

COWI

N NyeVeier

NYE VEIER AS, E6 STORHOVE-ØYER
REGULERINGSPLAN MED KONSEKVENSTREDNING

LOKAL OG REGIONAL UTVIKLING

FAGRAPPOR

OPPDRA

A118462

VERS

1

UTGIV

2019-08-16

BESKR

Til 1. gangs behandling

UTAR

Øystein Berge

KONT

Hanne Søliland

GODK

S. Grimeli /
O. Eriksen

DOKUMENTINFORMASJON	
Rapporttittel:	E6 Storhove-Øyer. Reguleringsplan med KU. Lokal og regional utvikling
Dato:	16.08.2019
Utgave:	Til 1. gangs behandling
Filnavn:	RAP_E6SØ_Lokal og regional utvikling
Oppdragsgiver:	Nye Veier AS
Kontaktperson hos Nye Veier AS:	Harald Monsen
Rådgiver:	COWI AS
Prosjektleder COWI AS:	Olav Eriksen
Utarbeidet av:	Øystein Berge
Sidemannskontroll:	Hanne Søiland
Godkjent av:	Sigrid Grimeli / Olav Eriksen

FORORD

Denne temautredningen er utarbeidet som en del av arbeidet med reguleringsplan for E6 Storhove-Øyer, i Lillehammer kommune og Øyer kommune. Rapporten tar for seg temaet lokal og regional utvikling i henhold til planprogrammet som er fastsatt av kommunene.

Tiltakshaver og ansvarlig for utredningen er Nye Veier.

Hos Nye Veier leder Harald Monsen arbeidet med reguleringsplanen. Olav Eriksen er prosjektleder hos COWI AS. Fagansvarlig for lokal og regional utvikling har vært Øystein Berge.

August 2019

Hamar

INNHold

1	Sammendrag	5
2	Innledning	6
2.1	Bakgrunn	6
2.2	Mål for prosjektet og planarbeidet	6
2.3	Kort beskrivelse av tiltaket	6
2.4	Planalternativer	7
2.5	0-alternativet	7
2.6	Om denne rapporten	9
3	Dagens situasjon	10
3.1	Demografi	10
3.2	Arbeidsmarked og Næringsliv	13
3.3	Sentrumsutvikling	15
3.4	Oppsummering: Dagens situasjon	16
4	Vurdering av alternativene	17
4.1	Felles for alternativene	17
4.2	Alternativ A	17
4.3	Alternativ B	18
4.4	Alternativ C0	19
4.5	Alternativ C1	20
5	Konklusjon	21
6	Kilder	22

1 Sammendrag

Den demografiske utviklingen i Øyer kommune har vært svak, og det har vært nedgang i antall arbeidsplasser de siste ti årene. Dette kan tyde på at potensialet i hytteturismen ikke er realisert fullt ut.

Å bygge ut parsellen fra Storhove til Øyer vil ha moderat positiv effekt på lokal og regional utvikling. Reisen vil gå raskere til og fra Øyer og gjennomfarten på E6 vil flyte bedre. Men effektene er små, fordi dagens vei fungerer godt. Det er sjeldent kapasitetsutfordringer, det er høy hastighet og det er lite ulykker i dag.

Det som skiller alternativene er kryssenes plassering. Det er ikke veldig store forskjeller siden det er relativt kort mellom de ulike kryssalternativene. Det kan være noen mindre effekter på sentrumsutviklingen i Øyer, som igjen kan ha betydning for demografisk utvikling.

Alternativ B, med nytt kryss ved Navet, er alternativet som skiller seg mest ut, både fra dagens situasjon og fra de andre alternativene. Uten Ensbykrysset vil noe mere av trafikken komme i og rundt sentrumsområdet. Dette vil ha to effekter. Den økte trafikken i sentrum vil gjøre det vanskeligere for myke trafikanter, og kan derfor gi dårligere byutvikling. Begge skolene langs Hundervegen vil bli berørt av økt trafikk. Men disse ulempene kan dempes ved avbøtende tiltak, som for eksempel utvikling av en miljøgate. Samtidig vil dette alternativet kunne gi høyere omsetning i varehandelen i Øyer, siden flere av de tilreisende vil kunne velge å gjøre storhandelen her i stedet for kommuner lenger sør. Det vil bli lettere å utvikle et handelssentrum med en større variasjon i tilbudet til lokale og tilreisende.

Med kryss både på Navet og Granrudmoen, vil krysset ved Navet gi lite nytte utover noe kortere tilgang for de som skal rett til alpinanlegget fra E6, og det vil beslaglegge potensielt verdifullt areal nært sentrum i Øyer.

Det er lite som skiller de tre andre alternativene, alternativ A, C0 og C1. Siden det ikke er store kapasitetsutfordringer på veiene i Øyer kommune, vil det ikke være avgjørende om det blir 110 km/t hele veien, eller om deler er i 90 km/t. Det er heller ikke store forskjeller å ha kryss på Ensby eller Midtskog. Disse tre er derfor vurdert som like gode for lokal og regional utvikling.

Alle fire alternativene er vurdert til å ha en moderat positiv effekt på lokal og regional utvikling.

2 Innledning

2.1 Bakgrunn

E6 er en hovedforbindelse nord-sør i landet og knytter også Nord-Vestlandet sammen med sentrale Østlandsområdet. Foruten strekingen Oslo – Trondheim, er E6 viktig for Mjøsregionen hvor den knytter sammen byer og tettsteder til et felles bo- og arbeidsmarked.

Bakgrunnen for prosjektet er behovet for å bedre forholdene på E6 i Mjøsregionen og Gudbrandsdalen. Dagens E6 er av variabel standard, og sikkerhet og framkommelighet er ikke tilfredsstillende. Vegen medfører også miljøproblemer for blant annet nærliggende boligområder.

Gjennom tidligere konseptvalgutredninger (KVU) og avklaringer med Samferdselsdepartementet er det avklart at E6 skal bygges som firefelts veg fram til Lillehammer. Kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby som er utarbeidet av Statens vegvesen ble vedtatt i august 2018. Denne planen omfatter firefelts motorveg fra Vingrom til Ensby.

Det statlige utbyggingselskapet Nye Veier har ansvaret for utarbeiding av reguleringsplaner og utbygging av E6 fra Kolomoen til Øyer sør. E6 Storhove – Øyer inngår som en del av Nye Veier sitt prosjekt for Moelv-Lillehammer-Øyer sør. Samtidig som Nye Veier overtok ansvaret fra Statens vegvesen, ble strekningen utvidet videre nordover mot Øyer.



Figur 2-1: Kart som viser Nye Veier sitt prosjekt Moelv-Lillehammer-Øyer sør. Rød sirkel markerer Storhove-Øyer.

2.2 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 Innlandet skal gi økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved å sikre bedre framkommelighet for personer og gods, reduksjon i ulykker, samt reduksjon i klimagassutslipp og andre negative miljøkonsekvenser ved utbygging, drift og vedlikehold.

2.3 Kort beskrivelse av tiltaket

Detaljreguleringsplan med konsekvensutredning for E6 Storhove – Øyer gjelder ny firefelts motorveg fra Storhove i Lillehammer kommune og nordover inn i Øyer kommune. Avgrensning i nord varierer i de ulike alternativene som er utredet.

Ved Storhove kobles ny veg til dagens E6, samtidig som det tilrettelegges for kobling mot ny E6 videre sørover mot Vingrom. Forbi Fåberg skal vegen gå i en toløps tunnel. Videre nordover fortsetter den nye vegen i dagen, som en utvidelse av dagens trase. Det planlegges for fartsgrense på 110 km/t.

2.4 Planalternativer

Som en del av planarbeidet utredes ulike alternativer i Øyer kommune. Se figur på neste side.

Alternativ A og B omfatter utbygging av ca. 10 km firefelts motorveg med 110 km/t fram til ca. 1 km sør for Granrudmoen. Alternativ A forutsetter at dagens kryssplassering ved Ensby opprettholdes. I Alternativ B legges krysset ved Ensby ned, og det etableres et nytt kryss ca. 1 km sør for dagens kryss Granrudmoen.

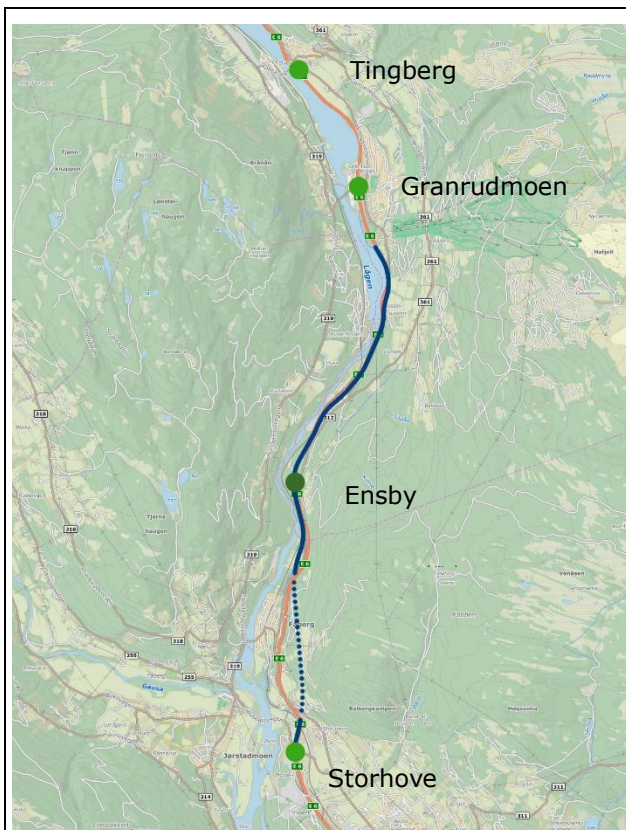
Alternativ C0 og C1 omfatter ca. 8 km firefelts motorveg med 110 km/t fram til like sør for Hunderfossen demning, og deretter dagens veg med 90 km/t. Alternativ C0 har kryss på Ensby som i dag, mens i alternativ C1 legges Ensbykrysset ned og det opprettes et nytt halvkryss ved Midtskog, med ramper kun i sørgående retning.

Figuren på neste viser de ulike alternativene, med ny veg i dagen (heltrukken linje) og planlagt tunnel ved Fåberg (stiplet linje). Mørke grønne prikker markerer kryss i planområdet, og lyse grønne prikker er kryss utenfor planområdet.

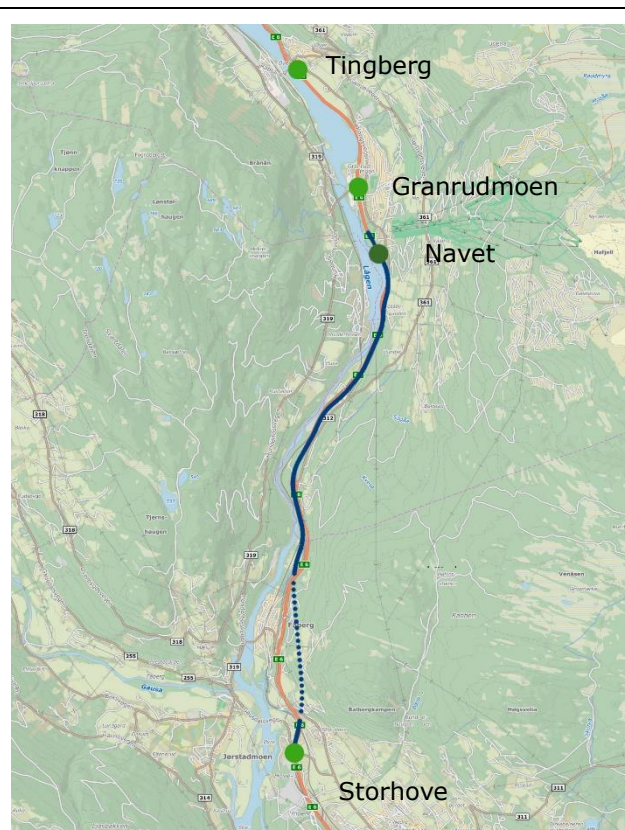
2.5 0-alternativet

“0-alternativet” er et uttrykk for den situasjonen man kan tenke seg dersom et planlagt tiltak ikke blir gjennomført. 0-alternativet er et sammenligningsgrunnlag for vurderingen av konsekvenser. Det betyr at referansesituasjonen per definisjon har ingen konsekvenser.

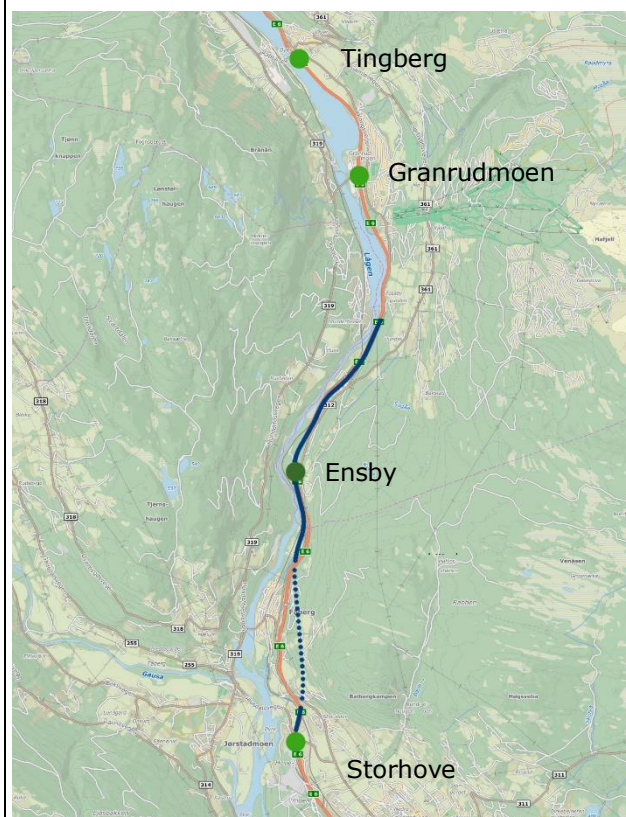
I dette planarbeidet vil 0-alternativet være dagens situasjon, med en forventet utvikling og gjennomføring av vedtatte reguleringsplaner i området.



Alternativ A. Kryss ved Ensby og ny 110 km/t til sør for krysset ved Granrudmoen.



Alternativ B. Kryss ved Navet og ny 110 km/t til sør for krysset ved Granrudmoen.



Alternativ C0. Kryss ved Ensby og ny 110 km/t til sør for Hunderfossen. Deretter dagens veg med 90 km/t.



Alternativ C1. Halvkryss ved Midtskog og ny 110 km/t til sør for Hunderfossen. Deretter dagens veg med 90 km/t.

Figur 2-2: Oversikt over de ulike alternativene som utredes.

2.6 Om denne rapporten

Denne rapporten tar for seg hvordan alternativene påvirker lokale og regional utvikling.

Alternativene vil bli vurdert først og fremst mot lokale effekter fordi det er krevende og konkretisere hvordan de ulike alternativene påvirker regional utvikling forskjellig. Med regionale effekter menes i denne rapporten hele Oppland fylke, mens i lokale effekter er det Lillehammer og Øyer kommuner som er sett på. Her er kryssenes påvirkning på sentrumsutviklingen og turistnæringen spesielt viktig. Forskjellen mellom alternativene gjelder i stor grad Øyer, og som følge av dette er det mer omtale av forhold i Øyer kommune enn i Lillehammer kommune.

Vegvesenets Håndbok V712 Konsekvensanalyser beskriver ikke noe konkret metode for vurdering av lokale og regionale virkninger, men lister opp mulige deltemaer. Det presiseres at ambisjonsnivået skal tilpasses det som er beslutningsrelevant. Det er valgt å ikke benytte modeller for å beregne virkninger på produktivitet i arbeidsmarkedet eller demografi. Dette skyldes at det kun er svært beskjedne utslag i reisetider i de ulike alternativene, og derfor vil slike modeller høyst sannsynlig ikke vise noe effekt av tiltaket som vurderes. Modeller er bedre egnet for større delstrekninger eller mer omfattende tiltak.

Denne temarapporten benytter data fra Statistisk Sentralbyrå, som er tatt ut første uke i juni 2019. I tillegg er relevante kommunale og fylkeskommunale planer gått igjennom, og spesielt tema utredningene rundt "Stedsutvikling Øyer sentrum" fra 2011 er benyttet for å forstå sentrumsutviklingene i kommunen. I vurderingen av alternativene benyttes resultater fra trafikkberegningene, både reisetider og trafikk.

Temaer som er behandlet i andre rapporter er ikke vurdert her. Det gjelder for eksempel tidsbesparelser som er vurdert i de prissatte konsekvensene og sosiale aspekter ved by- og bygdelig som er inkludert i KU friluftsliv / by- og bygdelig.

I planprogrammet står det:

I planforslaget vil det inngå en vurdering av virkninger for lokal og regional utvikling. 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.

I Øyer kommune pågår planarbeid for Øyer sør. Tema "lokal og regional utvikling" må ses i forhold til det pågående planarbeidet, og kommunens planer for utvikling av sentrumsområdet. I Lillehammer kommune pågår med blant annet arbeid kommuneplanens arealdel, og dette må ses i forhold til reguleringsplan for ny E6.

Under tema "Lokal og regional utvikling" skal tiltakets virkninger for sentrumsutvikling i Øyer sentrum utredes. Valg av kryssløsning er en viktig premis for blant annet sentrumsutvikling.

I planprogrammet står det at utredningen skal se til det pågående planarbeidet om sentrumsutvikling i Øyer. Men det foreligger foreløpig ikke noe utkast til planforslag, så dette er ikke tatt med i utredningen. Derimot er innspill og kommentarer fra kommunestyremøte i Øyer kommune 6. juni 2019 tatt til etterretning.

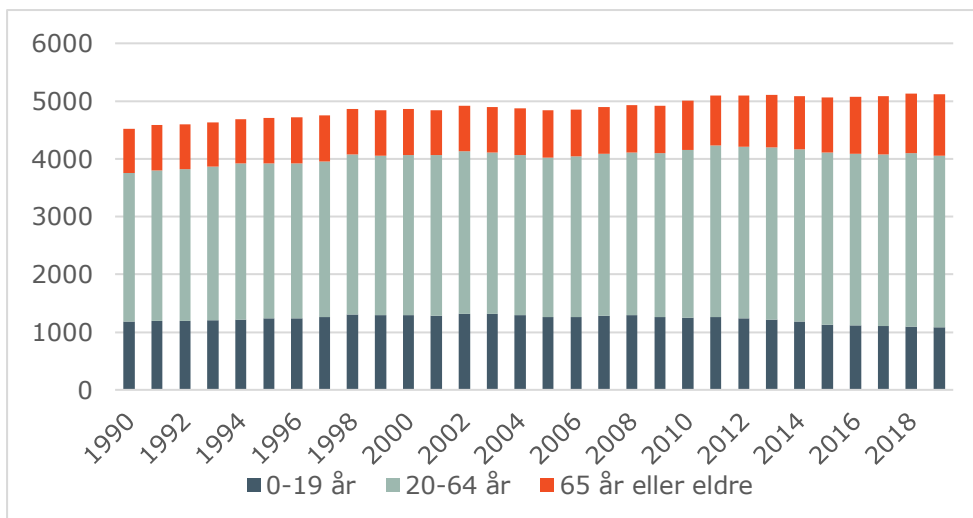
3 Dagens situasjon

Beskrivelsen av dagens situasjon går relativt grundig gjennom demografiske endringer og forventninger fremover, en beskrivelse av arbeidsmarkedet og næringslivet og til slutt noe om sentrumsutviklingen i Øyer kommune.

3.1 Demografi

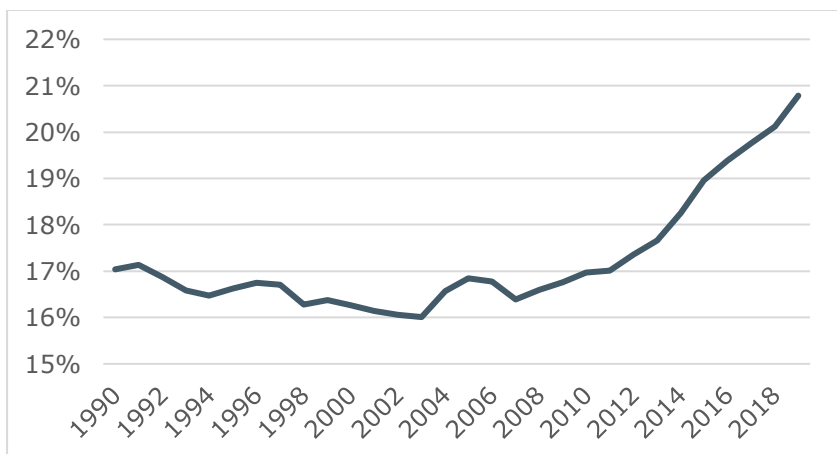
Befolkningsveksten i Øyer kommune var relativt sterk på 1990-tallet, men har siden da vært svakere. Det bor i dag noe over 5100 mennesker i Øyer kommune. Det er kun 260 flere innbyggere enn det var ved årtusenskiftet, og i dag er det færre innbyggere under 65 år enn det var i år 2000.

Befolkningsutviklingen i Øyer kommune fra 1990 til i dag er vist i Figur 3-1, fordelt på aldersgrupper. Det har vært svak vekst siden 2010, og andel eldre har økt.



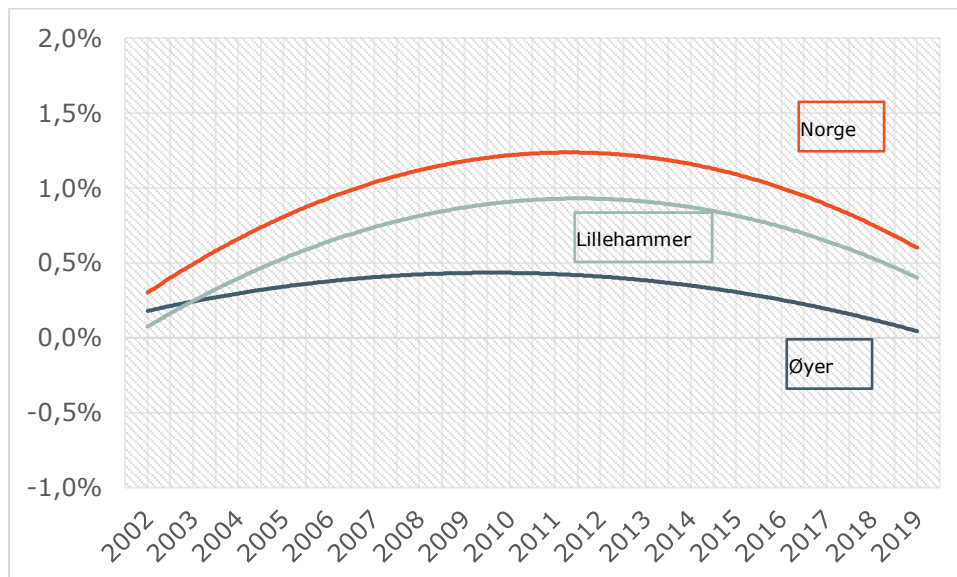
Figur 3-1: Historisk befolkningsutvikling 1990-2014, i Øyer kommune.

Figur 3-2 viser andel innbyggere som er 65 år eller eldre. Grafen viser tydelig en utvikling mot høyere andel eldre de siste ti årene, en utvikling som på sikt kan gi kommunen betydelige utfordringer.



Figur 3-2: Andel av innbyggerne i Øyer som er over 65 år eller eldre.

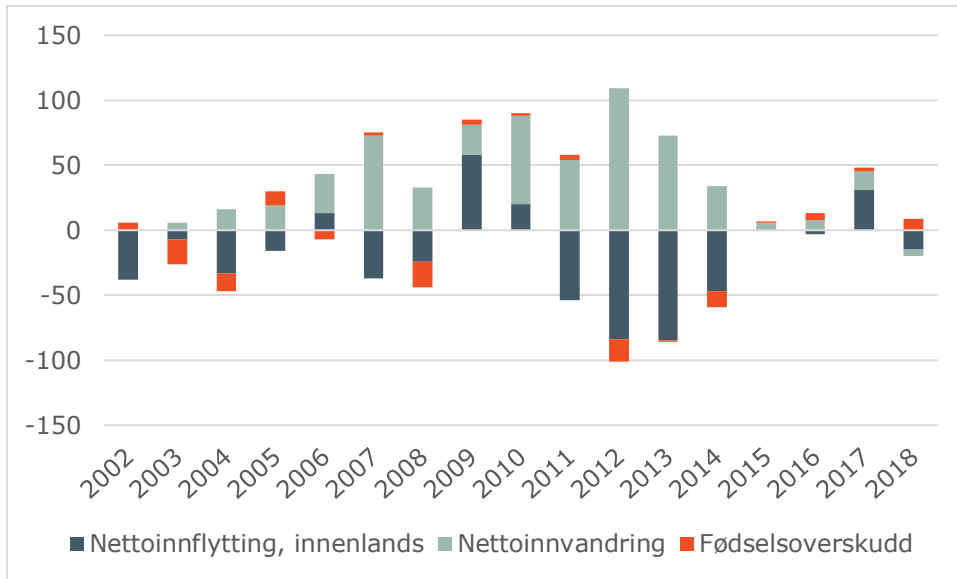
Befolkningsveksten i Øyer kommune har vært lavere enn for Lillehammer og for Norge siden 2002. Figur 3-3 viser trendutvikling i befolkningsveksten målt i prosent. Øyer kommune har betydelig lavere vekst enn Lillehammer, som igjen har lavere vekst enn Norge. Dette føyer seg inn i en nasjonal trend der befolkningsveksten øker med grad av sentralitet.



Figur 3-3: Trendlinje for befolkningsutvikling, Prosentvis endring i befolkningen, 2002-2019

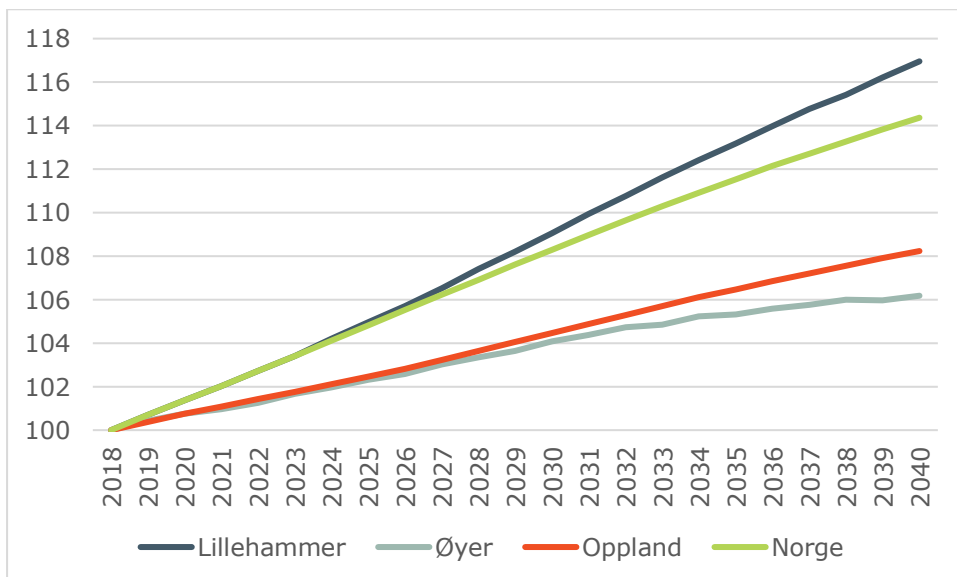
For å forstå den demografiske utviklingen i Øyer kommune er det nyttig å se på årsakene til befolkningsendringene. En befolkning kan endres på tre måter: Netto tilflytting, netto innvandring og fødselsoverskudd. Netto tilflytting er antallet som flytter til kommunen fra en annen norsk kommune minus de som flytter ut til en annen kommune. Netto innvandring er de som flytter inn fra utlandet minus de som flytter til utlandet. Fødselsoverskuddet er antall levendefødte minus antall som dør. Summen av disse tre faktorene gir befolkningsendringen.

Figur 3-4 viser disse tre bidragene til befolkningsendringer i Øyer kommune i perioden 2002 til 2018. Totalt vokste befolkningen med om lag 200 personer i den perioden. Fødselsoverskuddet har vært svakt negativt, med et gjennomsnitt på minus 3 personer årlig. Nettoinnvandring har vært driveren av befolkningsveksten, og uten innvandring ville det vært en betydelig befolkningsnedgang. Innvandringen har avtatt de siste årene, både i Øyer og nasjonalt. Netto innenlandsk flytting er en god indikator for attraktivitet. For perioden sett under ett har det vært utflytting fra Øyer kommune akkumulert til 321 flere som har flyttet til andre kommuner enn de som har flyttet til Øyer fra andre kommuner. Men den innenlandske flyttingen er ganske volatil, noe som gjør det vanskelig å modellere fremtidig vekst.



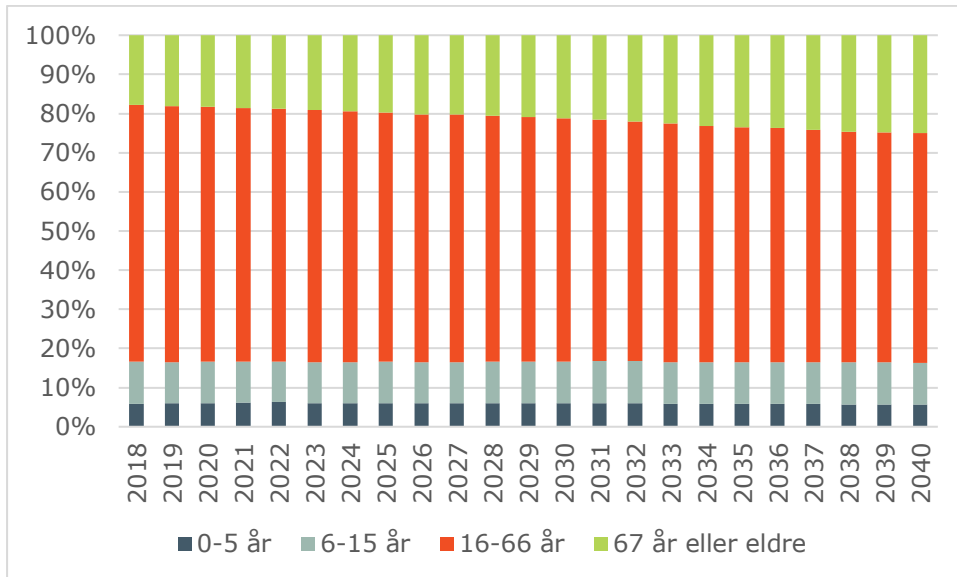
Figur 3-4: Bidrag til befolkningsendring (antall personer) i Øyer kommune 2002-2018.

Når man skal planlegge for fremtiden, enten det er veier eller arealplaner, trenger man noen beregninger av befolkningsveksten. Det vanligste er å benytte SSB sine befolkningsframskrivninger. Her er middelalternativet, kalt MMMM-alternativet, benyttet. Det viser det er forventet en beskjeden vekst i Øyer kommune frem mot 2040. I Figur 3-5 er forventet befolkningsutvikling vist som en indeks der folketallet i 2018 er satt til 100, slik at det er lett å sammenlikne veksttakten i ulike områder. I Lillehammer er det forventet en 17 prosent frem mot 2040, mens det i kun er forventet 6 prosent vekst i Øyer kommune. Året 2040 er valgt fordi SSB sine befolkningsframskrivninger på kommunenivå kun viser perioden frem til 2040.



Figur 3-5: forventet befolkningsutvikling 2018-2040, Indeks der 2018=100. SSBs MMMM-alternativ.

Tallene bak indeksen forteller at det er forventet at det i 2040 bor 317 flere personer i Øyer enn det gjorde i 2018, en gjennomsnittlig vekst på 14 personer i året. Den demografiske sammensetningen er også interessant. Figur 3-6 viser andelen i ulike aldersgrupper fremover, og den viser at gruppen over 66 år er sterkt økende. Det kommer til å være mer enn 450 flere eldre i kommunen i 2040, mens antallet i yrkesaktiv alder er forvente å synke med 169 personer.



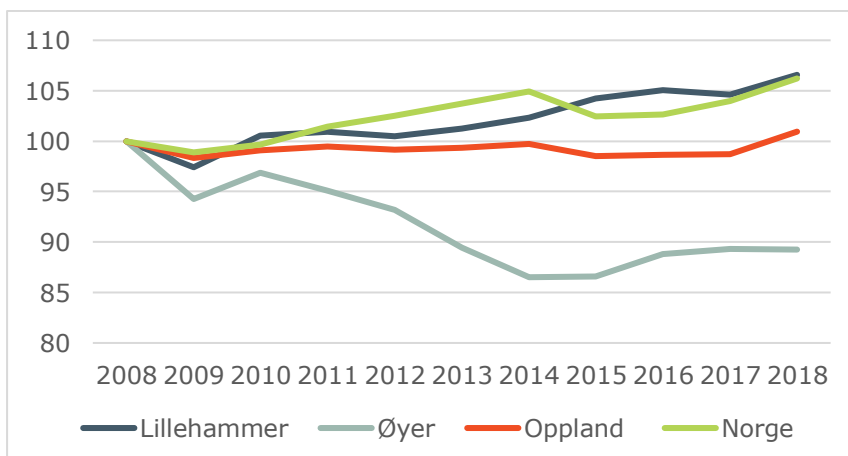
Figur 3-6: Forventet utvikling i befolknings sammensetningen i Øyer kommune 2018-2040. SSBs MMMM-Alternativet.

3.2 Arbeidsmarked og Næringsliv

Øyer kommune er en typisk bostedskommune, der mange pendler ut av kommunen. Dette er vanlig i mindre kommuner rundt større byer, der arbeidsplassene samler seg i byene mens befolkningen bor noe mer spredt. I Øyer kommune bor det noe over 2600 yrkesaktive, mens det er mindre enn 1800 arbeidsplasser. Det er en netto utpendling på 860 personer, eller 33 prosent av de sysselsatte. De fleste som pendler ut av kommunen jobber på Lillehammer, over 900 personer. Lillehammer er også den største innpendlingskommunen, med over 300 sysselsatte som reiser fra Lillehammer til Øyer.

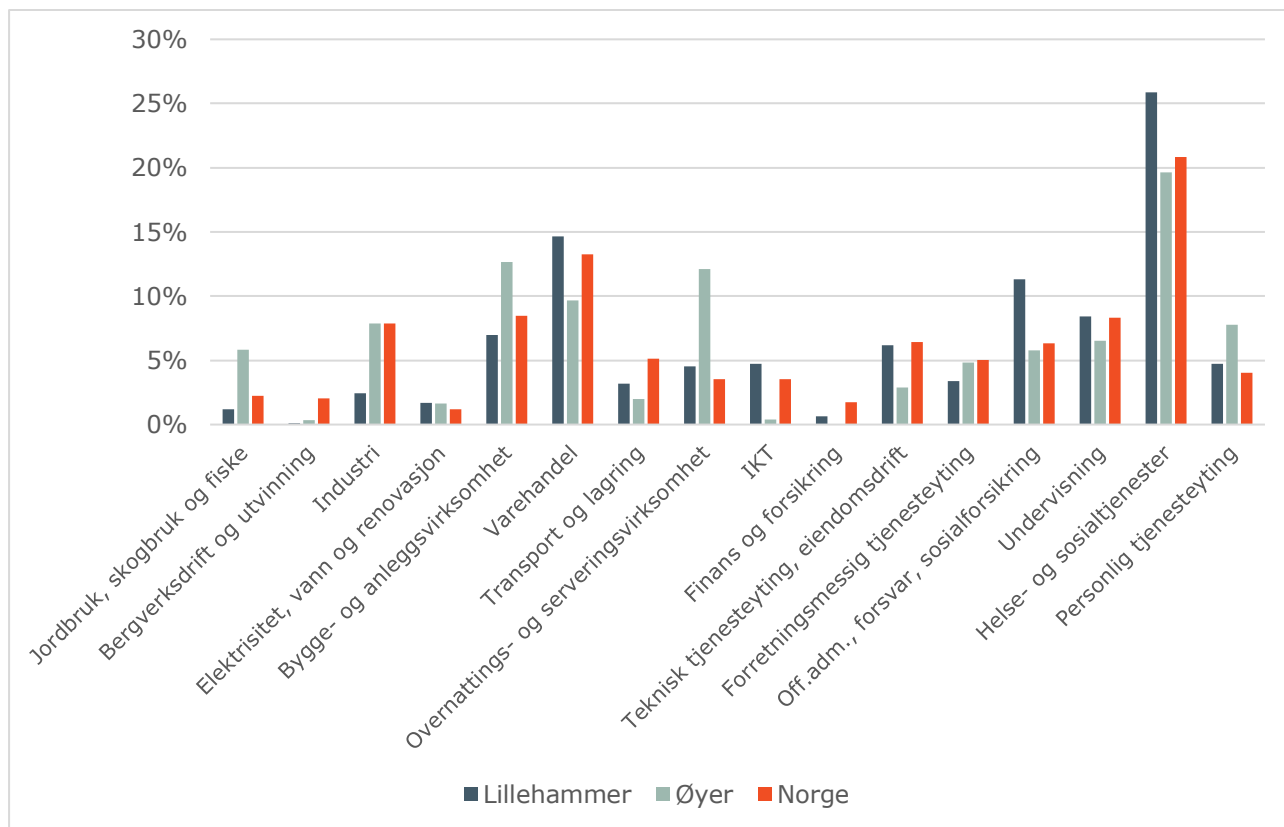
Antall arbeidsplasser har gått ned i Øyer siden 2008. Det var tett på 2000 arbeidsplasser for 10 år siden, mens det i dag er færre enn 1800. Figur 3-7 viser utviklingen i denne perioden for ulike geografiske områder som en indeks der antall arbeidsplasser i 2008 er satt lik 100. Figuren viser en generell lav sysselsettingsvekst for hele landet. Oppland fylke har hatt omtrent nullvekst i perioden, mens Øyer kommune har hatt en betydelig nedgang.

Nedgangen i Øyer kan indikere at kommunen ikke helt har klart å utnytte potensialet som ligger i det store antall besøkende i kommunen.



Figur 3-7: Utvikling i antall arbeidsplasser 2008-2018, Indeks der 2008=100.

Øyer kommune har en nærings sammensetting som skiller seg noe fra Norge som helhet. Figur 3-8 viser nærings sammensettingen som andel av arbeidsplassene som er i de ulike næringene. Øyer skiller seg ut ved å ha betydelig høyere andel sysselsatte innen hotell- og restaurantnæringen. I Øyer kommune er hele 12 prosent av arbeidsplassene i denne næringen, mens for Norge er det kun 4 prosent. Det er tydelig at turismen preger næringslivet i Øyer. Øyer har også relativt mange arbeidsplasser i landbruk og i bygg og anlegg. Øyer har derimot svært få ansatte i IKT, finans, oljenæringer og tekniske tjenester. Dette er høyproduktive næringer som oftest befinner seg i byene.

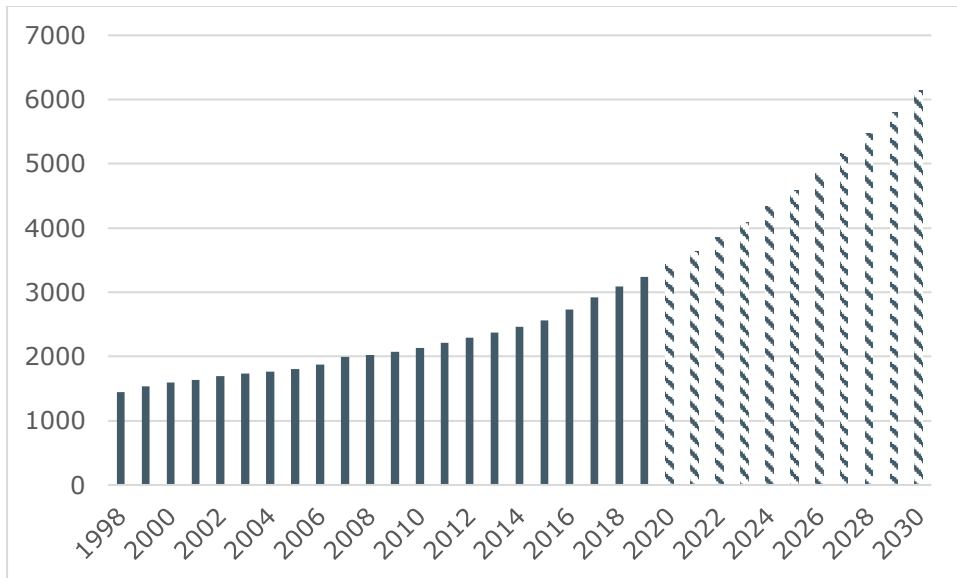


Figur 3-8: Nærings sammensetting, antall arbeidsplasser 2018

Øyer er en hyttekommune. Det er i dag godt over 3000 fritidsboliger i Øyer, veksten har vært betydelig. Figur 3-9 viser at antallet har mer enn fordoblet seg siden år 2000. Dersom gjennomsnittsveksten fra de fire siste årene, 2016-2019, fortsetter, vil det være over 6000 fritidsboliger i Øyer kommune i løpet av 2030. Her må det tas et forbehold om at dette er en forenklet framskrivingsmetode, som ikke tar innover seg verken tilbuds- eller etterspørselssiden i hyttemarkedet men kun er basert på historisk utvikling.

I tillegg til å ha mange hytter, har Øyer kommune hytter som selges til høy pris. En artikkel fra SSB i september 2018¹ forteller at Øyer kommune har nest høyeste priser på fjellhytter, kun slått av Hol kommune. I perioden 2014 til 2017 var gjennomsnittlig kjøpesum 2,8 millioner kroner. Det er omtrent dobbel pris av hva man finner i Lillehammer og Gausdal kommune. Både Hol og Øyer, de to kommunene med høyest gjennomsnittspris på hytter, har skitrekk i sine kommuner.

¹ <https://www.ssb.no/bygg-bolig-og-eiendom/artikler-og-publikasjoner/hol-og-oyer-har-landets-dyreste-fjellhytter>

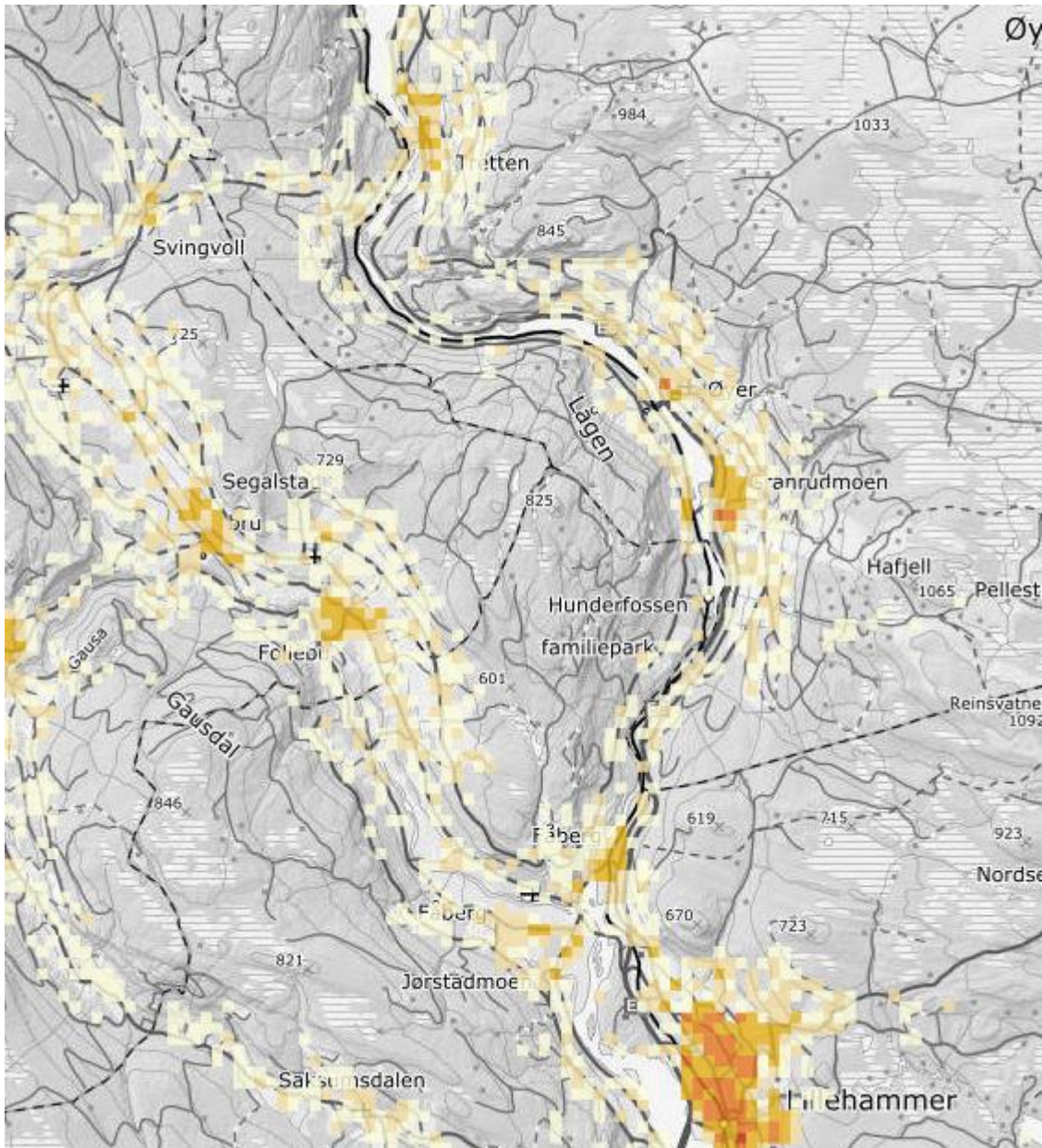


Figur 3-9 antall fritidsboliger i Øyer kommune, 1998-2019. Stiplede søyler viser en framskrivning der gjennomsnittlig vekst siste fire år legges til grunn for videre vekst.

Når E6 står ferdig fra Oslo til Ensby/Granrudmoen blir det enda enklere for folk på det sentrale Østlandet å ta seg til Hafjell. Det gir et potensialt for økt antall tilreisende, noe Øyer kommune kan nyte godt av. Det krever riktig arealpolitikk, tilrettelegging og investorer som er villige til å satse på gode prosjekter som gir merverdi til bygda. Dette kan føre til nye arbeidsplasser som igjen vil føre til høyere befolkningsvekst enn i SSB sine framskrivinger.

3.3 Sentrumsutvikling

Sentrumsutviklingen er godt beskrevet i Stedsutviklingsprosjektet til Øyer i 2011. Opprinnelig var sentrum i Midtbygda rundt kommunehuset. I forbindelse med OL i 1994 ble det storstilt utbygging rundt Hafjell alpintenter, og sentrum har med tiden forskjøvet seg til Granrudmoen. I tillegg har kommunen tett bebyggelse i Tretten og betydelig næringsaktivitet rundt Hunderfossen på andre siden av Lågen. Det er lite urban bebyggelse i kommunen, og handelen rundt Granrudmoenkrysset er i all hovedsak bilbasert, med store parkeringsarealer.



Figur 3-10: Befolkingstetthet i og rundt Øyer kommune.

3.4 Oppsummering: Dagens situasjon

Øyer kommune har hatt en relativt svak befolkningsutvikling, som forventes å fortsette. I tillegg er det ventet at eldrebølgen vil være spesielt utfordrende i mindre kommuner som Øyer. Dette er del av en nasjonal trend der mange, spesielt unge mennesker, flytter inn til byene. Og det er de største byområdene som har størst vekst. Det er ventet at Øyer får om lag 300 nye innbyggere de neste 20 årene, men det er stor usikkerhet knyttet til dette tallet.

Det har vært en nedgang i antall arbeidsplasser i Øyer siden 2008. Det tyder på et næringsliv som ikke helt klarer å utnytte potensialet som ligger i stor turisme. Samtidig har antall hytter økt betydelig, og Hafjell som hytteområdet kan bli enda mer attraktivt med ny E6 fra Østlandet til Øyer.

4 Vurdering av alternativene

I dette kapitelet vurderes alternativene mot hverandre for å utrede eventuelle forskjeller i hvordan de påvirker demografisk utvikling, arbeidsmarkedet og næringslivet. Direkte effekter som følge av tidsbesparelse ved utbyggingen er dekket i de prissatte konsekvensene, og vil ikke bli omtalt her.

Denne utredningen vil se på beslutningsrelevante effekter. Siden det allerede gjennom vedtatt kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby er besluttet at motorveien skal bygges til Øyer, er det først og fremst fokus på det som skiller mellom alternativene.

Det er en del som er felles for alternativene, og det er beskrevet kort under. Deretter er det en analyse av hvilke forskjeller det er mellom alternativene.

Alternativene blir vurdert opp mot 0-alternativet med følgende skala:

0:	0-alternativet
+/-:	Marginalt bedre/dårligere enn 0-alternativet
++/--:	Bedre/dårligere enn 0-alternativet
+++/--:	Mye bedre/dårligere enn 0-alternativet

4.1 Felles for alternativene

Frem til Ensby er alle alternativene like. Ny vei med 110 km/t i hele eller deler av parsellen vil redusere reisetider nord for Lillehammer. Derfra og sørover mot Hamar og videre mot øvrige Østlandet sørger de øvrige delene av E6-utbyggingen for at Oppland og Gudbrandsdalen blir nærmere Osloregionen.

Reisetidsreduksjonen på parsellen Storhove-Øyer er beskjeden, og er ikke nok til å utløse merkbare effekter på lokal utvikling. Veien blir også utbedret, og enkelte deler økes det fra to til fire felt. Det er i utgangspunktet ikke store kapasitetsutfordringer på veien i dag, men det kan gi noe bedre forutsigbarhet og hjelpe på i de mest trafikkerte dagene i året.

En del av næringslivet i og rundt Øyer er direkte knyttet til bygging og vedlikehold av hytter og hyttegrender. Disse tjenestene, som typisk vil være innen bygg og anlegg, håndverkervirksomhet, vaktmestertjenester og lignende, vil kunne få vekst dersom den reduserte reisetiden fra Østlandet vil føre til økt hyttebygging på Hafjell. Denne veksten vil avhenge av en rekke faktorer som konjunkturutvikling nasjonalt og internasjonalt, klimaendringer, befolkningsutvikling og konkurransesituasjon. Men utviklingen vil høyst sannsynlig ikke påvirkes av valg av alternativene. Bedriftene vil kunne lokaliseres i Lillehammer, Øyer sentrum eller andre steder i regionen, og uten store problemer komme seg til hyttefeltene, uavhengig av løsning for kryss.

4.2 Alternativ A

Alternativ A har 110 km/t til like sør for Granrudmoen, med kryss på Ensby som i dag. Dette alternativet er i praksis likt som i dag, men med bedre vei og litt høyere hastighet. I dette alternativet vil tilreisende som skal sør på Hafjell mest sannsynlig ta av ved Ensby, og ta fylkesveg 312 (Sørbygdsvegen) opp på fjellet. De som skal nord for eller til selve skianlegget vil mest sannsynlig ta av på Granrudmoen. Det gjelder også de som skal til Hunderfossen.

Dette alternativet er relativt likt 0-alternativet når det kommer til trafikkavvikling. Sentrumsutviklingen og kommunens arbeid med arealplaner for sentrum, vil dermed ikke endre retning som følge av E6-utbyggingen.

De som ved dette alternativet tar av ved Ensbykrysset og som benytter Sørbygdsvegen direkte opp på fjellet, vil ikke handle i Øyer kommune på veien opp. Mange av disse handler nok i dag på Strandtorget i Lillehammer eller lengre sør. Også etter at ny E6 er utbygd kan de kjøre innom Strandtorget ved å kjøre dagens E6 forbi Lillehammer. Dersom de reisende velger dette også i framtiden, blir pengene lagt igjen i Lillehammer, og ikke bidra til økt handel i Øyer kommune. Det endrer ikke totalsum som brukes, men endring i handelssted kan gi fordelings effekter mellom kommunene.

Med bomstasjon nord for Ensby, vil nok enkelte benytte Ensbykrysset selv om de skal inn til sentrum, eller for eksempel til Hunderfossen. Slik kan de unngå å betale bompenger. I så fall vil det øke trafikken på lokalvegene, som vil gi større risiko for ulykker og mer krevende situasjon for gående og syklistene. Det vil ikke dreie seg om store trafikkmengder, så de negative konsekvensene er ikke veldig store. Plassering av bom er ikke del av planarbeidet for E6 Storhove-Øyer.

Dette alternativet muliggjør næringsutvikling ved Ensbykrysset. Dette er et tema som har kommet opp i medvirkningsprosessen til arbeidet med denne utredningen. Det foreligger per nå ingen konkrete planer, og det er ikke lagt inn slike areal i dagens kommunedelplan, som skal rulleres i 2020. Det vil være uheldig for utviklingen av Øyer sentrum å ha noen form for konkurrerende næringsliv ved Ensbykrysset. Kjøpesenter, restauranter og lignende vil ta markedsandeler fra næringslivet i sentrum, og redusere aktiviteten i sentrum. Dette strider mot Øyer kommunes mål om stedsutvikling i sentrum. Mer arealkrevende næringsliv kan etableres ved krysset, dersom det finnes investeringsvilje. Vurdering av eventuell endring i status for arealene rundt krysset er ikke del av planarbeidet E6 Storhove-Øyer, men skal vurderes i kommunedelplanarbeidet i Øyer kommune.

Alternativ A vil ha en marginal positiv effekt gjennom bedre veistandard og høyere hastighet, men vil ikke påvirke sentrumsutvikling i Øyer.

Alternativ A: +

4.3 Alternativ B

I alternativ B fjernes krysset ved Ensby og det bygges nytt kryss ved Navet like sør for sentrum. Som for alternativ A er det planlagt med 110 km/t til like sør for Granrudmoen.

Sammenlignet med 0-alternativet vil dette alternativet øke trafikken i og rundt sentrum, og gi andre premisser for arealplanlegging og sentrumsutvikling i Øyer. Økt trafikk kan være uheldig, blant annet kan det gjøre skoleveiene mer trafikkutsatt for barna og ungdommen i Øyer. Spesielt på store utfartsdager, der mange fra det sentrale Østlandet velger å reise tidlig for å unngå kø, vil det kunne bli betydelig mer trafikk langs Hundervegen. Denne vegen benyttes som skoleveg både til Øyer ungdomsskole og Solvang barneskole, og det kan på enkelte dager bli så mye trafikk at det kan bli både utrivelig og mindre trygt på skolevegen. Fagrapporten for Trafikk og trafikksikkerhet viser mye høyere risiko for påkjørsel av myke trafikanter i Øyer sentrum ved dette alternativet, noe som understreker utfordringen ved dette alternativet for gående og syklende. TØIs rapport om betydningen av opplevd trygghet for sykling fra 2016, TØI 1499/2016, viser at opplevd utrygghet er en betydelig barriere for de som velger å ikke sykle i dag. Derfor kan dette alternativet, uten avbøtende tiltak, gjøre det mer krevende å øke sykkelandeler.

Men den forventede trafikkøkningen er ikke veldig stor, og på de aller fleste dagene gjennom året vil trafikken ikke utgjøre store utfordringer. Dersom veiutbyggingen gjennom sentrum tar hensyn til sentrumsutviklingen, for eksempel ved en miljøgate, vil denne veksten kunne kombineres med god sentrumsutvikling, og også legge til rette for et sterkere sentrum.

Et nytt kryss ved Navet vil gjøre at de som før tok av ved Ensby, nå kommer nærmere sentrum. De som tidligere har gjort storhandelen på Strandtorget i Lillehammer, vil nå kunne velge et handelsalternativ i eller ved Øyer sentrum. Dette vil gi økt omsetning i kommunen, med tilsvarende reduksjon for Lillehammer. Denne handelen kan bidra positivt for utviklingen av Øyer sentrum siden kundegrunnlaget vokser. Det kan også gi kundegrunnlag for noe større grad av spesialiserte butikker som tilbyr lokalproduserte varer. Det kan starte en kjedereaksjon der større kundegrunnlag gir et større mangfold i handelstilbudet som igjen tiltrekker seg større kundegrupper. Det er usikkert om kundegrunnlaget blir stort nok til slike effekter. Det avhenger blant annet av handelsmønstre, økonomisk utvikling, kommunal arealpolitikk, antall tilreisende og utvikling av hytteområdene.

En utfordring ved en slik handelsutvikling, er at det kan legge beslag på store arealer i Øyer sentrum dersom parkeringsmulighetene dimensjoneres for de største utfartsdagene. Da vil store parkeringsarealer kunne fremstå som asfalterte resten av året. Dette vil i så fall kunne virke negativt for sentrumsutviklingen. Kommunens arealpolitikk er derfor spesielt viktig i dette alternativet. Med flere biler inn til sentrum blir det enda viktigere at kommunens arealpolitikk legger til rette for god sentrumsutvikling og myke trafikanter.

Det nye krysset ved Navet og Granrudmoen vil komme relativt tett på hverandre. Nyten ved å ha to så tette kryss er liten, siden det spiller liten rolle for de reisende hvilke kryss de benytter.

Krysset ved Navet gir også større arealbeslag i sentrumsnært areal enn for de andre alternativene.

I dette alternativet er det vanskelig å se for seg næringsutvikling ved Ensbykrysset siden dette krysset legges ned.

Konklusjonen er at Alternativ B kan føre til utfordringer med økt trafikk inn til sentrum og langs en viktig skoleveg. Samtidig er trafikkveksten beskjeden, men vil kreve tiltak for å ivareta myke trafikanter. Mer trafikk kan også bety økt kundegrunnlag for butikker og tjenesteytere i Øyer sentrum, og dermed bidra til å styrke sentrumsutviklingen og føre til at større andel av de tilreisendes forbruk foretas i kommunen. I sum vurderes alternativet som marginalt bedre enn 0-alternativet.

Alternativ B: +

4.4 Alternativ C0

Alternativ C0 er relativt likt alternativ A, men strekningen med 110 km/t slutter tidligere, og går over til dagens 90 km/t like sør for demningen ved Hunderfossen. Derfra vil dagens vei, med fartsgrense på 90 km/t gjelde videre nordover.

Strekningen med 90 km/t vil ikke bli oppgradert, og dermed ha dårligere standard enn tilfellet i Alternativ A. Spørsmålet er om dette er av særlig betydning for lokal og regional utvikling. Trafikkberegningene viser at det ikke er kapasitetsproblemer på denne strekningen, med unntak av noen hektiske utfartsdager. Mange av de tilreisende til Hafjell vil ta av på Ensby, og ikke benytte denne strekningen. De som skal til Hunderfossen og nordre del av Hafjell kan oppleve kø her enkelte dager i året.

Dette alternativet vurderes til å være omtrent likt som alternativ A og marginalt bedre enn 0-alternativet.

Alternativ C0: +

4.5 Alternativ C1

I Alternativ C0 er strekningen med 110 km/t som i C1, men krysset er plassert lengere nord, ved Midtskog. Dette er et halvkryss, der det er avkjøring kun i nordgående retning og påkjøring kun i sørgående retning. Det er omtrent ingen trafikk til eller fra nordlig retning i dette området, så et halvkryss kan fungere godt. De få som skal andre veien kan benytte krysset ved Granrudmoen.

Dette krysset ligger nærmere der Sørbygdsvegen tar av fra fylkesveg 312, noe som gir mindre trafikk på denne fylkesvegen mellom Ensby og Sørbygdsvegen. Det er positivt for myke trafikanter som benytter denne strekningen, men det er i utgangspunktet ikke store problemer med trafikkavvikling på denne strekningen i dag.

Krysset ved Ensby forsvinner i dette alternativet. Som beskrevet under Alternativ B, vil dette gjøre arealene rundt dagens kryss på Ensby mindre egnet for utvikling.

For lokal og regional utvikling er det lite som skiller dette alternativet fra Alternativ A eller Alternativ C0. Alle disse tre alternativene vurderes som marginalt bedre enn 0-Alternativet.

Alternativ C1: +

5 Konklusjon

Å bygge ut parsellen fra Storhove til Øyer vil ha moderat positiv effekt på lokal og regional utvikling. Reisen vil gå raskere til og fra Øyer og gjennomfarten på E6 vil flyte bedre. Men effektene er små, fordi dagens vei fungerer godt. Det er sjeldent kapasitetsutfordringer, det er høy hastighet og det er lite ulykker i dag.

Det som skiller alternativene er kryssenes plassering. Det er ikke veldig store forskjeller siden det er relativt kort mellom de ulike kryssalternativene. Det kan være noen mindre effekter på sentrumsutviklingen i Øyer, som igjen kan være viktig for demografisk utvikling og handelsmønsteret.

Alternativ B, med nytt kryss ved Navet, er alternativet som skiller seg mest ut. Dette alternativet kan øke aktiviteten i sentrum, samtidig som det også kan være størst utfordringer med det. Uten Ensbykrysset vil mer av trafikken komme i og rundt sentrumsområdet. Med økt trafikk i sentrum kan det bli mer krevende for myke trafikanter, og mer areal kan gå med til veier og parkering. Samtidig vil det at flere reiser innom sentrum på vei til fjellet eller til Hunderfossen gi større handelsgrunnlag og best potensiale for utvikling av sentrumsnæringer, med tilreisende som del av kundegruppen. Dette alternativet vil bli best dersom kommunen sørger for å hindre potensielle ulemper gjennom en årvåken arealpolitikk.

Med kryss både på Navet og Granrudmoen, vil krysset ved Navet gi lite nytte utover noe kortere tilgang for de som skal rett til alpinanlegget fra E6, og krysset vil beslaglegge potensielt verdifullt arealet nært sentrum i Øyer.

Det er lite som skiller de tre andre alternativene, alternativ A, C0 og C1. Siden det ikke er store kapasitetsutfordringer på veiene i Øyer kommune, vil det ikke være avgjørende om det blir 110 km/t hele veien, eller om deler er i 90 km/t. Det er heller ikke store forskjeller å ha kryss på Ensby eller Midtskog. Disse tre er derfor vurdert som like gode for lokal og regional utvikling.

Konklusjonen blir at det er lite som skiller alternativene når det kommer til lokal og regional utvikling. Alternativ B har potensiale til å bli noe bedre for sentrumsutviklingen, men kan også ha større negative konsekvenser på grunn av økt trafikk. De tre øvrige alternativene vurderes til å bli marginalt bedre enn 0-alternativet.

Alternativ	Vurdering
Referanse	0
Alternativ A	+
Alternativ B	+
Alternativ C0	+
Alternativ C1	+

Tabell 5-1: Oppsummering av vurderingene av alternativene.

6 Kilder

- > E6 Storhove – Øyer, Fagrapport trafikk og trafikksikkerhet, COWI 2019
- > Kommuneplanens arealdel. Øyer kommune 2018-2028
- > Stedsutvikling Øyer kommune, 2011
- > Kommuneplanens samfunnsdel 201-2025, Øyer kommune
- > Strategisk næringsplan for Øyer kommune 2011-2023
- > Diverse statistikk fra Statistisk Sentralbyrå om demografi, arbeidsmarked, næringsliv og reiser, alle tatt ut fra ssb.no første uka i juni 2019
- > TØI rapport 1499/2016 Bygg, så sykler de kanskje, Hesjevoll og Ingebrigtsen 2016