbilde gjennom å bruke mer effektive styringsløsninger.

Overordnet problemstilling er: hvordan styrer vi disse prioriterte trafikantgruppene (gående, syklende og kollektivreisende) på en klimavennlig måte? I dag er det fokusert på god avvikling men fremover er det viktig at avvikling styres av klima- og miljøfaktorer. Andre problemstillinger å ta hensyn til er:

- Tetthet i byen begrenser muligheter for fysiske tiltak samtidig som prioriteringen av ulike trafikantgrupper skal endres. Hvordan kan teknologi brukes å optimere prioriteringen?
- Hvordan kan man prioritere syklende og gående langs en strekning og samtidig unngå problemer for kollektivtrafikk?
- Hvilket utstyr skal brukes for å oppnå best deteksjon av alle trafikantgrupper, særlig syklende og gående?
- Hvordan vurderes prioritering mellom gående, syklende og kollektivreisende?

Det er mange utfordringer når man prøver å prioritere gående, syklende og kollektivreisende langs samme strekning. Det er ønsket å teste nye styringsmuligheter på et sted hvor effekten av prioriteringsløsninger kan bli målt og kvantifisert. Langsiktig mål er at løsninger som er utestet «skaleres opp» til å dekke flere deler av byen slik at det etableres et system som kan styre trafikk i byen på mest mulig klimavennlig måte.

Vi ønsker å teste nye teknologiske løsninger for deteksjon av de prioriterte trafikantgruppene. Nå finnes det forskjellige typer av måter å styre trafikken og samle trafikkdata. Det er mål at alle de forskjellige trafikkdatakildene samles på felles dataplattform med samme format slik at datahåndtering forbedres og fører til bedre utnyttelse i andre prosjekter.

Aktuelt pilotområde vil være Toftes/Herslebs gate på Grünerløkka, strekningen mellom Trondheimsveien og Ring 2. Det er ingen gode alternativer for «fysiske» tiltak (kollektivfelt, svingende felt, osv) langs strekningen slik at ulike styringsløsninger må testes ut for å forbedre situasjonen.

2) Forprosjekt etablering av TrafikkStyringsSentral

Det vi ønsker å gjøre med dette forprosjektet er å utrede hensikt, organisering og modell for en TrafikkStyringSentral (TSS) samt prosessen for å etablere denne. Signalreguleringen prioriterer i alle kryss, mellom ulike trafikktyper, f eks buss foran privatbil. Bussen kaller opp (via GPS koordinater) grøntsignalet i et lysregulert kryss, som forlenges for bussen. Vi trenger et samlet sett med trafikkstyringstiltak innenfor en helhetlig transport/trafikk-løsning. Det omsøkte prosjektet omhandler et forprosjekt for å ivareta mulighetene, samt beregne effektene for klima og andre områder.

Vi tror at en mer samlande trafikkstyringssentral vil lettere kunne gjennomføre de nødvendige innstramninger mv for en mer miljøvennlig trafikkavvikling i Oslo trafikken. Dette forprosjektet skal vurdere hvordan utslipp til luft fra trafikken kan styre tilgjengelig veikapasitet, og særlig i områder med køansamlinger. Vi har gjennom luftmålinger tilgang til informasjon om såkalte «hotspots» for utslipp til luft. Det er gjort vurderinger i EU Kommisjonen ifb med lovgrunnlaget for bruk av ITS løsninger, at optimalt utnyttet, kan det konservativt bety en reduksjon i utslipp på ca 10-15 % (2010)

MILJØDIREKTORATETS VURDERING AV SØKNADENE

Oslo kommune søker støtte til å teste ut teknisk utstyr som kan prioritere de mest klimavennlige transportmåtene i bygatene basert på klimagassutslipp.

Oslo kommune søker også støtte til å utrede hensikt, organisering og modell for en TrafikkStyringSentral (TSS) samt prosessen for å etablere denne.

Kommunen trekker fram at trafikken i dag styres slik at man oppnår den mest mulig effektive trafikkavviklingen, uavhengig av klimagassutslipp, men at fremover er det viktig at avvikling styres av klima- og miljøfaktorer. Kommunen vil gjennom dette prosjektet finne ut mer om hvordan slik trafikkstyring kan gjøres ved hjelp av detektorer og annet teknisk utstyr.

Transport er en hovedkilde til klimagassutslipp, og en rekke ulike tiltak for å redusere disse utslippene må prøves. Miljødirektoratet vurderer at økt kunnskap om hvordan man kan legge til rette for klimavennlig transport også i tette byområder der det ikke er plass til mange fysiske tilrettelegginger og begrensninger, og som kombineres med kunnskap om effektiv trafikkavvikling, kan bidra til lavere utslipp fra transport, spesielt i by.

Miljødirektoratet støtter arbeidet med Optimal styring for klimavennlige transportmidler med 50% av kostnaden, oppad begrenset til kr 1 250 000. Dersom kommunen prioriterer prosjektet Forprosjekt etablering av TrafikkStyringsSentral høyere, kan kommunen benytte noen av midlene til dette. Kommunen kan altså spre midlene til begge prosjektene dersom Bymiljøetaten mener det er nyttigere enn å kun gjennomføre prosjektet Optimal styring for klimavennlige transportmidler. Uansett utgjør støtten maksimalt 50% av kostnadene, og er begrenset til kr 1 250 000.

Som del av prosjektet Optimal styring for klimavennlige transportmidler ber vi Oslo kommune om å legge vekt på å kvantifisere klimaeffekten som kan oppnås ved å prioritere de mest klimavennlige transportmåtene, og beskrive hvilke forutsetninger som legges til grunn. Og videre, dersom det er rom for det i prosjektet, også belyse hvilke konsekvenser denne prioriteringen har for trafikkavviklingen.

RAPPORTERING OG UTBETALING

Rapportering skjer i elektronisk søknadssenter. Logg på med samme bruker som leverte søknaden. Det er mulig å legge inn rapport så snart regnskapet er klart, selv om dette er før rapporteringsfristen.

Som del av rapporteringen ber vi om å få tilsendt utredninger, eller lenke til disse.

Egeninnsats som omfatter kommunal arbeidstid kan regnskapsføres med inntil kr 500 kr/time, og skal framkomme av regnskapet. Fakturaer og timelister skal ikke vedlegges. Regnskapet skal være bekreftet av økonomisjef eller tilsvarende, kommunerevisjon eller ekstern revisor. For tilskudd over en million må regnskapet være revisorbekreftet.

Utbetaling skjer senere, på grunnlag av innsendte rapporter og bekreftet regnskap. Utbetaling i 2020 og senere er med forbehold om Stortingets bevilgning.

AKSEPT

Frist for å akseptere tilbudet er 1. september 2018. Tilbudet aksepteres i søknadssenteret. Logg inn med samme bruker som leverte søknaden.

Lykke til med arbeidet!

Denne avgjørelsen er ikke et enkeltvedtak og kan dermed ikke påklages, jmfør forvaltningsloven § 2 første ledd bokstav a og b, jmfør fjerde ledd.

Følgende rapportering er en forutsetning for tilsagnet om tilskudd:

Leveres	Beskrivelse	Frist
Delrapport	Delrapport med rengskap og foreløpige resultater	15.10.2019
Sluttrapport	Sluttrapport med revisorbekreftet regnskap	15.08.2020

Beløpet vil utbetales innenfor følgende plan:

Planlagt utbetalt	Beskrivelse	Beløp
201912	Delutbetaling på grunnlag av regnskap og delrapport	900 000
202010	Sluttutbetaling på grunnlag av revisorbekreftet regnskap	350 000

Tilsagnet er gyldig til 31.12.2020. Dersom rapportering som vist over ikke overholdes, bortfaller tilsagnet om tilskudd, og tilsagnsbeløpet vil da omdisponeres til andre formål.

Dersom forutsetningene for gjennomføring av tiltaket endres vesentlig eller bortfaller (teknisk/faglig, økonomisk eller framdriftsmessig), skal Miljødirektoratet underrettes umiddelbart.

Det gjøres oppmerksom på at Miljødirektoratet og/eller Riksrevisjonen med hjemmel i bevilgningsreglementet kan iverksette kontroll av om tilskuddet er benyttet i samsvar med forutsetningene.

Vi gjør videre oppmerksom på at Miljødirektoratet helt eller delvis kan kreve et eventuelt utbetalt tilskudd tilbakebetalt dersom midlene ikke brukes i henhold til forutsetningene eller at forutsetningene for tilsagnet bortfaller.

Regnskapsbilag knyttet til gjennomføringen av tiltaket skal oppbevares i minst 10 år, eller i henhold til regnskapsloven, dersom din virksomhet er underlagt denne.

Hilsen
Miljødirektoratet

Dette dokumentet er elektronisk godkjent

Herdis Laupsa
seksjonsleder

Kirvil Stoltenberg
prosjektleder

Tenk miljø - velg digital postkasse fra e-Boks eller Digipost på www.norge.no.

Kopi:
Fylkesmannen i Oslo og Akershus

. . .