

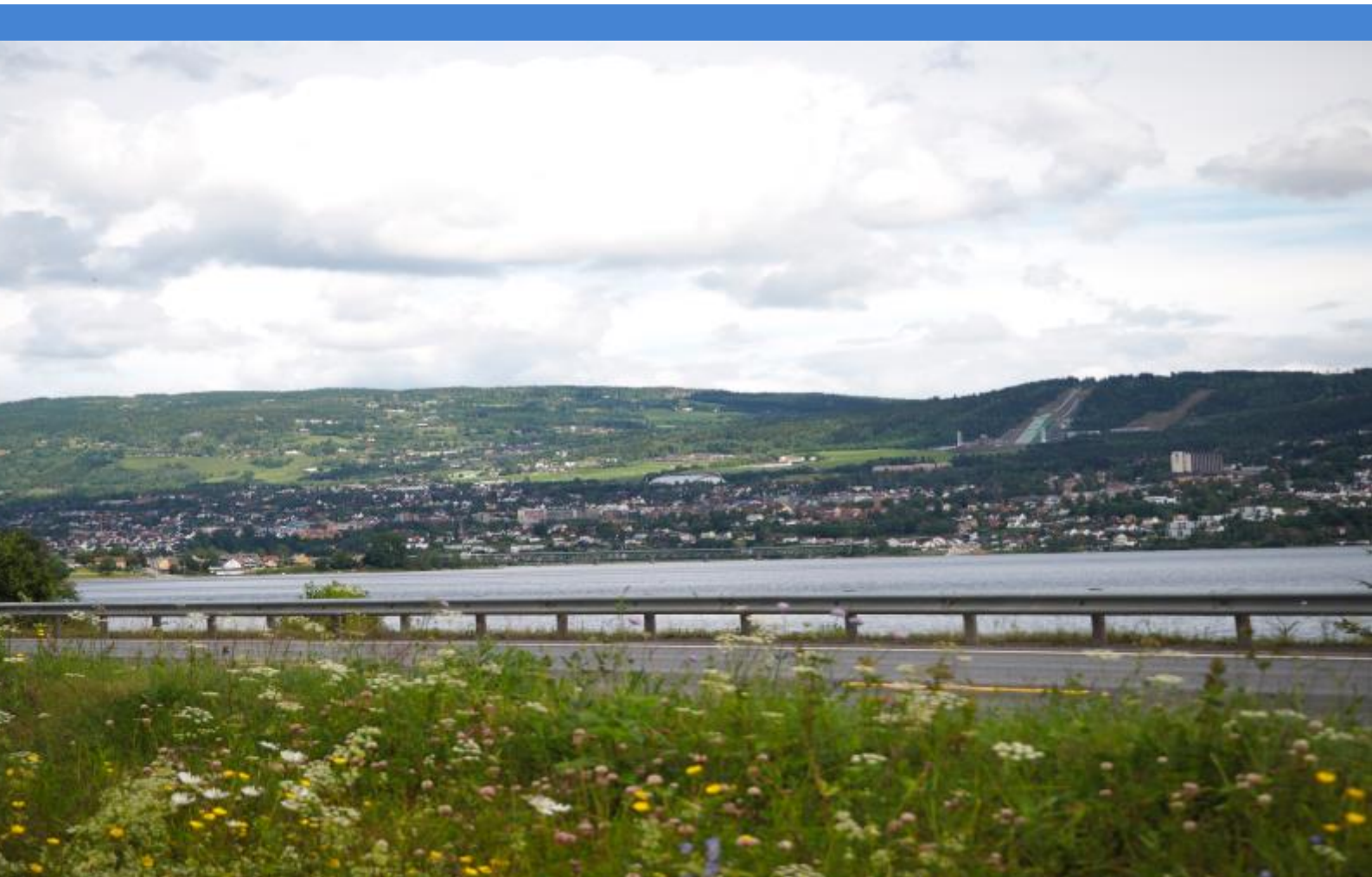


Rapport

2017/22

Lokale virkninger av alternative traseer for ny E6, Lillehammer.

Hanne Toftdahl, Tor Homleid, Iver Reistad, Oscar Haavardsholm



Dokumentdetaljer

Vista Analyse AS	Rapport nummer 2017/22
Rapporttittel	Lokale virkninger av alternative traseer for ny E6, Lillehammer.
ISBN	978-82-8126-337-6
Forfatter	Hanne Toftdahl, Tor Homleid, Iver Reistad, Oscar Haavardsholm
Dato for ferdigstilling	14.09.2017
Prosjektleder	Hanne Toftdahl
Kvalitetssikrer	Ingeborg Rasmussen
Oppdragsgiver	Lillehammer kommune
Publisert	www.vista-analyse.no

Forord

Denne analysen er en videreføring av "Nærings- og handelsanalyse for Lillehammer" gjennomført i 2017 av Vista Analyse og Rambøll for Lillehammer kommune. Det vil i denne analysen henvises til denne rapporten for dokumentasjon, analyse og detaljer. I vedlegg A har vi lagt inn sammendraget fra nærings- og handelsanalysen.

Hanne Toftdahl

Prosjektleder

Vista Analyse AS

Innhold

Sammendrag og konklusjoner	5
1. Innledning	8
1.1 Analysens oppbygging	8
2. Alternative traséer	10
2.1 Traséalternativer	10
2.2 Delstrekninger	13
2.3 Statens vegvesen vurderer vestalternativet som best	13
3. Problemstilling og metode	14
3.1 Analyser av samfunnsmessige virkninger av veiltak	14
3.2 Statens vegvesens utredning av lokale og regionale virkninger	16
3.3 Behov for supplerende utredninger	17
3.4 Referansealternativet - situasjonen dersom tiltaket ikke gjennomføres	18
4. Prissatte og ikke prissatte virkninger – lokalt perspektiv	19
4.1 Prissatte virkninger	19
4.2 Ikke prissatte virkninger	22
5. Lokaliseringspreferanser og kundegrunnlag	25
5.1 Tilgjengelighet, synlighet og attraktivitet	25
5.2 Gjennomreisende og handleatferd	27
6. Turistrelatert etterspørsel	29
6.1 Betydning av fjerntrafikk versus hytteturister	29
7. E6 og næringsareal – utfordringer og muligheter ved de to alternativene	36
7.1 Potensial for næringsutvikling langs E6 ved østre alternativ	36
7.2 Potensial for næringsutvikling langs E6 ved alternativ vest	38
7.3 Avbøtende tiltak ved de to alternativene	41
8. Hvor mye betyr gjennomfartvei for en bys attraktivitet?	45
8.1 Hovedveiens betydning for lokalisering av næringsliv	45
Referanser	49

Tabeller:

Tabell 4-1: Anslag på spart reisetid ved utbygging av ny E18 på strekningen Vingrom - Ensby 20

Tabell 4-2 Beregnet trafikkmengde etter Referansealternativet 23

Tabell 6-1 Omsetning etter terminer for ulike vareslag. Lillehammer. 2016. I 1000 kroner. 33

Tabell 6-2 Omsetning etter terminer i butikker med bredt vareutvalg, herunder dagligvarer. Lillehammer. 2016. I prosent av årsomsetningen. 33

Tabell 6-3 Omsetning innen jernvarer, fargevarer, byggevarer, møbler for Lillehammer og snitt for landet. 2016. I prosent per termin av årsomsetningen. Kategori NACE 47.5 34

Tabell 6-4 Omsetning innen jernvarer, fargevarer for Lillehammer og snitt for landet. 2016. I prosent per termin av årsomsetningen. Kategori NACE 47.52..... 34

Tabell 6-5 Omsetning innen annen butikkhandel (klær, sko, toalettartikler, full, sølv mv) for Lillehammer og snitt for landet. 2016. I prosent per termin av årsomsetningen. Kategori NACE 47.7 34

Tabell 6-6 Omsetning innen bøker, sport, musikk, leker, kioskvarer for Lillehammer og snitt for landet. 2016. I prosent per termin av årsomsetningen. Kategori NACE 47.6 34

Tabell 6-7 Omsetning innen sportsartikler for Lillehammer og snitt for landet. 2016. I prosent per termin av årsomsetningen. Kategori NACE 47.64..... 35

Figurer:

Figur 2-1 Traséalternativer E6 Lillehammer..... 10

Figur 2-3 Innkjøring mot Lillehammer fra sør – tunellinnslag Øyresvika. 11

Figur 2-4 Kryssing av Lågen ved Hovemoen. 11

Figur 2-5 Statens vegvesens illustrasjon på tilknytningspunkter mot byen. Østre og vestre alternativ..... 12

Figur 2-5 Utdrag fra SVVs informasjon til Kommunestyret, Lillehammer kommune..... 13

Figur 4-1: Nåverdi [mill. kroner]. Differanse mellom alternativ vest og alternativ øst. 19

Figur 4-2: Fordeling av trafikantnytte mellom gjennomgående reiser og reiser til/fra Lillehammer. 21

Figur 4-3: Konsekvensutredningens sammenstilling av ikke-prissatte konsekvenser.	22
Figur 5-1 Grad av betydning av ulike lokaliseringpreferanser. 5=svært stor betydning. 1=svært liten betydning. Snitt.	26
Figur 5-2 Oppsummert om preferanser som påvirker lokalisering i ulike næringskategorier.	26
Figur 5-3 Informanter etter kategori. I prosent. Markedsundersøkelse Otta sommer 2011. 27	
Figur 6-1 Romlige reisemønstre.	30
Figur 6-2 Utsyn mot Lillehammer sentrum ved kryss/innkjøring tunell Øyresvika	31
Figur 6-3 Private hytter i regionen.	32
Figur 6-4 Omsetning på Strandtorget etter uker med og uten ferie	32
Figur 7-1 Beslag av næringsareal ved E6 alternativ øst. Svart skravur.	38
Figur 7-2 Beslag av næringsareal ved E6 alternativ vest. Svart skravur.	40
Figur 7-3 Mulige nye veiforbindelser for å utløse bedre effektivitet for næringslivet ved alternativ øst	42
Figur 7-4 Skisse over tiltak som kan gi bedre tilgjengelighet til nye og eksisterende næringsareal ved alternativ vest	44
Figur 8-1 Eksempler på faktorer som har betydning for byers attraksjonskraft for handel og næringsutvikling.	46
Figur 8-2 Eksempler på byer som har hatt ulike utgangspunkt hva angår vei gjennom byen og grad av vellykkethet.	47

Sammendrag og konklusjoner

Hovedveinettet vil i fremtiden gå utenfor stadig flere byer. Vi kommer fortere frem, det blir flere biler på veiene og konkurransen om kunder mellom byer som hatt høy besøksfrekvens som følge av gjennomfartstrafikk, blir større. Høyere hastighet betyr at de reisende kommer lengre på kortere tid. Samtidig gir mer trafikk også et større kundegrunnlag. For Lillehammer betyr det flere forbireisende og økt trafikk til hyttene i regionen. Det vil bli vanskeligere å trekke de forbireisende til byen, mens hyttegjestene i regionen fortsatt vil ha Lillehammer som handelssted. Det er anslagsvis 25 000 hytter i dagsturavstand fra Lillehammer. Hytteturister/hytteiere representerer et betydelig potensial for kjøp av varer og tjenester sammen med den regionale befolkningen. Det regionale nedslagsfeltet vil øke, både for hytteturister og fastboende. Denne økningen er Lillehammers handels-, kultur- og tjenesteneæringers viktigste vekstpotensial. Lillehammer har en jobb å gjøre for å utvikle et tilbud som er skreddersydd for disse segmentene. De viktigste kundene har bestemt seg for kjøp av varer og tjenester i god tid før de kommer til byen. Da er det ikke synlighet fra vei, men tilgjengelighet fra vei og sammensetning av tilbudet som er viktig. Gode avkjøringsmuligheter og god tilgjengelighet for kunden, herunder samlokalisering av handels-, tjeneste- og kulturtilbud blir avgjørende. Valg av trasé har mindre betydning enn byens tilbud, markedstilpasning og grad av samlokalisering.

Statens vegvesens konsekvensutredninger mangler analyser av lokaløkonomiske og arealmessige virkninger utover traséområdet og redusert tilgjengelighet

Konsekvensutredninger som bestilles av Statens vegvesen gjennomføres i tråd med kravene i Håndbok V712 om konsekvensutredninger ved veitiltak. V712 er under jevnlig revisjon og bedre metodiske løsninger utarbeides fortløpende. Bedre metoder for analyser av lokaløkonomiske virkninger er ett av flere slike analysefelt. Lillehammer har lange tradisjoner som handelsby og reisemål for ulike turistattraksjoner og arrangement. Disse temaområdene er ikke tilstrekkelig utredet i konsekvensanalysene. Arealene langs nåværende E6 har stor verdi for utvikling og fortetting av arealkrevende handel og service. Disse arealene kan utnyttes bedre og mer effektivt med ny vei på vestsiden. Lillehammer som turistdestinasjon avhenger mer av byens profil og innhold for turister, enn hvor veien går. Nær avkjøringene fra E6 kan det, med fordel, tilrettelegges for rast, opphold og informasjon om byens tilbud, samt gode siktlinjier mot profilelementer som f.eks hoppbakkene. Dette bør inngå som del av planene.

De kommersielle effektene av tilfeldige stopp er begrenset, og selv tilfeldige stopp besluttes i god tid

I den lokale debatten har det vært rettet mye fokus på tap av kommersielle muligheter knyttet til tilfeldige stopp av gjennomreisende. Vi har referert fra analyser som viser at gjennomreisende med tilfeldige stopp i det alt vesentlige stopper for å fylle drivstoff, enkel servering og kioskprodukter. Det som er overraskende er at selv "tilfeldige" stopp er planlagt mange mil før selve stoppet. Valg av stoppested bygger på kunnskap om stedet der man velger å stoppe.

Konklusjonen er at ny veg på vestsiden av Lågen kan forventes å trekke færre kunder til Lillehammer for tilfeldig stopp. Dette blir en utfordring for noen få bedrifter langs dagens E6. Det bør legges til rette for slike tilbud ved et av kryssene. Når folk allerede har stoppet, kan det være lettere å stimulere til et besøk i byen. Markedsføring av Lillehammers tilbud bør da kunne gjøres på det samme stedet. Eventuelt i form av turistinformasjon.

De kommersielle aktørene vil søke mot nye kryss og ny vei, men å tillate flytting for noen få vil bidra til redusert omsetning for de som bli igjen, og et dårligere tilbud totalt sett for kunden

I kjølvannet av nye veier, følger søknader om utnyttelse av nye tomter langs ny trasé. Dette gir god (best) tilgjengelighet og økt fortjeneste for de som flytter, men kan gi en omfordeling mellom tilbyderne. Vi vet at kundene ønsker et bredt tilbud, samlokalisering av likeartete tilbud og god tilgjengelighet mellom tilbudene. All økonomisk teori viser at samlokalisering og tetthet gir økt omsetning. Å spre virksomheter vil derfor ikke gi noen gevinst for samfunnet Lillehammer. Det vil i stedet gi noen vinnere på bekostning av mange tapere. Kommunen bør arbeide mot en slik delvis utflytting, og i stedet arbeide for å utvikle stedege fortrinn.

Effektiv arealutnyttelse vil gi Lillehammer et komparativt fortrinn

Med ny veg på østsiden vil store arealverdier gå tapt, tilgjengeligheten til handelsstedene reduseres, og hastigheten vil være så høy at det blir mer utfordrende å forflytte seg mellom handelsområdene. Med økt utbyggingsaktivitet i hytteutbyggingen i fjellet vil kultur- og idrettsbyen Lillehammer få økte muligheter. Med ny vei og raskere adkomst fra Osloregionen, mer stabile snøforhold og økning i antall gjestedøgn på private hytter, vil byen få økt potensial som handelssted, besøksattraksjon og som tilbyder av service og tjenesteyting. Arealutnyttelsen langs dagens E6 kan forbedres, samlokalisering av likeartet virksomhet kan styrkes, tilgjengeligheten kan forbedres og sentrum kan oppgraderes.

Lillehammer har en uutnyttet ressurs som er uavhengig av trasévalg

Lillehammer har en sterk profil som reisemål og handelsby, men en pågående spredning og lite effektiv arealbruk, liten grad av klyngedannelser og en viss forvitring i sentrum, svekker byens attraktivitet. Den byen som er mest attraktiv vil uansett bli mest besøkt. Vår anbefaling er å utnytte potensialet for utvikling av arealkrevende handel og service langs dagens E6 gjennom byen ved gjennom fortetting og tematiske klynger. Strandtorget bør videreutvikles og sentrum oppgraderes for aktivitet, kultur, opplevelse, bespisning og strøksgatehandel. Den sterkeste vil overleve i konkurransen om kunder. Med økt hastighet vil konkurransen skjerpes. Hovedkonklusjonen er at Alternativ Vest gir de beste muligheter for fortetting, klyngedannelser og samlokalisering av handelstilbud med god tilgjengelighet.

Alternativ vest er klart best på prissatte konsekvenser

I den samfunnsøkonomiske analysen kommer også Alternativ Vest klart bedre ut enn Alternativ Øst under vurderingen av prissatte konsekvenser. Det er to forhold som (og med omtrent samme vekt) bidrar til denne forskjellen: Utbyggingskostnader og nytte for trafikantene (spart reisetid). Vurdert fra et lokalt perspektiv (Lillehammer) er det ikke forskjeller av betydning mellom østlige og vestlige alternativer. Det er gjennomgangstrafikken som får økt nytte dersom Alternativ Vest velges, og i analysen er det lagt til grunn at utbyggingskostnadene dekkes av staten. Prosjektet vil bli delfinansiert med bompenger som delvis vil bli betalt av reisende til/fra Lillehammer. Siden plassering av bomstasjoner og takster foreløpig ikke er kjent har vi ikke grunnlag for å vurdere forskjeller i lokal andel av innbetalingen mellom ulike alternativer.

I Statens vegvesens analyse er alternativ vest dårligst på de ikke prissatte konsekvensene som er vurdert i analysen

Ikke prissatte konsekvenser er i stor grad lokale konsekvenser. I Statens vegvesens analyse kommer alternativer på vestsiden samlet klart dårligere ut sammenliknet med alternativer på østsiden. Utbygging av ny vei i områder som i dag framstår som relativt lite berørt av inngrep gjør at vestlige alternativer kommer vesentlig dårligere ut på temaene naturmiljø og

landskapsbilde, men det er også forskjeller når det gjelder nærmiljø og friluftsliv. Det er mulig å redusere de negative konsekvensene av utbyggingen. Støy og barrierevirkninger langs dagens vei kan reduseres, men avbøtende tiltak er ikke vurdert for alternativer hvor ny vei legges på vestsiden. Dette bør følges opp i det videre arbeidet med planlegging av ny E6

1. Innledning

Denne analysen er en videreføring av Nærings- og handelsanalysen Vista Analyse og Rambøll gjennomførte for Lillehammer kommune tidligere i år (Vista Analyse og Rambøll, 2017). Målet med denne tilleggsanalysen er å dokumentere nytte og kostnader (tap) ved alternative trasévalg for ny E6 gjennom Lillehammer. Grunnlaget for analyser som gjennomføres i regi av Statens Vegvesen og Nye Veier – i tråd med Håndbok V712 - omfatter først og fremst samfunnsøkonomisk nytte, altså nytte for samfunnet totalt sett, samt utbyggings- og driftskostnader. (Statens vegvesen, 2014). Svakheten med alle analysene i konsekvensutredningsfasen er at spesifikke lokale forhold i liten grad synliggjøres. Håndbok V712 er under revisjon og Vista Analyse har bidratt i denne revisjonen. (Statens vegvesen, 2017).

Lillehammer kommune har bedt om en analyse som kan gi et bedre grunnlag i den lokale debatten enn analysene etter den gjeldende V712. Vår analyse identifiserer og vurderer mer spesifikke virkninger for Lillehammer og utdyper de lokale virkningene. Noe av dette er fanget opp i forslaget til revidert V712 og noe er ikke det. Vi har beskrevet utfordringene dette gir på kommunenivå i kapittel om problemstilling og metode (kapittel 3). Der går det også frem hvordan vi i denne analysen har gått mer i detalj for å se effekter på lokalt nivå.

Det foreligger en analyse av lokale og regionale virkninger som bygger på metodikken i gjeldende V712. (Statens vegvesen/ Asplan Viak, 2017). Denne rapporten følger prinsippene i V712, som åpner for å fremheve noen utvalgte temaområder, slik det gjøres i analyser av lokale og regionale virkninger. Analysen kom sent i vår prosjektperiode og det har vært tidsmessig utfordrende å vurdere alle relevante aspekter ved denne og de øvrige analysene som Statens vegvesen har fått utredet.

Problemstillingene ligger på flere nivåer. Det må skille mellom den utviklingen som skjer som følge av ny vei og den utviklingen som kan forventes uavhengig av ny vei (tiltaket). Det pågår en utvikling uavhengig av tiltaket som del av den generelle samfunnsutviklingen knyttet til sentralisering, urbanisering, økt konkurranse, økt netthandel, økt nettbasert informasjon, økt uttak av ferie og økt arbeidskraftutveksling mv. I tillegg til disse må vi skille mellom de konsekvenser som kommer som følge av raskere vei, uavhengig av trasealternativ (kortere avstand til andre byer, økt interaksjon og samhandling og flere hyttegjester som kommer oftere mv) og de virkninger som skjer som følge av trasealternativ. Det siste alternativet er de konsekvenser som er ulike for de ulike trasé-alternativene.

1.1 Analysens oppbygging

I kapittel 2 trekker vi ut hovedtrekkene i selve tiltaket og alternativene, mens vi i kapittel 3 går gjennom problemstilling og metode.

I kapittel 4 har vi sett nærmere på de prissatte og ikke prissatte konsekvensene på lokalt nivå. Her presenteres de kvantitative analysene og vi trekker også opp forklaringsfaktorer på analyser som er gjennomført andre steder.

I kapittel 5 har vi presentert resultater fra analyser Vista Analyse har gjennomført i andre regioner om næringslivets lokaliseringpreferanser og gjennomreisenes handleatferd.

Analysene er ikke tilstrekkelig til å trekke klare konklusjoner, men de gir indikasjoner som kan være relevant for Lillehammer i vurderinger av traséalternativer.

I kapittel 6 analyserer vi ulike aspekter ved turistrelatert etterspørsel og dens betydning for varehandelen i Lillehammer.

I kapittel 7 analyserer vi de arealmessige konsekvenser og arealmessig potensial ved de to alternativene. Vi ser også på mulige avbøtende tiltak.

I kapittel 8 gjør vi noen betraktninger om andre byers attraktivitet relatert til hovedveiens beliggenhet.

Oppsummering og konklusjon ligger i sammendraget foran.

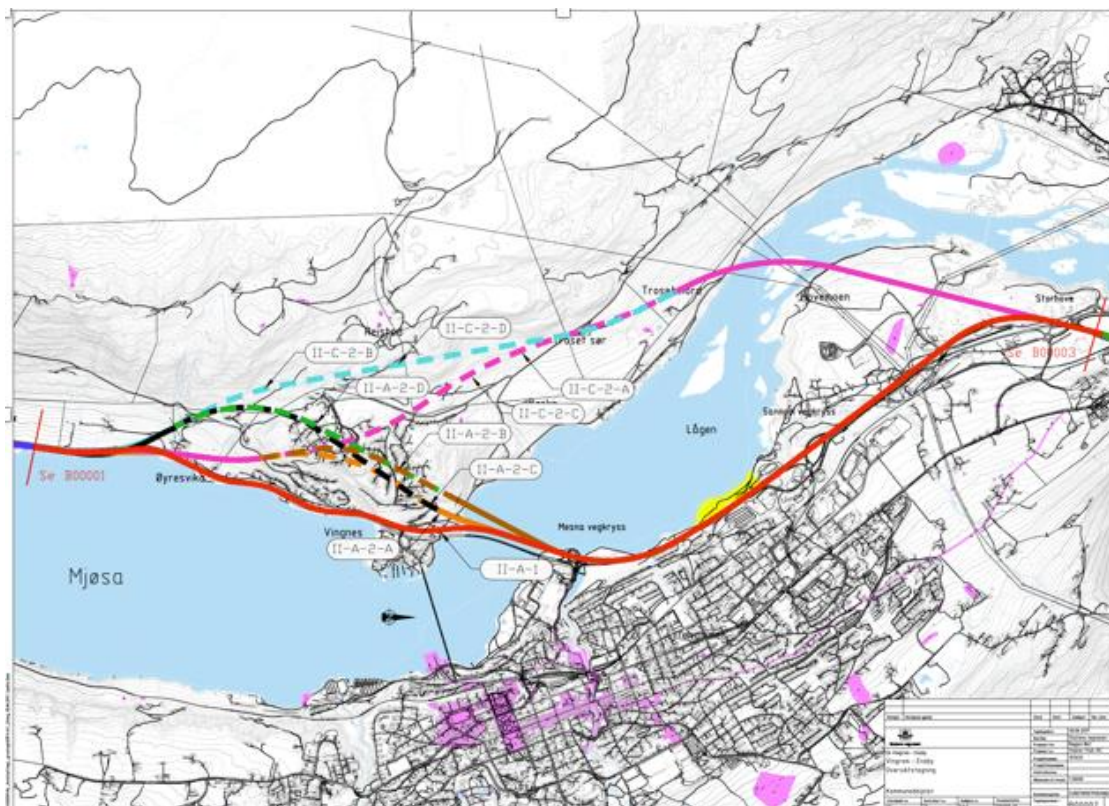
2. Alternative traséer

I dette kapitlet presenterer vi traséalternativene, Statens vegvesens konklusjoner og analysegrunnlag.

2.1 Traséalternativer

Statens vegvesen har presentert to hovedalternativ med flere underalternativ for hvordan ny E6 skal passere Lillehammer sentrum. Det østre alternativet vil følge dagens trasé med noen justeringer, mens det vestre alternativet vil gå i tunell med inntak sør for Vignes og med avkjøring vestover ved Storhove og passering i bru over Lågen ved Hovemoen. Figur 2-1 viser østre trasé (grønn og brun) og vestre trasé (turkis og rosa). Dagens trasé er vist i rødt.

Figur 2-1 Traséalternativer E6 Lillehammer



Kilde: Statens Vegvesen

2.1.1 Innkjøring mot Lillehammer fra sør – vestre trasé

Innkjøringen mot Lillehammer fra sør etter vestlig trasé gir godt innsyn mot byen så lenge vegetasjonen holdes nede. Farten vil ligge på 110 km/t på denne strekningen og det vil være begrenset hvor mye man ser av byen. Hastigheten på østre alternativ vil være 80/90 km/t.

Figur 2-2 Innkjøring mot Lillehammer fra sør – tunellinnslag Øyresvika.



2.1.2 Innkjøring til Lillehammer fra nord – vestre trasé

Lågen krysses ved Hovemoen og går derfra videre over Storhove. Det vil være siktlinjer mot byen fra brua så lenge vegetasjon holdes nede, men med en hastighet på 110km/t vil det være begrenset hvor mye man ser (oplever) av byen.

Figur 2-3 Kryssing av Lågen ved Hovemoen.





2.1.3 Tilknytning til byen – kryss

Statens vegvesen har illustrert koplingspunkter mot byen gjennom illustrasjonen vist i Figur 2-4.

Tilknytningspunktene er kryss med avkjøringer. Det er ikke skissert rasteplasser med utsikt mot byen og heller ikke tilrettelegging for siktlinjer mot sentrum. Disse siktlinjene eksisterer i dag, både fra Vingnes når en kommer fra sør, fra brua over Lågen ved Hovemoen og nordfra når en kommer til Storhove.

Kryssene vil ligge sør for Vingnes og ved Storhove for vestre alternativ, og i dagens kryss ved østre alternativ.

Figur 2-4 Statens vegvesens illustrasjon på tilknytningspunkter mot byen. Østre og vestre alternativ.



2.2 Delstrekninger


Konsekvensutredningen for Vingrom-Ensby er delt inn i tre delstrekninger (Vingrom-Øyresvika, Øyresvika-Storhove og Storhove-Ensby) og det er utredet flere løsninger for hver av delstrekningene. I dette arbeidet vil vi hovedsakelig fokusere på strekningen Øyresvika-Storhove, hvor et hovedskille går mellom løsninger på østsiden og vestsiden av Lågen forbi Lillehammer sentrum. I det videre betegnes løsningene som Alternativ Vest og Alternativ Øst, hvor Alternativ Vest tilsvarer konsekvensutredningens Alternativ 6 (I-A-1, II-C-2-A, III-A-3) mens Alternativ Øst tilsvarer konsekvensutredningens Alternativ 5 (I-A-1, II-A-2-A, III-A-3).

2.3 Statens vegvesen vurderer vestalternativet som best

I juni 2017 holdt Statens Vegvesen en presentasjon for kommunestyret i Lillehammer kommune (Statens Vegvesen, 2017) der det ble redegjort for status i prosjektet knyttet til trasealternativer, tilknytning til byen (kryss) og natur- og miljøhensyn. I denne redegjørelsen fremgår hvordan Statens vegvesen vektlegger konsekvenser for hele samfunnets økonomi og mindre vekt på de lokale økonomiske forholdene, mens det er langt flere lokale detaljer knyttet andre tema som natur og miljø. I de foreløpige resultatene ble dagløsningen (østre alternativ) presentert som det dyreste alternativet og vegvesenet anbefaler det vestre alternativet.

Figur 2-5 Utdrag fra SVVs informasjon til Kommunestyret, Lillehammer kommune.

Konsekvenser/anbefaling



Ikke prissatte konsekvenser:

• Landskap:	Tunnel litt bedre
• Nærmiljø og friluftsliv:	Tunnel litt bedre
• Kulturmiljø:	Tunnel best
• Naturmiljø:	Tunnel litt bedre
• Naturressurser:	Dagløsning litt bedre

Prissatte konsekvenser:

• Dagløsning (II-A-1):	5,62 md. kr.
• Tunnel fra Riselandet (II-A-2-A):	5,26 md. kr.
• Diff: 0,60 md. kr. Dagløsningen dyrest	
• Tunnel fra Øyresvika (II-A-2-C): Diff 0,19 md. kr. Tunnel dyrest	

Foreløpig anbefaling: E6 legges i tunnel forbi Vingnes dersom E6 skal gå på østsida (alt II-A-2-A)

22.06.2017 Kommunestyret

3. Problemstilling og metode

I dette kapitlet drøfter vi vegvesenets retningslinjer og metodikk for konsekvensutredninger og behovet for supplerende utredninger.

3.1 Analyser av samfunnsmessige virkninger av veiltak

Konsekvensutredninger av veiprosjekter følger veiledning gitt i Statens vegvesens Håndbok V712 (Statens vegvesen, Vegdirektoratet, 2014). I Håndboken deles konsekvensene inn i prissatte og ikke-prissatte virkninger og anbefaling av løsning gjøres på grunnlag av en sammenstilling av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser.

Prissatte konsekvenser i samfunnsøkonomiske analyser gjennomført med Statens vegvesens Håndbok V712 omfatter:

- Trafikantnytte beregnet med utgangspunkt i gjennomført trafikkanalyse; endring i reisemiddelvalg, endring i tidsbruk og reisekostnader
- Nytte for gods- og kollektivtransport (kostnads- og inntekstvirkinger)
- Offentlig sektor – investeringskostnader, vedlikeholdskostnader, avgiftsinntekter mv.
- Eksterne virkninger; støykostnader, ulykkeskostnader, lokale og globale utslipp.

Disse konsekvensene beregnes for samfunnet totalt og resultatene viser således ikke lokale virkninger av en vei. I følge V712 skal likevel lokale virkninger synliggjøres i beslutningsgrunnlaget. Et veiprosjekt kan i følge V712 gi tilgjengelighetsforbedringer eller endrede forutsetninger for å utnytte arealer, og kan gi nye muligheter eller begrensninger for befolkning og næringsliv lokalt og/eller regionalt. I høringsutkastet til revidert V712 er nettopp arealbruksvirkninger tillagt større vekt og det åpnes for en bredere metodisk tilnærming for lokale og regionale virkninger med blant annet bruk av kvalitative metoder.

Konsekvensanalysen av ikke-prissatte konsekvenser omfatter tema som landskapsbilde, naturmiljø- og friluftsliv, naturmangfold, kulturmiljø og naturressurser. Også for denne konsekvensgruppen gjøres vurderingene samlet, men analysen vil inneholde beskrivelser som synliggjør lokale virkningene.

I V712 er det gjort metodiske utbedringer rundt tema "andre samfunnsmessige virkninger". I tillegg til lokale og regionale virkninger som vi beskriver i neste avsnitt, utredes også:

- Konkurransenvirkninger
- Arbeidsmarkedsvirkninger
- Netto ringvirkninger

3.1.1 Fordelingsvirkninger

Fordelingsvirkninger oppsummerer resultatene av de andre analysene med vurderinger av hvordan Lillehammer kommer ut i forhold til andre kommuner langs traséen.

3.1.2 Analyser av lokale og regionale virkninger

Etter Håndbok V712 er de lokale og regionale virkninger av veiltak metodisk sett relativt lite bearbeidet. Verken gjeldende eller høringsutkastet har konkretisert metoder som omfatter

lokaløkonomiske virkninger. Det åpnes for drøftinger og lokale synspunkter i høringsutkastet, men ingen metoder skisseres og temaområdene er listet opp. Metodikk som scenarioanalyser, intervjuer og kvalitativ drøfting er nevnt, men listen av fagtema som kan analyseres er lang og lite konkret. I tillegg skal resultatene av analysen av lokale og regionale virkninger først inn i siste del av analysefasen som en tilleggsvurdering. Resultatene presenteres bredt og vektet på politisk nivå først etter at andre fagområder er vurdert.

I høringsutkastet til revidert V712 har vegvesenet lagt vekt på de arealmessige konsekvensene og det åpnes også for analyser av "ulike tilnærminger for å vurdere lokale og regionale virkninger", men metodisk anbefales det å benytte seg av "kvalitative vurderinger på bakgrunn av informasjon fra lokale og regionale offentlige og private aktører". Det presenteres altså ingen nye metoder for denne typen analyser.

Den metodiske tilnærmingen til lokale og regionale konsekvenser har vært under revidering i forbindelse med siste høringsutkast av V712, men temaområdene og dermed også fagområdene er mange og vil variere fra sted til sted avhengig av behov. Foreløpig er det metodiske oppsettet kun drøftet internt i vegdirektoratet i forbindelse med revidering av V712.¹

En forenkling av den lange listen av problemstillinger i V712, kapittel 8.3 om analyse av lokale og regionale virkninger gir en firedeling av problemstillingene:

1. Næringsliv/-utvikling og arbeidsmarked – herunder også reiseliv og varehandel/tjenesteyting
2. Bosetting, bostedsattraktivitet og boligmarked
3. Senterstruktur, knutepunkt, regiondannelse – herunder også reiseliv, varehandel/tjenesteyting
4. Potensielle langsiktige arealbruksvirkninger med eventuelle tilhørende miljøvirkninger

I denne analysen vil det være temaområder² under punktene 1), 3) og dels 4) som har relevans for analyse de lokale konsekvenser av ny E6 i Lillehammer.

3.1.3 Flere detaljer om virkninger i Statens vegvesens analyser

For Lillehammer vil resultatene av utredningene om samfunnsøkonomisk nytte gi positive virkninger som følge av kortere avstand mellom Lillehammer og andre økonomiske sentre. Med kortere avstand vil det oppstå økt interaksjon og samhandling. Det blir enklere for mennesker å forflytte seg mellom stedene og dette vil styrke den økonomiske aktiviteten og attraktiviteten. Denne økte tettheten slår positivt ut i beregningen av samfunnsøkonomisk nytte. De samfunnsøkonomiske analysene som legges til grunn for Statens Vegvesen /Nye Veier omfatter positive/negative virkninger for hele samfunnet, og inkluderer ikke alle relevante faktorer på lokalt nivå. Vegprosjektets påvirkning av arealbruken er et eksempel på en faktor som ikke er inkludert. I tillegg kommer også virkninger for enkeltbedrifter som ikke er med i disse analysene. Vi kommer tilbake til dette i neste kapittel om metode.

¹ Vista Analyse er engasjert av Vegdirektoratet i forbindelse med revideringen.

² Vista Analyse er ikke engasjert til å analysere virkninger på bosetting og bostedsattraktivitet i denne rapporten.

Samfunnsøkonomiske analyser tillegges, sammen med utbyggings- og driftskostnader, stor vekt i vegvesenets anbefalinger av trasévalg. Dette innebærer at kortere reisetid/ framføringstid ofte får stor betydning. For Lillehammer vil gevinsten av kortere reisetid til eksempelvis Moelv, Hamar og Oslo/Akershus inngå i disse beregningene, og forskjellen mellom alternative løsninger for ny E6 forbi Lillehammer vil dermed bli marginal.

3.2 Statens vegvesens utredning av lokale og regionale virkninger

I forbindelse med konsekvensutredningen er det utarbeidet en temarapport om regional utvikling og byutvikling av Asplan Viak. (Asplan viak, 2017)

Rapporten oppsummerer med at ny E6 vil redusere reisetiden, øke mobiliteten og bidra til regionforstørring. Lillehammer vil komme tettere på Mjøsbyene og Osloregionen. Av analysen fremgår at det kan forventes en økt bilbruk og at kommunens målsetting om 10-minuttersbyen fra kommunens planstrategi utfordres.

Rapporten oppsummerer med at ny motovei vil gjøre det mer attraktivt å etablere bilbasert handel og arbeidsplasser langs veien. Rapporten peker også på at synlighet fra veien er et fortrinn i dag og at et nytt alternativ kan åpne for eksponering av næringsliv ved Hovemoen og Storhove.

Asplan omtaler ikke virkninger for næringsliv i sin analyse, selv om det pekes på fordeler ved regionforstørring. Om virkninger for varehandel skriver Asplan følgende:

"Dersom E6 ikke skal påvirke handelen i sentrum forutsetter dette bevisst styring av arealbruk og handelsstruktur i og rundt byen i tråd med vedtatt målsetting i Byutvikling 2044."

Konsekvenser alternativ øst: "Videre utvikling av Strandtorget vil være attraktivt for handel og næring. Dette betinger at en finner tilfredsstillende løsninger for forbindelsen mellom sentrum og Strandtorget for alle trafikantgrupper."

Konsekvenser alternativer vest: " ..For områdene på Strandtorget og Sannom vil en flytting av E6 på kort sikt kunne redusere handelen knyttet til fjerntrafikken. Med en nedklassifisert vei vil det likevel bli lettere å utnytte arealene mer effektivt, blant annet ved å styrke etablerte handelsmiljøer på Sannom..."

Asplan Viak, 2017

Analysen til Asplan Viak (Asplan viak, 2017) om lokale og regionale virkninger omhandler flere deltema. I parentes har vi kortfattet oppsummert konklusjonene til Asplan.

- **Transport og arbeidsmarked-** (Redusert reisetid på strekningen, tettere arbeidsmarkedet og lavere transportkostnader).
- **Miljømessige løsninger, bebyggelse og strandsonen** - (Potensial for bedre miljø i strandsonen).

- **Triveligere lokalsamfunn** - (Redusert trafikk og mulighet for utvikling av triveligere lokalsamfunn langs dagens trasé ved vestalternativet).
- **Regional utvikling** - (Mulig regionforstørrelse og mer effektiv transport).
- **10-minuttersbyen** - (Svekking av 10-minutterstrategien som følge av økt bilbruk).
- **Rekreasjonsområder** - (+ -).
- **Gang- og sykkelforbindelser** - (Kan bedres i øst ved vestalternativet).
- **Tilgjengelighet til sentrum** - (Ingen endring).
- **Næringsutvikling** - (Arealmessig reduksjon ved Hovemoen ved vestalternativet).
- **Arealbruk** - (Større potensial ved østlig trasé).
- **Lillehammer som regionsenter** - (Forventer økt boligmarked, økt handels og kulturtilbud med ny vei)
- **Bosetting og næringsutvikling** - (Vurderer handel, kultur og idrett som enklere tilgjengelig med ny vei)
- **Fortetting og transformasjon** - (Vestalternativet har best potensial for fortetting langs eksisterende E6).
- **Lokalisering av handel** - (Analysen omhandler først og fremst lokalisering av handel – ikke tilgang til kunder)

Oppsummert omfatter analysen til Asplan viak konsekvenser på og ved selve traseene, mens konsekvenser for hele byen er utelatt. Fortetting av handel gjelder kun langs dagens E6. Næringsutvikling omfatter også kun utvikling langs dagens trasé. En av svakhetene i V712 er at de fleste analysene omhandler de trasénære arealene og ikke virkninger for hele kommunen.

3.3 Behov for supplerende utredninger

I denne rapporten vil vi gjennomgå prissatte og ikke-prissatte konsekvenser med et lokalt (Lillehammer) perspektiv. Videre vil vi belyse konsekvenser som ikke (eller i liten grad) fanges opp i konsekvensutredningen, men som kan være av stor betydning lokalt.

Vi har hatt som ambisjon å utfordre V712 på følgende punkter:

1. Trafikkanalysen som ligger til grunn for konsekvensanalysen gjennomføres med faste forutsetninger om arealbruk: Beregningene av prissatte konsekvenser og vurderingene av ikke-prissatte konsekvenser baseres derfor i stor grad på en forutsetning om tiltaket verken påvirker bruken av eksisterende bygninger eller hvor ny virksomhet etableres.
2. Med utbygging etter Alternativ Vest, endres funksjon og trafikkvolumer for dagens E6 på strekningen Vingnes – Storhove. I temarapportene er det i noen grad gjort vurderinger av muligheter knyttet til endret arealbruk langs denne strekningen, men det er ikke forutsatt noen endringer av veiens utforming som del av tiltaket
3. Vi mener det kan være grunn til å vurdere strekningen nærmere, både når det gjelder kryssutforming, hastighetsbegrensninger og forhold til øvrig veinett (inkludert tilrettelegging for gående og syklist). I analysene vurderer vi mulige tilpasninger.
4. Vi mener det er mulig å dokumentere virkninger på næringslivet lokalt uten å vurdere avstand og tetthet. Vekt på næringslivets behov, sammenheng med rapport for Lillehammer kommune (Vista Analyse, 2017) sammen med andre analyser stiller vi spørsmålsteget ved utsagn som fremstår som udokumentert.

3.3.1 Valgt metode

Analysen gjennomføres med både kvalitative og kvantitative metoder. Vi benytter et bredt tilfang av grunnlagsdata, dels gjennom direkte henvendelser til næringslivet lokalt, dels gjennom informasjon fra kommunen og dels har vi hentet data fra ulike kilder, herunder nærings- og handelsanalysen Vista Analyse gjennomførte for Lillehammer kommune. (Vista Analyse og Rambøll, 2017)

3.4 Referansealternativet - situasjonen dersom tiltaket ikke gjennomføres

For å kunne vurdere den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av et tiltak, må det sammenlignes med situasjonen som oppstår hvis tiltaket ikke gjennomføres. Denne situasjonen omtales normalt som referansealternativet. I referansealternativet inngår andre tiltak og planer som er vedtatt eller iverksatt/bevilget samt en forventet utvikling uten tiltaket.

Lokalt og regionalt vil det kunne være forskjeller mellom traséalternativene som ikke fanges opp som prissatte konsekvenser i den samfunnsøkonomiske analysen. I en analyse av flere detaljer rundt virkninger for Lillehammer spesielt, vil vi i denne analysen se nærmere på følgende hovedtema:

- A. Virkninger for tilgjengelighet til lokalt næringsliv – herunder handel og reiseliv
- B. Arealbruksvirkninger – muligheter og begrensninger
- C. Virkninger for transport i Lillehammer

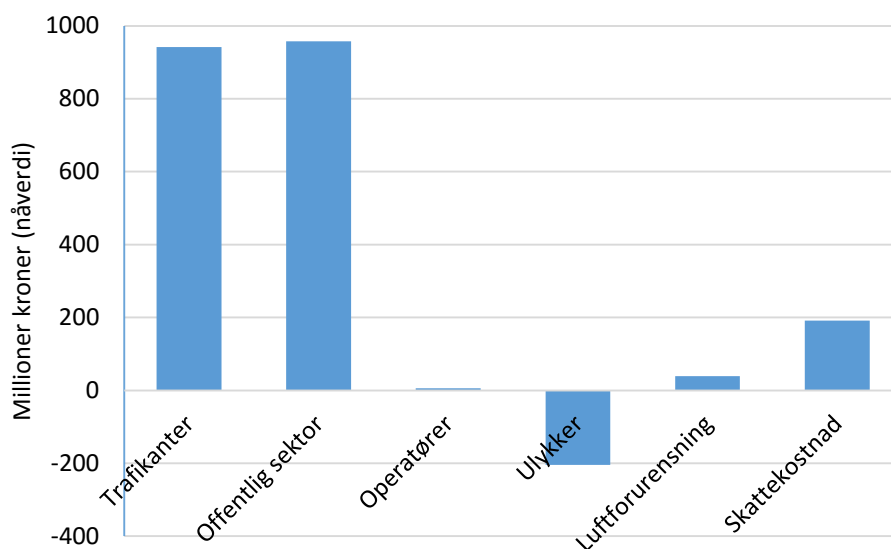
4. Prissatte og ikke prissatte virkninger – lokalt perspektiv

I dette kapitlet ser vi på de prissatte og ikke-prissatte konsekvensene og analyserer de lokale virkninger for Lillehammer ved å skille ut resultater som gjelder Lillehammer til forskjell fra alle reisende som ligger inne i de ordinære konsekvensanalysene til vegvesenet.

4.1 Prissatte virkninger

Målt i nåverdi (kostnader og nytte i perioden 2030 til 2069 i mill. kroner) har vestalternativet en klart bedre samfunnsøkonomisk lønnsomhet enn østalternativet. Ingen av utbyggingsalternativene beregnes å være samfunnsøkonomisk lønnsomme, men det er en differanse på 1,9 mrd. kroner i favør av alternativ vest¹. Figur 4-1 viser hvordan differansen fordeles på hovedkomponenter i den samfunnsøkonomiske lønnsomhetsanalysen. Det går fram at det er nytte for trafikantene og nytte for offentlig sektor som i størst grad bidrar til at det beregnes bedre lønnsomhet for Alternativ Vest.

Figur 4-1: Nåverdi [mill. kroner]. Differanse mellom alternativ vest og alternativ øst.



Differansen for offentlig sektor skyldes hovedsakelig at vestalternativene har lavere investeringskostnader. I konsekvensutredningen forklares dette med at:

- Vest-alternativet er 600 meter kortere sammenliknet med østalternativet
- Krysskostnader og kostnader til støydemping er vesentlig høyere med E6 på østsida

¹ Alternativ vest: Alternativ 6 fra konsekvensutredningen. Alternativ øst: Alternativ 5 fra konsekvensutredningen.

- Opprettholdelse av forsvarlig trafikkavvikling kombinert med utbygging av ny vei bidrar til økte kostnader for Østalternativet.

Drifts- og vedlikeholdskostnader inngår også i nytte for offentlig sektor. Disse vil være lavere med Øst-alternativet (mindre vei å vedlikeholde), men forskjellen er ubetydelig sammenliknet med forskjellene i investeringskostnader. Differansen i skattekostnad virker også i retning av Vest-alternativet og er en direkte konsekvens av forskjellen i nytte (finansieringsbehov) for offentlig sektor.

Av de prissatte konsekvensene er det kun ulykkeskostnader hvor østalternativ kommer bedre ut sammenliknet med vestalternativet. Sparte ulykkeskostnader er betydelig for begge alternativer (6-900 mill. kroner), men mindre trafikkvolumer – og antagelig – lavere hastighet gjør at besparelsen er størst med østalternativet.

Større trafikantnytte med vestalternativet har sammenheng med kortere reisetid. I neste avsnitt kommer vi nærmere inn på hva som forklarer disse forskjellene og gir indikasjoner på fordeling av denne nytten mellom lokale og regionale virkninger.

Støykostnader (for boliger og arbeidsplasser) inngår ikke i beregningene av prissatte konsekvenser. Det er gjennomført beregninger av tallet på støyutsatte (Statens vegvesen, 30.6.2017). Beregningene gir ikke store endringer i tallet på støyutsatte fra dagens situasjon og ingen store forskjeller mellom alternativer på vest- og østsiden av Lågen. Støy i friluftsområder og rekreasjonsområder inngår som ikke-prissatte konsekvenser og omtales nærmere i avsnitt 4.2.

4.1.1 Spart reisetid

Mellom Vingrom og Ensby (17 km) er fartsgrensen på E6 i dag 80 km/t, bortsett fra strekningen Vingnes til Storhove (4,5 km) hvor grensen er 70 km/t. Dette gir en kjøretid på strekningen på 13:15 minutter.

Tabell 4-1: Anslag på spart reisetid ved utbygging av ny E18 på strekningen Vingrom - Ensby

Reisetider [mm:ss]	Vingrom-Ensby	Vingrom-Mesna	Ensby-Mesna
I dag	13:15	6:05	7:10
Alternativ Øst	10:45	5:15	5:45
Alternativ Vest	9:15	5:20	6:10

For gjennomgående trafikk som kjører hele strekningen Vingrom-Ensby, oppnås en reduksjon i reisetiden på 4 minutter dersom veien bygges etter vestre alternativ, mens østre alternativ gir en reduksjon på 2,5 minutter.

Trafikkberegningene indikerer at om lag halvparten av trafikken på E6 er gjennomgående reiser, mens ca. halvparten av trafikken er reiser til/fra Lillehammer. For disse reisene gir ny vei en reduksjon på 45-50 sekunder fra sør og 1–1,5 minutter for reiser fra nord. (Beregningene gjelder til/fra Mesnakrysset). Besparelsene for reiser til/fra Lillehammer er klart lavere enn for gjennomgående reiser, men reduksjonene er størst for det østre alternativet.

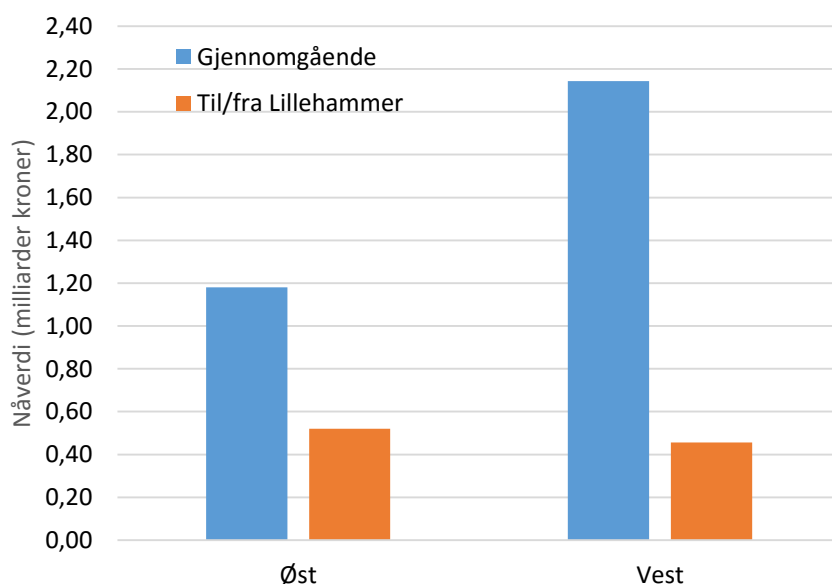
Med Alternativ Vest vil gjennomgående trafikanter som vurderer stopp i Lillehammer påføres en ekstra reisetid på litt over to minutter.

4.1.2 Fordeling av trafikantnytt

Trafikantnytte (nytte av kortere reisetid) er den viktigste prissatte konsekvensen av tiltaket i Statens vegvesens konsekvensutredning (Statens vegvesen, 30.6. 2017) og – sammen med kostnadsforskjellene – det elementet som bidrar til at alternativene på vestsiden beregnes med bedre lønnsomhet sammenliknet med alternativene på østsiden.

I de samfunnsøkonomiske lønnsomhetsberegningene utgjør trafikantnytt (nåverdi) om lag 2,6 mrd. kroner for vestalternativene og 1,7 mrd. kroner for østalternativene. I beregningene skilles det ikke mellom reiser til/fra Lillehammer og gjennomgående reiser. For å få en indikasjon på hvor stor andel av nytten som kan knyttes til lokale reiser, har vi fordelt beregnet trafikantnytte fra konsekvensutredningen med utgangspunkt i beregnede reisetidsbesparelser (Tabell 4-1).

Figur 4-2: Fordeling av trafikantnytte mellom gjennomgående reiser og reiser til/fra Lillehammer.



Av figuren går det fram:

1. at beregnede virkninger for gjennomgående reiser er klart større sammenliknet med virkningene for reiser til/fra Lillehammer for begge korridoralternativer
2. at nytten for gjennomgående reiser er nesten dobbelt så stor med vestre alternativ
3. at det ikke er store forskjeller (østalternativet er marginalt bedre) for reiser til/fra Lillehammer

Beregningene er gjennomført med enkle forutsetninger om fordeling av trafikkstrømmer og under forutsetning om at tidsbesparelsene er like mye verdt for alle trafikanter. Dette kan

innebære at vi overvurderer trafikantnyttene for reiser til/fra Lillehammer noe i forhold til trafikantnyttene for gjennomgående reiser¹.

Beregningene av prissatte virkninger er gjennomført under forutsetning om at utbyggingen ikke skal finansieres med bompenger. (Del)finansiering med bompenger vil kunne redusere trafikkvolumene på E6 noe i forhold til beregnet. Avhengig av nivå og utforming vil bompengefinansiering også påvirke fordeling av trafikken mellom E6 og andre veier. Med vestre alternativ vil et høyt nivå på bompenger på E6 kunne føre til at noen velger å benytte dagens E6 gjennom Lillehammer for å spare utgifter. For å motvirke dette, kan hastigheten på dagens E6 reduseres (øke tidstapet som kreves for å unngå bom) – eller det kan kreves bompenger (med et lavere nivå) også på avkjøringen til/fra Lillehammer.

4.2 Ikke prissatte virkninger

Mens tyngden av de prissatte konsekvensene kan betegnes som regionale/nasjonale konsekvenser, omhandler de ikke-prissatte virkningene i større grad lokale forhold. Samlet vurderes ikke-prissatte konsekvenser å være negative for alle utredede alternativ – og anbefalt alternativ på strekningen Øyresvika til Storhove er den varianten av vestalternativet som kommer dårligst ut på ikke-prissatte konsekvenser.

Figur 4-3 oppsummerer Statens vegvesens vurdering av ikke-prissatte konsekvenser for anbefalt alternativ (vestalternativet) og østalternativet på strekningen Øyresvika til Storhove. Av figuren går det fram at østalternativet vurderes bedre på alle temaene bortsett fra kulturminner og miljø. Alternativ vest kommer særlig dårlig ut på temaene naturmiljø (bl.a kryssingen av Lågen i de områdene av naturreservatet som har størst verdi, og fylling i Øyresvika) og landskapsbilde (eksponert bru over Lågendeltaet).

Figur 4-3: Konsekvensutredningens sammenstilling av ikke-prissatte konsekvenser.

	Alternativ Øst	Alternativ Vest
Landskapsbilde	--	-- / ---
Nærmiljø og friluftsliv	0 / +	-
Naturmiljø	--	--- / ----
Kulturminner og -miljø	-	+
Naturressurser	-	--

Det er verdt å merke seg at mulige positive konsekvenser knyttet til avlastning av eksisterende vei ikke er inkludert i vurderingene for vestalternativet.

¹ Andelen korte reiser er sannsynligvis større til/fra Lillehammer sammenliknet med gjennomgående reiser. Tidsbesparelser ved lengre reiser verdsettes høyere enn tidsbesparelser ved korte (inntil 50 km reiselengde) i samfunnsøkonomiske lønnsomhetsberegninger.

Nærmiljø og friluftsliv

For nærmiljø og friluftsliv er det betydelige forskjeller mellom alternativene, men det er også virkninger som er sammenfallende for løsninger på øst- og vestsiden. Det er særlig barriere- og støyvirkninger av tiltaket som gir konsekvenser for nærmiljø og friluftsliv.

Støy og støyplager

Det er utarbeidet temakart (Statens vegvesen, 30. juni 2017) som viser utbredelsen av støy ved forventet trafikkutvikling fram mot 2050 i de ulike alternativene og med en videreføring av dagens situasjon (Referansealternativet).

Slik vi har lest konsekvensanalysen, er det trafikkallene i tabellen under som er utgangspunktet for beregningene. Dette er prognoser for dagens E6 – hvis det ikke blir bygget ny E6 - og dette utgjør da Referansealternativet. Denne trafikken blir fordelt mellom gammel og ny vei i de ulike alternativene, samt nyskapt trafikk som følge av ny vei.

Tabell 4-2 Beregnet trafikkmengde etter Referansealternativet

Strekning	Vingrom – Vingnes	Vingnes - Mesna	Mesna – Sannom	Sannom – Storhove	Storhove - Ensbj
ÅDT 2018	14100	19000	15800	17500	10900
ÅDT 2030 åpningsår	16500	22200	18400	20400	12700
ÅDT 2050 dimensjoneringsår	19400	26000	21600	23700	15000

Ved et østlig alternativ vil trafikkmengdene bli omtrent som i tabellen i prognoseårene.

For det vestlige alternativet vil ÅDT på dagens E6 i dimensjoneringsåret 2050 (som benyttes for støyberegningene) være følgende:

- Øyre – Vingnes 10 300
- Vingnes –Mesna 14 800
- Mesna –Sannom 10 800
- Sannom – Storhove 12 600

Trafikken som "blir igjen" på gammel E6 blir altså til dels ganske mye større enn trafikken på den nye veien på vestsida (10 300). De aller fleste strekningene på E6 utgjør korte reiser, og lokaltrafikk er en svært stor andel av totaltrafikken.

Med disse tallene som grunnlag, er det utarbeidet støyberegninger. Under har vi kommentert disse.

Ved Vingnes oppnås en betydelig reduksjon i støynivå når E6 legges i tunnel, men reduksjonen som oppnås er klart større ved utbygging etter østalternativet sammenliknet med vestalternativet. Forskjellen skyldes at trafikken til/fra Lillehammer (stor andel av samlet trafikk på E6) med vestalternativet vil benytte dagens vei fra Øyresvika til Lillehammer.

Det vestre alternativet gir betydelig støybelastning på Hovemoen og Troset nord. Støynivået langs dagens E6 er i dette alternativet noe lavere enn for det østre alternativet, men det vil fortsatt være betydelig støy gitt forutsetningene fra trafikkanalysen.

I temarapporten om nærmiljø og friluftsliv (Statens vegvesen, juni 2017) peker Statens vegvesen også på at utforming av dagens E6-trase forbi Mosodden/strandsona langs Lågen kan gå i retning av en miljøgate med lavere fart. Det gir også bedre mulighet for tverrforbindelser og vil gi nye bruksmuligheter i området knyttet til nærmiljø- og friluftsmål, samtidig som det vil kunne bidra til å redusere støybelastningen. Dette er imidlertid ikke innarbeidet i planforslaget for det beste alternativet.

5. Lokaliseringspreferanser og kundegrunnlag

I dette kapitlet presenterer vi et lite utvalg resultater fra andre analyser som er gjennomført med relevans for problemstillingen. Hensikten er å gi grunnlag for å sette den lokale debatten i et perspektiv.

5.1 Tilgjengelighet, synlighet og attraktivitet

Mange bedrifter søker lokalisering langs veg og det er til dels stort påtrykk fra handelsaktører som søker etablering på tomter langs hovedveinettet. Dels vil lokalisering langs hovedveinettet forenkle transporten for kundene, dels gir det god eksponering for bedriften og dels vil tilbudet ha en bedre tilgjengelighet enn konkurrentene slik at det oppnås en kommersiell fordel. De senere år har vi sett en økende interesse for at særlig plasskrevende varehandelsbedrifter søker lokalisering med eksponering mot vei. Coop OBS og Coop Bygg på Rudshøgda er eksempler. IKEA har alltid søkt lokalisering ved - og eksponering mot - vei og Rema søker seg stadig oftere mot hovedveinettet. De store logoene vi ser langs veiene illustrerer motivet for synliggjøring. Desto flere ganger en kunde ser en logo, desto mer øker kunnskapen (hukommelsen) over at dette tilbudet finnes og det finnes på denne lokaliteten.

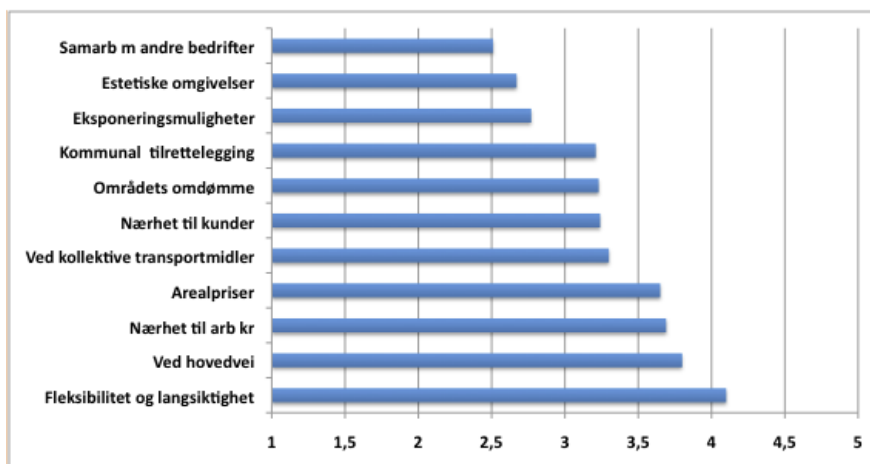
Med en stadig utflytting av hovedveinettet fra byenes sentrumsjerne over tid, har vi sett at virksomhetene flytter etter. Eksempler på en slik utvikling har vi sett i Oslo/Alna, Hønefoss, Drammen, Moss, Sandefjord, Lillehammer, Elverum, Hamar og Ringsaker for å nevne noen. Men økt utflytting skaper samtidig økt spredning mellom tilbudene. En slik utvikling er negativt for kundene som foretrekker samlokalisering av likeartete tilbud (klynger).

I mindre tettsteder der veinettet fortsatt går gjennom sentrum, finner vi ofte miljøgater og en forretninger spredt langs hovedveien over kilometerlange strekninger (for eksempel Beitostølen, Hemsedal, Lom og Ringebu). Slik spredning stimulerer bilbruk og reduserer sentrums kvalitet.

5.1.1 Virksomheters lokaliseringspreferanser

Profilering fra vei er svært viktig for næringslivet. Vista Analyse gjennomførte i 2013 en analyse for Plansamarbeidet Oslo-Akershus (Vista Analyse, 2013) der vi intervjuet et utvalg bedrifter i Akershus fylke ut fra kriterier knyttet til lokaliseringspreferanser for arealkrevende virksomheter. Vi intervjuet virksomheter som har lokalisert seg langs hovedveinettet for å avdekke motiver for lokalisering. Resultatene viste at arealmessig "fleksibilitet og langsiktighet" var viktigst. Nest viktigst var beliggenhet "ved hovedvei". Se Figur 5-1. Eksponeringsmuligheter kom ut som mindre viktig for disse bedriftene. Resultatene viser at nærhet til vei og god tilgjengelighet for bil er viktig for de bedriftene som lokaliserer seg langs hovedveinettet, men like viktig er den arealmessige fleksibiliteten som gjenspeiles av prisgunstig areal. Med økt tetthet (arealknapphet) vil prisene stige og bedriftene vil se seg om etter andre lokaliteter.

Figur 5-1 Grad av betydning av ulike lokaliseringpreferanser. 5=svært stor betydning. 1= svært liten betydning. Snitt.



Kilde Vista Analyse

I tabellen under har vi sammenfattet ulike lokaliseringskriterier etter bransje/næring i Akershus (Vista Analyse , 2013). Vi fant ulike resultater for ulike kategorier næringsliv. I en skala på positivt, negativt og ingen betydning, var det ulike lokaliseringpreferanser for ulike næringer. Bransjer samlokaliserer seg ofte i samme områder, ofte i klyngedannelser. Dette ser vi også i Lillehammer der arealkrevende og transportkrevende virksomhet som trelast, byggevarer, motorkjøretøy og produksjon er lokalisert langs E6.

Figur 5-2 Oppsummert om preferanser som påvirker lokalisering i ulike næringskategorier.

	Arealpriser	Nærhet til hovedvei	Eksponeringsmulighetene	Estetiske forhold /omgivelser	Infrastruktur	Fleksibilitet/ langsiktighet	Områdets omdømme/ profilering	Nærhet til arbeidskraft	Nærhet til kollektivt rutene	Nærhet til fly, havn eller bane	Planmessige rammebetingelser
Kunnskapsbedrifter	-	-	+	+	+	+	+	+	+	-	+
Produksjonsbedrifter - ressursbasert	+	-	-	-	-	+	-	+	-	+	+
Produksjonsbedrifter - flyttbare	+	+	-	-	+	+	-	+	-	+/-	+
Handel og service - kundeintensiv	+	+	+	+	+	+	+	+	+	-	+
Arealkrevende handel og service	+	+	+	-	+	+	-	+	-	-	+
Offentlige institusjoner/etater	+	0	0	0	+	+	0	+	+	+	+

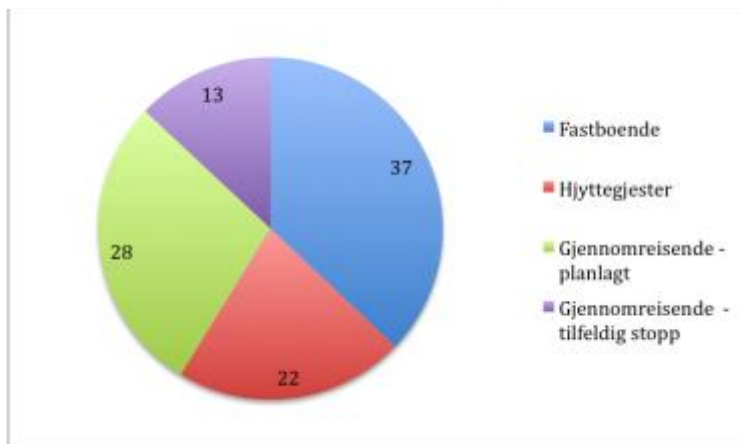
Kilde Vista Analyse

5.2 Gjennomreisende og handleatferd

5.2.1 Otta – høy besøksfrekvens og meromsetning i turistsesongen

I økende grad vil tilgjengelighet og synlighet fra vei reduseres og stadig flere byer og tettsteder vil ligge utenfor hovedveinettet. Men vi har lite empiri på hvilken betydning dette har på omsetning i varehandelen. Vista Analyse gjennomførte i 2011 en analyse av virkninger for handelsnæringen på Otta, Sel kommune, av ny E6 forbi Otta (Vista Analyse , 2011). Analysen ble gjennomført som en intervjuundersøkelse i Otta i fellesferien med 576 personlige intervjuer blant et tilfeldig´ utvalg forbipasserende på ulike plasser i sentrum (kjøpesentre, bensinstasjon, sentrum). Enkelte butikker og kafeer lokalisert utenfor disse punktene deltok i undersøkelsen ved selv å dele ut skjemaene. Disse intervjuene ble supplert av telefoniske intervjuer med butikkeiere i Otta. Undersøkelsen ble konsentrert om tre kategorier handlende; fastboende, hyttegjester og gjennomreisende.

Figur 5-3 Informanter etter kategori. I prosent. Markedsundersøkelse Otta sommer 2011.



Kilde Vista Analyse.

Otta har en betydelig omsetningstopp i varehandelen i juli/august og byen har samtidig en stor gjennomfart av turister i ferier. I motsetning til Lillehammer, har Otta et mindre variert butikktilbud, men avstanden til neste by/handelstid er lang, slik at Otta har mange besøk gjennom ferieperioden.

De gjennomreisende som stopper på Otta har i det alt vesentlige planlagt sin stopp i Otta i forkant. Kun 13 prosent av informantene var i kategorien tilfeldig stopp. Blant de gjennomreisende fant vi at de som har planlagt stopp i Otta, også har de største innkjøpene i forhold til de med tilfeldig stopp. 65 prosent av de gjennomreisende med tilfeldig stopp skulle på bensinstasjon og bare mellom 18 og 25 prosent hadde andre formål. Desto mer de gjennomreisende handler for, desto flere aktiviteter har de utført på Otta; bensin, dagligvarer, kafe mv. Blant de som handlet for under 300 kroner, utgjorde de med tilfeldig stopp den største gruppen. Blant de som handlet for over 1000 kr utgjorde de med tilfeldig stopp kun 8 prosent. De som har tilfeldig stopp i Otta utgjør med andre ord den minste gruppen og den minst interessante gruppen kommersielt sett.

De som handlet mest var hyttegjester med hytte i nærheten. Det var en entydig sammenheng mellom handlevolum på handleturer i Otta og oppholdstid og persondøgn på hytta.

Hyttegjester handler generelt for store beløp hver gang de handler og de handler i store volum fordelt på et bredt utvalg varer.

De gjennomreisende med planlagte stopp representerer den største kundegruppen utenom de fastboende. De utgjør et stort volum selv om de handlet langt mindre enn andre kundegrupper. Resultatene viser at de gjennomreisende planlegger sitt stopp på Otta i god tid før de kommer til Otta. De fleste forbipasserende stoppet på Statoil, mens de som handler for de største beløpene, bruker også flere andre handlesteder i Otta. De gjennomreisende er flere i antall enn hyttegjestene, men de handler for små summer, som regel begrenset til drivstoff og fast-food.

- *Tilfeldige stopp gir liten kommersiell verdi for Otta. Den største verdien knytter seg hyttegjester og de som har planlagt stopp i god tid før ankomst*

Analysen konkluderer med at det er viktig for kommunen å søke å opprettholde en turistomsetning på samme nivå etter utbygging av ny E6-trasée. Dette krever at Otta er lett tilgjengelig som handelssted for gjennomreisende og det ble anbefalt å rettes fokus på den kundegruppen som har et planlagt besøk i Otta, enten de er gjennomreisende eller på hytte i området. Bruken av Otta som handelssted bærer preg av gjenkjøp og kunder som allerede kjenner til Otta som handelssted. Disse handler mye og handleturen er planlagt i god tid.

Analysen konkluderer med at en forbedring av veinettet i Gudbrandsdalen og særlig med en tidssparende effekt, vil kunne gi flere hytteoppholdsdøgn og dermed også et potensial for økt inntjening. Situasjonen for hytteeierne er imidlertid at de om sommeren gjør større innkjøp av byggeartikler, innredning mv, enn de vil gjøre i forbindelse med helgebruk resten av året, samtidig som innkjøp til et helgeopphold ofte kan gjøres på vei til hytta eller hjemme før man reiser. Økt bruk genererer økt omsetning lokalt. Dette gir indikasjoner på at det kan gi større lokaløkonomiske virkninger – og større omsetning i detaljhandelen i Otta – at reisetiden reduseres enn at tunnel ikke bygges. Ufordringen for Otta som handelssted er at den største andelen utenbygds hytteeiere bor lenger enn 1t40 min fra hytta, noe som reduserer potensialet for helgebesøk i følge en rapport fra Høgskolen i Buskerud (HIBU, 2010)

Resultatene stemmer overens med en undesøkelse gjennomført av Østlandsforskning. (Østlandsforskning, 2010) som omfatter en analyse av hyttebrukere i Rondane sammenholdt med andre hyttesteddestinasjoner. Omsetningsvolumet på de ulike turistdestinasjonene i undersøkelsen, hadde nær sammenheng med antall gjestedøgn på hytta (personer/senger/oppholdstid). I tillegg til hyttestandard og reiseavstand mellom hytte og hjemsted var omsetningen høyest der bruken av hyttene var høyest. Tilrettelegging for økt bruk av hytter i Rondane er i følge analysen til Østlandsforskning viktig for omsetning innen handel og service.

Bredden i aktivitetstilbud sammen med redusert reisetid til store befolkningskonsentrasjoner er i følge de to analysene sentrale faktorer for næringsmessige virkninger i Sel kommune/Otta i sommersesongen.

.

6. Turistrelatert etterspørsel

I dette kapitlet har vi analysert handlemønstre og omsetning i Lillehammer og relatert det til tall for landet. Vi ser på sesongmessige variasjoner i varehandelen og drøfter resultatene opp mot de ulike markedssegmentene Lillehammer har. Vi drøfter også Lillehammers potensial som handelssted med bruk av sekundærkilder.

6.1 Betydning av fjerntrafikk versus hytteturister

En av problemstillingene for denne analysen er hvorvidt en omlegging av E6 vil påvirke handelsomsetningen på blant annet Strandtorget. Strandtorget er et viktig handelssted og det er en betydelig trafikk på Strandtorget i ferisesesongen. En annen problemstilling er hvorvidt interessen for sentrum kan påvirkes negativt når folk (kunder) kjører forbi Lillehammer i høy hastighet og gjennom tunnel.

Statens vegvesen/Asplan Viak skriver i temarapporten om lokale og regionale virkninger av ny E6, at flytting av E6 vil på kort sikt kunne redusere handelen knyttet til fjerntrafikken. (Asplan Viak, 2017). Vi dokumenterte i analysen fra Otta, som er referert i forrige kapittel, at gjennomreisende genererer lav omsetning i varehandelen og at det største handelsvolumet hentes fra lokalbefolkning, hytteturister og gjennomreisende med planlagt stopp. Gjennomreisende med tilfeldig stopp, stopper for å fylle drivstoff, kjøpe is og gå på toalettet. Det må derfor stilles et spørsmålsteget ved gjennomreisendes betydning for omsetning i varehandelen i byer og tettsteder. Hyttetrafikken derimot, er svært viktig.

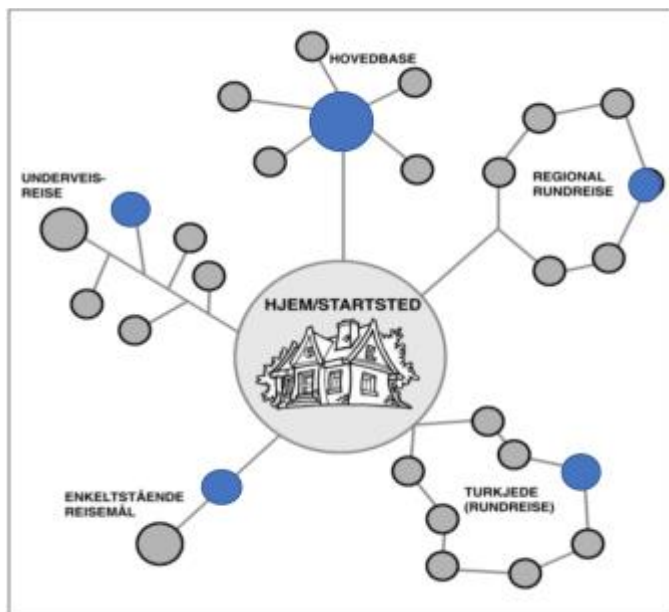
6.1.1 Kundesegmenter etter reisemønster

Med utgangspunkt i Figur 6-1 som er hentet fra TØIs rapport om trafikantvurderinger av Nasjonale turistveger (TØI, 2011) har vi systematisert kundesegmentene på følgende måte:

1. De som har Lillehammer som hovedbase enten det er som bosted eller feriested forventes ikke å påvirkes av hvor veien legges. Disse kundene vil handle på Lillehammer uansett.
2. Lillehammer representerer et naturlig stoppested for gjennomreisende som er på en regional rundreise. Ny vei utenom Lillehammer vil kunne påvirke segmentet negativt ved at byen blir vanskeligere tilgjengelig, eller også mindre synlig.
3. Turkjedesegmentet kan påvirkes gjennom aktiv markedsføring og attraktive tilbud. Dette segmentet forflytter seg fra den ene attraktiviteten til den andre og stopper der tilbudene er gode og attraktiviteten er høy. Lillehammers attraktivitet vil være utslagsgivende, ikke veistrukturen.
4. De som reiser forbi Lillehammer på vei til ett enkeltstående reisemål – der de er ferierende over flere dager - inngår i gjenkjøpssegmentet og er svært viktig for Lillehammer. Disse påvirkes av tilbudet ved eget reisemål, men segmentet vil være godt orientert om tilbudene langs veien. Disse påvirkes ikke av veistrukturen.
5. Lillehammer representerer et naturlig stoppested for underveisreisende på vei fra et sted til et annet. Lillehammer har besøksattraksjoner som Maihaugen og Storgata som kan appellere til denne gruppen i tillegg til tilfeldig stopp ved bensinstasjon, fastfood og kjøpesenter. En ny vei utenom Lillehammer vil kunne påvirke segmentet negativt på samme måte som de som er på regional rundreise.

i Figur 6-1 har vi synliggjort med blå farge hvordan Lillehammer kan inngå i de ulike segmentenes reisemønstre. For flere av disse reisemønstrene vil Lillehammer være ett av mange stoppesteder i ferien. Spørsmålet er hvorvidt Lillehammer eller Strandtorget har høyere attraktivitet enn andre stoppesteder turistene besøker. På reisen fra Møre til Sørlandet vil Lillehammer konkurrere med Oppdal, Hamar, Oslo, Bærum, Tønsberg m fl. Men som vi ser av figuren vil mange av de reisende ende opp på et besøksmål som er årsaken til selve reisen. Så lenge Lillehammer ikke er reisens primære mål, vil sannsynligheten for at Lillehammer foretrekkes som handelssted være begrenset. Det viktigste potensialet for Lillehammer som handelsby vil derfor være de som reiser til regionen på det som er beskrevet som en hovedbase (f eks hytte på Hafjell, Øyer, Ringebu fjellet, Lillehammerfjellet, Ringsakerfjellet), men der Lillehammer er største byen i nærheten av hovedbasen.

Figur 6-1 Romlige reisemønstre.



Kilde Tøi /Vista Analyse

Gjennomreisende turister eller ferierende i nedslagsfeltet har i følge TØIs analyse ulike motiv for reisen. (TØI, 2011). Disse kan være:

- De reiser raskest mulig til reisemålet
- De søker spesielle natur- eller kulturattraksjoner langs veien
- De søker serveringstilbud og steder å strekke på bena
- De søker aktivitets- og opplevelsestilbud
- De besøker steder de er kjent
- De har spesielle gjøremål

Rundreiseturister stopper for rast langs veien

TØI presenterer i sin analyse flere relevante fakta om reisende langs de nasjonale turistvegene. Blant annet at mellom 35 og 50 prosent av de reisende har besøkt serveringssteder på reisen mens mellom 40 og 70 prosent hadde hatt piknik/rast langs veien. Når stadig flere byer bli liggende utenfor hovedveien, vil de reisende måtte ta av fra hovedveien for å raste. Lillehammers fortrinn er at det er lang avstand mellom potensielle

stoppesteder. Det kan imidlertid være et tema å påvirke vegvesenet til ikke å etablere attraktive rasteplasser utenfor Lillehammer. Rasteplassen bør ligge slik at den stimulerer til besøk i byen.

Erfaring fra tidligere besøk er svært viktig

Videre fremkommer det av resultatene til TØI at skilting er viktig og at medieomtale er viktig for valg av reisestrekning og stopp. Men ikke overraskende er “erfaring fra tidligere besøk” svært viktig. Med referanse til reisende langs Nasjonale turistveger var “egen erfaring” fra tidligere besøk i området viktigere enn annen informasjon. Nest viktigst var skilt langs veien og informasjon fra venner/bekjente/familie.

Synlighet fra vei er viktig

Figur 6-2 Utsyn mot Lillehammer sentrum ved kryss/innkjøring tunell Øyresvika



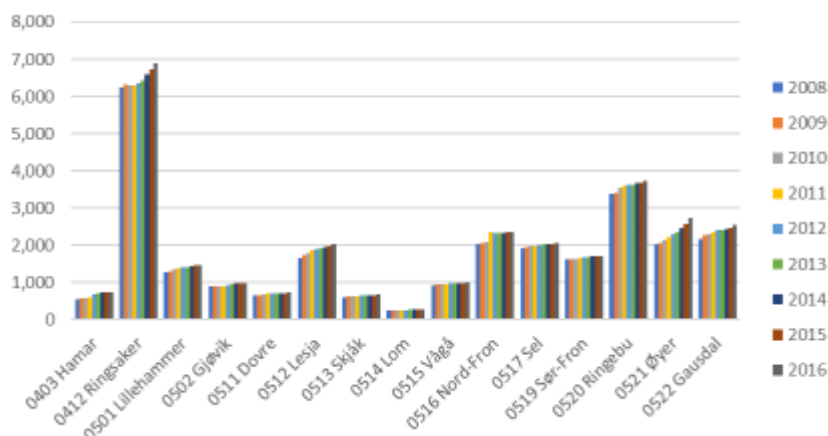
Lillehammer vil være synlig før avkjøring fra Vingrom. Men det blir viktig å holde kulturlandskapet åpent for å bevare denne siktlinjen. En ting er kunnskap om Lillehammer, men noe annet er å bli oppmerksom på at man faktisk er kommet frem til stoppestedet man har planlagt å besøke. Som vi dokumenterte i Otta-rapporten, hadde de aller fleste bestemt seg i god tid før de stoppet på Otta om at de ønsket å stoppe der.

6.1.2 Hyttegjester er svært viktig

Med kortere avstand mellom hytte og bosted kan vi forvente økt bruk av hyttene i regionen. Med kortere vintre i Oslo vil besøkene også strekke seg lenger ut gjennom året ettersom vintrene i Lillehammerregionen er langt mer stabile enn i Oslo. Den store utbyggingen av hytter på Ringsakerfjellet er en illustrasjon på dette. Figur 6-3. Rent handelsmessig vil hyttegjestene, som er oftere på hytta, ha behov for mer variasjon i tilbudet. Vi ser at trafikken på kjøpesentrene øker på regnværsdager. Legger vil til grunn at hyttefolk kan være villig til å reise i 30 til 45 minutter for en handletur til et attraktivt handelssted, vil nedslagsfeltet for Lillehammer være anslagsvis 25 000 hytter¹. Det representerer anslagsvis 100 000 mennesker. Dette er viktigere målgruppe enn gjennomreisende som er på vei fra for eksempel Møre til Sørlandet/Oslo.

¹ Muntlig meddelelse. Lillehammer Næringsforening

Figur 6-3 Private hytter i regionen.



Kilde SSB

6.1.3 Omsetningen på Strandtorget feriepåvirket av hyttefolk

Teorien om at det er hytteturister og ikke gjennomreisende som bidrar til omsetning på Strandtorget dokumenteres gjennom omsetningstall for 2013 til 2015 for vinter- og høstferieuker sammenliknet med normale uker. Vi har uthevet vinter og høst separat med fargeskala. Vi kan legge til grunn at disse hyttegjestene handler på Strandtorget fordi de allerede kjenner til tilbudet i Lillehammer og Strandtorget.

Vi har derfor grunn til å konkludere med følgende:

- *Det er særlig hyttegjester med hytte i regionen som bidrar til økt omsetning i feriene, og disse kjenner handelsstedet fra før og de kjenner tilbudet som er der. De velger altså handelssted ut fra kjennskap og tilgjengelighet fra hytta eller veien til hytta. Synet av byen og butikkene vil i begrenset grad påvirke handelen.*

Figur 6-4 Omsetning på Strandtorget etter uker med og uten ferie

	2013	2014	2015
Uke 38/interferie	26,3	14,9	15,5
Uke 37	12,4	14,8	13,3
Uke 39	14,1	14,3	14,1
Uke 40/høstferie	16,1	17	15,8
Uke 41	13,6	15,2	13,9

Omsetningstoppen om sommeren er også betydelig. I neste avsnitt ser vi på flere detaljer i disse tallene.

6.1.4 Hvilke kunder kan Lillehammer vinne/miste ved flytting av E6?

Lillehammer handelssted tiltrekker seg kunder fra ulike kundesegmenter. Handelsstanden i Lillehammer har en betydelig tilflyt at kunder i turistsesongen og uttrykker at en ny trasee for E6 kan redusere denne importen av kjøpekraft.

I tabellen under har vi synliggjort de terminvise variasjonene i omsetning i varehandelen i Lillehammer i 2016, sortert etter noen hovedkategorier i detaljvarehandelen. Vi har brukt

farger for å illustrere hvor omsetningstoppene ligger (sortert etter termin). Av tabellen fremkommer en tydelig omsetningstopp for Lillehammer i juli/august som er turistsesong i (tillegg til julehandelen som ligger inne i termin seks). I de neste tabellene sammenholder vi disse tallene med snitt for landet.

Tabell 6-1 Omsetning etter terminer for ulike vareslag. Lillehammer. 2016. I 1000 kroner.

		jan/feb	mar/apr	mai/jun	jul/avg	sep/okt	nov/des
47	Detaljhandel	492 738	524 086	567 653	588 204	546 932	665 710
47.1	Butikkh. med bredt vareutvalg	187 672	194 477	192 755	197 763	190 810	229 233
47.2	Spesialforr. nær.- og nytelsesmidl.	17 390	20 385	19 723	19 710	18 818	27 584
47.3	Detaljh. drivstoff til motorvogner	56 614	55 691	63 425	66 779	59 528	58 464
47.4	Butikkh. med IKT-utstyr	4 396	3 666	4 470	5 970	5 370	7 931
47.5	husholdningsvare	90 599	92 926	111 860	125 012	120 577	131 702
47.52	Butikkh. jernv., fargev. og glass	25 505	36 438	53 068	52 412	48 274	39 313
47.59	Butikkh. møbler/belys.utstyr m.m.	31 496	26 057	28 117	31 607	36 195	40 952
47.6	Butikkh. med bøker, musikkart. etc.	35 335	48 099	37 843	51 267	34 529	58 654
47.64	Butikkh. sportsutstyr	26 603	40 305	30 508	40 534	26 603	42 999
47.7	Annen butikkhandel	98 016	106 384	135 403	118 772	113 479	146 013
47.71	Butikkh. klær	39 032	41 596	56 167	52 677	47 654	59 830
47.73	Butikkh. apotekvarer	19 427	20 510	21 447	20 804	20 787	24 951
47.75	Butikkh. kosmetikk og toalettart.	4 431	5 327	6 142	5 665	5 663	8 623
47.76	Butikkh. blomster/planter m.m.	11 886	12 265	22 289	13 390	10 662	15 220
47.78	Butikkh. nye varer i spes.forr. el.	13 252	15 130	14 935	13 138	16 983	18 936

Dagligvarer og butikker med bredt vareutvalg

Lillehammer synes ikke å ha nevneverdig annerledes omsetning gjennom året enn landet forøvrig. Det kan derfor synes som om ferieuttak påvirker omsetningen på landsbasis og at det er meromsetning i sommerferien uavhengig av om vi er på ett spesifikt reisemål.

Tabell 6-2 Omsetning etter terminer i butikker med bredt vareutvalg, herunder dagligvarer. Lillehammer. 2016. I prosent av årsomsetningen.

		jan/feb	mar/apr	mai/jun	jul/avg	sep/okt	nov/des
Butikkh. med bredt vareutvalg	Lillehammer	16	16	16	17	16	19
	Land	15	16	17	17	16	18

Byggevarer, jernvarer og møbler mv

For byggevarer og jernvarer har ikke bare Lillehammer, men hele landet en omsetningstopp om sommeren. Det betyr at omsetningen innen disse varegruppene normalt er høyere om sommeren og ikke spesielt påvirket av gjennomreisende turister. Uansett er dette varer som normalt handles av de som bor eller har hytte i området. Disse forretningene kan ikke ansees å ha noen negativ effekt av ny vei utenfor Lillehammer. Det kan imidlertid være en effekt at tilgjengeligheten er bedre til tilsvarende butikker i Ringsaker eller andre steder i Gudbrandsdalen, men vi anser sansynligheten for at folk velger å spare noen minutter for så reise lenger med jernvarer, fargevarer og byggevarer er liten. Dette er varer man handler nær hytta og man bruker gjerne henger eller takstativ, noe som reduserer muligheten for å utnytte fordelene ved å kjøre i 110km/t.

Tabell 6-3 Omsetning innen jernvarer, fargevarer, byggevarer, møbler for Lillehammer og snitt for landet. 2016. I prosent per termin av årsomsetningen. Kategori NACE 47.5

		jan/feb	mar/apr	mai/jun	jul/avg	sep/okt	nov/des
Butikkh. med andre husholdningsvarer - jern, farge, byggevarer, møbler mv	Lillehammer	13	14	17	19	18	20
	Land	13	15	18	18	17	16

Tabell 6-4 Omsetning innen jernvarer, fargevarer for Lillehammer og snitt for landet. 2016. I prosent per termin av årsomsetningen. Kategori NACE 47.52

		jan/feb	mar/apr	mai/jun	jul/avg	sep/okt	nov/des
Butikkh. jernv., fargev. og glass	Lillehammer	10	14	21	21	19	15
	Land	12	15	21	19	18	16

Utvalgsvarer

Vi ser den samme tendensen for utvalgsvarer som for byggevarer og jernvarer. Omsetningen er høy om sommeren, men den er ikke høyest i fellesferien. Den er høyest om våren når folk handler inn for sommersesongen. Det ser dermed ikke ut til at sommersesongen er viktigere for Lillehammer enn for landet hva angår omsetning av utvalgsvarer.

Tabell 6-5 Omsetning innen annen butikkhandel (klær, sko, toalettartikler, full, sølv mv) for Lillehammer og snitt for landet. 2016. I prosent per termin av årsomsetningen. Kategori NACE 47.7

		jan feb	mar apr	mai jun	jul aug	sep okt	nov des
Annen butikkhandel	Lillehammer	14	15	19	17	16	20
	Land	13	15	19	17	17	20

Lillehammer har en meromsetning i sommersesongen av bøker, sport, leker mv. Det er særlig sportsutstyr som slår ut i denne varekoden og vi har sett nærmere på sport i Tabell 6-7.

Sportsartikler kan gjerne handles av gjennomreisende, selv om det er grunn til å anta at den største andelen av omsetningen går til de som allerede kjenner Lillehammer godt og som representerer de 25 000 hyttene som finnes i nedslagsfeltet.

Tabell 6-6 Omsetning innen bøker, sport, musikk, leker, kioskvarer for Lillehammer og snitt for landet. 2016. I prosent per termin av årsomsetningen. Kategori NACE 47.6

		jan/feb	mar/apr	mai/jun	jul/avg	sep/okt	nov/des
Butikkh. med bøker, musikkart. etc.	Lillehammer	13	18	14	19	13	22
	Landet	13	15	17	18	15	22

Lillehammer har en betydelig meromsetning om sommeren for sportsutstyr. Omsetningsandelen er høy for landet i ferien, men ennå høyere for Lillehammer. Lillehammer har mange sportsbutikker, både på Strandtorget og flere butikker i sentrum. Det er egne brandstores som Swix og Fjellreven, det er tradisjonsbundne butikker som Rustadstuen og moderne konsepter som Sport 1 i tillegg til G Sport og Intersport. Kommunen har en sterk sportsprofil og markedet har fortsatt kjennskap til vinter OL i -94. Swix har allerede posisjonert seg med eksponering mot ny E6 og vil dermed styrke byens sportsprofil også ved ny E6 på vestsiden. Det er grunn til å anta at hovedsegmentet blant kundene som handler sportsartikler er blant de 25 000 hyttene som finnes i regionen, men det kan også være gjennomreisende som stopper i byen for å handle. Men kan forvente at de både kjenner Lillehammer og det brede utvalget av sportutstyr når de velger å handle i Lillehammer. I tillegg vil de store Birkebeinarrangementene slå ut på omsetningstallene.

Tabell 6-7 Omsetning innen sportsartikler for Lillehammer og snitt for landet. 2016. I prosent per termin av årsomsetningen. Kategori NACE 47.64

		jan/feb	mar/apr	mai/jun	jul/avg	sep/okt	nov/des
Butikkh. sportsutstyr	Lillehammer	13	19	15	20	13	21
	Landet	13	17	18	18	15	19

Drivstoff

Foruten disse varekategoriene er det en meromsetning på bensinstasjoner i Lillehammer og her er andelen omsetning høyere enn landssnittet. Vi kan forvente at omsetningen på bensinstasjonen ved Strandtorget vil avta med ny trasé på vestsiden. Men det vil fortsatt være betydelig trafikk langs dagens trasé. Det kan likevel vurderes å åpne for etablering av bensinstasjon i et av kryssene.

- *For enkelte vareslag slår turisttrafikken ut i omsetningstallene. Men det ser ikke ut til at dette er varer som gjennomreisende etterspør. Det ser mer ut som det er hyttegjester og gjester som besøker Lillehammer i forbindelse med store arrangementer som slår ut.*

7. E6 og næringsareal – utfordringer og muligheter ved de to alternativene

I dette kapitlet trekker vi opp konsekvenser for næringsareal og muligheter for utvikling av nytt næringsareal langs på strekningen mellom Lillehammer bru og Storhove. Vi har hatt utgangspunkt i eksisterende kommuneplan (arealdelen) og det areal som er definert for næringsformål i dag og potensial for fremtiden. Vi drøfter deretter potensial for ytterligere næringsfortetting.

7.1 Potensial for næringsutvikling langs E6 ved østre alternativ

Figur 7-1 viser eksisterende næringsareal i mørkest blåfarge. Lysere blåfarge viser det framtidige næringsarealet som er avsatt i kommuneplanens arealdel. Mellomblå farge indikerer det fortettingspotensialet som Vista Analyse og Rambøll (2017) har anbefalt fortettet i nærings- og handelsanalysen. Svart skravur viser næringsareal som blir beslaglagt i henhold til forslag til kommunedelplan for ny E6.

Historisk sett har de arealkrevende nærings- og handelsvirksomhetene flyttet etter de nye hovedveiene. Slik har det vært i mange norske byer og det samme har skjedd i Lillehammer. Kommuneplanens arealdel gjenspeiler næringslivets behov for tilgjengelighet og synlighet fra hovedveinettet. Lillehammers utfordring er at dette arealet er utnyttet lite effektivt og med til dels dårlig tilgjengelighet. Dette er omtalt i nærings- og handelsanalysen.

Utfordringen med alternativ øst er det store arealbeslaget som kommer ved Sannom og Storhove. Dette arealbeslaget reduserer potensialet for fortetting av handels- og næringsvirksomhet sør for Sannom og i store områder rundt Hovemoen.

Ny E6 ved alternativ øst, langs eksisterende E6, er i hovedsak planlagt som en utvidelse av dagens trasé. To nye felt er lagt parallelt med eksisterende vei. Dette innebærer lite beslag av næringsareal mellom kryssene fram til Trafostasjonen i Hovemoen, men mer arealbeslag ved Hovemoen.

Ved krysset i Sannom er det vist en løsning der krysset og omlegging av adkomstveier beslaglegger arealer på begge sider av E6. På østsiden viser planen at området sør for krysset blir innsnevret. Dette er et område der det i dag er veikro og bensinstasjon som begge ligger godt tilgjengelig og eksponert mot veien. Men området har lav utnyttelse i dagens situasjon. Uten dette beslaget vil arealet ha stort potensial for fortetting og utvikling. På vestsiden av dagens E6 viser planen en ny adkomstvei gjennom bebyggelsen som i dag huser Bilia. Området blir delt ved ny vei og bebyggelsen må saneres. Området blir på denne måten mindre verdt som næringsareal og må erstattes av annet areal.

Gjennom søndre del av Hovemoen er det ikke vesentlig nytt beslag av næringsareal. Nord for trafostasjonen legges E6 mot vest på yttersiden av tømmerterminalen. Terminalarealet blir på denne måte delt fra resten av det framtidige næringsarealet i Hovemoen, og fleksibiliteten for framtidig bruk blir redusert. Beslaget av næringsareal er likevel begrenset i dette området.

Nord for Storhove innebærer planen et beslag av areal som kan betraktes som et potensielt utvidelsesareal for høgskolen eller som framtidig næringsareal dersom bestemmelsene

omdefineres i tråd med anbefalinger i nærings- og handelsanalysen. Næringsanalysen til Vista/Rambøll anbefaler utvikling av kompetansevirksomheter ved Skysstasjonen i sentrum og ikke sentrumseksternt, slik kommuneplanen har bestemt.

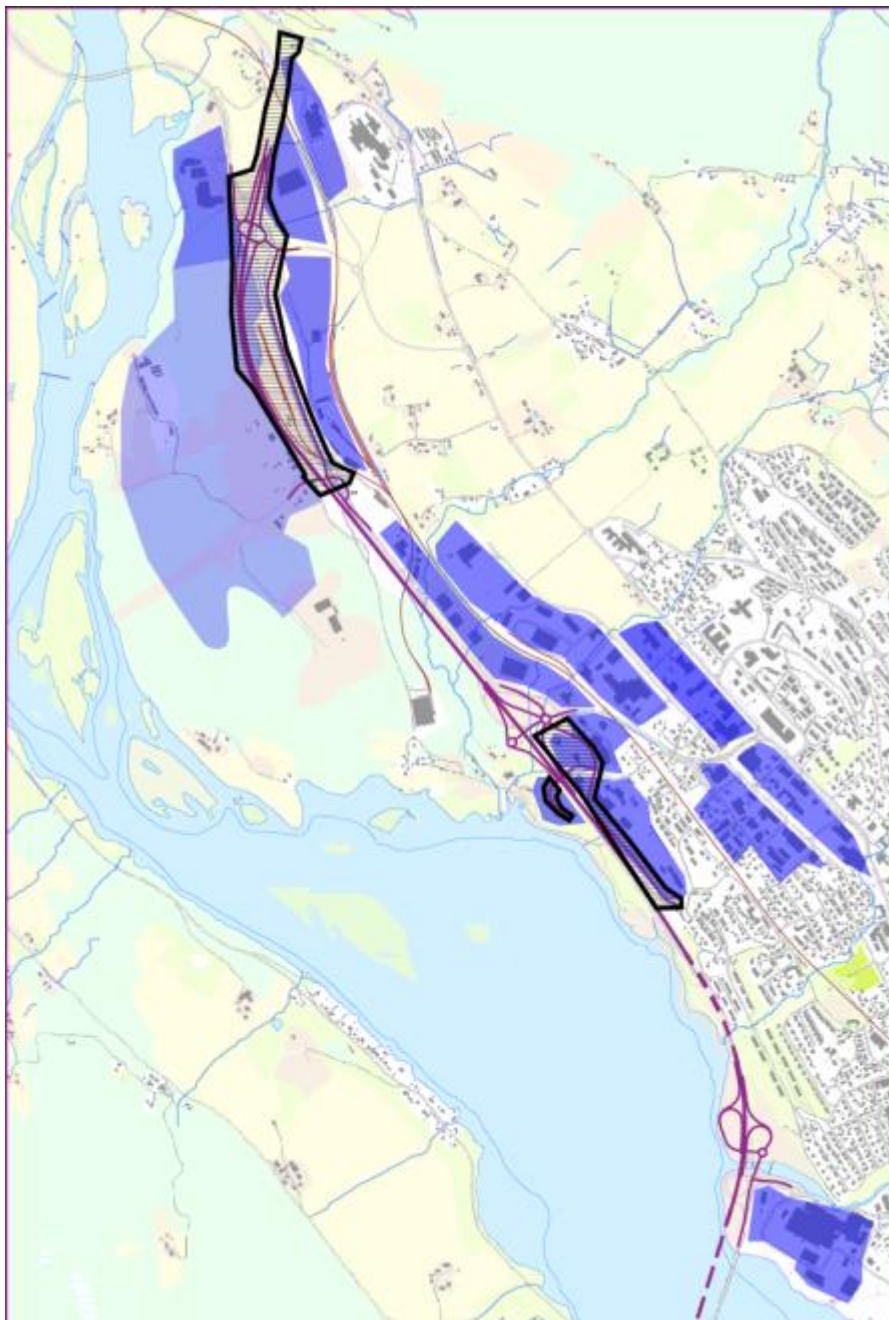
Adkomsten til næringsarealene langs E6 og til Hovemoen-området blir i hovedsak som i dag. Det innebærer at det er til dels store kjøreavstander fra E6 til næringsarealene, selv for de arealene som ligger langs E6.

Se Figur 7-1.

Konklusjon:

- *Østre alternativ vil splitte opp og redusere det næringsarealet som ligger langs E6 i dag. Arealene har lav utnyttelse og potensialet for fortetting er stort. Dette potensialet reduseres som følge av ny E6.*
- *Østre alternativ vil åpne for utvikling av et stort nytt næringsareal vest for R6 mellom Sannom og Hovemoen.*

Figur 7-1 Beslag av næringsareal ved E6 alternativ øst. Svart skravur.



Figurforklaring: Lys blå farge indikerer potensielt nytt næringsareal. Mellomblå farge indikerer utvidelsesmuligheter slik det er anbefalt av Vista/Rambøll i analyse av næringslivspotensial. Mørk blå farge er eksisterende næringsbygg.

7.2 Potensial for næringsutvikling langs E6 ved alternativ vest

Ved det vestlige trasealternativet legges E6 vest for Lågen og krysser over elva rett nord for Hovemoen gård. I Hovemoen ligger det største framtidige næringsarealet som er avsatt i kommuneplanens arealdel. Området som i dag benyttes til uttak av grus, er tenkt utnyttet til

næringsutvikling etter hvert som grusuttaket avsluttes. Ny E6 vil gå midt gjennom det avsatte næringsområdet og dele dette i to. I tillegg beslaglegges noe areal på begge sider av traseen. Men de to arealene som blir stående, representerer hver for seg de største næringsarealene i Lillehammer nord. Det vil være svært viktig for Lillehammer at disse næringsarealene blir realisert slik at kommunen kan være konkurransedyktig i forhold til andre kommuner som tilbyr areal for næringsutvikling (bl a Vinstra, Ringsaker).

Alternativ vest innebærer at en stor del av det framtidige næringsarealet blir beslaglagt, og at fleksibilitet og arrondering på det gjenværende får en dårligere kvalitet. Flexibiliteten kan forbedres ved en effektiv arealutnyttelse og god tilgjengelighet fra krysset ved Hovemoen. Det kan se ut til at området nord for ny trase kan ha størst verdi gjennom en videreføring av handelsarealet ved Gausdal Landhandel. Ved alternativ vest vil dette arealet kunne utnyttes til næringsliv som synliggjør og profilerer Lillehammer som regionsenter og handelssted. Arealene langs den nye veien bør tilrettelegges offensivt og arealeffektivt med mål om å synliggjøre en næringsvital by.

Dette alternativet innebærer samme arealbeslag nord for Storhove som det østlige alternativet.

I kommunedelplanen er det vist en lokal kryssing over E6 i Hovemo-området, tilpasset dagens veinett i området. Ved en eventuell reguleringsplan må det forutsettes at plan for arealbruken i hele området må inngå, inklusive et veinett tilpasset framtidig utvikling av næringsarealene i området.

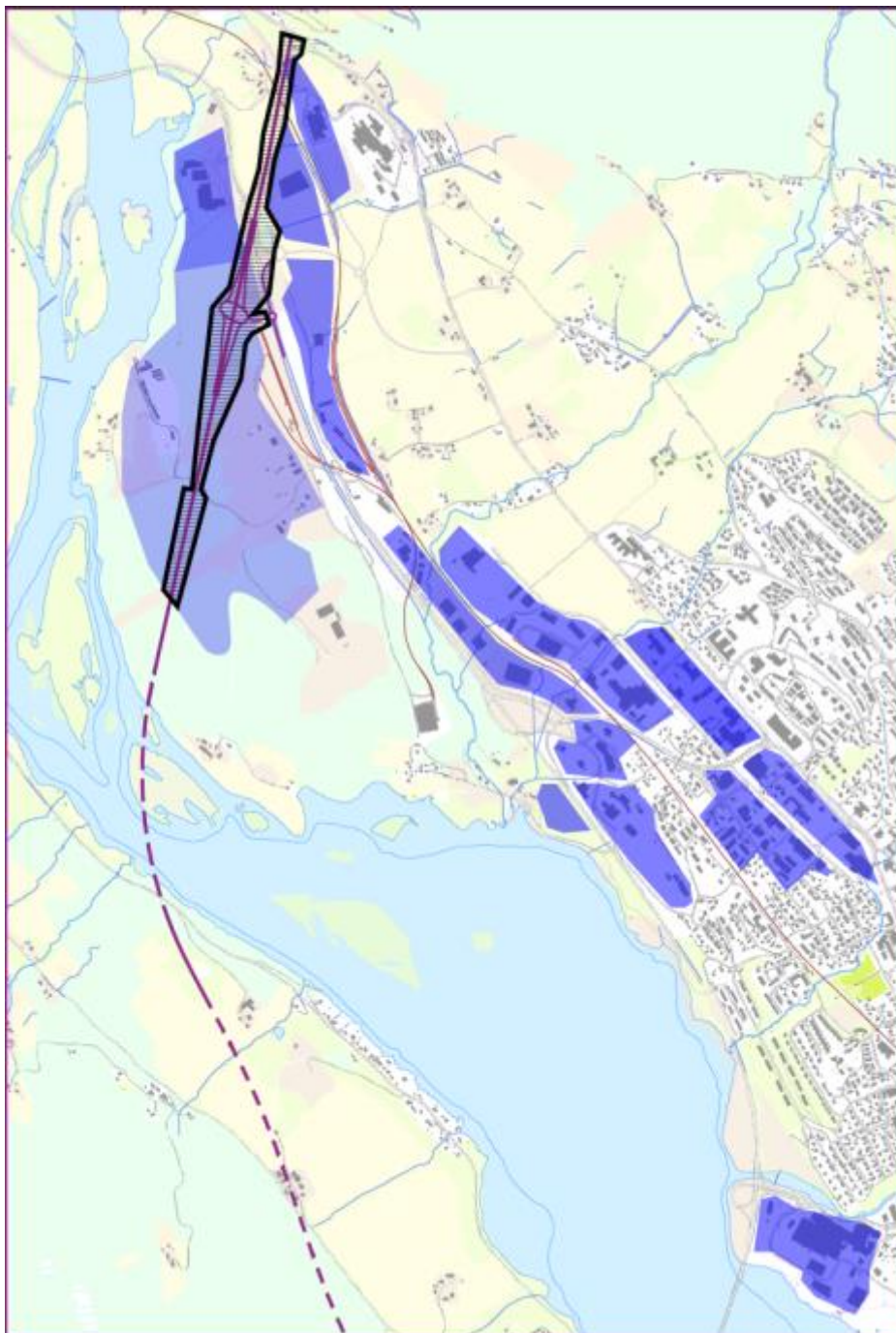
De øvrige næringsarealene i Lillehammer nord blir uberørt og beholder sitt potensial for fortetting og eksponering langs eksisterende trase.

Se Figur 7-2.

Konklusjon:

- *Vestre alternativ vil redusere verdien av det store fremtidige næringsarealet ved Hovemoen gjennom en todeling.*
- *En oppsplitting av dette næringsarealet kan likevel være gi god eksponeringsmulighet mot E6 og mulighet for å synliggjøre Lillehammer som en næringsvital by.*
- *Vestre alternativ vil bidra til å opprettholde dagens næringsareal langs dagens E6 og åpne for fortetting av dette og videre utvikling gjennom tematiske klynger med god synlighet (profilering) og god tilgjengelighet til dagens trase.*

Figur 7-2 Beslag av næringsareal ved E6 alternativ vest. Svart skravur.



Figurforklaring: Lys blå farge indikerer potensielt nytt næringsareal. Mellomblå farge indikerer utvidelsesmuligheter slik det er anbefalt av Vista/Rambøll i analyse av næringslivspotensial. Mørk blå farge er eksisterende næringsbygg.

7.3 Avbøtende tiltak ved de to alternativene

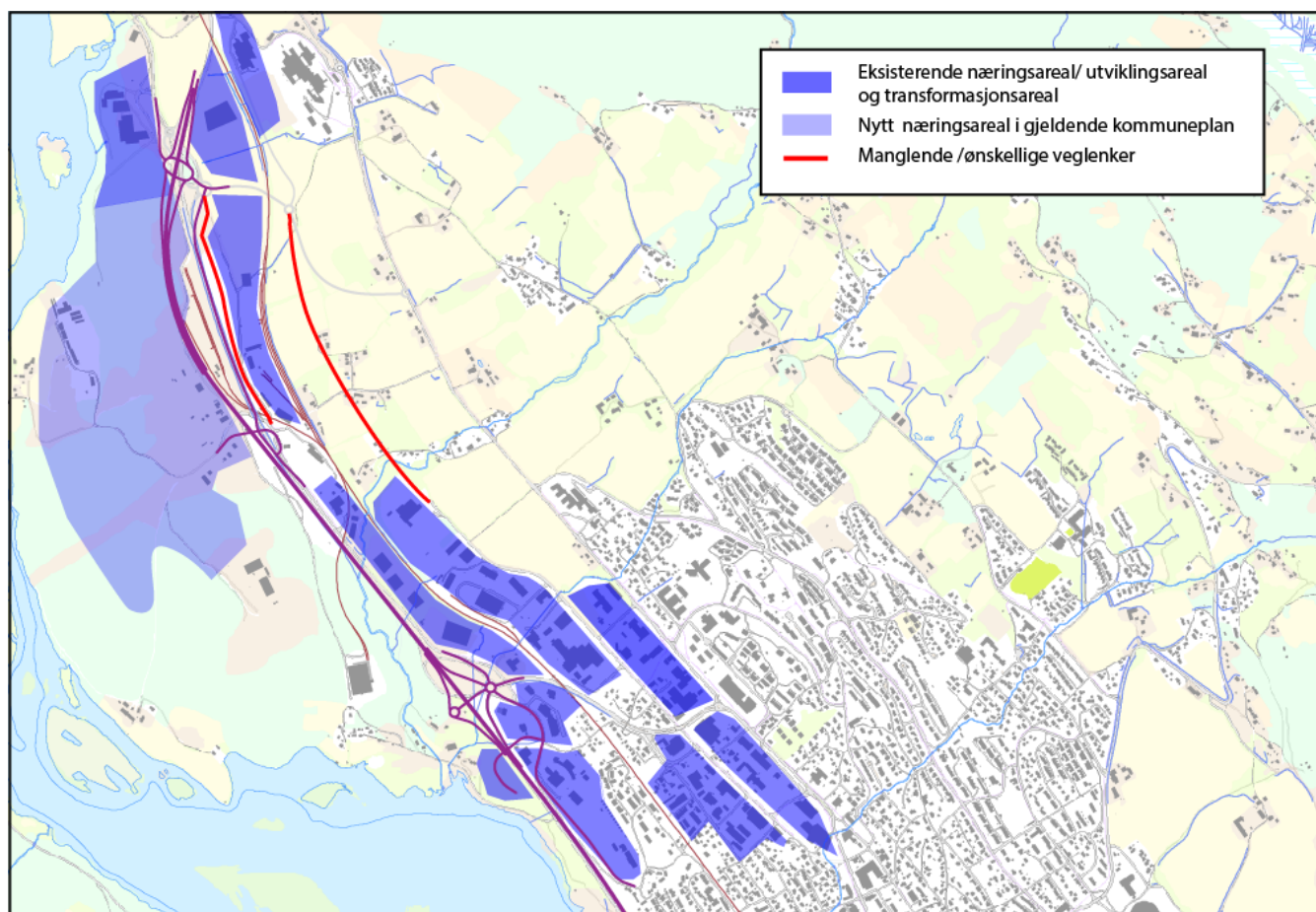
7.3.1 Muligheter/ avbøtende tiltak for næringsutvikling i alternativ øst

Det østre alternativet innebærer ingen vesentlige endringer i prinsippet for næringsarealer og tilgjengeligheten til disse i forhold til dagens situasjon så lenge alle tre kryss opprettholdes. Utvidelse av veien og arealbeslag i forbindelse med dette kan redusere arealfleksibiliteten til bedriftene som er lokalisert nærmest veien. Flexibilitet med hensyn til areal har vi sett at denne type bedrifter er opptatt av i blant annet Akershus. (Vista Analyse , 2013)

Vi ser at den næringsaktiviteten som er utviklet i området Industrigata/ Sannom og næringsvirksomheten ved Storhove ikke har intern forbindelse, men er avhengig av at trafikken mellom områdene enten benytter Gudbrandsdalsvegen eller E6. Begge disse alternativene gir lange og lite effektive forbindelser. Vi vet at handelsvirksomheter som etablerer seg i disse områdene har nytte av samlokalisering, og at nyetableringer søker seg til områder der likeartet virksomhet er lokalisert. For at disse områdene skal oppleves som en helhet som gir de næringsdrivende og kundene nytte av klyngeeffekten, bør forbindelsene nord-sør forbedres.

I kartskissen under er det skissert to veiforbindelser som på en effektiv måte ville knytte næringsområdene bedre sammen. Hovemovegen mangler i dag forbindelse over sidespor for jernbanen videre til Storhovearmen. Industrigata ender som en lang blindvei inn fra sør, og mangler forbindelse til Storhovearmen og næringsarealene ved Storhove. Disse veiforbindelsene ville både gi områdene mer effektiv og oversiktig adkomst fra E6 og fra sentrum, og bygge opp under området som et sammenhengende og attraktivt område for samlokalisering av beslektede næringer. Dette er nærmere beskrevet i nærings- og handelsanalysen. (Vista Analyse og Rambøll, 2017).

Figur 7-3 Mulige nye veiforbindelser for å utløse bedre effektivitet for næringslivet ved alternativ øst



Kilde Rambøll/Vista

7.3.2 Muligheter/ avbøtende tiltak for næringsutvikling i alternativ vest

I det vestre alternativet får eksisterende vei forbi Strandtorget, Sannom og gjennom Hovemoen en funksjon som en mer lokal hovedvei/ hovedatkomst til byen. Dette gir muligheter som ikke er belyst i forslaget til kommuneplan for ny E6. Vi har sett nærmere på noen løsninger som kan gi muligheter for utvikling av næringsareal og bedre tilgjengeligheten både til nye og eksisterende næringsareal.

Figur 7-4 presenterer en enkel skisse over tiltak vi mener kan ha vesentlig betydning for utvikling spesielt i de nordre bydelene ved en bygging av ny E6 på vestsida av Lågen.

Ombygging av kryss

Dagens kryss ved Strandtorget og i Sannom har preg av motorveikryss, og er lite tilpasset den nye funksjonen veien vil få som adkomstvei, der tilgjengeligheten til området den går gjennom har større fokus enn gjennomgangstrafikken. Ved Strandtorget (ref punkt 1 i Figur 7-4) vil en ombygging av krysset kanskje ikke ha direkte effekt på næringslivet. Derimot kan det indirekte være viktig også for næringslivet, blant annet fordi rampene under E6 i krysset i dag er svært utsatt ved flom/ høy vannstand i Mjøsa. Krysset tilfredsstillende ikke kravene som må til i en hovedatkomst til Strandtorget og Lillehammer sentrum. Hvis krysset bygges om til

en rundkjøring som legges opp mot høyden på dagens E6, vil kravene til framkommelighet ved 200 års flom kunne tilfredsstilles, noe som også er vesentlig for næringslivet i byen.

Krysset i Sannom er i dag arealkrevende, og har relativ lav standard som toplanskryss. Ved å bygge om også dette krysset til en rundkjøring og samtidig legge om tilknyttingene mellom krysset og lokalveien, kan en oppnå en vesentlig mer fleksibel veisituasjon, og tjene inn et stort areal med svært god lokalisering (ref 2 punkt i Figur 7-4). Potensielt nytt areal er vist med turkis farge på kartet. Som omtalt foran er arealene rundt krysset i dag dårlig utnyttet. Sammen med en ombygging av krysset kan dette gi store muligheter for næringsutvikling i området og derigjennom styrke attraktiviteten gjennom et bredere tilbud av varer og tjenester samlokalisert langs dagens E6.

Nye adkomster

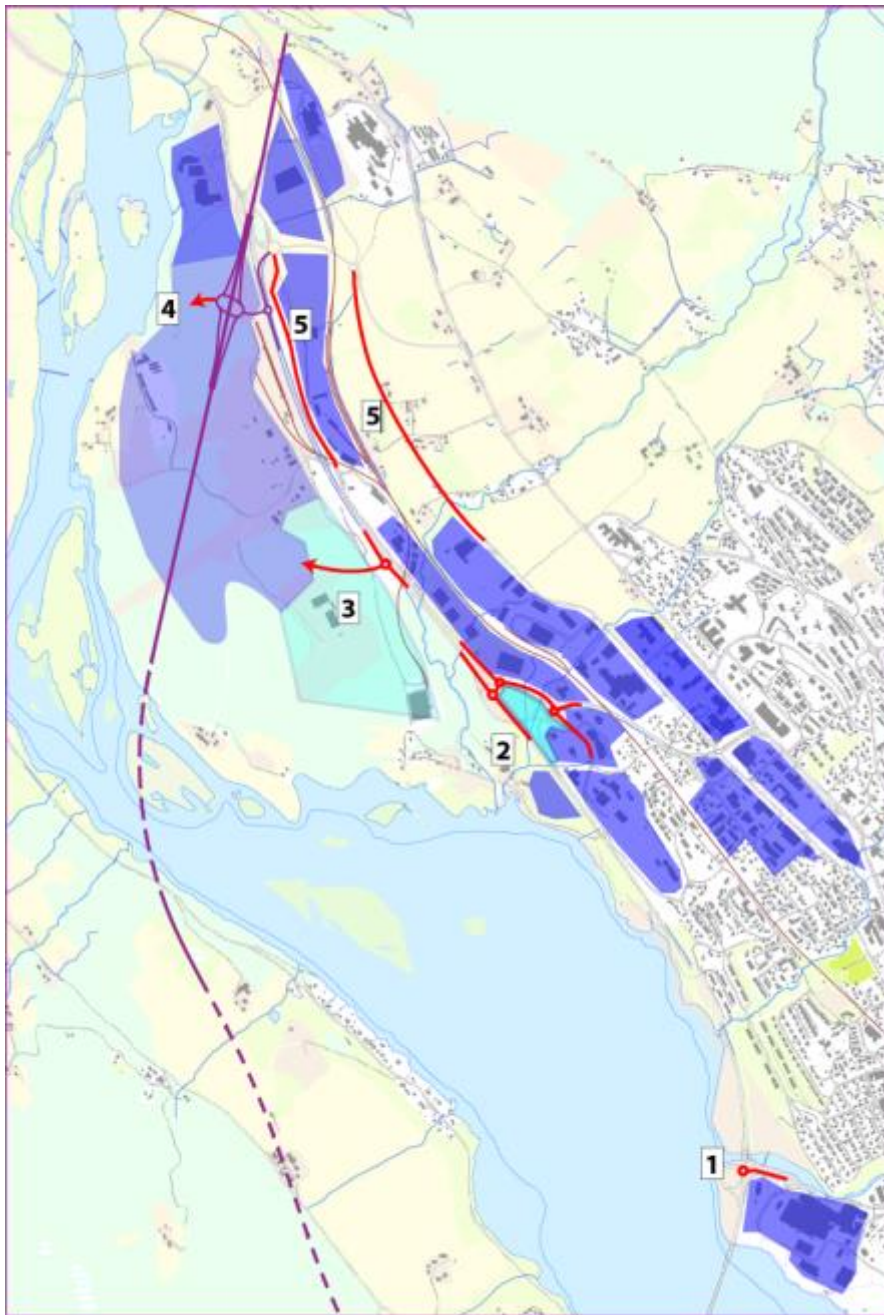
Når "gamle E6" får en ny funksjon bør det være mulig å bygge flere adkomster/ kryss langs strekningen Mesna-Storhove. Et eksempel på dette er illustrert i Hovemoen (ref punkt 3 i Figur 7-4). Her kan en ny rundkjøring på "gamle E6" gi en direkte adkomst til de store arealene vest for veien. Forsvarets virksomhet i området forventes avviklet, og de fraflyttede arealene vil utgjøre et stort potensial for framtidig utvikling (skissert med lys turkis farge). En slik avkjøring fra gamle E6 kan også være nyttig selv om forsvarets arealer ikke blir tilgjengelig, ved at de gir en mer direkte adkomst til de øvrige næringsarealene i Hovemoen. Plassering og utforming av et slikt kryss må tilpasses sikringssoner for vannverket.

I E6-planen er det vist en stor oval rundkjøring i det nye "Storhovekrysset". I planen er det ikke vist forbindelse fra denne rundkjøringa mot vest, men det ser ut til at løsningen legger godt til rette for en slik forbindelse (ref punkt 4 i Figur 7-4). Det vil i så fall gi en god adkomst til næringsarealenes vest for ny E6, og kan være med å redusere ulempen som delingen av området innebærer.

Bedre interne forbindelser i nordre bydel

Vi har omtalt den dårlige tilgjengeligheten mellom E6 og deler av næringsarealene i nordre bydel, som følge av at det mangler forbindelse fra Hovemovegen og Industrigata fra Storhovekrysset (ref punkt 5 i Figur 7-4). Hvis E6 legges vest for byen og Storhovekrysset blir hovedatkomst til denne delen av byen, vil denne avstanden og ulempen bli enda større, og behovet for de to veilenkene enda tydeligere. Ny hovedatkomst til byen vil legge press på de eksisterende næringsarealene i bydelene. Disse arealene er i stor grad dårlig utnyttet i dag, og som – med god tilgjengelighet – kan ha et stort potensial for videreutvikling.

Figur 7-4 Skisse over tiltak som kan gi bedre tilgjengelighet til nye og eksisterende næringsareal ved alternativ vest



Figurforklaring: Mørk blå farge er eksisterende næringsbygg. Mellomblå farge er potensial for arealutnyttelse. Lys blå farge er området som frigis når ny E6 er bygget. Turkis farge er areal som frigis når forsvaret legges ned.

Kilde Rambøll/Vista

8. Hvor mye betyr gjennomfartvei for en bys attraktivitet?

I dette kapitlet har vi drøftet næringsattraktiviteten ut fra lokalisering av hovedvei og byens/tettstedets beliggenhet i forhold til veien med eksempler fra et lite utvalg byer og tettsteder. Eksempelene er hentet fra ulike handels-, næringsanalyser og byanalyser som Vista analyse har gjennomført de siste årene.

8.1 Hovedveiens betydning for lokalisering av næringsliv

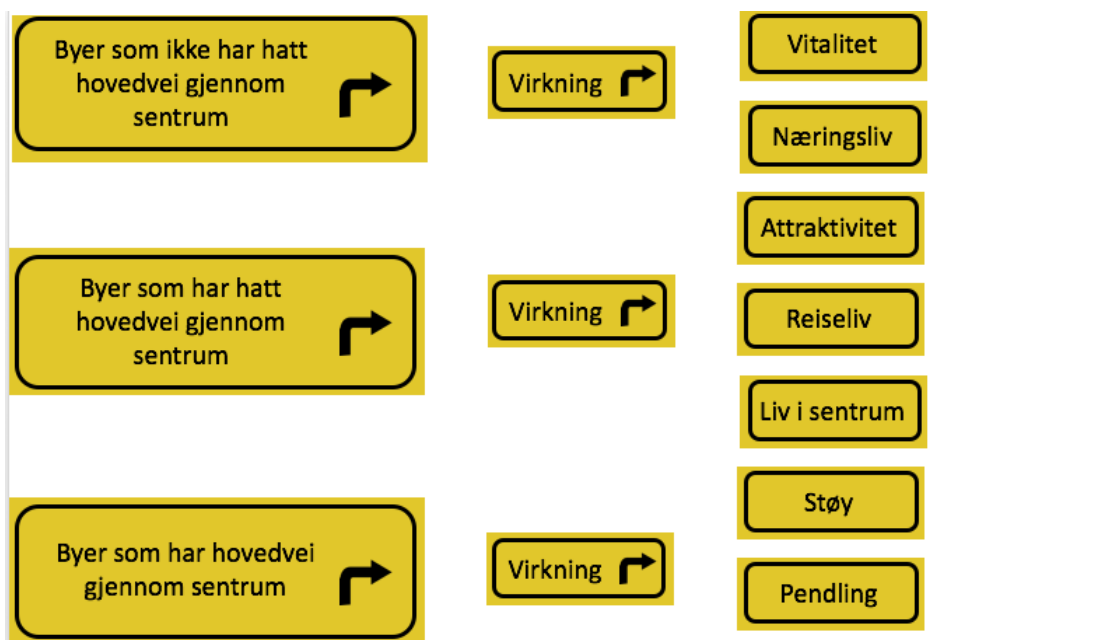
Det blir stadig kortere avstander mellom byene og stadig flere byer opplever at veinettet går utenfor byen. Lillehammer har opplevd dette tidligere da hovedveien til Trondheim gikk gjennom Kirkegata. Den gang flyttet virksomhetene etter og Strandtorget ble etablert ved veien langs Mjøsa. I ettertid har man erfart at det bidro til mindre aktivitet i sentrum, men samtidig opprettholdt Lillehammer sin posisjon som handelsby. Om det var flytting av vei eller utvikling av et sentrumseksternt kjøpesenter som bidro til lavere handelsaktivitet i sentrum, er ikke entydig.

Østfold og Vestfold har lenge hatt hovedvei utenfor sentrum og nå følger Agder og Rogaland etter sammen med Hedmark og Oppland. Med kortere avstander blir det flere mennesker og de stopper sjeldnere på turen fra A til B. Samtidig eksisterer fortsatt de stedegne fortrinn og mange byer har opprettholdt en attraktivitet som handelssted selv om veien er flyttet ut av sentrum. Noen byer har beholdt handelen i sentrum, mens andre har flyttet mye aktivitet ut i randsonen. Lillehammer allerede en regional posisjon som handelssted og en sterk reiselivsprofil med store kultur- og idrettsarrangement.

Med utgangspunkt i figuren under kan vi drøfte hvordan ulike byer med ulikt utgangspunkt har utviklet seg eller stagnert. I Figur 8-1 har vi satt opp tre eksempler på byer som enten har eller har hatt hovedvei i eller utenfor sentrum og vi har satt opp noen eksempler på faktorer som påvirkes av ulike valg gitt de ulike utgangspunktene.

Norske byer har hatt ulike utgangspunkt. Noen har hatt vei gjennom byen i mange år, mens andre mistet veien for flere tiår siden. Byens størrelse er viktig, men også byens posisjon i reiselivssammenheng har betydning. Det kan se ut til at byer som står sterkt som turistmessige reisemål har større grad av vellykkethet enn de som ikke har det. På den annen side spiller faktorer som store offentlige arbeidsplasser og byens næringsøkonomiske posisjon viktige roller. Det kan se ut som om de byer som har attraktive, historiske sentrum i større grad enn andre byer klarer å trekke til seg turister/kunder og på den måte importere kjøpekraft og holde en posisjon som handelssted. I så fall må det være kjennskapet til byen og tilbudet der som trekker kunder og ikke tilgjengelighet eller synlighet fra vei. Det stemmer overens med resultatene til TØI i analysen for Nasjonale turistveger; folks kjennskap til stedet spiller en sentral rolle. (TØI, 2011).

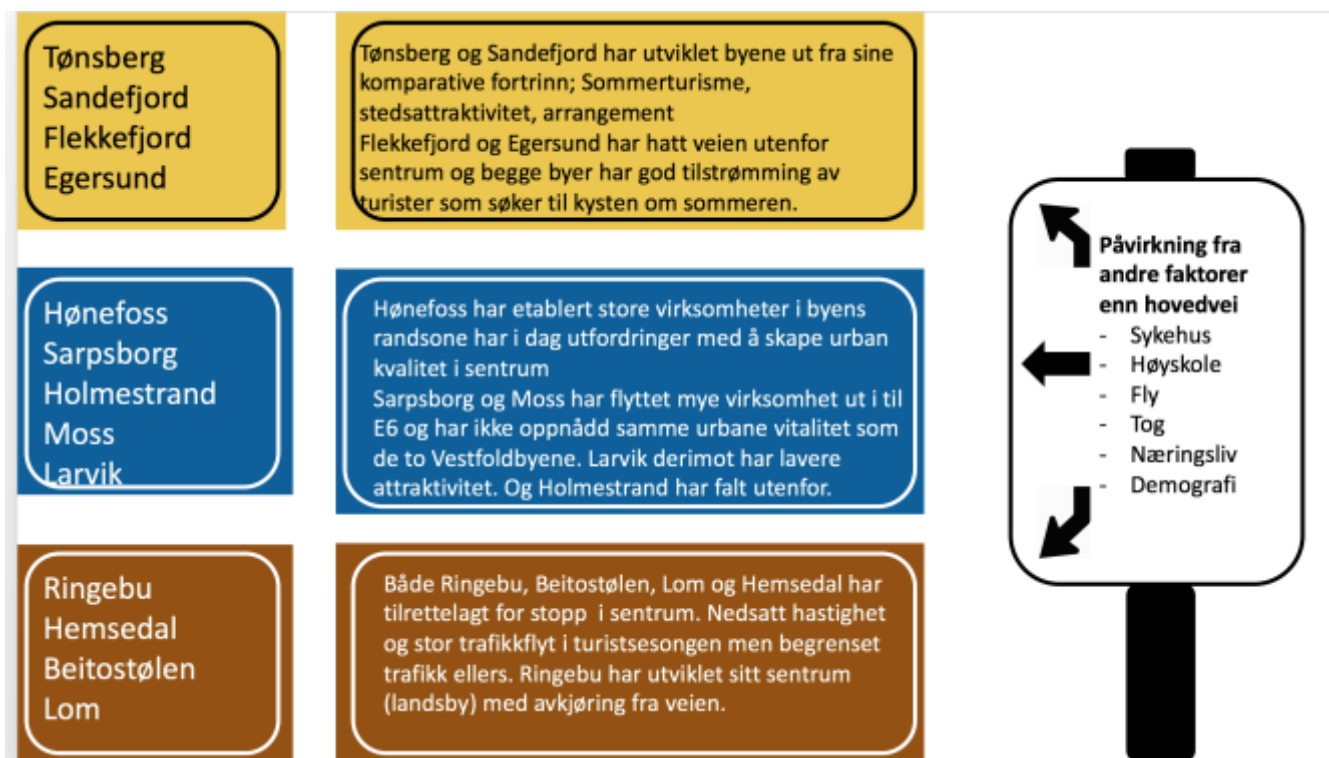
Figur 8-1 Eksempler på faktorer som har betydning for byers attraksjonskraft for handel og næringsutvikling.



Det kan bety at større byer har større sansynlighet for lykkes uten hovedvei sentralt gjennom sentrum, fordi de har flere tilbud og flere faktorer å bygge sin attraksjonskraft på. Lillehammer har allerede en stor attraksjonskraft, som OL-by, store idretts- og kulturarrangementer og tunge statlige kunnskapsbedrifter. I fremtiden vil ingen byer ha hovedvei gjennom kommunen og da vil de byene som har en kjent profil/identitet med tilbud av opplevelser og aktiviteter stille sterkest i konkurransen om kunder.

I Figur 8-2 har vi drøftet helt overordnet noen tanker om ulike byers og tettsteders attraksjonskraft. Vi ser at det er mange byer som har høy besøksfrekvens til tross for at hovedveien går utenfor byen. Mange byer har aldri hatt hovedvei gjennom byen og har likevel høy attraksjonskraft. Våre eksempler viser at turistkommuner har større potensiale enn byer med få turister. Figuren er ikke altomfattende, men gjengir noen overordnede funn fra tidligere gjennomførte anayser. Byene i gul ramme har ikke hatt vei gjennom byen de siste tiår, byene i blå rammer har fått ny vei utenom sentrum eller flyttet mye virksomhet ut langs hovedveien utenfor sentrum, mens de i brun ramme har hovedvei gjennom sentrum.

Figur 8-2 Eksempler på byer som har hatt ulike utgangspunkt hva angår vei gjennom byen og grad av vellykkethet.



Oppsummert:

Å være størst, ha flest tilbud, ha flest aktiviteter/arrangementer og det beste handelstilbudet vil ha betydning. Lillehammer må derfor først og fremst bygge videre på sitt handelstilbud, sitt historiske sentrum og sine arrangementer innenfor kultur og idrett. Videre er det viktig å sørge for god logistikk i handelsområdene, at tilbudene er oversiktelige og tilgjengelige. Kundene søker mot det beste tilbudet. Vi har i denne analysen trukket opp empiri som tyder på at den handelsmessige effekten av gjennomreisende er begrenset. Videre har vi dokumentert at byens attraktivitet er viktigere enn at hovedveien går gjennom byen. De 25 000 hyttene i nedslagsfeltet rundt Lillehammer har langt større betydning. Og supplerer man med hyttene i norddalen, som skal ha med seg varer på vei opp til hytta, vil Lillehammers fortrinn kunne være best på utvalg. Ikke kortest avstand. De tre faktorene som har størst betydning for folks handleatferd er pris, avstand og utvalg.

- *Attraktivitet og markedsmessig posisjon synes å ha størst betydning for hvordan en by vil lykkes når hovedveien går utenom sentrum.*
- *Dersom noen bedrifter flytter ut til de nye kryssene, vil det gi noen få bedrifter et konkurransemessig fortrinn som går på bekostning av de som ikke flytter. Det gir konkurransevidene effekter (omfordeling). Det gavner ikke byen totalt sett.*
- *Bedre vei gir flere reisende og hyttegjestene kommer oftere. Dette gir enda bedre potensielt kundegrunnlag. Det gjelder å ha det beste tilbudet og god samlokalisering av tilbudene, slik at det er enkelt for kundene å velge Lillehammer fremfor for eksempel Ringsaker og Vinstra.*

I nærings- og handelsanalysen har Vista Analyse konkretisert hvordan Lillehammer kan styrke sin posisjon og utvikle strategiske fortrinn slik at konkurrerende kommuner som Vinstra og Ringsaker blir mindre interessante for kundene. I vedlegg A bak i denne rapporten har vi listet opp hovedpunktene fra den rapporten. Disse punktene blir enda viktigere dersom E6 legges utenfor byen.

Ved å velge vestre alternativ vil et større handelstilbud kunne samlokaliseres og areal kan frigis til ytterligere tilbud. Er tilbudet godt nok, så vil kunden stoppe. Det er kundens kunnskap om tilbudet som er viktig. Og om tilbudet er bredt nok og godt nok, så vil det utkonkurrere et mer begrenset tilbud som ligger noen minutter nærmere hovedveien.

Referanser

- Asplan viak. (2017). *Temarapport lokal og regional utvikling - byutvikling*.
- HIBU. (2010). *Second Homes eller den tradisjonelle hytta? Hva genererer det hyttebaserte reiselivet av økonomisk verdiskaping i den enkelte hyttekommune i Buskerud*. (HIBU rapport 83. utg.). (V. o. Kvikstad, Red.)
- Statens vegvesen. (2014). *Håndbok V712 - Konsekvensanalyser*.
- Statens Vegvesen. (2017). *E6 Vingrom-Ensby -Info til kommunestyret 220617*.
- Statens vegvesen. (2017). *Konsekvensanalyser V712 - utkast for ekstern høring 5.april 2017*.
- Statens vegvesen. (30. juni 2017). *E6 Vingrom-Ensby. Temarapport Nærmiljø og Friluftsliv*. Hamar: Statens vegvesen, Region øst.
- Statens vegvesen. (juni 2017). *Temarapport nærmiljø og friluftsliv - konsekvensutredning* .
- Statens vegvesen, Vegdirektoratet. (2014). *Håndbok V712. Konsekvensanalyser*.
- Statens vegvesen/ Asplan Viak. (2017). *Temarapport Lokal og regional utvikling - byutvikling*.
- TØI. (2011). *Unike natur- og kjøreopplevelser: Trafikantvurderinger av Nasjonale turistveger* (TØI rapport 1149/2011. utg.).
- Vista Analyse . (2011). *Markedsundersøkelse Otta - Ny E6* (VA-rapport 22/2011. utg.). (H. Toftdahl, Red.)
- Vista Analyse . (2013). *Næringsutvikling i Osloregionen. Vekstmuligheter i alternative utbyggingsmønstre* (VA Rapport 2013-05. utg.).
- Vista Analyse. (2017). *Nærings- og handelsanalyse Lillehammer, Rapport 2017/13*. Oslo: Vista Analyse.
- Vista Analyse og Rambøll. (2017). *Nærings- og handelsanalyse Lillehammer*.
- Østlandsforskning. (2010). *Ringvirkninger av fritidsbebyggelse* (ØF rapport 3/2010. utg.). (B. E. fl, Red.)

Vedlegg A

Sammendrag fra Nærings- og handelsanalyse for Lillehammer. Vista Analyse og Rambøll 2017.

Lillehammer og den omkringliggende region har et næringsliv og et handelstilbud som bygger på stedegne fortrinn. Oppsummert handler disse fortrinnene om særlig fem viktige forhold.

Naturgitte ressurser

Snø, fjell, kultur, landskap, jord- og skogbruk har gitt og gir fortsatt grunnlag for næringsutvikling og vekst i Lillehammer. Snø, fjell og kultur er viktige ingredienser i besøksindustrien og utgjør et stort potensial for opplevelses- og aktivitetstilbud. Men er det tilstrekkelig utnyttet og er det mulig å utvikle et mer moderne helhetsprodukt som kan trekke flere besøkende til Lillehammer?

Kompetanse

Lillehammer har mange kompetansearbeidsplasser, men også her er det utfordringer i årene som kommer. Sykehuset kan flyttes ut og fylkesmannsetaten sammenslås med Hedmark og lokalisering av denne er uklar. Fortsatt er høgskolen og vegvesenet store kunnskapsetater i kommunen. Det er private kompetansearbeidsplasser i Lillehammer, men det store bildet er et betydelig antall offentlige kompetansearbeidsplasser i offentlig administrasjon, vegvesen, sykehus, høyskole og forsvaret.

Næringsklynger

Det er mange næringsklynger eller fragmenter av næringsklynger i kommunen. Nord for sentrum er det mange kunnskapsarbeidsplasser. Langs E6 dominerer varehandel innen motorkjøretøy og byggevare/trelast, mens Industrigata har ulike virksomheter innen plasskrevende handel. Strandtorget har både salg av utvalgsvarer og plasskrevende varer, mens sentrum har en kombinasjon av kunnskapsarbeidsplasser, handel og tjenesteyting. Logistikk, produksjon og lager er lokalisert både nord og sør for sentrum. Det synes imidlertid i liten grad å være bevisst samlokalisering av likeartet virksomhet med mål om å oppnå markedsmessige synergier av virksomheten. Sånn sett er det særlig varehandelen som er samlokalisert.

Soft values

Lillehammer har betydelig kompetanse som er opparbeidet gjennom generasjoner, særlig innen handel og reiseliv. Men Lillehammer har også vært en sterk industrikommune innen blant annet trelast, håndverk og ullvareindustri. Lillehammers posisjon som handelssted for hele Gudbrandsdalsregionen er opprettholdt, men den er under sterkt press fra nabokommuner og regionsentre i vekst lenger nord i dalen. Som turistdestinasjon er Lillehammer fortsatt viktig, men også her er det en økende konkurranse fra nabokommuner. Vi kommer tilbake med dokumentasjon på dette i kapittelet med statistiske detaljer. Uansett økende konkurranse utgjør nedarvete faglige tradisjoner et komparativt fortrinn som kan utnyttes og styrkes.

Byspredning – men et sterkt sentrum

Som mange andre norske byer har også Lillehammer vært preget av byspredning. Industri, boliger og store statlige virksomheter er lokalisert utenfor sentrum. Handelen holdt lengst

stand i sentrum, men med kjøpesentertrenden ble disse også lokalisert utenfor sentrum for å komme nærmere kundene som bodde og arbeidet utenfor sentrum. Det blir spesielt utfordrende å få virksomhet tilbake til sentrum når store offentlige arbeidsplasser som fylkesmann og vegvesen relokaliserte seg utenfor sentrum til tross for statlige retningslinjer som krever at offentlig virksomhet skal lokaliseres nær de kollektive knutepunktene.

Likevel har Lillehammer sentrum opprettholdt en attraktivitet som til tross for utflytting av mye virksomhet, trekker folk til sentrum. Det ligger også et stort fortrinn i at Skysstasjonen ligger i sentrum. Med forventet økt bruk av bane i årene som kommer, kan dette være et viktig fortrinn.

Utfordringer

Lillehammer kommune står overfor flere utfordringer i årene som kommer. Det forventes nytt dobbeltspor med Inter City til Lillehammer innen få år og kommunen og det kan gi positive impulser på området rundt Skysstasjonen. Hvordan kan sentrum styrkes, og hvilke funksjoner som kan legges hit. Hvordan skal bydelssentrene utvikles til forskjell fra sentrum? Hvor er det behov for nye arealer til handel og næringsutvikling, og hvor er det behov for fortetting? Besøksindustrien er i utvikling både i Lillehammer og kommunene rundt. Hvordan kan Lillehammer, som har begrenset med hytteareal i fjellet, utnytte dette til fordel for eget næringsliv? Det knytter seg utfordringer til en eventuell utflytting av sykehuset med tap av offentlige arbeidsplasser. Som regionsenter har Lillehammer et stort antall offentlige arbeidsplasser, med sykehuset som den største. Planlegging av ny E6 forbi Lillehammer pågår, med mulig ny trase og nye kryssløsninger. Dette vil kunne påvirke næringsliv og varehandelsomsetning.

Lillehammer har i dag en relativt sterk tradisjon som handelssted og med et økende antall hytteturister i nabokommunene ligger det et stort potensial for å utvikle tilbud som trekker gjestene til byen. Arrangementer, aktiviteter, kulturtilbud, bibliotek, servering er noen eksempler. Men utfordringene knytter seg til å rette tilbudet mot en ny målgruppe som vil søke sentrum i ferier, helger og kveldstid. Det kan være nødvendig å tenke nytt for å utnytte potensialet hos hytteturistene. Helgetilbud og utvidete åpningstider er noen av utfordringene.

Muligheter

Analysen oppsummerer mulighetsrommet gjennom utvikling av arealbruk og prioriteringer knyttet til ti anbefalinger. Disse er:

1. **Fortetting av arealkrevende næringsvirksomhet langs E6.** Virksomhetene bør konsentreres om handel med motorkjøretøy, trelast og byggevare samt lager, logistikk og produksjon.
2. **Økt tilgjengelighet til næringsareal i bydel nord.** Tilgjengeligheten til næringsarealene langs E6 er mangelfull og det reduserer området attraktivitet. Det anbefales å bedre tilgjengeligheten ved å samordne veisystemet.
3. **Videreutvikling for storhandel langs Industrigata.** En økende etterspørsel etter areal for store handelsformater i tråd med markedets preferanser, har bidratt til spredning av handel over store områder. Det anbefales å samle slike handelskonsepter i ett kompakt handelsområde langs Industrigata i tillegg til Strandtorget. Minimum bruksareal per forretning bør være 3 000m². Det bør stilles krav til arealeffektiv utnyttelse og estetisk utformet bygningsfasade.

-
4. **Utvikling for store butikkenheter langs Kirkegata.** Den økende etterspørselen etter areal for store handelsformater har synliggjort at tilgangen på slikt areal er svært begrenset i Lillehammer sentrum. De egner seg også dårlig i de små bygningslamellene i Storgata. Det anbefales derfor å åpne for nybygg og fasadejusteringer i Kirkegata med mål om på sikt å trekke denne handelsvirksomheten til sentrum. Det bør stilles krav til vindusutstillinger mot gateplan.
 5. **Strandtorget videreutvikles og rustes opp.** Handelsbyen Lillehammer er avhengig av Strandtorget som motor. Området bør rustes opp, arealeffektiviseres og videreutvikles. Utenfor dagens senter bør minimum størrelse være minimum 1 500m² forretningsflate per forretning.
 6. **Fortetting Skysstasjon-Kirkegata – utvikling mot en kunnskapsklynge ved stasjonen.** Et stort antall kunnskapvirksomheter er lokalisert utenfor sentrum - fra Rosenlund og nordover. Erfaring fra andre områder har vist at de byer som har størst vekst har kunnskapsbedrifter i sentrum. Vi anbefaler å planlegge for fortetting rundt Skysstasjon, bygge høyg og tilrettelegge for kontor- og kompetanebedrifter.
 7. **Opplevelse, sirkulasjon og aktivitet i sentrum.** Besøksindustrien er i vekst i regionen og flere av nabokommunene har hatt en sterk hyttevekst. Dette åpner for tilflyt av dagsbesøk til Lillehammer og Storgata. I tillegg er det økende interesse for sentrumsnære fritidsboliger. Lillehammer sentrum har mange elementer av opplevelser og aktiviteter (museum, kunst, idrett, handel, tjenesteyting mv), men det ligger et potensial for økt tilrettelegging i sentrum. Turveier med turkart, arrangement (ferier og helger – målrettet mot hytteturister), skøyter, ski, sykkel, kanefart mv. Videre ligger det potensial for sterkere profilering; idrettsby, kulturby, arrangementsby – tema som må være gjennomgående.
 8. **Fortetting og innfill i sentrum.** Bakgårder og tomrom kan fylles igjen med nye bygg som åpner for differensiert innhold kan styrke næringssammensetningen i sentrum.
 9. **Parkering rundt sentrum.** Parkering i sentrums randsone er viktig for å trekke hyttegjester til sentrum. Underjordisk parkering kan være et alternativ.
 10. **Styrking av bydelssentre, nærsentre og lokalsentre.** Med mål om konsentrasjon av virksomhet (handel, tjenesteyting, kultur/idrett) anbefaler vi samlokalisering i bydelssentre – gjerne supplert med nærsentre/lokalsentre. All daglivarehandel bør konsentreres her.

Vista Analyse AS

Vista Analyse AS er et samfunnsfaglig analyseselskap med hovedvekt på økonomisk forskning, utredning, evaluering og rådgivning. Vi utfører oppdrag med høy faglig kvalitet, uavhengighet og integritet. Våre sentrale temaområder omfatter klima, energi, samferdsel, næringsutvikling, byutvikling og velferd.

Våre medarbeidere har meget høy akademisk kompetanse og bred erfaring innenfor konsulentvirksomhet. Ved behov benytter vi et velutviklet nettverk med selskaper og ressurspersoner nasjonalt og internasjonalt. Selskapet er i sin helhet eiet av medarbeiderne.

Vista Analyse AS
Meltzersgate 4
0257 Oslo

post@vista-analyse.no
vista-analyse.no