



KLIMA OG VEGTRAFIKK

Utvikling i Mjønsbyen siden 2009

04.07.2018

Forord

Mjøsbyen er i gang med å utarbeide en areal- og transportstrategi for området. For å få et godt grunnlag for dette arbeidet, er det behov for oversikt over klimagassutslipp fra vegtrafikken i kommunene som er med i samarbeidet.

Notatet gjør rede for utviklingen siden 2009 og omtaler kort utfordringer Mjøsbykommunene står overfor på transportområdet for å kunne bidra til at Oppland og Hedmark fylkeskommuner når sine vedtak om å bli klimanøytrale innen hhv 2025 og 2030.

Notatet er utarbeidet av Civitas ved Olav Fosli og Eivind Selvig har bidratt med kvalitetssikring.



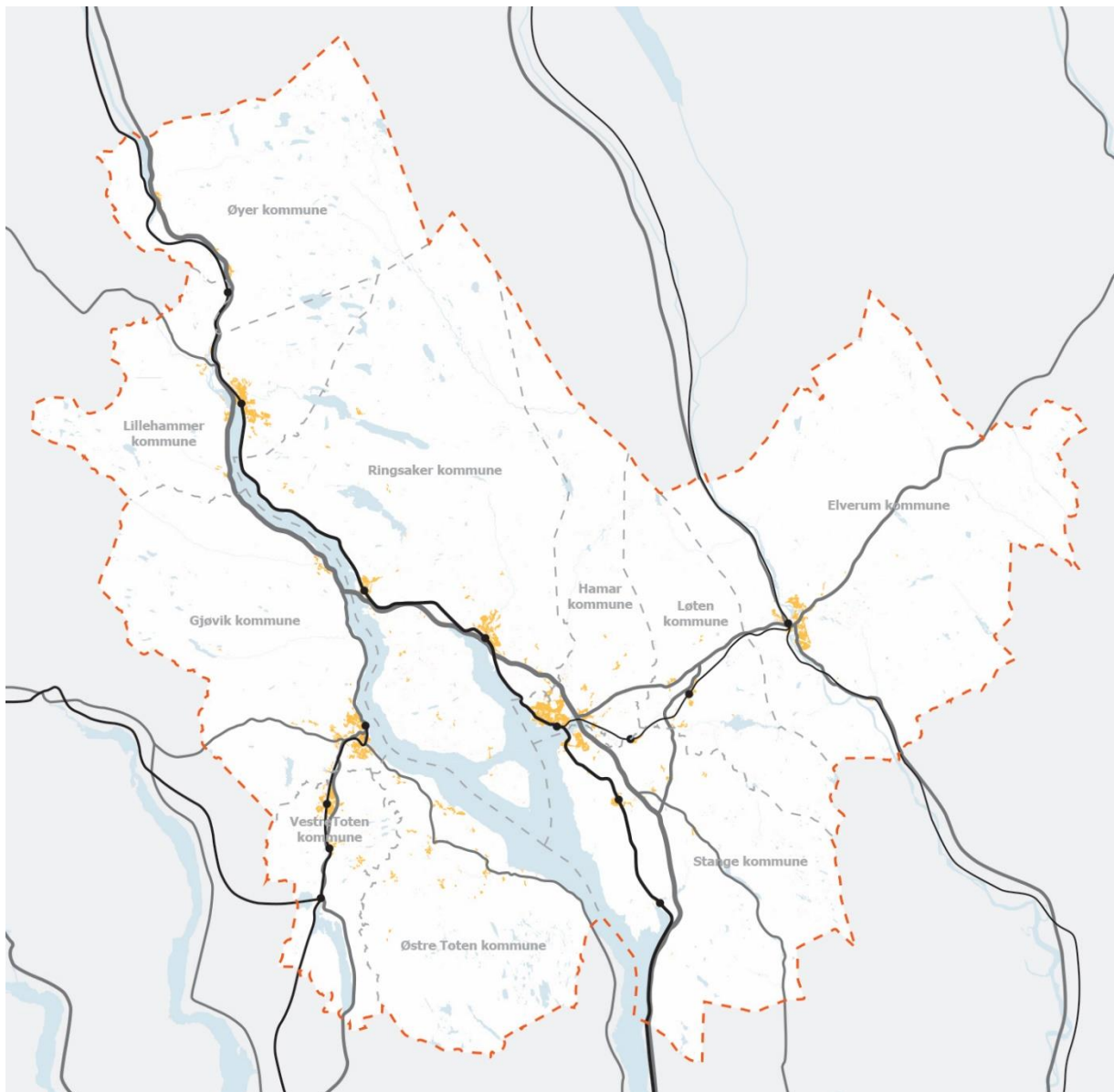
Innhold

1	Innledning	4
2	Hedmark og Oppland har ambisiøse klimamål	5
3	Økt klimagassutslipp fra vegtrafikk 2009-2015	5
4	Trafikken har fortsatt å øke etter 2015	9
4.1	E6 Øyer grense sør	11
4.2	E6 Mjøsbrua	12
4.3	E6 Kolobekken	13
4.4	Rv. 4 Gjøvik	14
4.5	Rv. 3 Ebru	15
4.6	Oppsummering	15
5	Forventet utslippsreduksjon som følge av teknologiutvikling	16
6	Behov for kraftige virkemidler for å nå klimamålene	17



1 Innledning

Dette notatet beskriver status og siste års utvikling i klimagassutslipp fra vegtrafikken i Mjøsby-kommunene. Transportsektoren står for en betydelig andel av klimagassutslippene og er ett viktige tema for utvikling av areal- og transportstrategi for Mjøsbyen.



Figur 1: Kommunene i Mjøsby-samarbeidet. Illustrasjon Civitas



2 Hedmark og Oppland har ambisiøse klimamål

Hedmark fylkeskommune reviderte handlingsdelen av Fylkesdelplan for Energi- og klimaplan i 2016. Her legges det opp til at en innenfor Hedmarks grenser skal være klimanøytral innen 2030. Menneskeskapte klimautslipp skal nøytraliseres gjennom utslippsreduksjoner og karbonbinding ved blant annet netto skogtilvekst.

Oppland fylkeskommune vedtok regional planstrategi i 2016 som har som ambisjon at Oppland skal bli klimanøytralt allerede innen 2025.

Disse målene gir sterke føringer for arbeidet med areal- og transportstrategien for Mjøsbyen.

3 Økt klimagassutslipp fra vegtrafikk 2009-2015

Data for klimagassutslipp er hentet fra SSBs/Miljødirektoratets beregninger av utslipp på kommunenivå. Vi har tatt ut utslippstall for lett og tung vegtrafikk som er mest relevant for arbeidet med areal- og transportstrategi for Mjøsbyen. Det betyr at andre kilder som anleggsmaskiner og landbruk holdes utenfor i denne sammenhengen.

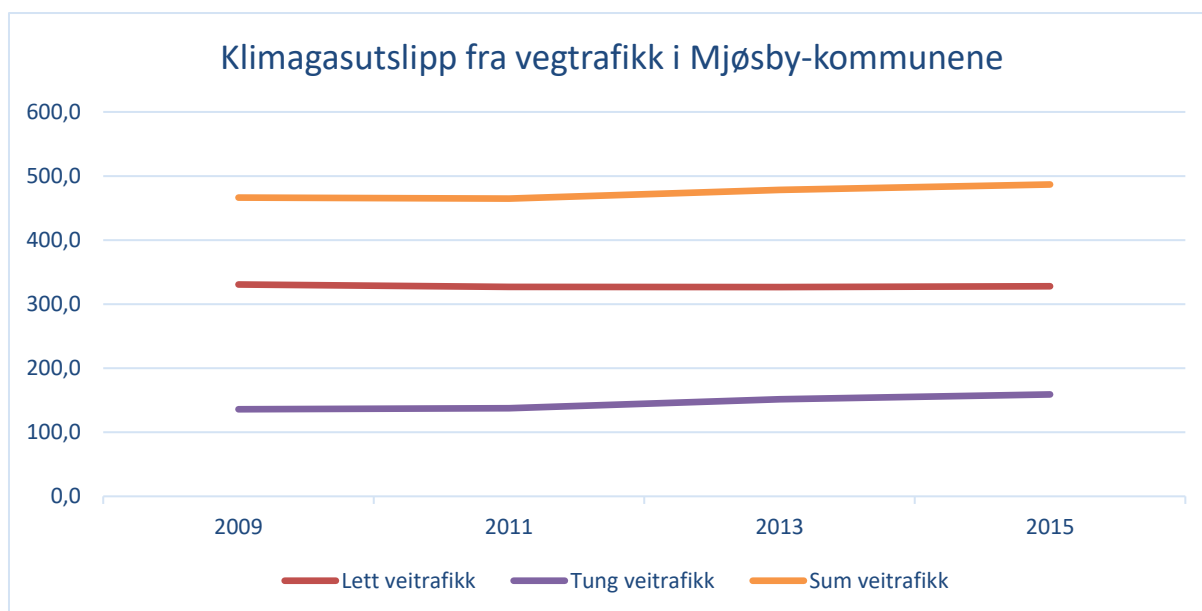
Siste tilgjengelige tall er fra 2015 og det utgis kun statistikk for hvert andre år. Metoden ble lagt om i 2009, slik at det ikke foreligger lett tilgjengelige sammenlignbare tall før 2009.

Tabell 1: Klimagassutslipp fra vegtrafikken (sum lett og tung), 1000 tonn CO₂-ekvivalenter. Datagrunnlag: Miljødirektoratet

Kommune					Endring
	2009	2011	2013	2015	2009-15 (%)
Øyer	28,3	28,5	27,4	28,0	-1 %
Lillehammer	47,6	47,8	46,2	47,0	-1 %
Ringsaker	81,5	80,5	86,8	88,4	8 %
Hamar	44,1	43,6	46,7	47,5	8 %
Stange	71,9	71,0	77,0	78,6	9 %
Løten	21,3	21,0	22,7	23,2	9 %
Elverum	46,7	46,2	49,6	50,5	8 %
Gjøvik	74,9	75,4	72,8	74,0	-1 %
Østre Toten	23,2	23,3	22,6	22,9	-1 %
Vestre Toten	27,1	27,3	26,4	26,8	-1 %
Sum	466,6	464,7	478,2	486,8	4 %

Klimagassutslippene fra vegtrafikken i Mjøsbyen har gått opp 4 % i perioden fra 2009 til 2015. Som figuren og tabellen på neste side illustrerer, viser beregningene at tunge kjøretøy har stått for hele økningen. Utslippene fra de tunge kjøretøyene har økt med 17 % i perioden, mens lette kjøretøy gikk ned med om lag 1 %.





Figur 2: Klimagassutslipp fra vegtrafikk i Mjøsbykommune. 1000 tonn CO₂-ekv. Datagrunnlag: www.miljostatus.no

Det er relativ stor forskjell mellom kommunene. Ringsaker, Hamar, Stange, Løten og Elverum hadde en vekst på rundt 8-9 %. Hele veksten skyldes økning for tunge kjøretøy og den kom i mellom 2011 og 2013. En mulig delforklaring er den omfattende utbygging av E6 og jernbanen med stor og vedvarende anleggstrafikk over flere år. Utslippene fra lette kjøretøy har en nedgang på ca. 1 % i samme periode. Først om noen år vil vi erfare hvordan trafikken/utslippene utvikler seg når E6 og jernbanen er ferdigstilt og er åpen for normal trafikk.

Øvrige kommuner, dvs. Øyer, Lillehammer, Gjøvik, Østre Toten og Vestre Toten, hadde alle en nedgang på rundt 1 % i perioden.

Tabellen på neste side viser hvordan utviklingen har vært for utslipp fra tunge og lette kjøretøy i de enkelte kommunene i perioden.



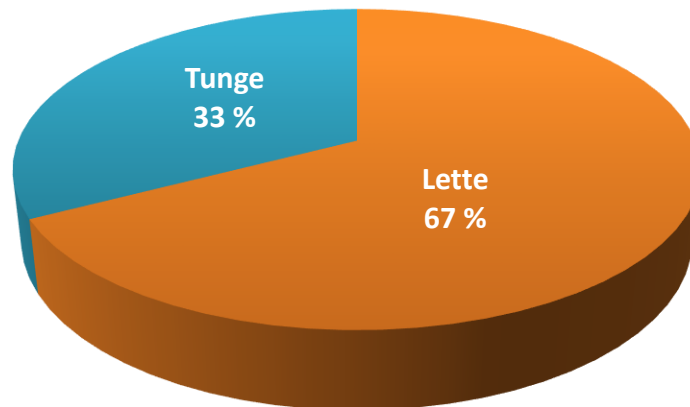
Tabell 2 Klimagassutslipp fra vegtrafikken i Mjøsbyen, 1000 tonn CO₂-ekv. Datagrunnlag: Miljødirektoratet

Kommune	Vegtrafikk	2009	2011	2013	2015	Endring 2009-15 (%)
Øyer	Lett	16,3	16,2	16,3	16,3	0,1 %
Øyer	Tung	12,0	12,3	11,1	11,6	-2,8 %
Øyer	Sum	28,3	28,5	27,4	28,0	-1,1 %
Lillehammer	Lett	33,6	33,5	33,3	33,4	-0,6 %
Lillehammer	Tung	14,0	14,3	12,9	13,6	-2,7 %
Lillehammer	Sum	47,6	47,8	46,2	47,0	-1,2 %
Ringsaker	Lett	59,3	58,4	58,5	58,7	-1,0 %
Ringsaker	Tung	22,1	22,2	28,2	29,6	33,8 %
Ringsaker	Sum	81,5	80,5	86,8	88,4	8,4 %
Hamar	Lett	33,8	33,3	33,5	33,6	-0,4 %
Hamar	Tung	10,3	10,4	13,2	13,8	34,0 %
Hamar	Sum	44,1	43,6	46,7	47,5	7,6 %
Stange	Lett	49,6	48,7	48,6	48,7	-1,7 %
Stange	Tung	22,3	22,3	28,4	29,8	33,7 %
Stange	Sum	71,9	71,0	77,0	78,6	9,3 %
Løten	Lett	14,9	14,7	14,7	14,7	-1,4 %
Løten	Tung	6,3	6,3	8,1	8,5	33,8 %
Løten	Sum	21,3	21,0	22,7	23,2	9,1 %
Elverum	Lett	34,4	33,9	34,0	34,1	-1,0 %
Elverum	Tung	12,3	12,3	15,7	16,4	33,8 %
Elverum	Sum	46,7	46,2	49,6	50,5	8,2 %
Gjøvik	Lett	52,5	52,4	52,0	52,2	-0,6 %
Gjøvik	Tung	22,4	23,0	20,8	21,8	-2,6 %
Gjøvik	Sum	74,9	75,4	72,8	74,0	-1,2 %
Østre Toten	Lett	16,9	16,8	16,7	16,7	-0,8 %
Østre Toten	Tung	6,4	6,5	5,9	6,2	-2,7 %
Østre Toten	Sum	23,2	23,3	22,6	22,9	-1,3 %
Vestre Toten	Lett	19,3	19,3	19,1	19,2	-0,7 %
Vestre Toten	Tung	7,8	8,0	7,3	7,6	-2,7 %
Vestre Toten	Sum	27,1	27,3	26,4	26,8	-1,3 %
Lett vegtrafikk		330,7	327,1	326,6	327,7	-0,9 %
Tungtrafikk		135,9	137,6	151,6	159,0	17,0 %
Sum trafikk		466,6	464,7	478,2	486,8	4,3 %

Siden tunge kjøretøy har stått for veksten i utslipp, har naturlig nok det resultert i at tunge kjøretøy står for en stadig økende andel av klimagassutslippene. I 2009 utgjorde tunge kjøretøy 29 % av utslippene fra vegtrafikken. I 2015 hadde andelen økt til 33 %. Fortsatt står lette kjøretøy for den største andelen av utslippene. I 2015 utgjorde utslipp fra lette kjøretøy to tredeler av samlet utslipp fra vegtrafikken i Mjøsbyen.



Klimagassutslipp vegtrafikk Mjøsbyen 2015



Figur 3: Klimagassutslipp fra vegtrafikk etter kjøretøykategori, Mjøsbyen 2015. Datagrunnlag Miljødirektoratet.

Tabellen under viser beregnet utslipp fra lette kjøretøy pr person i Mjøsbyen. Datagrunnlaget omfatter all trafikk som skjer i kommunen, også gjennomgangstrafikk og hyttetraffic mv. Dette vil sammen med reisevanene til kommunens egne innbyggere, påvirke tall for utslipp pr innbygger.

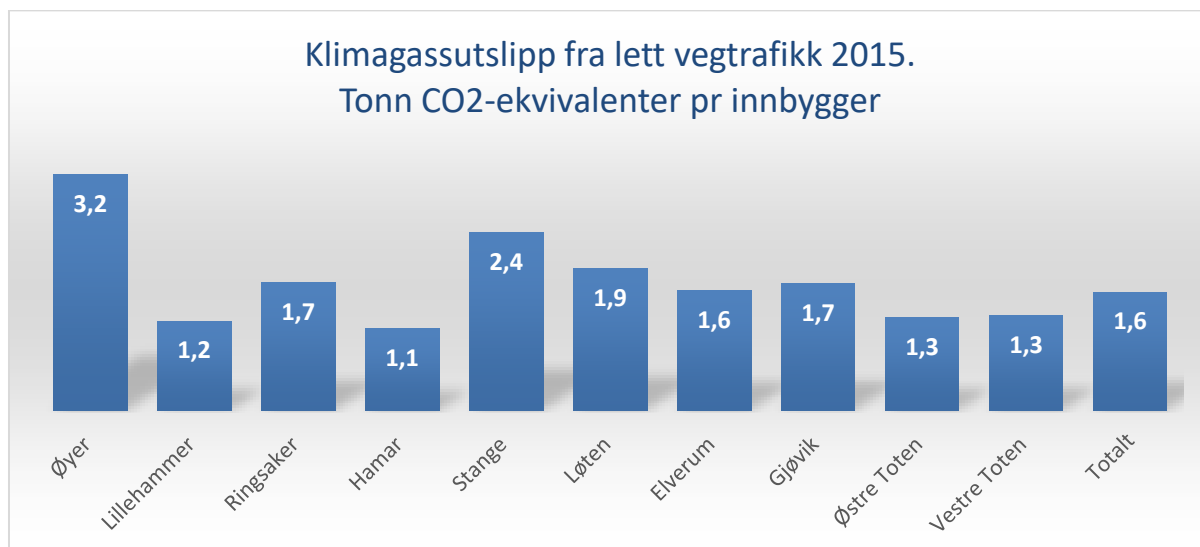
Tabell 3: Antall innbyggere i Mjøsbyen, utslipp av klimagasser fra vegtrafikken i 1000 tonn CO₂-ekv og utslipp pr innbygger i 2015. Datagrunnlag SSB og Miljødirektoratet

Kommune	Innbyggere	Utslipp (1000 tonn)	Utslipp tonn pr/pers
Øyer	5 065	16,3	3,2
Lillehammer	27 300	33,4	1,2
Ringsaker	33 603	58,7	1,7
Hamar	29 847	33,6	1,1
Stange	20 013	48,7	2,4
Løten	7 552	14,7	1,9
Elverum	20 794	34,1	1,6
Gjøvik	30 063	52,2	1,7
Østre Toten	13 152	16,7	1,3
Vestre Toten	14 796	19,2	1,3
Totalt	202 185	327,7	1,6

Det var størst utslipp pr innbygger i Øyer og Stange, mens Hamar, Lillehammer og Toten er kommuner med lavest utslipp i forhold til folketallet. Typisk for Øyer er stor gjennomgangstrafikk og fritids/hyttetraffic og for Stange er det gjennomgangstrafikk på E6. Begge kommuner har få innbyggere slik at nevnte trafikk fra besøkende/gjennomfart gir store utslag.



De største bykommunene Hamar og Lillehammer påvirkes i mindre grad av trafikken på gjennomfartsårene.

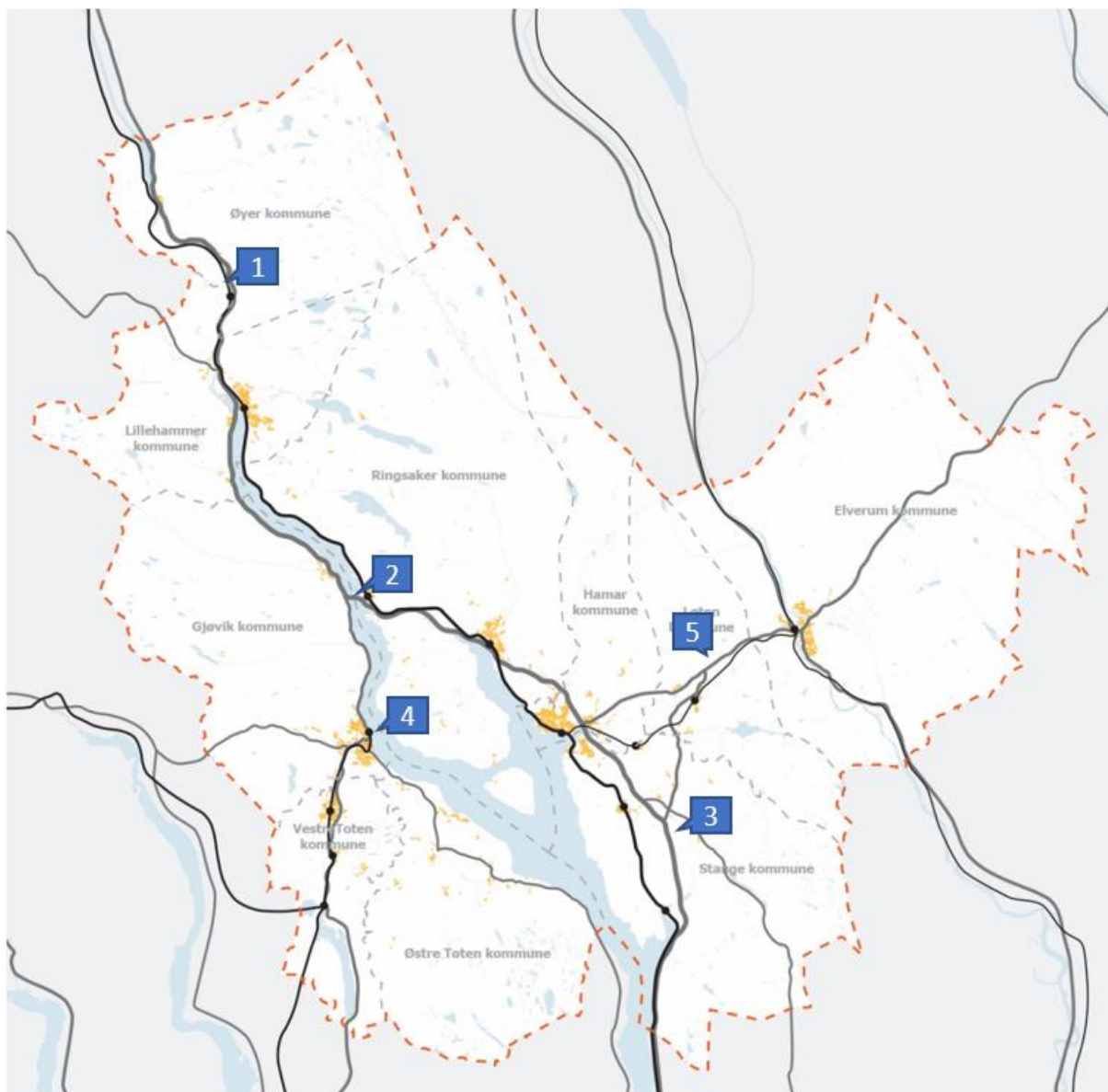


Figur 4: Klimagassutslipp fra lett vegtrafikk pr innbygger. 2015-tall. Datagrunnlag: SSB og Miljødirektoratet. Illustrasjon: Civitas.

4 Trafikken har fortsatt å øke etter 2015

Som omtalt i forrige kapittel foreligger det ikke offisiell statistikk for klimagassutslipp på kommunenivå etter 2015. For å gi en indikasjon på utviklingen i utslipp fra vegtrafikken etter 2015, er det sett nærmere på trafikktviklingen på noen utvalgte tellepunkter som dekker ulike deler av Mjøsbyen. Det er nær sammenheng mellom utvikling i vegtrafikken og klimagassutslipp.





Figur 5 Utvalgte tellepunkt på hovedvegnettet i Mjøsbyen:

- 1) E6 Øyer grense sør
- 2) E6 Mjøsbua
- 3) E6 Kolobekken
- 4) Rv. 4 Gjøvik
- 5) Rv. 3 Ebru, Løten

Illustrasjon: Civitas

På de neste sidene presenteres tall for de ulike tellepunktene.



4.1 E6 Øyer grense sør

Tabell 4 Trafkkutvikling E6 Øyer grense sør. Datakilde: Statens vegvesen.

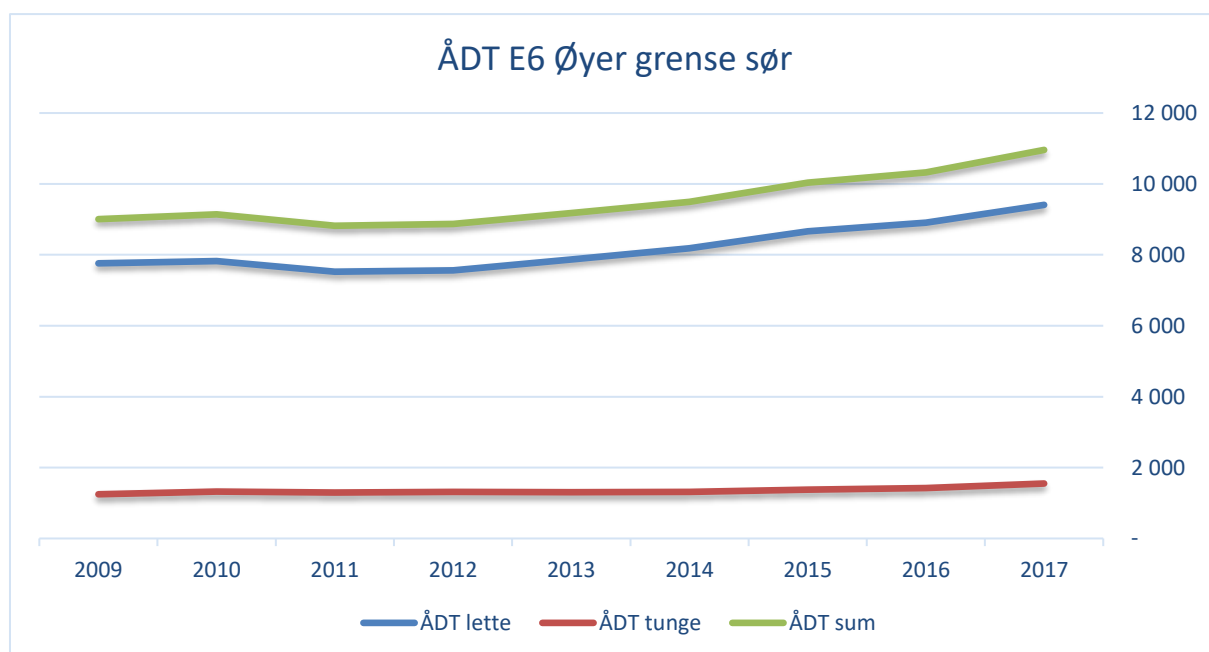
År	ÅDT lette	ÅDT tunge	ÅDT sum	Tungbilandel	Årlig endring ÅDT	Endring ÅDT fra 2009	Endring ÅDT lette fra 2009	Endring ÅDT tunge fra 2009
2017	9 409	1 550	10 959	14 %	6 %	22 %	21 %	24 %
2016	8 908	1 419	10 327	14 %	3 %	15 %	15 %	14 %
2015	8 659	1 377	10 036	14 %	6 %	11 %	12 %	10 %
2014	8 181	1 315	9 496	14 %	3 %	5 %	5 %	5 %
2013	7 872	1 305	9 177	14 %	3 %	2 %	1 %	5 %
2012	7 562	1 310	8 872	15 %	1 %	-2 %	-3 %	5 %
2011	7 524	1 296	8 820	15 %	-4 %	-2 %	-3 %	4 %
2010	7 821	1 321	9 142	14 %	1 %	1 %	1 %	6 %
2009	7 761	1 247	9 008	14 %				

Lette < 5,6 meter

Tunge >= 5,6 meter

I 2017 passerte nesten 11 000 kjøretøy i gjennomsnitt pr døgn på E6 på grensen mellom Øyer og Lillehammer kommune. Siden 2009 har vegtrafikken økt med i alt 22 %. Det har vært store årlige variasjoner med størst vekst i 2015 og 2017 og størst nedgang i 2011. Den prosentvise veksten har vært om lag like stor for lette og tunge kjøretøy. Tungtrafikkandelen har holdt seg på om lag 14 % i perioden.

Om en kun ser på utviklingen fra 2015 til 2017 (som ikke omfattes av SSBs klimastatistikk), har trafikkveksten vært på hele 9 %.



Figur 6 Årsdøgntrafikk E6 Øyer grense sør 2009-2017. Datagrunnlag Statens vegvesen, ill: Civitas.



4.2 E6 Mjøsbrua

Tabell 5 Trafkkutvikling E6 Mjøsbrua øst. Datakilde: Statens vegvesen.

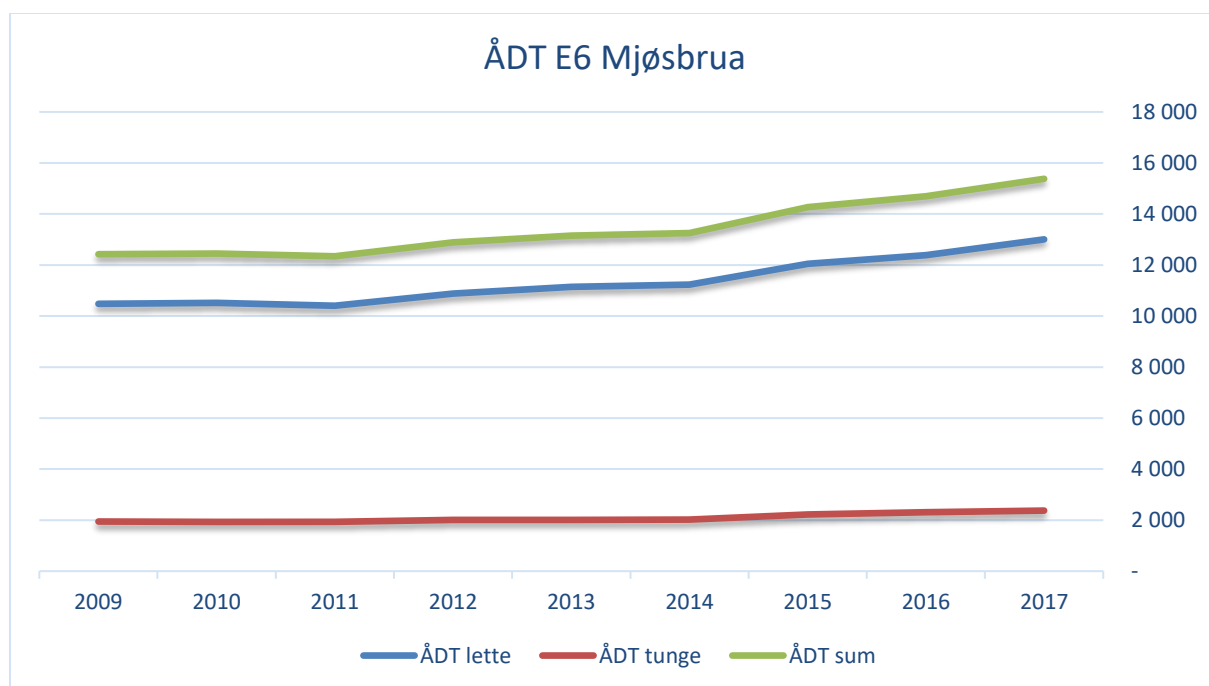
År	ÅDT lette	ÅDT tunge	ÅDT sum	Tungbilandel	Årlig endring ÅDT	Endring ÅDT fra 2009	Endring ÅDT lette fra 2009	Endring ÅDT tunge fra 2009
2017	13 005	2 374	15 379	15 %	5 %	24 %	24 %	22 %
2016	12 384	2 315	14 699	16 %	3 %	18 %	18 %	19 %
2015	12 051	2 218	14 269	16 %	8 %	15 %	15 %	14 %
2014	11 230	2 024	13 254	15 %	1 %	7 %	7 %	4 %
2013	11 145	2 010	13 155	15 %	2 %	6 %	6 %	4 %
2012	10 875	2 013	12 888	16 %	4 %	4 %	4 %	4 %
2011	10 403	1 939	12 342	16 %	-1 %	-1 %	-1 %	0 %
2010	10 515	1 930	12 445	16 %	0 %	0 %	0 %	-1 %
2009	10 479	1 940	12 419	16 %				

Lette < 5,6 meter

Tunge >= 5,6 meter

Vegtrafikken over Mjøsbrua har økt med 24 % siden 2009 og utgjorde rundt 15 400 kjøretøy pr døgn i 2017. Veksten har kommet etter 2011. Det har vært liten forskjell i den prosentvise veksten for tunge og lette kjøretøy i perioden.

Trafikken økte med 8 % samlet sett fra 2015 til 2017.



Figur 7 Årsdøgntrafikk E6 Mjøsbrua 2009-2017. Datagrunnlag: Statens vegvesen, ill: Civitas.



4.3 E6 Kolobekken

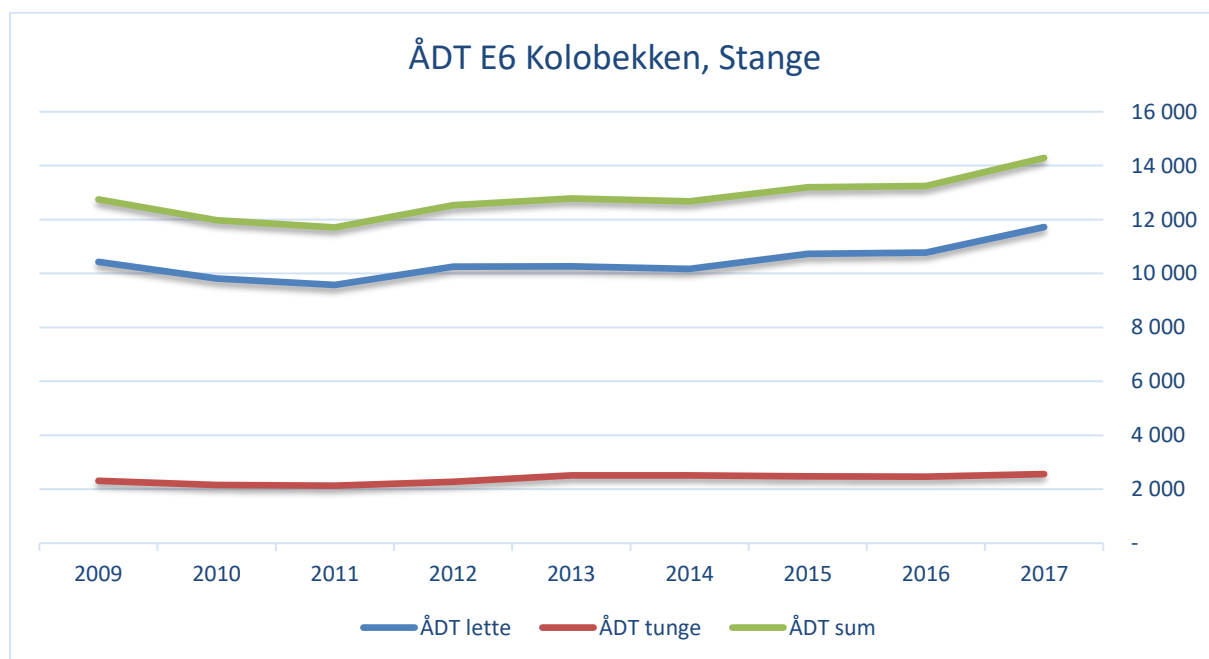
Tabell 6 Trafkkutvikling E6 Kolobekken sør, Stange kommune. Datakilde: Statens vegvesen.

År	ÅDT lette	ÅDT tunge	ÅDT sum	Tungbilandel	Årlig endring ÅDT	Endring ÅDT fra 2009	Endring ÅDT lette fra 2009	Endring ÅDT tunge fra 2009
2017	11 723	2 564	14 287	18 %	8 %	12 %	12 %	11 %
2016	10 772	2 472	13 244	19 %	0 %	4 %	3 %	7 %
2015	10 725	2 473	13 198	19 %	4 %	4 %	3 %	7 %
2014	10 166	2 509	12 675	20 %	-1 %	-1 %	-3 %	9 %
2013	10 268	2 511	12 779	20 %	2 %	0 %	-2 %	9 %
2012	10 254	2 279	12 533	18 %	7 %	-2 %	-2 %	-1 %
2011	9 577	2 132	11 709	18 %	-2 %	-8 %	-8 %	-8 %
2010	9 817	2 161	11 978	18 %	-6 %	-6 %	-6 %	-7 %
2009	10 435	2 312	12 747	18 %				

Lette < 5,6 meter

Tunge >= 5,6 meter

På E6 ved Kolobekken passerte det i gjennomsnitt ca. 14 300 kjøretøy pr døgn i 2017. Dette er en økning på 12 % siden 2009. Veksten har kommet etter 2011. Størst vekst ble registrert i 2017. Det har vært tilnærmet lik vekst for lette og tunge kjøretøy i perioden. Når en kun ser på utviklingen fra 2015 til 2017, var trafikkøkningen på 8 %.



Figur 8 Årsdøgntrafikk E6 Kolobekken i Stange kommune 2009-2017. Datagrunnlag: Statens vegvesen, ill: Civitas.



4.4 Rv. 4 Gjøvik

Tabell 7 Trafikktutvikling rv. 4 Gjøvik (Engelandsodden). Datakilde: Statens vegvesen.

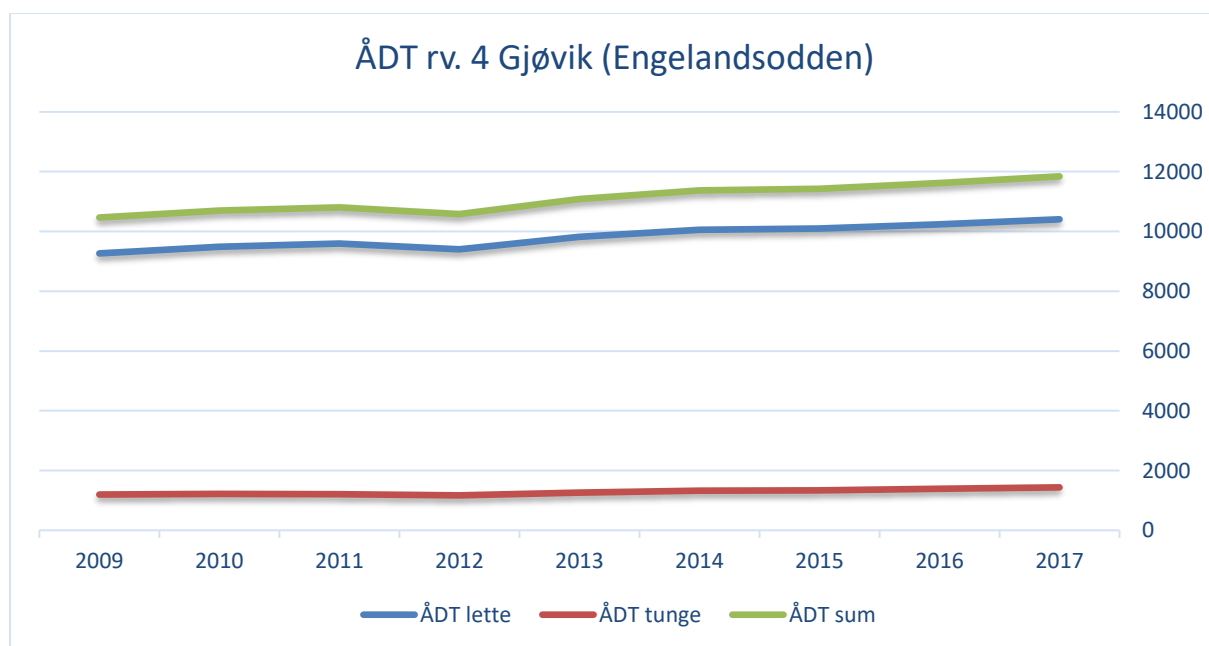
År	ÅDT lette	ÅDT tunge	ÅDT sum	Tungbilandel	Årlig endring ÅDT	Endring ÅDT fra 2009	Endring ÅDT lette fra 2009	Endring ÅDT tunge fra 2009
2017	10 406	1 437	11 843	12 %	2 %	13 %	12 %	20 %
2016	10 234	1 387	11 621	12 %	2 %	11 %	10 %	16 %
2015	10 094	1 333	11 427	12 %	0 %	9 %	9 %	11 %
2014	10 053	1 325	11 378	12 %	3 %	9 %	9 %	10 %
2013	9 821	1 258	11 079	11 %	5 %	6 %	6 %	5 %
2012	9 406	1 169	10 575	11 %	-2 %	1 %	2 %	-3 %
2011	9 599	1 203	10 802	11 %	1 %	3 %	4 %	0 %
2010	9 486	1 215	10 701	11 %	2 %	2 %	2 %	1 %
2009	9 265	1 200	10 465	11 %				

Lette < 5,6 meter

Tunge >= 5,6 meter

I 2017 kjørte ca. 11 800 kjøretøy på rv. 4 gjennom Gjøvik pr døgn. Siden 2009 har vegtrafikken økt med i alt 13 %. Den prosentvise veksten har vært størst for tunge kjøretøy.

Trafikkøkningen fra 2015 til 2017 var på i alt 4 %.



Figur 9 Årsdøgntrafikk rv. 4 Gjøvik (Engelandsodden) 2009-2017. Datagrunnlag: Statens vegvesen, ill: Civitas.



4.5 Rv. 3 Ebru

Tabell 8 rv. 3 Trafikktutvikling Ebru (Løten). Datakilde: Statens vegvesen.

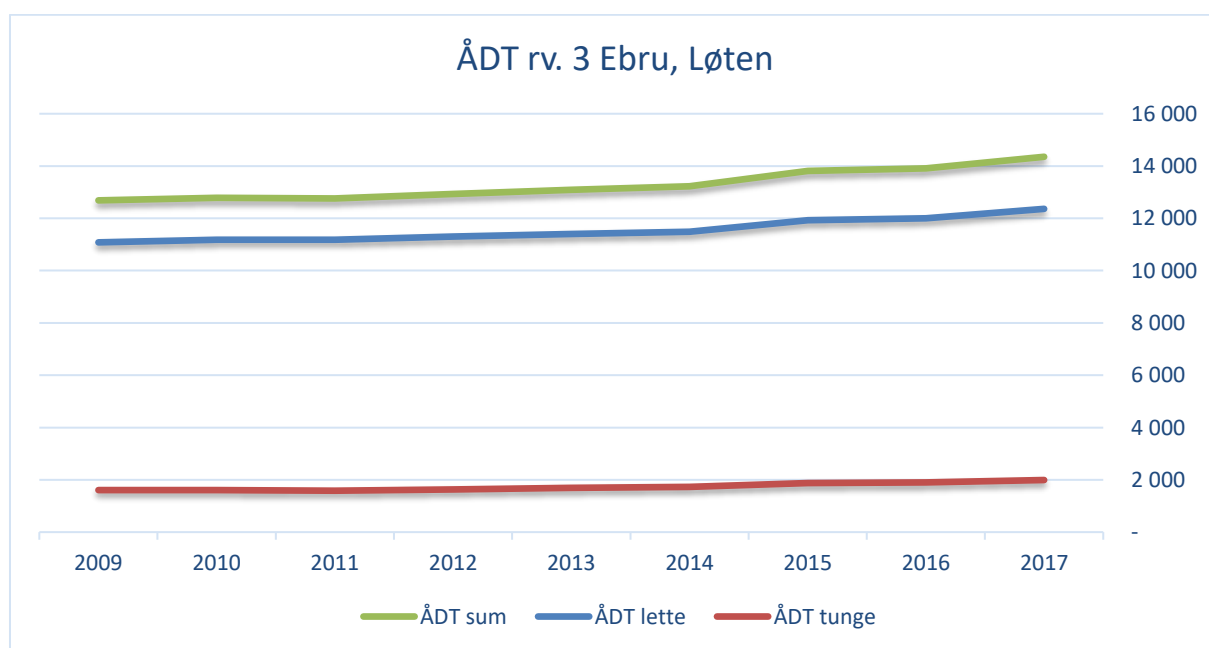
År	ÅDT lette	ÅDT tunge	ÅDT sum	Tungbilandel	Årlig endring ÅDT	Endring ÅDT fra 2009	Endring ÅDT lette fra 2009	Endring ÅDT tunge fra 2009
2017	12 362	1 992	14 354	16 %	3 %	13 %	12 %	24 %
2016	12 001	1 907	13 908	16 %	1 %	10 %	8 %	19 %
2015	11 929	1 879	13 808	16 %	4 %	9 %	8 %	17 %
2014	11 493	1 732	13 225	15 %	1 %	4 %	4 %	8 %
2013	11 399	1 694	13 093	15 %	1 %	3 %	3 %	5 %
2012	11 299	1 637	12 936	14 %	1 %	2 %	2 %	2 %
2011	11 179	1 584	12 763	14 %	0 %	1 %	1 %	-1 %
2010	11 180	1 607	12 787	14 %	1 %	1 %	1 %	0 %
2009	11 081	1 606	12 687	14 %				

Lette < 5,6 meter

Tunge >= 5,6 meter

Vegtrafikken over Ebru i Løten har økt med 13 % siden 2009 og utgjorde rundt 14 350 kjøretøy pr døgn i 2017. Det har vært høyere vekst for tunge enn lette kjøretøy og dermed har tungbilandelen økt fra 14 % tidlig i perioden til 16 % de siste årene.

Fra 2015 til 2017 økte trafikken på Ebru samlet med 4 %.



Figur 10 Årsdøgntrafikk rv. 3 Ebru 2009-2017. Datagrunnlag: Statens vegvesen, ill: Civitas.

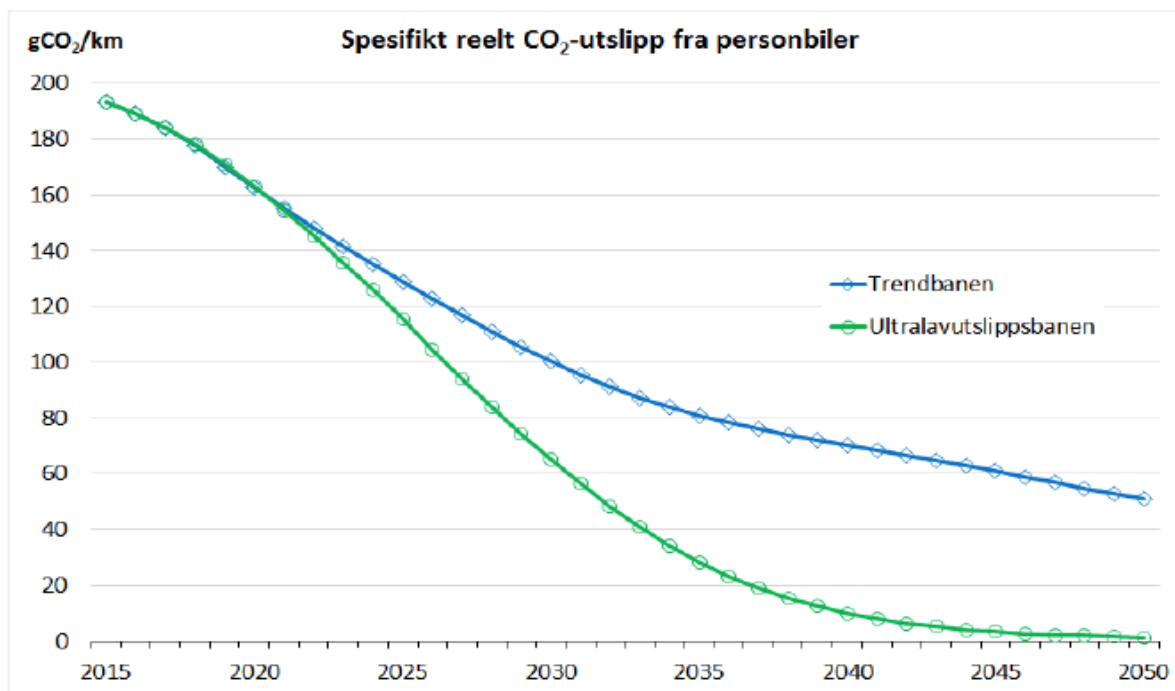
4.6 Oppsummering

De utvalgte tellepunktene som er fordelt på ulike deler av Mjøsbyen viser en trafikkvekst på mellom 4 og 9 % fra 2015 til 2017. Det er registrert vekst for både lette og tunge kjøretøy. Dette indikerer at klimagassutslippene fra vegtrafikken i Mjøsbyen har fortsatt å øke også for perioden etter at SSB har data for. Dette er en utvikling som ikke synes å være i tråd med vedtatte klimamål for Hedmark og Oppland.



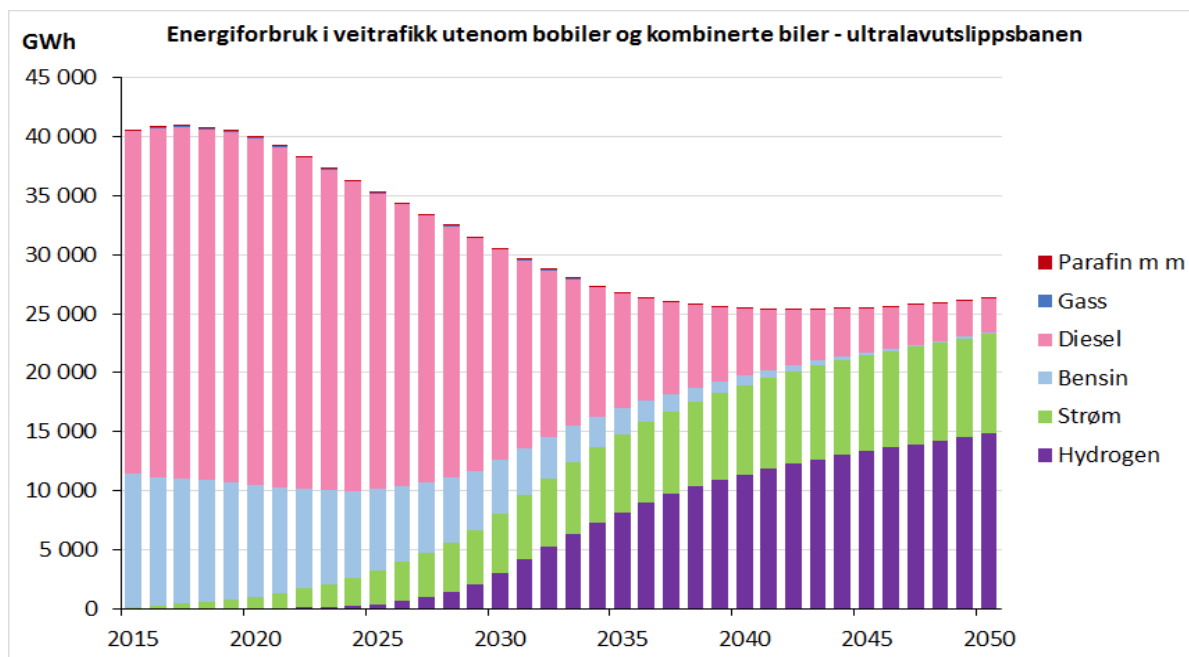
5 Forventet utslippsreduksjon som følge av teknologiutvikling

TØI har utviklet to teknologiscenarier for den norske kjøretøyparken; 'Trendbanen' og 'Ultralavutslippsbanen'. Trendbanen er en referansebane for sannsynlig innfasing av lav- og nullutslippsteknologier gitt en videre styrking av dagens nasjonale virkemidler og ambisjoner. Ultralavutslippsbanen illustrerer hvilken innfasingstakt og omfang av endringer som er nødvendig for å oppnå et lavutslippsmål i 2050 (tilnærmet null). Skal denne innfasingen oppnås, er det behov for en vesentlig styrking av virkemidlene inkludert et mulig forbud mot salg av nye fossildrevne kjøretøy.



Figur 11: To teknologiske utviklingsbaner for personbilparken fra 2015-2050, CO₂-utslipp per kjt.km. Ikke forutsatt innfasing av biodrivstoff. Kilde: TØI, 2016.





Figur 12: Utviklingen i andelene av ulike drivstoff i Ultralavutslippsscenarioet (nasjonale tall) Kilde: TØI rapport 1518/2016.

TØI har estimert drivstoffsammensetning i bilparken på nasjonalt nivå. Om vi legger tilsvarende utvikling til grunn for Mjøsbykommunene, viser det at det vil bli svært krevende å nå klimamålene til Hedmark og Oppland med teknologiutvikling og endret kjøretøypark alene.

6 Behov for kraftige virkemidler for å nå klimamålene

Som vist i kapittel 3, økte klimagassutslippet fra vegtrafikken i Mjøsbyen med 4 % fra 2009 til 2015. Økningen utgjør om lag 20 000 tonn CO₂-ekvivalenter. Det meste av økningen stod tungbiltrafikken for, men lette kjøretøy er fortsatt en dominerende kilde. Lette står for to tredeler av utslippene fra vegtrafikken. Trafikktallene fra noen utvalgte tellepunkter i Mjøsbyen indikerer at vegtrafikken har fortsatt å øke etter 2015. Det betyr at en går i feil retning både i forhold til nasjonale, regionale og lokale klimamål.

For å bevege seg i retning av klimamålene, er det derfor nødvendig med tiltak mot både lette og tunge kjøretøy. Tiltak for reduserte klimagassutslipp kan deles inn i to hovedtyper:

- 1 Tiltak som reduserer vegtrafikken (trafikkarbeidet)
- 2 Tiltak som reduserer utslipp pr kjørte km

Det finnes et bredt sett av virkemidler innen areal- og transport som kan redusere vegtrafikken. Noen tiltak reduserer transportbehovet og andre gjøre det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt framfor å bruke bil. Aktuelle tiltak kan være mer konsentrert arealutvikling nært kollektivknutepunkt, styrket kollektivtilbud, bedre tilrettelegging for



gåing og sykling og tiltak som gjør det dyrere å bruke bil. Dette er aktuelle tema i det videre arbeidet med areal- og transportstrategi for Mjøsbyen.

Utslippene pr kjøretøy kan reduseres ved økte krav til biodrivstoff eller tiltak som gir raskere omlegging av kjøretøyparken til nullutslippskjøretøy. På nasjonalt nivå er det blant annet fritak for engangsavgift og mva for el- og hydrogenkjøretøy.

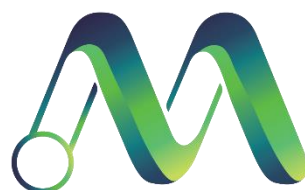
I tillegg er det en del lokale virkemidler som kan være aktuelle for Mjøsbyen. Noen er allerede i bruk, mens andre kan bli aktuelle å vurdere i det videre arbeidet med areal- og transportstrategi. Fordeler for el- og hydrogenbiler ved parkering på kommunale parkeringsplasser kan være ett virkemiddel, fritak eller redusert pris i bomstasjoner et annet. Det er fritak for bompenger for nullutslippskjøretøy på bommer som finansierer ny E6, men det påvirker i liten grad den lokale trafikken i Mjøsbyen.

Etablering av nye bomsnitt lokalt i Mjøsbyen kan være ett virkemiddel for å redusere transportarbeidet med bil med overgang til gåing, sykling eller kollektive transportmidler. Det vil også stimulere til raskere overgang til mer klimavennlig kjøretøypark.

For å nærme seg klimamålene for Hedmark og Oppland, er en helt avhengig av tiltak som både reduserer trafikkarbeidet og som gir betydelige utslippsreduksjoner fra hvert enkelt kjøretøy. Som vist i dette notatet går trafikkutviklingen i feil retning og det er ikke ventet at overgang til nullutslippsteknologi vil skje raskt nok til at Hedmark og Oppland kan nå klimamålene med endret kjøretøypark og drivstoff alene.

Det er behov for å utrede videre hvordan en kan få til godt samspill mellom ulike virkemidler innen areal og transport som i sum gir mulighet til å nå de ambisiøse klimamålene som Hedmark og Oppland fylkeskommuner har satt seg.





MJØSBYEN

Attraktive steder og grønne reiser