



E6 Roterud–Storhove

Konsekvensutredning

26.03 | 21

Fagrapport Lokale og regionale virkninger



Nye Veier AS | Tangen 76
4608 Kristiansand
nyeveier.no

Oppdragsnummer:	5195019
Oppdragsnavn:	E6 Roterud–Storhove
Dokumentnummer:	RAPP-lru-001
Dokumentnavn:	Fagrapport Lokale og regionale virkninger

Versjonsoversikt

Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
C03	26.03.2021	Til behandling hos planmyndighet	EIRii	FiCTr	FiCtr

SAMMENDRAG

Nye Veier utarbeider reguleringsplan for bygging av ny E6 mellom Roterud i Gjøvik kommune og Storhove i Lillehammer kommune. Strekingen er ca. 23 km lang, hvorav 8 km i Gjøvik og 15 km i Lillehammer. Den nye E6 skal bygges som firefelts motorvei med skiltet fartsgrense på 110 km/t.

Ny E6 vil korte ned reisetiden mellom byer og tettsteder i Mjøsregionen, og bidra til et større arbeidsmarked, med muligheter for økt verdiskaping for de som drar nytte av en mer effektiv veiforbindelse. Kortere reisetider, lettere tilgjengelige næringsområder og tilrettelegging av arealer vil kunne muliggjøre etablering av nye knutepunkter og klynger. Veiutbyggingen vil også kunne ha konsekvenser for bosettingsmønster og bostedsattraktivitet, samt by- og stedsutvikling.

I forbindelse med kommunedelplanprosessen ble det gjennomført vurderinger av lokale og regionale virkninger ved traséløsninger øst og vest for Mjøsa. Foreliggende rapport tar utgangspunkt i disse vurderingene. Det bemerkes imidlertid at det er forskjellen mellom disse to traséløsningene som er av vesentlig betydning når det gjelder næringsliv, bosetting og senterstruktur. Vurderte kryssalternativer på strekingen Roterud - Storhove vil imidlertid kunne gi noe ulike virkninger lokalt, primært knyttet til arealbruksendringer, og i vurderingene fokuseres det spesielt på kryssene, som grunnlag for prosjektets anbefalinger.

Kryssplassering på Vingrom

På Vingrom planlegges både utvidelse av eksisterende næringsarealer, boligfortetting og et todelt/utvidet bydelssenter, der både nordre og søndre deler videreutvikles, med fokus på ulike typer næringsvirksomhet og Vingroms kvaliteter som bosted.

Vingrom kryss nord er lokalisert utenfor bydelssenteret, og ligger ikke i umiddelbar nærhet til eksisterende eller fremtidige næringsarealer. Krysset vil derfor kunne gi bedriftene noe mindre direkte tilgang på kunder, men beslaglegger samtidig ikke næringsarealer. Plasseringen muliggjør også frigjøring av dagens kryssarealer til friluftslivsformål, en bedre støyskjerming av Vingrom sentrum, samt bedre tilgang til Vingromdammen. De fleste innspillene fra medvirkningsprosessen peker på Vingrom kryss nord som den beste løsningen, siden den ikke griper inn, eller medfører økt trafikk i sentrumsområdet.

Vingrom kryss midt har sentral beliggenhet i forhold til næringsarealer og forretninger i nordre del av sentrumsområdet, og gir effektiv atkomst til disse arealene. Løsningen beslaglegger imidlertid noe næringsareal, og legger tydelige begrensninger på stedsutviklingen, da krysset er arealkrevende og dårlig landskapstilpasset. Bl.a. beslaglegger det en større del av Vingromdammen, som er det viktigste friluftslivsområdet på Vingrom.

Vingrom kryss sør ligger i tilknytning til næringsarealer i Jevneområdet, men medfører samtidig noe beslag av næringsarealer i dette området. Løsningen gir de samme fordelene som kryss nord med tanke på frigjøring av dagens kryssarealer, men medfører en vesentlig trafikkøkning på Fv 2538, og sett i forhold til ønsket om et mer attraktivt og trafikksikkert bydelssenter vurderes ikke løsningen som optimal. Den gir også noe lengre reisetid til Lillehammer for reisende fra Vingrom.

Kryssløsningene vurderes ikke som vesentlig ulike hva gjelder mulighetene for utvikling av lokalt næringsliv, men Vingrom kryss nord vurderes i størst grad å ivareta Vingroms kvaliteter som bosted, samt planfestede og ønskede mål for stedsutvikling.

Kryssplassering i Øyresvika

I Øyresvika er løsninger med halvt kryss og trekvart kryss vurdert. Det som skiller de to kryssløsningene, er at trekvartkrysset gir kobling til avlastet E6 også for sørgående trafikk. Dersom reisende mot formodning skulle bomme på avkjøringen til Lillehammer, vil trekvartkrysset altså kunne lede dem tilbake. Det er imidlertid ikke vesentlig lengre avstand ned til Vingromkrysset, som ved god skilting vil kunne ha tilsvarende funksjon. For trekvartkrysset er det beregnet at trafikken fra E6 sørgående retning og inn på avlastet E6 vil være ubetydelig, da dette medfører ekstra kjørevei og kjøretid. Sett i sammenheng med at man satser på Storhove som innfallsport til Lillehammer, med god tilrettelegging for, og godt tilbud til reisende, er det lite sannsynlig at disse bevisst vil velge avkjøringen i Øyresvika, hvor det ikke er planlagt slik tilrettelegging. Trafikantene vil altså ikke å ha noen motivasjon for å benytte avkjøringen, og trekvartkrysset vurderes dermed ikke å gi noen positive virkninger for næringslivet i Lillehammer/Strandtorget. Kryssløsningen gir derimot et større tap av jordbruksarealer, og dette vurderes naturlig nok som negativt for næringsdrivende lokalt i Øyresvika. Sett i forhold til nasjonal jordvernstrategi, og regionale og kommunale mål knyttet til sikring av jordbruksområder vurderes trekvartkrysset som en dårlig løsning. Løsningen er heller ikke i tråd med kommuneplanen, som legger føringer for arealbruken ved spesifikk innstilling om bevaring av dyrket mark på Øyresvika, og hovedknutepunkt for ny E6 på Storhove.

Kryssplassering på Storhove

Mange bedrifter, og særlig arealkrevende varehandelsbedrifter, søker lokalisering langs vei, da dette vil forenkle transporten for kundene og gi god eksponering for bedriften. Etablering av kryss på Storhove gjør at næringsområdet Storhove/Hovemoen vil være svært lett tilgjengelig for bilister, og flere vil vurdere området som et attraktivt handelssted og arbeidssted. Kryssløsningen må også sees i sammenheng med planlagt ny rundkjøring på Hovemoen, i tilknytning til avlastet E6, som gir bedre tilgjengelighet til området fra Lillehammer sentrum. Som innfallsport til Lillehammer vil Storhove bli et nytt knutepunkt i Lillehammer, som tilrettelegges med bussholdeplasser, og det vil også tilrettelegges for etablering av veikro, energistasjon og turistinformasjon. Bedriftene her vil få et større kundegrunnlag og således skape flere arbeidsplasser. I tillegg til at området blir lettere tilgjengelig vil utbyggingen føre til frigjøring av store arealer når grusressurser tas ut. Det legges derfor til rette for at det kan etableres en større næringsklynge i området, med utvidelse av eksisterende virksomhet og etablering av ny. Dette er helt i tråd med målene i kommuneplanen og strategisk næringsplan for Lillehammer kommune.

Det ble i september 2020 gjennomført et medvirkningsmøte for næringsaktørene i Storhove/Hovemoenområdet. Innspillene viser at de fleste av næringsaktørene har en preferanse for Storhove kryss midt. Sammenliknet med kryss nord gir løsningen en vesentlig bedre direkte atkomst til næringsområdene, og en enklere tilknytning til lokalveisystemet. Kryssløsningen beslaglegger noen flere dekar næringsarealer enn kryss nord, men legger best til rette for den fremtidige næringsutviklingen Lillehammer kommune planlegger.

Løsningen er også best tilpasset dagens bruk av området, med bl.a. uttak og transport av store volumer med masser.

INNHold

1	TILTAKSBESKRIVELSE.....	7
2	RAMMER OG PREMISSE FOR PLANARBEIDET.....	28
2.1	Planprogrammet.....	28
3	METODE OG DATAGRUNNLAG.....	29
3.1	Metode for vurdering av konsekvenser for lokal og regional utvikling.....	29
3.2	Kunnskapsgrunnlag.....	29
3.3	Mål i regionale og kommunale planer.....	30
4	STATUSBESKRIVELSE.....	32
4.1	Generelt.....	32
4.2	Birstrand.....	35
4.3	Vingrom.....	35
4.4	Øyresvika.....	36
4.5	Hovemoen/Storhove.....	36
5	LOKALE OG REGIONALE VIRKNINGER.....	37
5.1	Arealbruksendringer.....	37
5.2	Næringsliv – arbeidsliv – arbeidsmarked.....	40
5.3	Bosetting – bostedsattraktivitet.....	43
5.4	Service og senterstruktur.....	44
6	FORSLAG TIL TILTAK.....	46
7	REFERANSER.....	47

1 TILTAKSBESKRIVELSE

1.1 Bakgrunn

E6 er Norges viktigste riksvei og hovedforbindelse mellom sørlige og nordlige landsdeler. Nye Veier AS har ansvar for planlegging og utbygging av E6 mellom Kolomoen og Otta, og strekningen Roterud–Storhove er en viktig del av porteføljen i Innlandet. Strekningen er tidligere utredet i forbindelse med kommunedelplanprosessen for E6 Biri-Vingrom og E6 Vingrom-Ensby, og kommunedelplanene ble vedtatt i henholdsvis 2013 og 2018.

Nye Veier utarbeider nå reguleringsplan som legger til rette for utbygging av ny E6 mellom Roterud i Gjøvik kommune og Storhove i Lillehammer kommune. Strekningen er ca. 23 km lang, hvorav 8 km i Gjøvik og 15 km i Lillehammer. Den nye E6 skal bygges som firefelts motorvei med skiltet fartsgrense på 110 km/t.

Mellom Roterud og Øyresvika vil den nye veien følge dagens E6. Mellom Øyresvika og Trosset vil veien legges i tunnel, og fra Trosset vil den krysse Lågendeltaet naturreservat på bru nordøstover mot Våløya og Hovemoen. Fra Hovemoen fortsetter veien nordover mot Storhove, der den møter eksisterende E6 og tilgrensende parsell Storhove-Øyer.

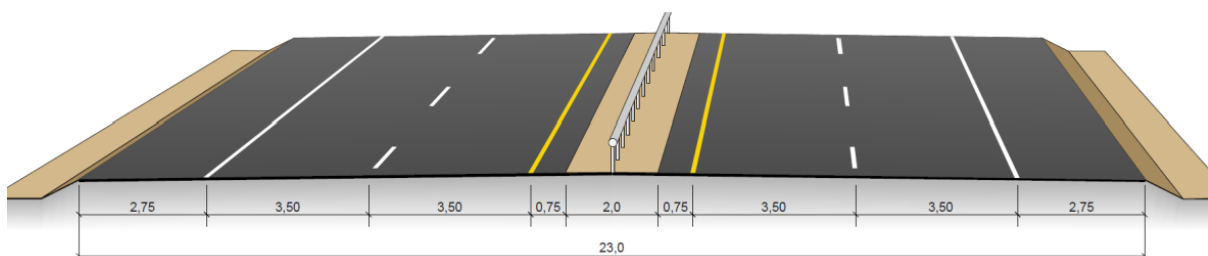
Avlastet E6 mellom Øyresvika og Storhove foreslås omklassifisert til fylkesvei. I forbindelse med behandlingen av kommunedelplan E6 Vingrom–Ensby ble det stilt en rekke krav til tiltak på avlastet veinett. Det utarbeides egen reguleringsplan for tiltak på avlastet E6, som behandles samtidig med planforslaget for E6 Roterud–Storhove.

1.2 Vegtekniske løsninger for ny E6

1.2.1 Veistandard og dimensjonerende kriterier

Ny E6 bygges med utgangspunkt i H3 – Nasjonal hovedveg, ÅDT > 12 000 og fartsgrense 110 km/t.

Veien planlegges som firefelts motorvei med en veibredde på 23 m med 3,5 m brede kjørefelt og 2,75 m brede ytre skuldre. Veien skal ha midtdeler med rekkverk.



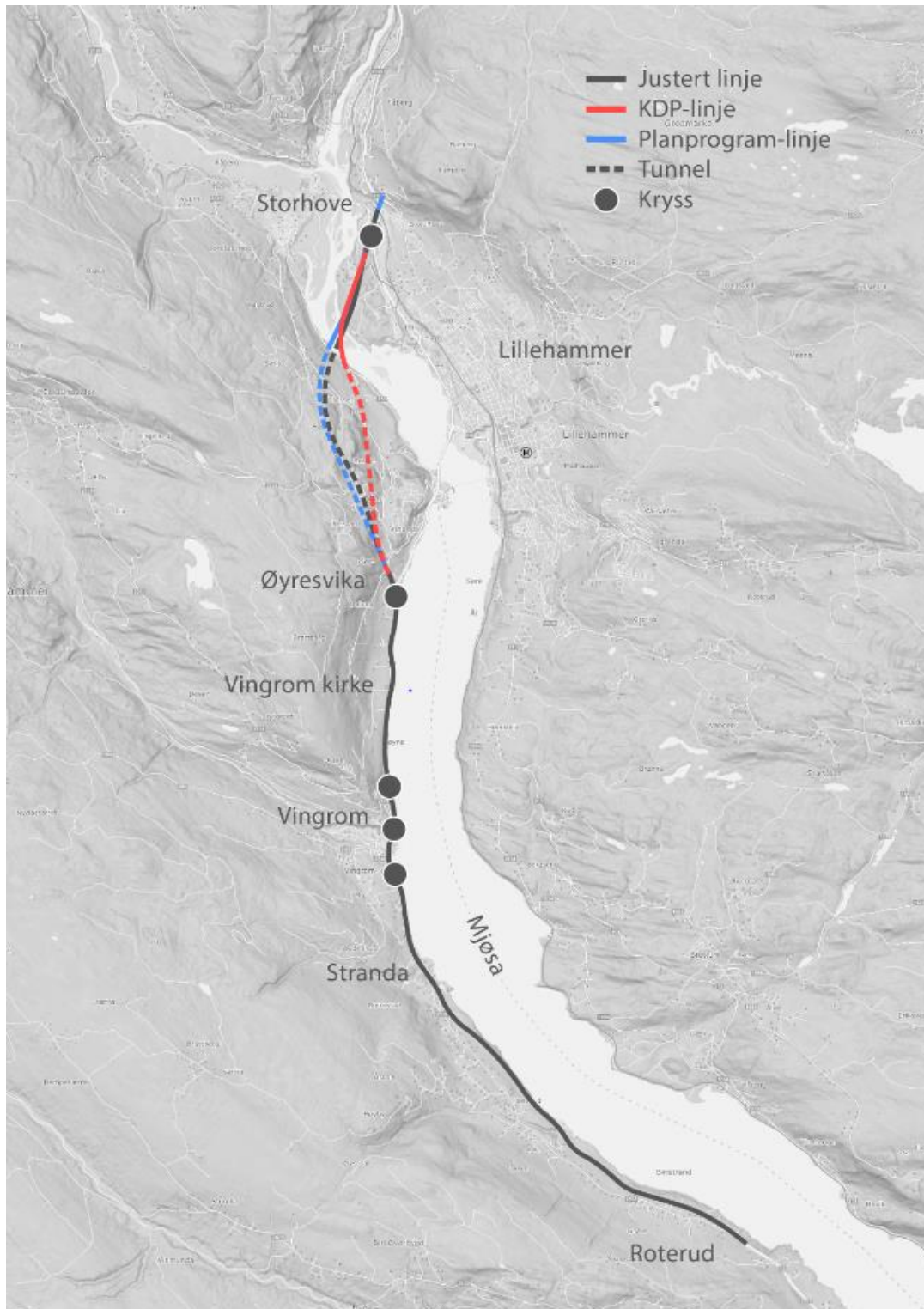
Figur 1-1. Tverrprofil for H3. H3 kan ha en veibredde på 23 m og midtdeler med rekkverk. Kilde: Håndbok N100 Veg- og gateutforming, Statens vegvesen (Statens vegvesen, 2019)

Et smalere veiprofil på 20 m har vært til behandling hos Samferdselsdepartementet, og Vegdirektoratet arbeider med å oppdatere regelverket i henhold til føringer fra

departementet. En redusert total veibredde oppnås ved å ha smalere ytre skuldre og smalere midtdeler. Bredden på kjørefeltene vil ikke bli redusert. Prosjektet vil i den videre detaljprosjekteringen implementere muligheten til å redusere skulderbredde/veibredde i forhold til det som nå ligger til grunn i plandokumentene, der dette anses hensiktsmessig.

1.3 Planalternativer

Foreliggende konsekvensutredning omfatter vurderinger av tre kryssløsninger på Vingrom, to kryssløsninger på Øyresvika, to kryssløsninger på Storhove, samt tre veilinjer over Lågen, med til sammen fem brualternativer.

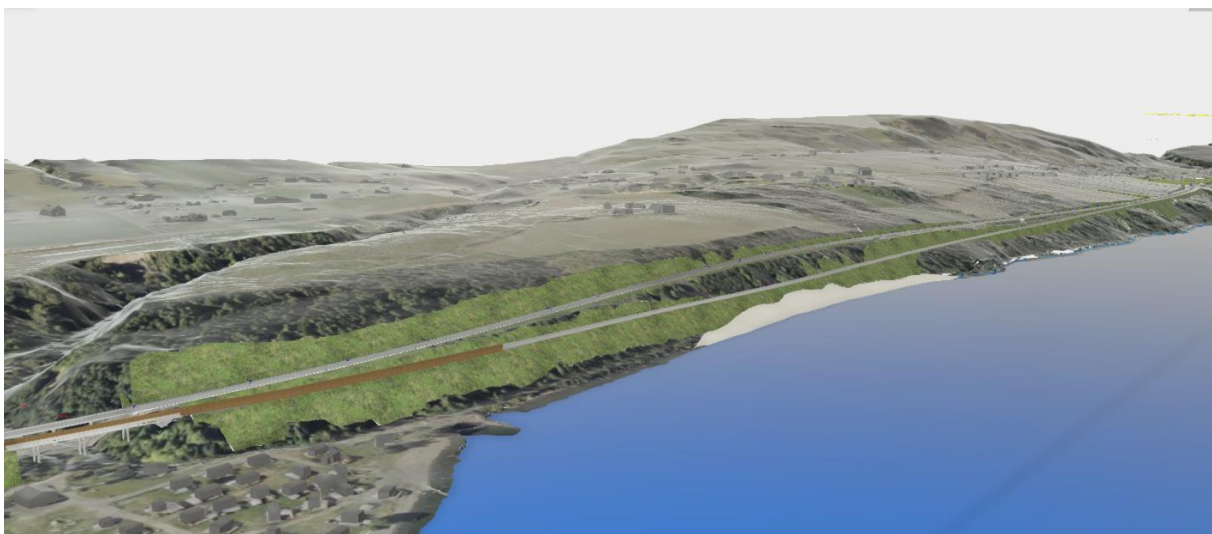


Figur 1-2. Figuren viser vurderte veillinjer og kryssplasseringer på strekningen Roterud - Storhove

1.3.1 Delstrekning Roterud–Stranda

På strekningen mellom Roterud og Øyresvika utredes ett alternativ, som er en justering av den opprinnelige KDP-linjen. Den skiller seg fra KDP-linjen ved at den bl.a. gir mer gjenbruk av konstruksjoner og eksisterende vei og mindre utfylling i Mjøsa. For enkelhets skyld omtales den som KDP-linjen.

På delstrekning Roterud-Stranda vil eksisterende E6 i stor grad gjenbrukes for trafikk i sørgående retning. Frem til Strandengen etableres nye kjørefelt i samme nivå som dagens E6 for trafikk i motgående retning. Nord for Strandengen og frem til Myhre kulvert ligger E6 som terrassert løsning med nye nordgående kjørefelt lavere enn sørgående, og maksimal høydeforskjell på 15 meter.



Figur 1-3. Terrassert løsning nord for Strandengen

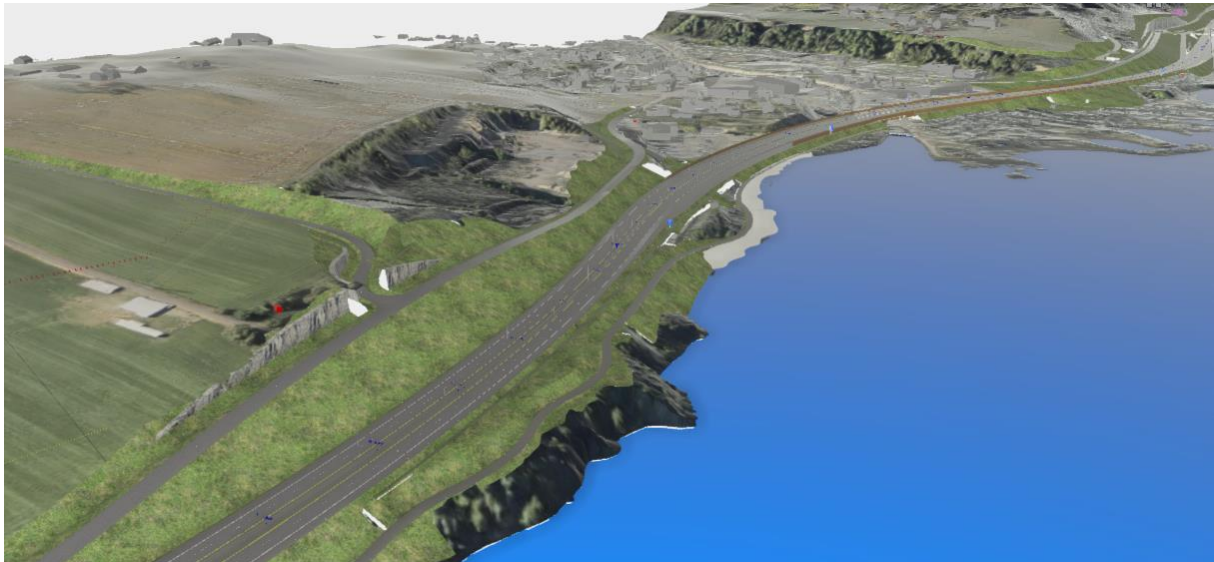
Flere private veier legges noe om i forbindelse med utbyggingen. Dagens tverrforbindelser mellom fylkesveien og Mjøsas strandsone må bygges om, hvilket medfører at enkelte kulverter må stenges, samtidig som øvrige kulverter vil få et større tverrsnitt slik at moderne landbruksmaskiner kan passere.

1.3.2 Delstrekning Stranda–Vingrom kirke

På strekningen mellom Stranda og Vingrom vil eksisterende E6 i stor grad gjenbrukes for trafikk i sørgående retning. På strekningen videre nordover til Vingrom kirke bygges det ny firefelts motorvei, men dagens veiareal gjenbrukes der dette er mulig.

Utvidelsen av E6 medfører utfylling i Mjøsa på flere delstrekninger. Etablering av ny tursti vil medføre noe utfylling på enkelte korte strekninger, men i all hovedsak har turstien også funksjon som driftsvei for landbruket. Turstien anlegges med gruset dekke i en bredde på 1-3 meter. 3 meter der den har funksjon som driftsvei. På strekningen fra Stranda til Bakke vil planlagt tursti følge eksisterende veiforbindelser mellom campingplassene, og det etableres manglete lenke der det ikke er forbindelse i dag. Mellom Bakke camping og Bø Rinna etableres turstien i tre meters bredde på fylling i strandsonen. Fra Bø og nordover til Rinna vil turstien for det meste etableres uten behov for utfylling. Turstien krysser Rinna på E6-brua.

Mellom Vingrom og Ullhammeren anlegges turstien i 1 meters bredde. Mellom Ullhammeren og Vingrom kirke legges det opp til bruk av eksisterende landbruksvei der dette er mulig, mens det etableres gruset tursti i 3 meters bredde på de manglende lenkene, der veien uansett krever fylling ut i Mjøsa.



Figur 1-4. Tursti mellom Stranda og Vingrom.

På strekningen utredes tre kryssløsninger; Vingrom kryss sør, Vingrom kryss midt og Vingrom kryss nord. **Vingrom kryss sør** er planlagt ved Jevne, sør for Vingrom, og er et ruterkryss med kobling mot Fv 2538 Paul A. Owrens veg. Vingrom kryss sør og ny E6 gjennom Vingrom muliggjør sanering av dagens Vingromkryss, og gir bedre støyskjerming av Vingrom sentrum. Dagens gangkulvert til Vingromdammen erstattes av en ny og større kulvert.



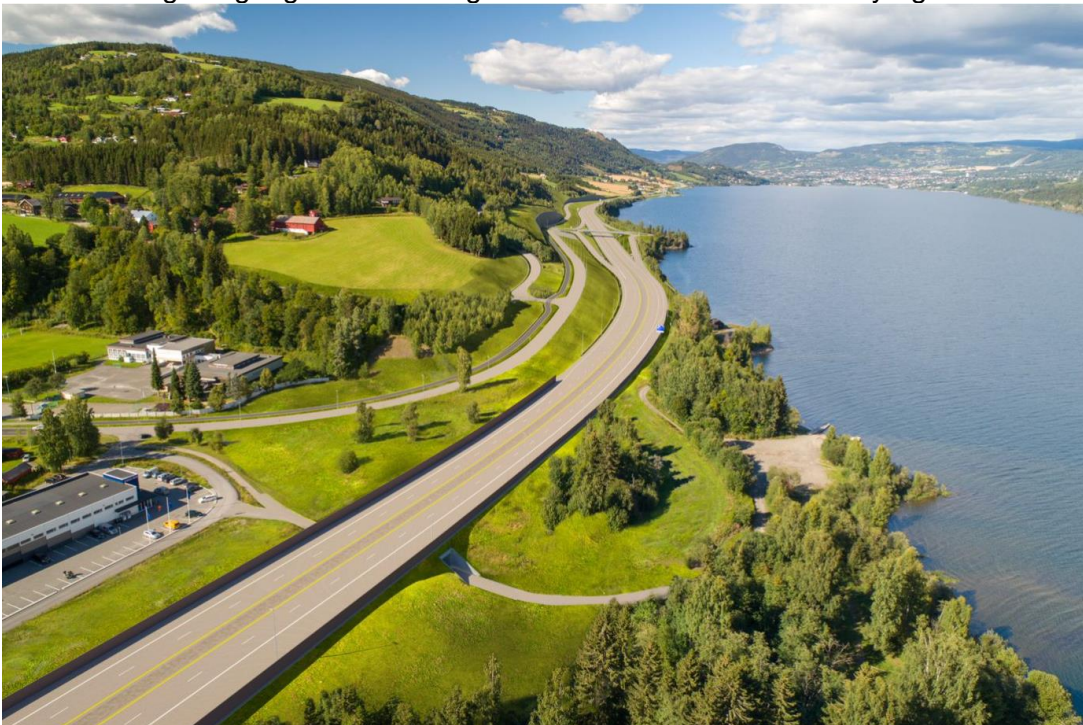
Figur 1-5. Vingrom kryss sør, ved Jevne

Vingrom kryss midt er et ruterkryss som planlagt i kommunedelplanen, og plasseres i samme område som dagens Vingromkryss. Krysset har kobling mot Fv 2538 Paul A. Owrens veg og Fv 2540 Vingromsvegen. Løsningen medfører et betydelig arealbeslag innenfor Vingromdammen, og etablering av flomvoller på østsiden av krysset gjør at dagens tverrforbindelse mellom Vingrom sentrum og Vingromdammen ikke kan opprettholdes. Adkomst til området vil kun være via vei under Rinna bru. Det vil videre bli behov for fire nye bruer over Rinna, noe som gir en omfattende byggeprosess med større inngrep i elveutløpet. Kryssløsningen gjør også at det blir mer krevende å støyskjerming Vingrom sentrum, da det blir behov for støyskjerm langs rampesystemet.



Figur 1-6. Vingrom kryss midt, Vingrom sentrum.

Vingrom kryss nord er planlagt etablert ved Ullhammeren, nord for Vingrom, og er et ruterkryss med kobling mot Fv 2540 Vingromsvegen. Vingrom kryss nord og ny E6 gjennom Vingrom muliggjør sanering av dagens Vingromkryss, og bedre støyskjerming av Vingrom sentrum. Dagens gangkulvert til Vingromdammen erstattes av en ny og større kulvert.



Figur 1-7. Vingrom kryss nord, ved Ullhammeren

Felles for alle kryssløsningene på Vingrom er at Fv 2538 Paul A. Owrens veg og Fv 2540 Vingromsvegen må legges noe om. Døsvegen og Burmavegen legges også om, og kobles sammen slik at de får felles avkjørsel fra Fv 2540 Vingromsvegen. Det etableres gang- og sykkelvei fra Bø sør for Vingrom og opp til eksisterende gang- og sykkelveinett i Vingrom sentrum. Tilsvarende etableres gang- og sykkelvei fra Vingrom skole til Vingrom kryss nord eller avkjørsel til Vingromsvegen 623/25/27 (kryss sør og midt). Denne erstatter og forlenger dagens gang- og sykkelvei. Ved Vingrom skole etableres gang- og sykkelvei forbi bussholdeplassen for å sikre et sammenhengende system inn mot og forbi skolen.

1.3.3 Delstrekning Vingrom kirke–Øyresvika

På delstrekning Vingrom kirke - Øyresvika vil eksisterende E6 ligge i samme trasé som dagens E6, med justeringer i henhold til dagens krav til geometri. Inn mot Vingrestunnelen vil veien bli lagt på fylling i stigende terreng.

Utvidelsen av E6 medfører utfylling i Mjøsa på tilnærmet strekningen fra kirken og opp til Nordsletta gård, og i et mindre område i forbindelse med krysset i Øyresvika. Utfylling er begrenset så langt mulig der det er registret oppvekstområder for krøkle. Etablering av ny tursti vil medføre noe utfylling enkelte steder. På strekningen fra Vingrom kirke til Nordsletta gård etableres ny, gruset tursti med 3 meters bredde. Fra Nordsletta og videre nordover til Øyresvika etableres 1 meter bred, gruset sti.



Figur 1-8. Veilinjene mellom Hov og Øyresvika, med kombinert tursti og driftsvei strandsonen.

På strekningen utredes to kryssløsninger; Øyresvika halvt kryss og Øyresvika trekvart kryss. **Øyresvika halvt kryss** har avkjøring til Lillehammer sentrum for E6-trafikk som kommer sørfra, og påkjøring fra Lillehammer sentrum sørover på E6. Påkjøringsrampen legges under ny E6 før den går opp i plan ved Bulung gård. Fv 2540 Vingromsvegen må legges om slik at den blir liggende parallelt med påkjøringsrampen. Øyresvika halvt kryss gir god kobling til

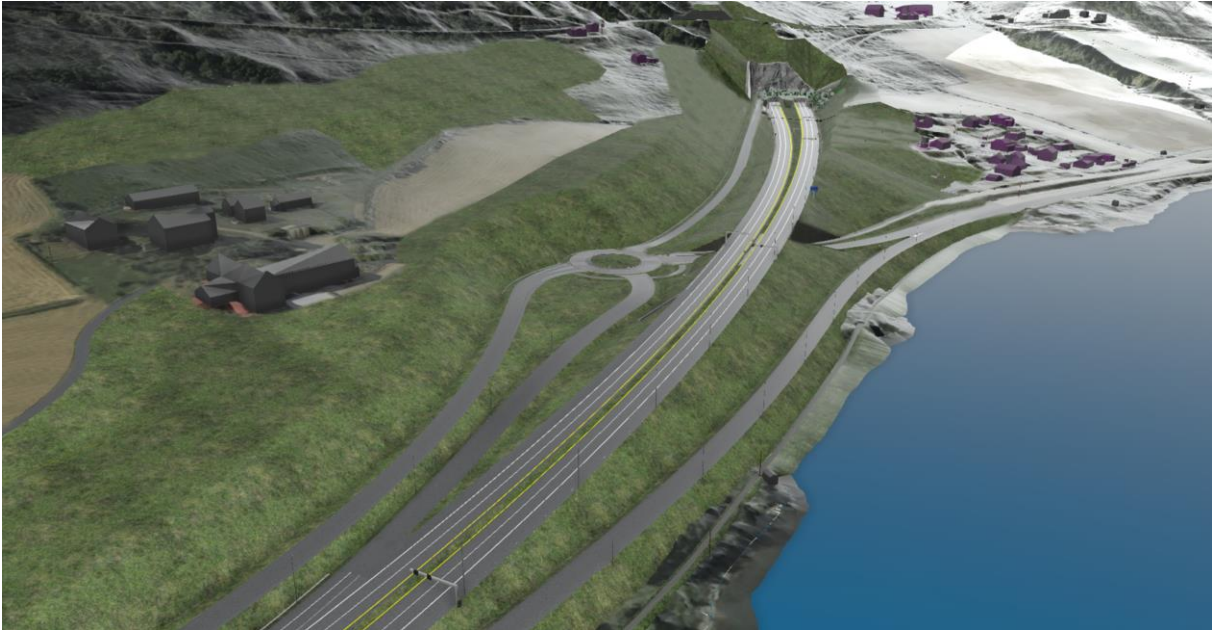
Vingnes og Lillehammer for nordgående trafikk via avlastet E6, men kobler ikke sørgående trafikk til avlastet E6.



Figur 1-9. Halvkryss i Øyresvika

Øyresvika trekvart kryss utredes som alternativ til halvkryss i Øyresvika. Løsningen muliggjør alle svingebevegelser i krysset unntatt påkjøring på E6 nordover fra Lillehammer sentrum. Som halvkrysset medfører trekvartkrysset også omlegging av fylkesveien, men er vesentlig mer arealkrevende enn løsningen med halvt kryss. Et trekvart kryss kobler både nord- og sørgående E6-trafikk til avlastet E6, men trafikkberegninger viser at sørgående trafikk vil benytte avkjøring via Storhovekrysset som atkomst til Lillehammer og Vingnes, da dette gir kortere reisevei/reisetid. Beregningene viser ikke trafikk på sørgående avrampe mot Lillehammer. Løsningen med trekvart kryss vil også gi dårligere trafikkflyt for avlastet E6 fra Lillehammer og sørover.

Felles for begge kryssløsninger er at Fv. 2540 Vingromsvegen og sørgående rampe blir liggende lavt i terrenget, med en høy løsmasseskjæring inn mot Bulung gård. Terrenginngrepet her vil bli mer omfattende i løsningen med trekvartkryss.



Figur 1-10. Trekvartkryss med firearmet rundkjøring i Øyresvika

1.3.4 Delstrekning Øyresvika – Storhove

Fra krysset i Øyresvika vil E6 gå i helt ny trasé frem til planlagt kryss på Stohove. Strekningen mellom Øyresvika og Trosset skal gå i tunnel (Vingnestunnelen), som blir ca. 4,2 km lang. Fra Øyresvika og inn mot søndre portalområde ligger E6 delvis på fylling med stigning mot nord. Fra nordre portalområde på Trosset er det kort dagsone før E6 krysser Lågen med bru nordøstover mot Våløya og Hovemoen. Fra Hovemoen fortsetter veien nordover mot Storhove, der den kobles til tilgrensende prosjekt, Storhove – Øyer. På strekningen over Hovemoen vil veien bli liggende relativt dypt i terrenget, men nord- og sørgående felt ligger i samme høyde på hele delstrekningen.



Figur 1-11. Portalområde i Øyresvika



Figur 1-12. Portalområde på Trosset

1.3.4.1 Kryssing av Lågen

Fem ulike alternativer utredes:

- Justert linje med betongkassebru
- Justert linje med fritt frembygg-bru
- Kommundelplanlinjen med fritt frembygg-bru
- Planprogramlinjen med betongkassebru
- Planprogramlinjen med fritt frembygg-bru

Justert linje med kassebru

Den spennarmerte betongkassebrua er ca. 540 meter lang, og har en avstand mellom rekkverk på 9,75 m per kjøreretning og total bredde på 21 m. Veilinjen ligger ca. 15 meter over høyeste regulerte vannstand. Søndre landkar plasseres nedenfor Jørstadvægen, og etter kryssing av Lågens hovedløp passerer brua over Våløya før den går inn på Hovemoen, der nordre landkar plasseres. Kassebrua skal lanseres ut over søylene fra et produksjonsområde på Hovemoen, og fundamenteres med borede betongpilarer til berg. For å etablere pilarene med tilhørende fundamentering vil det bli behov for midlertidige fyllinger i Lågen. Disse vil bli liggende i en periode på ca. 3 måneder.



Figur 1-13. Lågen bru i justert linje, betongkassebru

Justert linje med fritt frembygg-bru følger samme trasé som kassebrua, men skiller seg fra denne ved at den ligger 3 meter høyere i terrenget, og er en mer massiv konstruksjon, som på halve lengden vil ha færre, men større pilarer. Brua er ca. 600 m lang, og har en avstand mellom rekkverk på 9,75 m per kjøretning og total bredde på 21 m. Veilinjen ligger ca. 18 meter over høyeste regulerte vannstand. Brua består av to korte tårn og en viadukt-del, og fundamenteres med borede stålørspilarer til berg. Hovedpilarene utføres som kraftige skivesøyler, og viadukten utføres med sirkulære søyler som for kassebrualternativet i justert linje. En fritt frembygg-bru krever omfattende fundamenteringsarbeid, som vil medføre store inngrep i deltaområdet. Det vil være behov for å etablere store, midlertidige fyllinger som blir liggende i flere år, og dette vil bl.a. påvirke strømningsforholdene i Lågen.



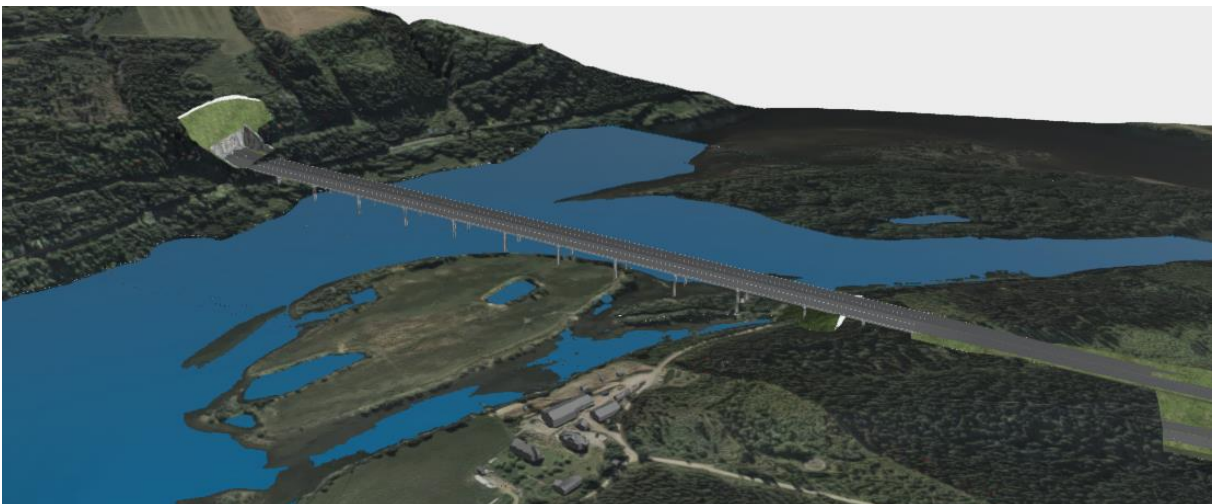
Figur 1-14. Lågen bru i justert linje, fritt frembygg-bru

Kommundelplanlinjen med fritt frembygg-bru er ca. 960 m lang og har en avstand mellom rekkverk på 9,75 m og total bredde på 23 m. Veilinjen ligger ca. 40 meter over høyeste regulerte vannstand. Alternativet følger altså en trasé som er nesten dobbelt så lang som i justert linje, med en bru som ligger over dobbelt så høyt over Lågen. Nordre portalområde for Vingnestunnelen/søndre landkar plasseres i lia nedenfor Jørstadmovegen 304, og brua krysser Lågen i diagonal linje. Nordre landkar plasseres rett nord for Midttuva. Brua består av tre tårn og to viadukt-deler og fundamenteres med borede stålørspilarer til berg. Hovedpilarene utføres som kraftige skivesøyler, og viadukten utføres med sirkulære søyler som for kassebrualternativet i justert linje. En fritt frembygg-bru krever omfattende fundamenteringsarbeid, som vil medføre store inngrep i deltaområdet. Det vil være behov for å etablere store, midlertidige fyllinger som blir liggende i flere år, og dette vil bl.a. påvirke strømningsforholdene i Lågen.



Figur 1-15. Lågen bru i kommunedelplanlinjen, fritt frembygg-bru

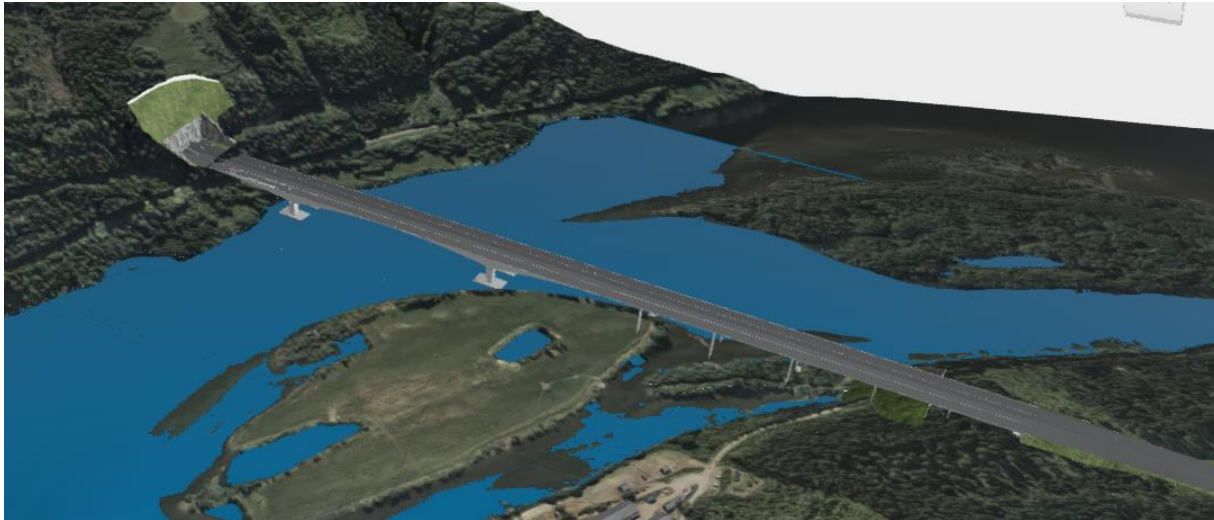
Planprogramlinjen med kassebru ligger ca. 100 meter nord for justert linje, og bruløsningen omfatter to tvillingbruer som bygges som spennarmerte betongkassebruer. Bruene er 720 meter lange og har en føringsbredde på 10,5 meter, og veilinjen ligger ca. 24 meter over høyeste regulerte vannstand. Nordre portalområde for Vingnestunnelen/søndre landkar er plassert på nordsiden av Kollefallbekken, mens nordre landkar plasseres rett nord for Midttuva. Bruene lanseres ut fra et produksjonsområde på Hovemoen og fundamenteres med borede betongpilarer til berg. Planprogramlinjen berører en større del av elvearealet en justert linje, og dette medfører større omfang av midlertidige utfyllinger og arbeid i elveløpet.



Figur 1-16. Lågen bru i planprogramlinjen, kassebru

Planprogramlinjen med fritt frembygg-bru følger samme trasé som kassebrua, men skiller seg fra denne ved at den er en mer massiv konstruksjon, som på halve lengden vil ha færre, men større pilarer. Bruene er ca. 720 m lange, med føringsbredder på 10,5 m per bru, og veilinjen ligger ca. 24 meter over høyeste regulerte vannstand. Bruene består av to korte tårn

og en viadukt-del, og fundamenteres med borede stålørspilarer til berg. Både hovedpilarene og viaduktene utføres som kraftige skivesøylar. En fritt frembygg-bru krever omfattende fundamenteringsarbeid, som vil medføre store inngrep i deltaområdet. Det vil være behov for å etablere store, midlertidige fyllinger som blir liggende i flere år, og dette vil bl.a. påvirke strømningsforholdene i Lågen.



Figur 1-17. Lågen bru i planprogramlinje, fritt frembygg-bru

1.3.4.2 Kryssløsninger på Storhove

På strekningen utredes to kryssløsninger; Storhove midt og Storhove nord. Alternativ midt har samme plassering som kryssløsningen i kommunedelplanen og alternativ nord har samme plassering som eksisterende E6-kryss.

Storhove kryss midt er den kryssløsningen som ble vedtatt i kommunedelplanen, og bygges som ruterkryss med kobling til dagens E6 og Gausdalsvegen, som må legges i kulvert under ny E6. Det etableres også ny adkomst til Vormstugujordet. Kryssløsningen gir en enkel tilknytning til lokalveisystemet og ivaretar trafikken på Gausdalsvegen.



Figur 1-18. Storhove kryss midt

Storhove kryss nord har kryssing under E6 på samme sted som i dag. Rundkjøringen vest for E6 plasseres i samme område som i dagens E6 kryss, mens ny rundkjøring på østsiden har samme plassering som i kryssalternativ midt, med rampe og akselerasjonsfelt mot nord. Kryssløsningen gir mulighet for å gjenbruke eksisterende rundkjøringer på begge sider av dagens E6, men trafikkavviklingen vil bli utfordrende, med stor grad av omlegginger av gjennomgående trafikk.



Figur 1-19. Storhove kryss nord

1.4 Anleggsgjennomføring

Anleggsarbeidet vil i all hovedsak foregå innenfor regulert anleggsbelte langs veitraseen, som omfatter anleggsveier og områder for mellomlagring av masser. Anleggsbeltet vil ha varierende bredde, og det vil være behov for større anleggs- og riggområder i tilknytning til kryss, bruer, tunnelportaler og landkar for brua over Lågen.

På strekningen Roterud – Vingrom sør vil transport og inn og ut av anleggsområdet hovedsakelig gå via E6 og dagens redningsveier ved Strandengen og Furuodden. På strekningen mellom Vingrom og Øyresvika vil atkomst inn og ut av anlegget gå via fv. 2540 Vingromvegen, som i denne perioden vil være stengt for all annen trafikk. Inntransport av bergmasser fra tunnelen i nord vil gå via ny bru over dagens E6 ved Øyresvika. I senere faser vil vestre rundkjøring i det nye Vingromkrysset benyttes som atkomst til anlegget. Her vil da masser kunne bli kjørt inn og ut fra delstrekningen, mens Vingromsvegen åpnes for normal trafikk.

I påhuggsområdet ved Øyresvika vil ny vei til Bulung gård fungere som atkomst til Vingnestunnelen. Transport av berg vil gå via ny bru over E6 og fylkesveien ved Øyresvika, etter at denne er ferdig bygget. I påhuggsområdet på Trosset vil ny gårdsavkjøring til Trosset gård bli benyttet som adkomst til tunnelen og anleggsområdet.

Adkomst til landkar ved Trosset vil gå via anleggsvei fra Jørstadmovegen og ned til de to første søyleaksene, mens atkomst til landkar og brufabrikk på Hovemoen, samt veianlegget gjennom Hovemoen vil gå via Storhovekrysset og anleggsvei som etableres på vestsiden av ny E6-trasé. Forskjeller mht. adkomstforhold og fyllinger relatert til de ulike brualternativene er beskrevet i kap. 1.3.4.

Adkomst til nytt kryssområde på Storhove vil gå via dagens Storhovekryss. Etter at bruene i det nye krysset er etablert vil man kunne bruke disse som adkomst helt fram til parselldelet i nord.

Vingnestunnelen gir et forventet masseuttak på ca. 850000 pfm³. Mengden inkluderer tverrforbindelser, havarinisjer og tekniske bygg inne i tunnelen. Tunnelmassene mellomlagres i nærhet av tunnelmunningene, og midlertidige masselagringsområder er planlagt ved Øyresvika, vest for E6, og på Trosset, nord for Jørstadmovegen. Sprengmassene knuses i masselagringsområdene og transporteres så videre til andre deler av veianlegget for bruk i fyllinger. Fyllingene i Hovemoen- og Storhoveområdet forventes å kunne bygges opp av gode grus- og sandressurser fra skjæringer på østsiden av Lågen. Grusressurser som tas ut og ikke benyttes til veiformål skal sorteres og mellomlagres for senere bruk.

Overskuddsmasser fra parsellen vil benyttes til terrengarronding, jordforbedring og nydyrkingsarealer, og det vil være behov for midlertidig lagring av matjord og vegetasjonsmasser langs veianlegget. Vegetasjonsmassene vil bli mellomlagret i egne hauger som senere vil bli brukt til kledning av fylling og skjæringsskrånninger, mens matjorden mellomlagres i ranker og behandles etter egne krav og regelverk, jf. matjordplanen som er

utarbeidet for prosjektet. Masser infisert med fremmede arter vil lagres i egne, avsatte områder, og håndteres iht. særskilte prosedyrer.

1.5 Mål for prosjektet og planarbeidet

Nye Veiers mål med prosjektet er å sikre en utbygging som ivaretar selskapets samfunnsansvar med gode og kostnadseffektive løsninger. Utbyggingen av E6 mellom Roterud og Storhove skal gi økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved å sikre bedre fremkommelighet for personer og gods, og ved oppnåelse av følgende overordnede prestasjonsmål:

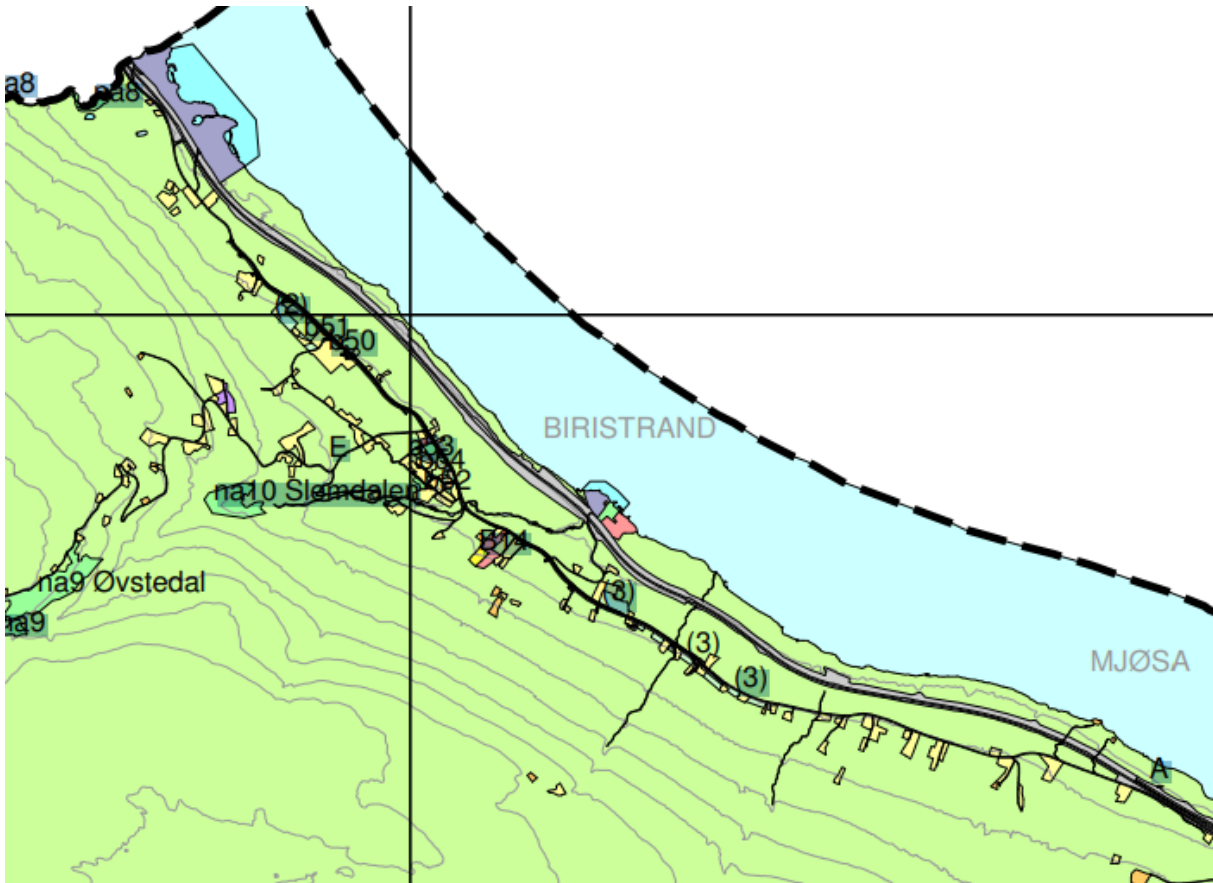
- Realisere målet om en skade- og ulykkesfri driftsperiode, samt et helsefremmende og rettferdig arbeidsliv.
- Maksimere trafiksikkerhet og fremkommelighet for alle trafikantgrupper
- Minimere klimagassutslipp og øvrige belastninger på ytre miljø, herunder naturreservatet
- Minimere midlertidig og permanent produksjonstap og beslag på landbruksarealer
- Minimere bygge- og levetidskostnadene

1.6 Referansesituasjonen (0-alternativet)

I henhold til metoden i Statens vegvesens håndbok V712 skal prissatte og ikke-prissatte temaer vurderes opp mot et referansealternativ, tidligere omtalt som 0-alternativet. Referansealternativet tilsvarer dagens situasjon med eksisterende E6-trasé og fylkesveitraseer, og eksisterende arealbruk. Referansealternativet omfatter også gjeldene kommuneplaner og andre vedtatte arealplaner for området, og tilsvarer forventet utvikling dersom det ikke bygges ny vei. I alternativet inngår derfor trafikkvekst på dagens vei og vedtatte planer som ventes fullført før sammenligningsåret (2030), herunder E6 Storhove–Øyer. I referansealternativet legges imidlertid ikke til grunn vedtatte kommunedelplaner for E6 Biri-Vingrom og E6 Vingrom–Ensby, da det foreligger flere alternativer som i henhold til metoden og krav i planprogram skal utredes med utgangspunkt i dagens situasjon.

1.6.1 Delstrekning Roterud – Stranda

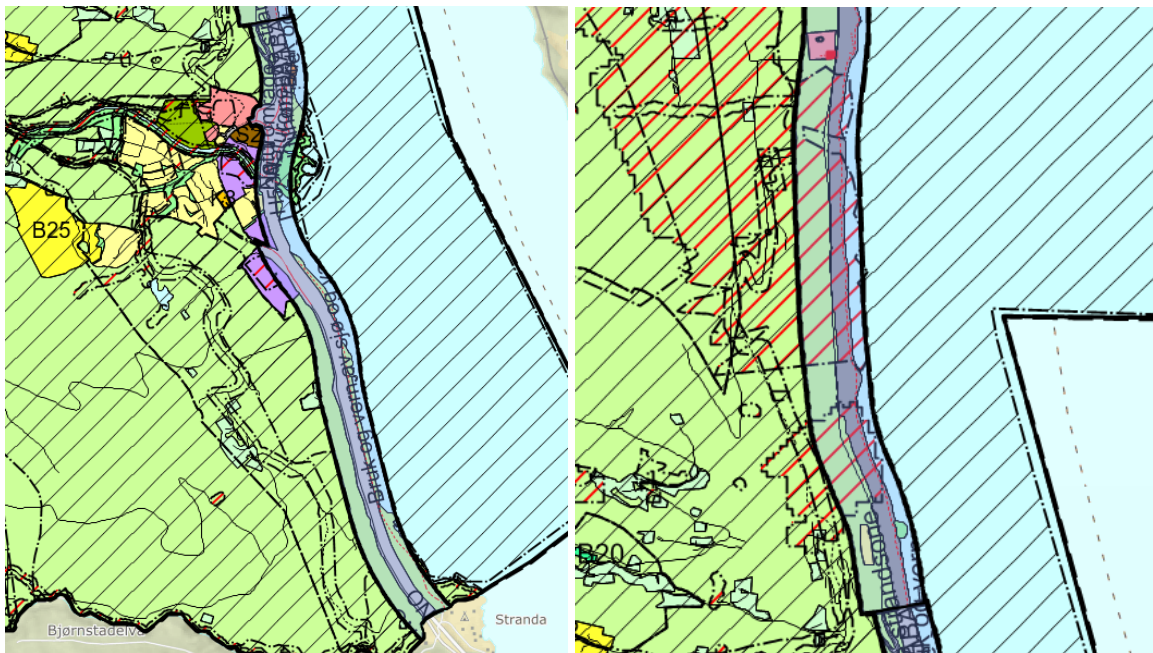
Foruten eksisterende veiareal vil planområdet berøre områder som er avsatt til LNF-formål, samt områder avsatt/regulert til fritids- og turistformål, offentlig/privat tjenesteyting, friområde og friluftsområde.



Figur 1-20. Kommuneplanens arealdel, Gjøvik kommune. Viser kommunedelplan Biri – Vingrom.

1.6.2 Delstrekning Stranda – Vingrom kirke

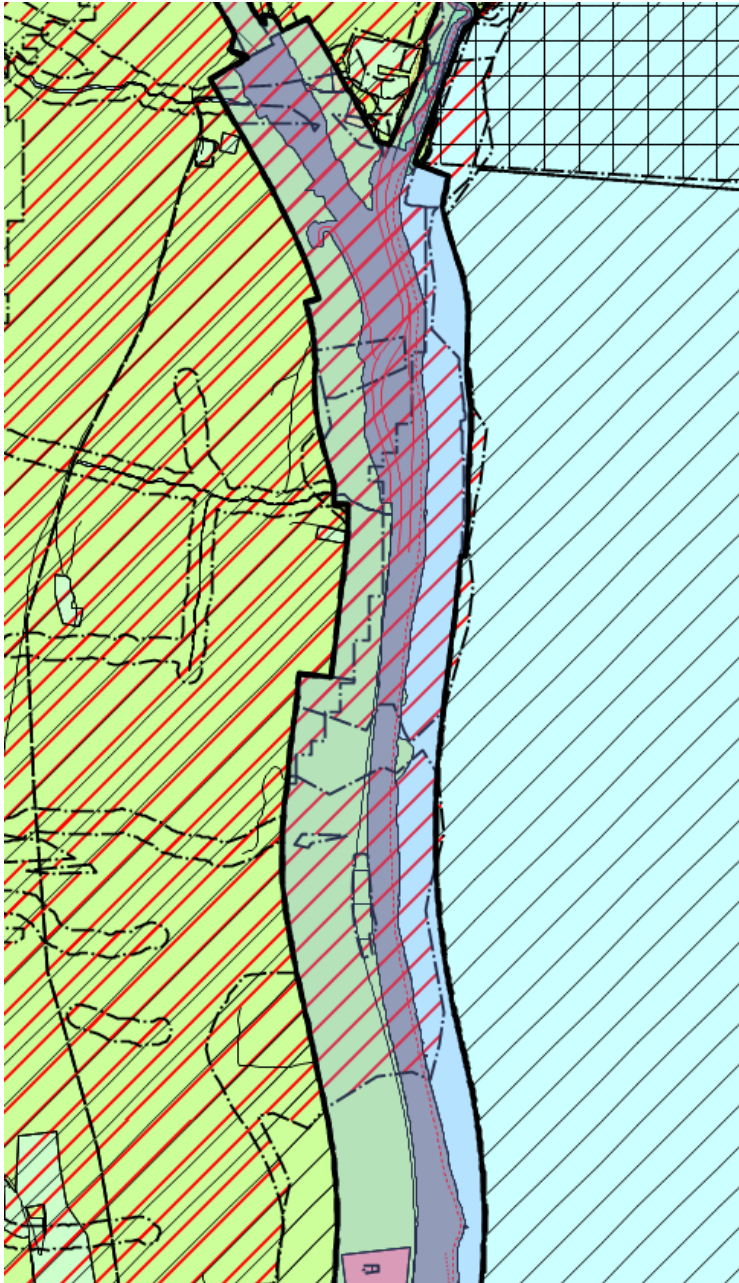
Foruten eksisterende veiareal vil planområdet berøre områder som er avsatt til LNF-formål, og områder avsatt/regulert til næringsvirksomhet og boligbebyggelse. Planområdet berører også områder innenfor hensynssone H530 naturområder - grønnstruktur, sone for bruk og vern av sjø og vassdrag, samt reguleringsplan for rasteplass langs E6 ved Vingrom kirke.



Figur 1-21. Stranda – Vingrom (tv) og Vingrom – Vingrom kirke (th), kommuneplanens arealdel, Lillehammer kommune. Viser også kommunedelplan Biri – Vingrom og Vingrom – Ensby.

1.6.3 Delstrekning Vingrom kirke – Øyresvika

Foruten eksisterende veiareal vil planområdet berøre områder som er avsatt til LNF, samt sone for bruk og vern av sjø og vassdrag.

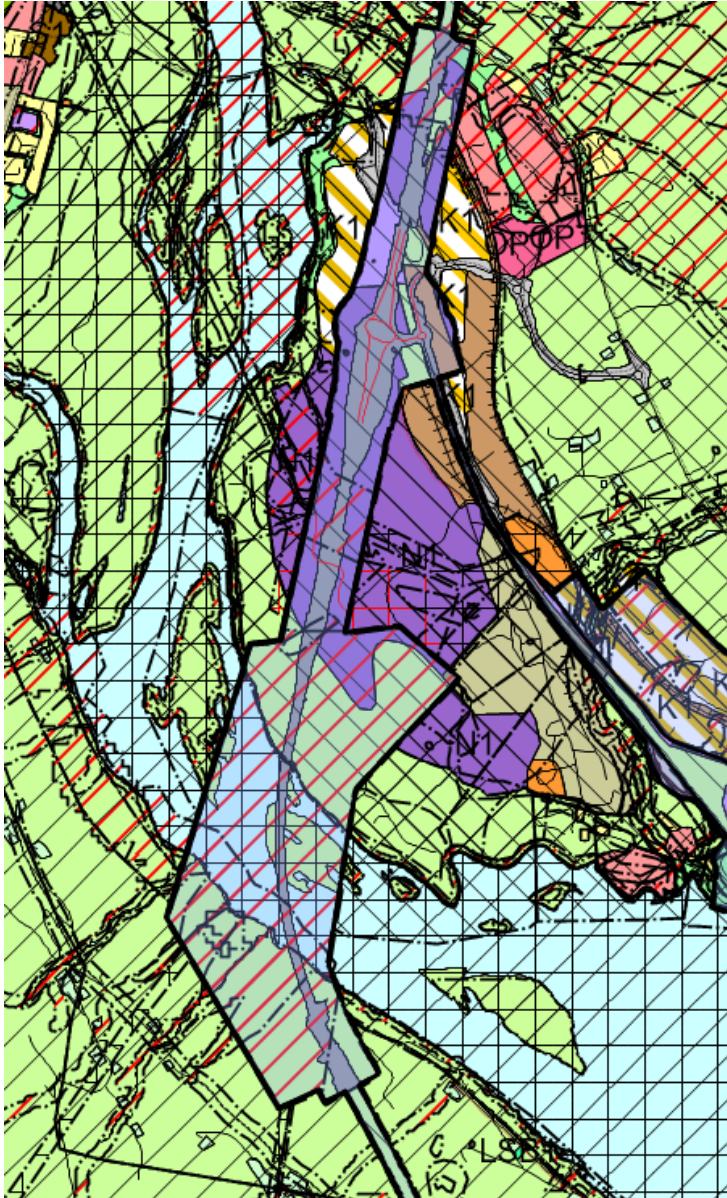


Figur 1-22. Kommuneplanens arealdel, Lillehammer kommune. Viser også kommunedelplan Vingrom – Ensby.

1.6.4 Delstrekning Øyresvika – Storhove

Planområdet berører Lågendeltaet naturreservat, områder som er avsatt til LNF, områder avsatt/regulert til næringsvirksomhet og områder avsatt til kombinert bebyggelse og anlegg.

Området regulert til masseuttak-næringsområde på Hovemoen omfatter et større areal enn det som drives i dag, og det legges til grunn at masseuttaksområdet vil utvides til å omfatte hele det regulerte området. Planområdet berører også sikringsone vannverk – hovedvannkilde (H 110, H 120).



Figur 1-23. Kommuneplanens arealdel, Lillehammer kommune. Viser kommunedelplan Vingrom – Ensby.

2 RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET

2.1 Planprogrammet

I planprogrammet, kap. 6.3.2 Ikke-prissatte konsekvenser, beskrives kravene til utredning av temaet:

«Lokale og regionale virkninger (byutvikling)

I planforslaget vil det inngå en vurdering av virkninger for lokal og regional utvikling. Denne skal bygge på utredninger gjort i arbeidet med kommunedelplanene, men oppdateres i forhold til hvordan temaet er beskrevet analysert i Håndbok V712 Konsekvensanalyser. Planforslaget må ses i forhold til kommunale planer for blant annet arealutvikling og næringsliv, og hvordan tiltaket samsvarer med mål i kommunale og regionale planer. Konsekvenser for næringsliv, bosetting, service- og senterstruktur skal belyses.

Det må også tas hensyn til kommuneplanenes arealdel som er under revisjon i Lillehammer og Gjøvik.»

3 METODE OG DATAGRUNNLAG

3.1 Metode for vurdering av konsekvenser for lokal og regional utvikling

Med lokale virkninger menes virkninger på kommunenivå eller i deler av en kommune, og med regionale virkninger menes virkninger for en samling av kommuner, som et fylke eller en bosteds- og arbeidsregion.

Utredningen baserer seg på metoden i Statens vegvesen «Håndbok for konsekvensanalyser» V712, kap. 9.2 [1]. Håndboken lister opp flere temaer som kan være aktuelle å vurdere i forbindelse med utredning av lokale og regionale virkninger, og for dette prosjektet vurderes de mest relevante temaene å være:

- Arealbruksendringer
Veiutbygging kan medføre arealbeslag som reduserer mulighetene for utvikling av lokalt næringsliv og byutvikling/stedsutvikling. Samtidig kan utbyggingen medføre frigivelse av arealer, slik at disse kan brukes nettopp til utvikling av næringsliv og sentra. Eksisterende og planlagte næringsarealer kan også få bedret atkomst til hovedveinettet og bli mer attraktive for utbygging.
- Næringsliv – arbeidsliv – arbeidsmarked
Næringsliv og arbeidsmarked kan påvirkes av endringer i reisetid og endret tilgjengelighet/fremkommelighet.
- Bosetting – bostedsattraktivitet
Bosettingsmønsteret kan endres som følge av endret lokalisering av næringsvirksomhet og endret reisetid.
- Service og senterstruktur
Veiutbygging kan føre både forsterke og svekke allerede etablerte sentra/knutepunkter, og bidra til å etablere nye.

3.2 Kunnskapsgrunnlag

Vurderinger av lokale og regionale virkninger baserer seg på følgende kunnskapsgrunnlag:

- Relevante data fra Statistisk sentralbyrå
- Informasjon fra kommunalt og regionalt planverk
- Tidligere gjennomførte utredninger
- Trafikkanalyser/trafikkberegninger, støyberegninger og vurderinger knyttet til arealbruksendringer hentet fra KU-rapporter utarbeidet for prosjektet
- Dialog med lokale myndigheter og næringsaktører
- Innspill gjennom medvirkningsprosessen

3.3 Mål i regionale og kommunale planer

Veiutbyggingen med ulike kryssløsninger på Vingrom, i Øyresvika og på Storhove skal vurderes opp mot relevante mål i regionale og kommunale planer. Nedenfor nevnes noen av planene og målene som er vurdert som relevante i denne sammenhengen.

3.3.1 Regionale planer

«Regional plan for samferdsel 2018–2030», Oppland fylke

Planen har som mål å styrke kommunikasjonene til/fra og i fylket for å stimulere til økt verdiskaping. E6 er viktig for næringsliv og bosetting i regionen og av stor betydning for Innlandet, siden den binder sammen lokalsamfunn og regioner i fylket.

«Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland»

Et av hovedmålene er å bidra til mer attraktive og robuste byer og tettsteder gjennom kriterier for god stedsutvikling og retningslinjer for etablering av handel. En annen målsetting er å skape forutsigbarhet når det gjelder lokalisering av handel og tjenestetilbud.

Felles areal- og transportstrategi for Mjøsbyen

Mjøsbyen omfatter kommunene Øyer, Lillehammer, Ringsaker, Hamar, Løten, Elverum, Stange, Gjøvik, Vestre Toten og Østre Toten. Et av hovedmålene er at «*Mjøsbyen skal utvikles til en mer konkurransedyktig og bærekraftig region. Bo- og arbeidsmarkedet skal bli mer attraktivt og funksjonelt. Transportsystemet skal knytte den flerkjernet regionen bedre sammen, til resten av landet og med grensekryssende linker.*»

3.3.2 Planer for Lillehammer kommune

Kommuneplanens samfunnsdel 2014-2027 og arealdel 2020–2023 (2030)

Kommunen har et mål om at Lillehammer skal være et sterkt og attraktivt kompetanse-, service- og handelssenter, og skal arbeide aktivt for å utvikle eksisterende næringer, bygge opp nye, samt trekke til seg arbeidsplasser innen offentlige tjenester som kan lokaliseres utenfor hovedstaden. Fire-felts motorvei og tospors jernbane vil gi næringslivet større muligheter til å utnytte egen vekstkraft, og det er en målsetting at fire-felts E6, InterCity og dobbeltspor på Dovrebanen skal være bygget ut gjennom Lillehammer innen 2023.

En målsetting innenfor handels-, nærings- og arbeidsplassutvikling er å vitalisere og videreutvikle eksisterende avsatte områder, i tråd med hovedgrepene fortetting og flerkjernestruktur. For å øke attraktivitet og utviklingsmuligheter innenfor dagens bebygde næringsområder ønsker man økt fokus på potensialet og mulighetene i bl.a. området på Hovemoen.

Det er også et viktig mål å sikre det bynære landbruket og dyrket mark, jf. nasjonal jordvernstrategi for 2018/2019.

Når det gjelder boligbebyggelse har fortetting vært et viktig prinsipp, som i senere tid har blitt ytterligere forsterket. Samtidig har kommunen ønske om et variert boligtilbud, både når det gjelder lokalisering, størrelse og utforming. Planen sikrer derfor arealreserver for nye boliger både i bydelssentre, i utkanten av byens bebygde område og i grendene.

Strategisk næringsplan Lillehammerregionen (2020)

Lillehammer-regionen har i dag flere nettverk av bedrifter som jobber sammen, men ingen bedriftsklynger. Kommunen ønsker å jobbe målbevisst med å utvikle og styrke bedriftsnettverk og klynger, slik at potensialet utnyttes best mulig.

3.3.3 Planer for Gjøvik kommune

Kommuneplanens samfunnsdel (2018)

Et av de sentrale målene i planen er at kommunens vei- og baneforbindelser og kollektivtransporttilbud skal være gode, og E6 er blant de prioriterte veiutbyggingene. Utbyggingen er viktig for videre utvikling av et felles bo- og arbeidsmarked i Mjøsbyen, og næringslivets transportbehov skal kunne utføres på et vei- og banenett som har raske og direkte forbindelser til kunder og markeder.

Kommuneplanens arealdel 2020–2032

Turisme og jord- og skogbruk er viktige næringer i kommunen, og planen har bl.a. en målsetting om å sikre jordbruksarealer, skog og utmark mot utbygging, samt et godt overnattingstilbud som f.eks. hoteller og campingplasser. Det pekes også på Mjøsas store potensial for turisme, som man ønsker å utnytte på en bærekraftig måte.

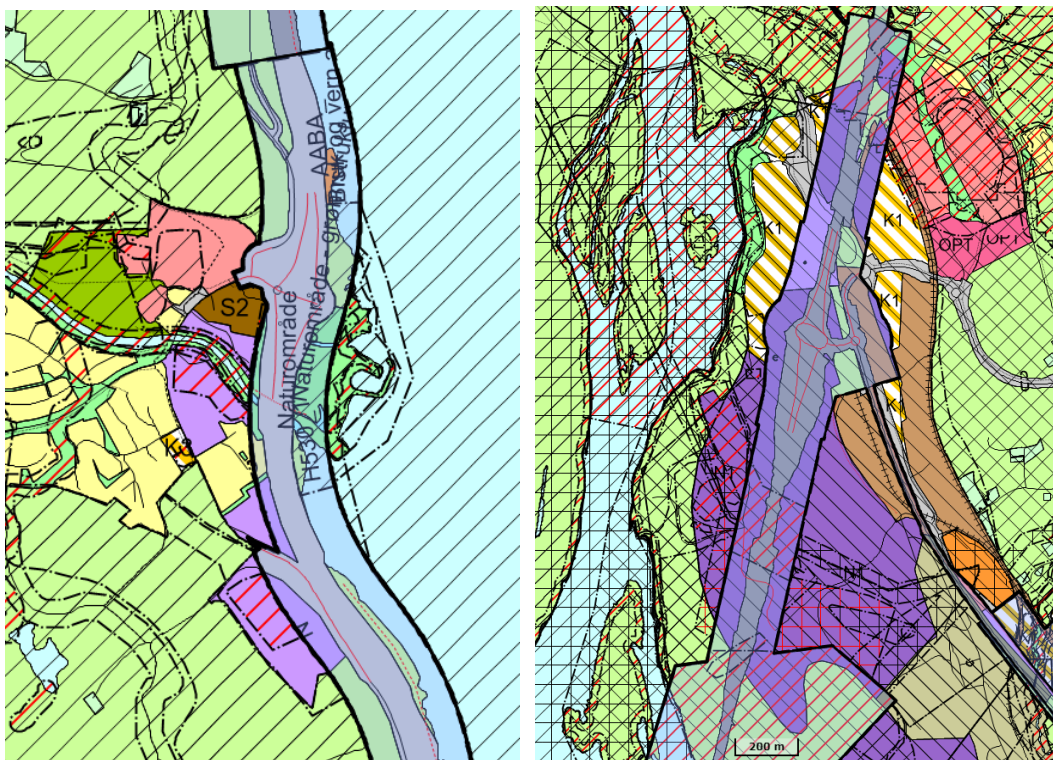
4 STATUSBESKRIVELSE

4.1 Generelt

4.1.1 Arealbruk

Planområdet berører områder avsatt til LNF-formål, og områder avsatt/regulert til bl.a. fritids- og turistformål, friområde/friluftsområde, offentlig/privat tjenesteyting, næringsvirksomhet og boligbebyggelse. Denne rapporten har hovedfokus på næringsområder, og det vises til fagrapport friluftsliv når det gjelder omtale av friområder/friluftsområder, fagrapport naturmangfold når det gjelder naturområder og fagrapport naturressurser når det gjelder landbruk.

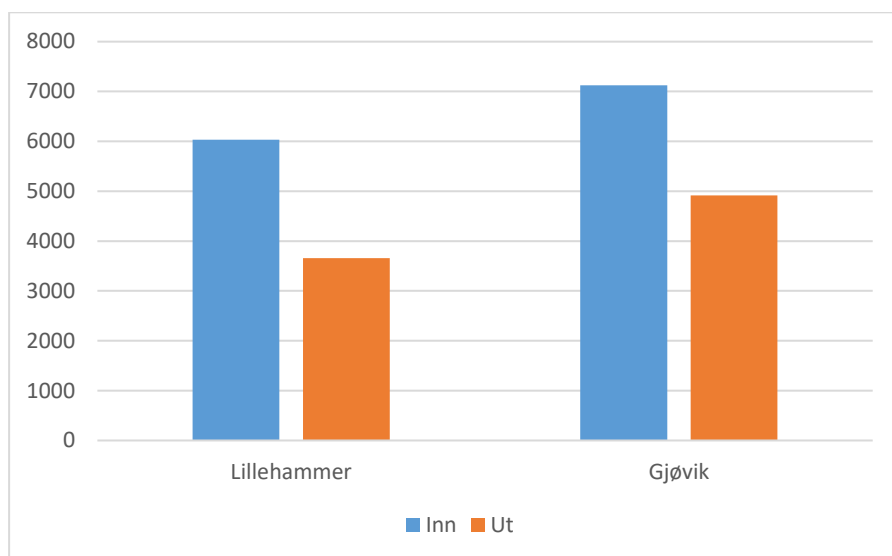
Det ligger flere næringsområder innenfor planavgrensningen. Handels-, nærings- og arbeidsplassutviklingen i Mjøsbyen styres etter det såkalte ABC-prinsippet, som innebærer at virksomheter med mange besøkende og/eller mange ansatte lokaliseres i sentrum, med god tilgang til kollektivtransport (A- og B-virksomheter), mens virksomheter med få ansatte og få besøkende, gjerne arealkrevende virksomheter, lokaliseres gjerne lenger fra sentrum, nær hovedveinettet (C-virksomheter). Når det gjelder Lillehammer kommune berører planen i liten grad arealer for A- og B-virksomheter, men noen arealer for C-virksomheter på Vingrom og Hovemoen. Innenfor Gjøvik kommune berøres arealer som er regulert til turistformål (campingplasser), men ingen næringsarealer avsatt/regulert til A- B- eller C-virksomheter.



Figur 4-1. Tv. Næringsarealer på Vingrom. Th. Næringsarealer på Hovemoen.

4.1.2 Næringsliv – arbeidsliv – arbeidsmarked

Både Lillehammer og Gjøvik har et variert arbeidsmarked og bredt handels- og servicetilbud. Begge kommunene er en del av Mjøsregionen/Mjøsbyen, og har en rekke felles satsningsområder, bl.a. samordnede strategier for arealbruk og transportsystem og utvikling av en større og mer effektiv arbeidsmarkedsregion. Det er i dag betydelig pendling mellom byene i regionen, og i Lillehammer og Gjøvik er det flere som pendler inn enn ut. 4-5 % av de sysselsatte i kommunene pendler til Oslo. Tendensen er at andelen pendlere til de større byene i Mjøsregionen øker, mens andelen som pendler til Oslo og Viken har gått noe ned igjen, etter en betydelig økning mellom 1990 og 2000.



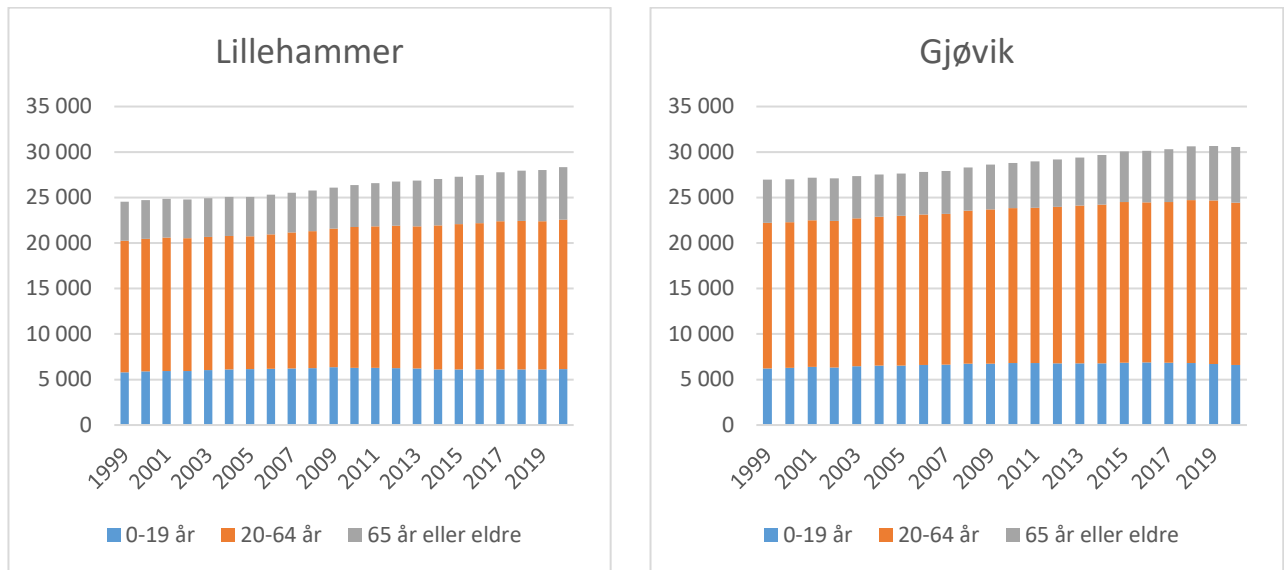
Figur 4-2 Pendling inn/ut i Gjøvik og Lillehammer (Kilde: Kartlegging av virksomheter og næringsområder i Mjøsbyen, 2019)

Lillehammer og Gjøvik har, som de andre kommuner i Mjøsbyen, flest sysselsatte innenfor offentlig administrasjon. Typisk er det også at kommunene har mange sysselsatte innenfor varehandel og forretningsmessig tjenesteyting, med en stor andel knyttet til kontorvirksomheter, service og kultur/undervisning. I Lillehammer kommune har særlig bygg og anlegg og IKT hatt stor vekst de siste årene. Lillehammer er også en turistdestinasjon og nærmeste by for en stor hytteregion. Varehandel og overnatting/servering er derfor viktige næringer. Varehandelen har imidlertid hatt en svak nedgang, og overnatting/servering en svakere vekst enn ellers i landet. I Gjøvik er bærekraftig grønn næringsutvikling og IKT/informasjonsikkerhet særlige satsningsområder, og også her har IKT hatt stor vekst, mens utviklingen innen varehandel og overnatting/servering viser samme tendenser som i Lillehammer. Både NTNU og Fagskolen Innlandet lokalisert i Gjøvik, og bidrar også med mange arbeidsplasser.

Sysselsettingen i Lillehammer og Gjøvik har økt med ca. 3 % siden 2010 mot en økning på landsbasis på over 7 %. Både Lillehammer og Gjøvik kommune har imidlertid mer enn egendekning av arbeidsplasser, og har de siste årene hatt lave ledighetstall, selv om disse har steget i forbindelse med Corona-pandemien.

4.1.3 Bosetting - bostedsattraktivitet

Gjøvik er den tredje mest befolkningsrike kommunen i Mjøsregionen med ca. 30 000 innbyggere, mens Lillehammer er nummer fire, med ca. 28 000 innbyggere (2021). Befolkningen i kommunene har vokst de siste 10 årene, men veksten har vært relativt lav og i størrelsesorden 0,7%, se Figur 4-3. Fødselsoverskuddet har vært nokså begrenset, og det er nettoinnvandring fra andre land og nettoinnflytting fra andre kommuner som har utgjort den største andelen av befolkningsøkningen. **Error! Reference source not found.**



Figur 4-3. Historisk befolkningsutvikling 1999-2020 i Lillehammer og Gjøvik (Kilde SSB tabell 07459)

Bostedsattraktivitet er erfaringsmessig sterkt knyttet til befolkningsutvikling og utvikling i antall arbeidsplasser, i tillegg til handel-, service- og opplevelsestilbud. Siden Lillehammer og Gjøvik har god egendekning av arbeidsplasser, flere næringer i vekst, samt viktige posisjoner som handelssentre i regionen, fremstår de som attraktive bo- og arbeidssteder. Dette reflekteres også i noen grad i boligprisene, som har økt mellom 5 og 7 % de 10 siste årene. Det planlegges for et større antall boenheter fordelt på bydelssentrene i kommunen, men også noen enheter innenfor grendene, jfr. kommunenes arealpolitikk, kap. 4.1.4

4.1.4 Service og senterstruktur

Kommunene har en arealpolitikk som bygger opp under flerkjernestruktur og opprettholdelse av levende grender. Sentrum skal utvikles med urban struktur, med boliger, handel, arbeidsplasser og aktivitetsmuligheter. I Lillehammer har et godt tilbud innen varehandel og aktiviteter/arrangementer tiltrukket hytteturister fra omkringliggende hytteområder (bl.a. Hafjell, Sjursjøen og Gausdal), og dette har stor betydning for næringslivet.

Kommunene planlegger også tilrettelegging for handel, service og møteplasser i bydelssentrene, på en slik måte at det ikke får på bekostning av sentrum. Dagligvare, apotek, kafé, helsetjenester og andre virksomheter med lokalt nedslagsfelt skal lokaliseres i bydelene, og bidra til å gjøre dem mer attraktive. Det er ønske om at bydelene utvikles slik at

man får flere møte plasser, f.eks. torg, og at de blir lettere tilgjengelige for gående og syklende.

4.2 Biristrand

Bygda Biristrand ligger i Gjøvik kommune, og grenser til Vingrom i nord. Det bor ca. 600 personer på Biristrand, og bebyggelsen er i hovedsak konsentrert langs Fv 2538 Biristrandvegen. Biristrand har et lite sentrum med skole, nærbutikk og grendehus. Landbruk og turisme/reiseliv er viktige næringer, og det ligger en rekke gårdsbruk, tre campingplasser og et leirsted i området.

Strandengen leirsted eies og drives av Lions, og er primært et leirsted for ungdom. Leirstedet har hatt en økning i antall besøkende de senere årene, og sommeren 2020 var det ca. 500 gjester på ferieopphold. Mellom sesongene leies stedet ut til bedrifter for arrangementer, i tillegg til at det også brukes til lokale Lions-møter, opplæring og kurs. Strandengen camping med ca. 40 oppstillingsplasser, ligger rett nord for leirstedet. Campingplassen har først og fremst faste gjester.

Campingplassene Furuodden og Biristrand ligger rett ved kommunegrensen. Furuodden camping har 78 faste plasser, 30 «drop in» plasser, 16 utleiehytter, samt teltplasser og oppstillingsplasser for bobil. Det foreligger planer om å utvide campingplassen i sør, slik at det blir flere «drop in» plasser. På Biristrand camping er det 70 plasser, både faste plasser og «drop in» plasser, samt 25 utleiehytter. Hovedsesongen på campingplassene er fra mai og ut august, men siden noen av hyttene er vinterisolerte er det mulig for gjester å overnatte hele året.

4.3 Vingrom

Vingrom er et bydelssenter sørvest i Lillehammer kommune. Bebyggelsen er i hovedsak konsentrert sør og nord for elva Rinna, men det ligger også en del bebyggelse langs Burmavegen og Døsvegen. I sentrumsområdet ligger bl.a. Vingrom skole, Vingrom barnehage, to dagligvarebutikker, en industribedrift (rørproduksjon), samt enkelte foretak innen bl.a. bygg- og anlegg og verkstedsvirksomhet. Vingrom er et sted i vekst, og kommuneplanens arealdel legger til rette for at Vingrom kan få et areal på 1500 m² avsatt til detaljvarehandel.

Sør for Vingrom ligger det to reiselivsbedrifter; Bakke camping, som disponerer 15 campinghytter, og pilegrimsherberget på gården Audenehus som kan tilby 10 sengeplasser.

Det bor i dag litt over 700 personer på Vingrom, og befolkningen har økt de siste årene. Det er derfor lagt rette for ny boligbygging, med ca. 170 enheter. Beboerne er opptatt av å bevare Vingroms kvaliteter, og samtidig videreutvikle sentrumsområdene med gode møteplasser, trafikksikre forbindelser for gående og syklende, og lett tilgang til friluftslivsområder. Det populære friluftslivsområdet Vingromdammen, som ligger rett øst for E6, brukes til en rekke ulike aktiviteter, og ønskes bevart og ytterligere tilrettelagt, bl.a. med bedre atkomst.

4.4 Øyresvika

Øyresvika er et tettsted i tilknytning til Vingnes, og omfatter et mindre boligfelt og noen gårdsbruk. Landbruk er eneste registrerte næringsvirksomhet i området, og det finnes store arealer med fulldyrket mark av svært god kvalitet. I forbindelse med planprosessen for kommuneplanens arealdel ble områder langs bl.a. E6 sør for Vingnes vurdert som nye næringsområder. Gjennom konsekvensutredning og en kost-nytte-analyse ble det imidlertid konkludert med at området ved Øyresvika burde bevares som dyrket mark, og at hovedknutepunktet for ny E6 forbi Lillehammer skulle være avkjøringen på Storhove.

4.5 Hovemoen/Storhove

Hovemoen/Storhove er et svært viktig næringsområde i Lillehammer, med et stort potensial for videre utvidelse. Området er godt egnet for arealkrevende virksomhet, og er avsatt til dette i kommuneplanens arealdel. Flere store aktører, som bl.a. Hovemoen næringspark, Veidekke, Gausdal Landhandleri og Forsvarsbygg holder til her, i tillegg til en rekke andre bedrifter innen bl.a. IKT, bygg/entreprenør og maskin/verksted. I området ligger også tømmerterminalen, samt områder for planlagt ny sentralnettstasjon og hensettingsanlegg for tog. Næringsområdet vil med nytt kryss på Storhove ha en sentral beliggenhet som innfallspori til Lillehammer nordfra.

5 LOKALE OG REGIONALE VIRKNINGER

5.1 Arealbruksendringer

Vurderingskriterium: Vil arealbruksendringer som følger av tiltaket kunne påvirke byutvikling/stedsutvikling og utvikling av lokalt næringsliv?

5.1.1 Biristrand

På Strandengen vil utbyggingen gi et mindre arealbeslag i nordvestre hjørne av campingplassen, men uten å berøre oppstillingsplasser, servicebygg eller andre viktige funksjoner. Leirstedet vil ikke bli berørt. Veien medfører noe arealbeslag innenfor Furuodden camping og Biristrand camping. På Furuodden camping berøres ingen bygg eller viktige bruksarealer, mens på Biristrand camping vil veien berøre noen bygg og oppstillingsplasser for campingvogn. Oppstillingsplassene og noen av byggene vil kunne flyttes internt i området, mens enkelte bygg vil måtte innløses. Prosjektet vil vurdere egnede erstatningstiltak. Atkomstene til campingplassene vil måtte bygges noe om, men vil bli tilsvarende eller bedre enn i dag. Internveier som blir berørt vil reetableres og knyttes til eksisterende internveinett.

Inngrepet innenfor berørte campingplasser vurderes ikke å være av et slikt omfang at det vil påvirke driften i permanent situasjon, eller å forringe områdene som feriested. Veiutbyggingen vurderes heller ikke å medføre arealbeslag som er til hinder for utvidelse eller videreutvikling av campingplassene. På den positive siden vil veien med planlagt langsgående støyskjerm kunne gi et bedre lydbilde innenfor campingplassene enn i dag.

Ny E6 medfører et større beslag av fulldyrket mark på strekningen mellom Roterud og Stranda. Prosjektet har utarbeidet en matjordplan, og gjennom jordforbedring av eksisterende arealer eller oppdyrking av nye arealer i nærheten, vil gårdbrukere som blir direkte berørt kunne kompenseres. Det er også planlagt å sikre fortsatt gode driftsmuligheter for den lokale landbruksnæringen, gjennom oppgradering av de fleste av dagens kulverter på tvers av E6, som dimensjoneres for moderne landbruksmaskiner. Det vises for øvrig til fagrapport naturressurser og matjordplanen for nærmere detaljer om tiltakets konsekvenser for jordbruket.

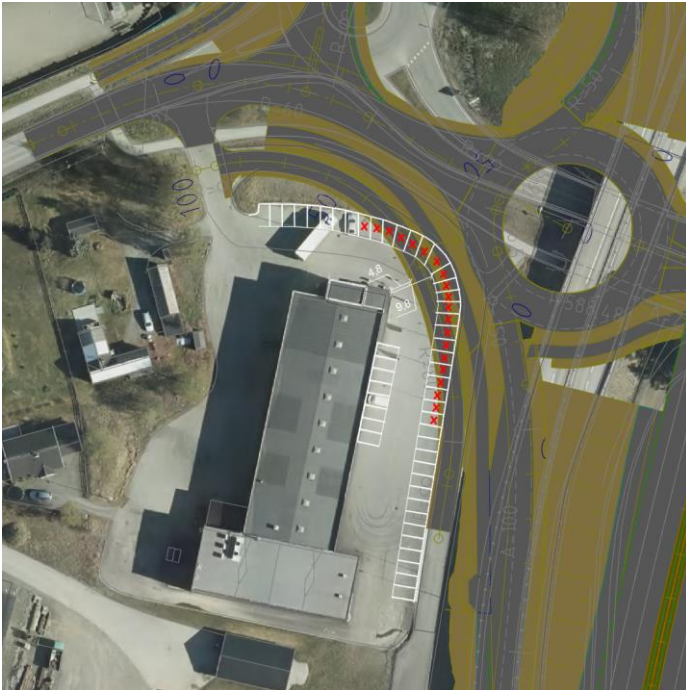
Oppsummert vurderes arealbruksendringene å medføre noen negative virkninger for lokale bedrifter i en tidsavgrenset periode, men vurderes ikke å påvirke utviklingen av det lokale næringslivet på Biristrand i et langsiktig perspektiv.

5.1.2 Vingrom

De ulike kryssløsningene på Vingrom medfører ulike typer arealbruksendringer. Vingrom kryss nord berører ikke bydelssenteret, og har derfor en gunstig plassering i forhold til boligbebyggelsen og friluftsområdene på Vingrom. Plasseringen muliggjør også frigjøring av dagens kryssarealer til friluftslivsformål, en bedre støyskjerming av Vingrom sentrum, samt bedre tilgang til Vingromdammen via en mer romslig kulvert. Ulempen ved kryssløsningen er at den beslaglegger noe mer jordbruksarealer enn de andre alternativene. Kryssløsningen

medfører imidlertid ingen trafikkøkning på Fv 2538, og vurderes som den løsningen som i størst grad ivaretar regionale og kommunale mål for stedsutvikling.

Vingrom kryss midt vil på mange måter bidra til å opprettholde dagens situasjon for næringslivet, og gir god og effektiv atkomst til eksisterende næringsarealer i nordre del av sentrumsområdet. Løsningen beslaglegger imidlertid deler av Remabutikkens parkeringsarealer (20 plasser), og legger tydelige begrensninger på stedsutviklingen, da krysset er arealkrevende og dårlig landskapstilpasset. Bl.a. beslaglegger det en større del av Vingromdammen, som er det viktigste friluftslivsområdet på Vingrom.



Figur 5-1. Beslaglagte arealer ved Remabutikken i Vingrom kryss midt

Vingrom kryss sør gir de samme fordelene som kryss nord med tanke på frigjøring av dagens kryssarealer, og er plassert i nærhet til eksisterende og planlagte næringsarealer på Jevne. Løsningen medfører samtidig noe beslag av næringsarealer i dette området, samt en vesentlig trafikkøkning på Fv 2538, jfr. trafikkberegninger. Sett i forhold til ønsket om et mer attraktivt og trafiksikkert bydelssenter vurderes ikke løsningen som optimal.

Det er i forbindelse med prosjektet gjennomført et omfattende medvirkningsopplegg, der lokalbefolkningen og andre interessenter har hatt mulighet til å gi innspill via en medvirkningsportal. I løpet av høsten 2020 kom det mange innspill fra beboere og lokale lag og organisasjoner på Vingrom, og selv om det var litt ulike synspunkter på hvilken kryssløsning som var mest fordelaktig, pekte de fleste på Vingrom kryss nord som den beste løsningen, i hovedsak som følge av at det begrenser trafikken gjennom Vingrom sentrum.

Arealbruksendringene knyttet til de ulike kryssløsningene vurderes ikke å medføre vesentlige forskjeller hva gjelder mulighetene for utvikling av lokalt næringsliv, men Vingrom nord unngår beslag av næringsarealer og vurderes som en klart bedre løsning enn de andre alternativene når det gjelder lokalbefolkningens visjoner for Vingrom, og de regionale og kommunale målene for stedsutvikling.

5.1.3 Øyresvika

De to kryssløsningene i Øyresvika berører jordbruksområder, og arealbruksendringen har således kun betydning for landbruksnæringen. Løsningen med trekvart kryss gir et klart større tap av jordbruksarealer enn løsningen med halvt kryss, og denne kryssløsningen vurderes naturlig nok som mer negativ for næringsdrivende lokalt i Øyresvika. Sett i forhold til nasjonal jordvernstrategi, og regionale og kommunale mål knyttet til sikring av jordbruksområder vurderes trekvartkrysset som en dårlig løsning. Løsningen er heller ikke i tråd med kommuneplanen, som legger føringer for arealbruken ved spesifikk innstilling om bevaring av dyrket mark på Øyresvika, og hovedknutepunkt for ny E6 på Storhove. Kommunedelplan for E6 gjennom Lillehammer avsetter for øvrig kun arealer for en løsning med halvt kryss, i samsvar med kommunens arealpolitikk.

5.1.4 Hovemoen/Storhove

Utbyggingen av ny E6 igjennom Hovemoen vil medføre beslag av arealer regulert til næring, samt større volumer med grusressurser, jfr. fagrapport grusressurser og fagrapport naturressurser. Samtidig gjør utbyggingen avsatte næringsområder tilgjengelig for bruk, ved at grusressursene tas ut. Med nytt kryss på Storhove vil næringsområdet ha en sentral beliggenhet som innfallsport til Lillehammer, og aktørene ser derfor økte muligheter for videreutvikling av næringsområdet, med både utvidelse av eksisterende, og etablering av ny virksomhet.

Det ble i september 2020 gjennomført et digitalt medvirkningsmøte for næringsaktørene i Storhove/Hovemoen-området, der 20 representanter for aktørene deltok. I etterkant av møtet kom det 6 innspill som representerer en rekke av aktørene. I tillegg har det blitt gjennomført særmøter med Hovemoen næringspark, Veidekke, Gausdal Landhandleri og Direktoratet for mineralforvaltning (DMF), som har tunge interesser knyttet til grusressursen på Hovemoen. Representantene uttalte seg om tre ulike kryssplasseringer på Storhove, sør, midt og nord, men siden det kun var én næringsaktør som foretrakk kryss sør, ble dette alternativet forkastet. Prosjektet fikk imidlertid krav om å konsekvensutrede både kryss midt og kryss nord.

Innkomne innspill viser at de fleste av næringsaktørene på Storhove/Hovemoen har en preferanse for Storhove kryss midt. Sammenliknet med kryss nord gir løsningen en vesentlig bedre direkte atkomst næringsområdene, og en enklere tilknytning til lokalveisystemet. Kryssløsningen beslaglegger noen flere dekar næringsarealer enn kryss nord, men legger best til rette for den fremtidige næringsutviklingen Lillehammer kommune planlegger. Løsningen er også best tilpasset dagens bruk av området, med bl.a. uttak og transport av store volumer med masser.

Kryss nord beslaglegger mindre av grusressursen enn kryss midt, men for pukk- og grusleverandørene og DMF vil kryss midt være en akseptabel løsning når den gir god tilknytning til lokalvegnettet, og arealer kan kompenseres gjennom makeskifte.

Oppsummert vurderes begge kryssløsninger å bidra positivt til utviklingen av lokalt næringsliv, og er i tråd med regionale og kommunale planer, både når det gjelder arealbruk, lokalisering og mål om utvikling av eksisterende og ny næringsvirksomhet. Kryss midt foretrekkes imidlertid klart fremfor kryss nord, da den gir bedre atkomst til næringsområdene, og beslaglegger minst arealer avsatt til ny industri/næring. Innspillene gjennom medvirkningsprosessen har også vært av avgjørende betydning for vurderingen.

5.2 Næringsliv – arbeidsliv – arbeidsmarked

Vurderingskriterium: Hvordan og i hvilken grad vil tiltaket endre fremkommelighet og tilgjengelighet til arbeidsplasser og forretninger og aktivitetstilbud, og kan dette føre til arbeidsmarkedsutvikling og økt sysselsetting?

5.2.1 Generelt

Bygging av ny E6 på den 23 km lange strekningen mellom Roterud og Storhove medfører isolert sett en reduksjon i reisetid på ca. 5 minutter, jfr. trafikkberegninger gjennomført for denne parsellen. Roterud – Storhove er imidlertid en del av en større planlagt veiutbygging i Innlandet, og med ny firefelts vei mellom Kolomoen og Øyer vil reisetiden mellom de største Mjøsbyene kun ta ca. 30 minutter. Langveisfarende, fra f.eks. Oslo-regionen til Nordvestlandet, vil spare minst 20 minutter.

Redusert kjøretid mellom sentrale knutepunkter vil bidra til et større og tettere arbeidsmarked i Mjøsregionen, da det vil bli lettere å pendle mellom byene. Reisetider på en halvtime oppleves av mange som helt akseptabelt, og etablering av en motorvei med fartsgrense på 110 km/t og god kapasitet vil bidra til å øke aksjonsradiusen for innbyggerne i regionen. Med økt mobilitet blir det også mer attraktivt å legge flere arbeidsplasser, handelsvirksomheter og andre tjenester i tilknytning til veinettet, fordi man kan dra nytte av et større arbeidsmarked, nå flere kunder eller betjene et større område. Arealer i nærhet til de planlagte kryssene vil således fremstå som særlig attraktive.

Med valgt trasé på vestsiden av Mjøsa vil en god del av trafikken som ellers ville ha gått gjennom Lillehammer flyttes ut av byen. Dette har skapt bekymring blant næringsdrivende i Lillehammer/Strandtorget, som frykter å miste kunder på gjennomreise. Det vil fortsatt være en god del trafikk på avlastet E6, da den vil fungere som atkomst til Lillehammer for nordgående trafikk, men næringsdrivende er bekymret for at tiltak på avlastet E6 mellom Øyresvika og Strandtorget (nedsatt fart, nye rundkjøringer mm.) vil medføre dårligere tilgjengelighet og færre kunder. Undersøkelser (Vista Analyse 2017) viser imidlertid at den handelsmessige effekten av gjennomreisende er begrenset, og at det er turister som har valgt Lillehammer som destinasjon, samt hytteeiere i nærområdene som er de klart viktigste kundene. Ved å opprettholde og bygge videre på tilbud innen handel, kultur og idrett, vil Lillehammer fremdeles være attraktiv for dette kundesegmentet. Det vises til Temarapport lokal og regional utvikling – byutvikling (Asplan Viak 2017), Nærings- og handelsanalyse

Lillehammer (Vista Analyse 2017) og Lokale virkninger av alternative traseer for ny E6, Lillehammer (Vista Analyse 2017) for nærmere utredning av betydningen av endret reisetid og endret lokalisering av næringsvirksomhet.

Oppsummert vil ny E6 gi økt fremkommelighet for pendlere og lettere tilgjengelighet til forretninger og aktivitetstilbud. Dette vil kunne skape et større kundegrunnlag for lokale bedrifter, noe som igjen vil gi positive sysselsettingseffekter. Utbyggingen vurderes også å være i tråd med regionale og kommunale mål om å styrke kommunikasjonene og skape et mer effektivt og funksjonelt arbeidsmarked i regionen.

5.2.2 Kryss på Vingrom

Kryssplasseringen vil i noen grad kunne ha betydning for næringsdrivende på Vingrom. Kryss midt har sentral beliggenhet i forhold til næringsarealer og forretninger i nordre del av sentrum, mens kryss sør plasseres i tilknytning til næringsarealer i søndre del av sentrum. Kryss nord er trukket ut av sentrum, og ligger ikke i umiddelbar nærhet til eksisterende eller fremtidige næringsarealer. Kryss nord vil derfor kunne gi bedriftene noe mindre direkte tilgang på kunder.

Næringsarealene på Vingrom vil i alle tilfeller være godt synlige fra veien og attraktive for nyetableringer, og sammenliknet med dagens situasjon vil eksisterende bedrifter/forretninger uansett kryssløsning kunne få et noe større kundegrunnlag, med kortere reisetider og økt trafikk på E6. Et kryss på Vingrom vil med andre ord kunne ha positiv effekt på arbeidsmarkedsutviklingen og sysselsettingen i bydelssenteret.

5.2.3 Kryss i Øyresvika

Begge kryssløsningene gir god atkomst til Lillehammer for nordgående trafikk, via avlastet E6. Hovedforskjellen mellom dem, funksjonelt sett, er at trekvartkrysset også gir sørgående trafikk mulighet til å ta av E6 ved Øyresvika, og følge avlastet E6 mot Strandtorget og Lillehammer. Dersom reisende mot formodning skulle bomme på avkjøringen til Lillehammer, vil trekvartkrysset altså kunne lede dem tilbake. Det er imidlertid ikke vesentlig lengre avstand ned til Vingromkrysset, som vil kunne ha tilsvarende funksjon. En skiltplan som forsterker avkjøringen på Storhove og tydeliggjør muligheten for å nå Lillehammer via Vingromkrysset vurderes derfor enkelt å kunne redusere risikoen for å kjøre forbi Lillehammer.

For trekvartkrysset er det beregnet at trafikken fra E6 sørgående retning og inn på avlastet E6 være ubetydelig, da reiseveien til Lillehammer vil bli lengre. Sett i sammenheng med at man også satser på Storhove som innfallspurt til Lillehammer, med god tilrettelegging for, og godt tilbud til reisende, er det lite sannsynlig at disse bevisst vil velge avkjøringen i Øyresvika, hvor det ikke er planlagt slik tilrettelegging, jfr. kommunal arealpolitikk. Det skal nok noe til for at bilister som ønsker en kortere stopp ved veien vil ta av ved Øyresvika for å kjøre inn til f.eks. Strandtorget. Dersom dette er en ønsket destinasjon, vil avstanden/reisetiden fra Storhovekrysset uansett være kortere enn fra Øyresvikakrysset. I alle tilfeller vil atkomsten til Strandtorget i prinsippet være den samme som i dag. Det som i noen grad vurderes å kunne ha betydning for næringsdrivende langs dagens E6 mellom

Øyresvika og Lillehammer er valgt trasé på vestsiden av Mjøsa, ikke valg av kryssløsning i Øyresvika, jfr. kap. 5.2.1. Øyresvika trekvart kryss vurderes altså ikke å gi noen fordeler når det gjelder arbeidsmarkedsutvikling og sysselsetting lokalt.



Figur 5-2. Avstander til Lillehammer sentrum ved avkjøring fra Storhovekrysset og avkjøring fra Øyresvika trekvart kryss, sørgående trafikk.

5.2.4 Kryss på Storhove

Mange bedrifter, og særlig arealkrevende varehandelsbedrifter, søker lokalisering langs vei. Lokalisering langs hovedveinettet vil forenkle transporten for kundene og gi god eksponering for bedriften. Etablering av kryss på Storhove gjør at dette området vil være godt synlig og lett tilgjengelig for bilister, og flere vil vurdere Storhove/Hovemoen som et attraktivt handelssted og arbeidssted. Kryssløsningen må også sees i sammenheng med planlagt ny rundkjøring på Hovemoen, i tilknytning til avlastet E6, som gir bedre tilgjengelighet til området fra Lillehammer sentrum.

Veinær plassering og lett tilgjengelighet gjør området godt egnet for nyetableringer, gir bedriftene et større kundegrunnlag og skaper således flere arbeidsplasser. Kryss midt vil gi enklest atkomst til de aller fleste bedriftene/næringsarealene, og bedriftene/forretningene vil dermed ha noe lettere tilgang på kunder, hvilket vil kunne påvirke verdiskapingen i noen grad. Denne forskjellen vil selvsagt ikke ha betydning når det gjelder arbeidsmarkedsutvikling og sysselsettingseffekter på kommunalt nivå.

5.2.5 Virkninger i anleggsfasen

Veiutbyggingen vil kunne gi økt verdiskaping og sysselsetting i lokale og regionale bedrifter mens anleggsarbeidet pågår. Totalentreprenør er relativt lokalt forankret med mange ansatte fra Innlandet/Gudbrandsdalen, og et så stort prosjekt som Roterud – Storhove vil bidra både til å sikre eksisterende arbeidsplasser internt, samt til å skape nye.

Videre vil totalentreprenør engasjere lokale og regionale underleverandører til å utføre deler av kontraktsarbeidet. Utstyr, varer og tjenester, f.eks. brakkerigg og catering, blir vanligvis også kjøpt og leid fra lokale bedrifter. Basert på AFs erfaringer fra bl.a. E18 Tvedestrand – Arendal-utbyggingen utgjør den lokale/regionale andelen av verdiskapingen så mye som en tredjedel av totalen. Det bør nevnes at mange bedrifter i Lillehammer, Gjøvik og Mjøsregionen for øvrig kan tilby den type varer og tjenester som prosjektet har behov for.

Bygging av veiprojektet vil i tillegg gi økonomiske ringvirkninger, kalt konsumvirkninger. Konsumvirkninger oppstår som følge av at de som jobber på prosjektet kjøper forbruksvarer og tjenester som mat, bensin, verkstedarbeid osv. Det vil være mange sysselsatte i prosjektet i anleggsfasen, og lokale forretninger og tjenesteleverandører vil dermed kunne få en merkbar inntektsøkning i den perioden arbeidene pågår. De økonomiske ringvirkningene vil også kunne berøre den lokale reiselivsnæringen. Sysselsatte på prosjektet som ikke har tilhold i regionen vil ha behov for kost og losji mens de arbeider på anlegget eller på lokalkontorene. Overnattings- og serveringssteder i Lillehammer og Vingrom kan dermed få flere gjester og økte inntekter i disse periodene.

5.3 Bosetting – bostedsattraktivitet

Vurderingskriterium: Vil tiltaket kunne påvirke bosettingsmønster som følge av endret lokalisering av næringsvirksomhet og endret reisetid? Vil tiltaket påvirke bostedsattraktiviteten?

Når reisetiden mellom Mjøsbyene kortes ned, vil antall bosatte i pendleravstand øke. Det kan føre til at innflyttingen til byene avtar noe, da det vil bli enklere å bo mer usentralt. Samtidig vil flytting av trafikk ut av Lillehammer, samt byutviklingstiltak knyttet til avlastet E6 bidra til at veinære områder i Lillehammer og Vingnes blir mer attraktive som boligområder, og på denne måten bidra til fortetting. Dette vil i så fall være i tråd med kommunale målsettinger.

Flytting av næringsvirksomhet til veinære områder/kryssområder kan føre til at noen tilreisende kunder ikke lenger har behov for å kjøre inn til Lillehammer, men så lenge de viktigste forbruksvarene og aktivitetstilbudene fortsatt er lokalisert i sentrum/nær boligområdene vurderes ikke dette i seg selv å medføre nevneverdige endringer i bosettingsmønsteret. Det vises for øvrig til Tamarapport lokal og regional utvikling – byutvikling (Asplan Viak 2017), Nærings- og handelsanalyse Lillehammer (Vista Analyse 2017) og Lokale virkninger av alternative traseer for ny E6, Lillehammer (Vista Analyse 2017) for nærmere utredning av betydningen av endret reisetid og endret lokalisering av næringsvirksomhet.

Veiutbygging og kryssplassering vil imidlertid kunne påvirke bosettingsmønster og bostedsattraktivitet på andre måter. Områder som blir liggende nær en firefelts motorvei med høy fartsgrense vil som følge av støypåvirkning, barrierevirkninger og visuelle virkninger kunne oppleves som mindre attraktive, mens områder som blir avlastet av ny veiutbygging vil kunne fremstå som mer attraktive, som følge av f.eks. frigjøring av tidligere veiarealer og redusert støypåvirkning. Boligområdene på Biristrand, Vingrom og Øyresvika er allerede belastet av dagens E6, og der hvor støyreducerende tiltak gir liten effekt, eller hvor barrierevirkningen øker ved at tverrforbindelser ikke lenger opprettholdes, vil denne belastningen øke ytterligere. Samtidig vil f.eks. etablering av ny tursti i Mjøsas strandsone og forlengelse av gang- og sykkelvei nord for Vingrom kunne kompensere for noen av de negative virkningene, og bidra positivt til bydelssentre og tettsteder.

Kryssplasseringene på Vingrom og i Øyresvika vurderes å kunne påvirke bostedsattraktivitet direkte. Vingrom kryss nord og sør muliggjør frigjøring av arealer i sentrum, mer effektiv støyskjerming og bedre tilgang til Vingromdammen, mens Vingrom kryss midt berører Vingromdammen og gir dårligere atkomst til området. Siden Vingromdammen har viktige funksjoner og kvaliteter som har betydning for trivselen vil en slik kryssplassering ha negativ innvirkning på bostedsattraktiviteten. Vingrom kryss sør er beregnet å medføre en uønsket trafikkøkning gjennom deler av sentrum, mens man unngår dette ved Vingrom kryss nord. Vingrom kryss nord vurderes altså som det beste alternativet for Vingrom som bosted.

I Øyresvika vil det arealkrevende trekvartkrysset beslaglegge mer dyrket mark og medføre et større landskapsmessig inngrep enn et halvt kryss. For berørt landbruksbedrift og for de som bor i nærheten vil dette forsterke negative virkninger ved veiutbyggingen, og siden krysset ikke gir noen fordeler når det gjelder trafiksikkerhet, reisetid og tilgjengelighet til arbeidsplasser og handelsområder vurderes denne løsningen som mindre gunstig for bomiljøet.

Kryssalternativene på Storhove er lokalisert langt fra boligbebyggelse, og vil således ikke ha noen betydning når det gjelder bostedsattraktivitet, sett i dette perspektivet.

5.4 Service og senterstruktur

Vurderingskriterium: Vil tiltaket ha betydning for knutepunktdannelser og etablering av næringsklynger? Vil tiltaket svekke eller styrke allerede etablerte sentra?

Tilgjengeligheten til Vingrom, Øyresvika/Vingnes og Lillehammer sentrum vil bli bedre enn i dag, både fordi reisetiden reduseres, og fordi avlastning av dagens E6 gir bedre fremkommelighet. Ny E6 vil også føre til etablering av et nytt knutepunkt på Storhove. Som innfallspor til Lillehammer vil området tilrettelegges med bussholdeplasser, samt tilrettelegges for etablering av veikro, energistasjon og turistinformasjon. Storhove vil på denne måten kunne bli et viktig handels- og næringscenter i Lillehammer. Krysset legger til rette for etablering av en større næringsklynge på Storhove/Hovemoen, både fordi store arealer frigjøres når grusressurser tas ut, og fordi området blir lettere tilgjengelig. Dette er helt i tråd med målene i kommuneplanen og strategisk næringsplan for Lillehammer kommune.

Bygging av ny E6 vil både kunne styrke og svekke Lillehammer sentrum, jfr. vurderingene i kap. 5.2 og 5.3. Dersom noen bedrifter flytter ut til f.eks. krysset på Storhove, vil de kunne få et konkurransemessig fortrinn som går på bekostning av de som ikke flytter. Dette vurderes ikke som positivt for sentrumsområdene. Samtidig vil bedre vei og kortere reisetider gi flere reisende og flere besøk av hyttegjester. Dersom man får en god samlokalisering av tilbudene, vil det f.eks. være enkelt for kunder å velge Lillehammer fremfor andre sentra i Mjøsregionen. Lillehammers attraktivitet og markedsmessige posisjon vil trolig ha stor betydning for utviklingen av sentrumsområdet, når hovedveien går utenom. Det vises til Temarapport lokal og regional utvikling – byutvikling (Asplan Viak 2017), Nærings- og handelsanalyse Lillehammer (Vista Analyse 2017) og Lokale virkninger av alternative traseer for ny E6, Lillehammer (Vista Analyse 2017) for nærmere vurdering av hvordan veien vil påvirke byutviklingen i Lillehammer.

Et veikryss på Vingrom vil bidra til å styrke bydelssenteret ved at det vil bli mer attraktivt å etablere næringsvirksomhet i området. En bedre og raskere vei gjør Vingrom lettere tilgjengelig og gir et større kundegrunnlag. Krysset i Øyresvika vil uavhengig av løsning opprettholde nordgående trafikkstrøm inn mot Strandtorget og Lillehammer, og trekvert kryss med mulighet for atkomst for sørgående trafikk vurderes ikke å gi noen fordeler når det gjelder utviklingen av sentrumsområdet, jfr. kap. 5.2.

Oppsummert vurderes tiltaket å bidra til dannelse av nytt knutepunkt og etablering av ny næringsklynge på Storhove/Hovemoen. Veiutbyggingen vurderes å gi flere positive enn negative virkninger når det gjelder by- og bydelssenterutvikling ellers i Lillehammer kommune.

6 FORSLAG TIL TILTAK

Det anbefales at skiltplanen for prosjektet sikrer følgende:

Skilting til Lillehammer ved Vingromkrysset for sørgående trafikk, som hjelp til bilister som eventuelt skulle bomme på avkjøringen til Lillehammer ved Storhove.

Beholde OL-skiltet ved Øyresvika som stedmarkør før avkjøringen til Lillehammer for nordgående trafikk.

Forsterking av skilting for å tydeliggjøre avkjøringen til Lillehammer ved Storhove, slik at bilister i sørgående retning i enda større grad blir oppmerksomme på denne.

7 REFERANSER

- [1] Vegdirektoratet/Statens vegvesen, «Håndbok V712 konsekvensanalyser», Vegdirektoratet 2018
- [2] SSB (KOSTRA)
- [3] Kommuneplanens samfunnsdel 2014 - 2021, Lillehammer kommune 2014
- [4] Kommuneplanens arealdel 2020 – 2023(30), Lillehammer kommune 2020
- [5] Strategisk næringsplan, Lillehammerregionen, 2020
- [6] Kommuneplanens samfunnsdel, Gjøvik kommune 2018
- [7] Kommuneplanens arealdel 2020 – 2032, Gjøvik kommune 2020
- [8] Vista analyse (2017/22) Lokale virkninger av alternative traseer for ny E6, Lillehammer
- [9] «E6 Roterud–Storhove, konsekvensutredning. Fagrapport friluftsliv/by- og bygdeliv», NV, AF, Norconsult 2021
- [10] «E6 Roterud–Storhove, konsekvensutredning. Fagrapport naturressurser», NV, AF, Norconsult 2021
- [11] «E6 Roterud–Storhove, konsekvensutredning. Fagrapport støy», NV, AF, Norconsult 2021
- [12] «Trafikale effekter av ulike kryssalternativer langs E6 mellom Roterud og Storhove», NV, AF, Norconsult 2021
- [13] «E6 Roterud–Storhove, trafiksikkerhet og trafikale virkninger», NV, AF, Norconsult 2021
- [14] «Temarapport lokal og regional utvikling – byutvikling», Asplan viak 2017
- [15] «Markedsundersøkelse Otta - Ny E6», Vista Analyse 2011
- [16] «Nærings- og handelsanalyse Lillehammer», Vista Analyse 2017
- [17] «Lokale virkninger av alternative traseer for ny E6, Lillehammer», Vista Analyse 2017
- [18] «Mjøsbyen – Sentrumshandelens posisjon i forhold til sentrumsekstern handel», Mjøsbyen 2019
- [19] «Kartlegging av virksomheter og næringsområder i Mjøsbyen», Mjøsbyen 2019