ØF-rapport nr. 4/2010

Ny E6 i Nord-Fron

Konsekvenser for nytt planlagt vegserviceanlegg i Lomoen i Vinstra og for Kvam sentrum

av

Kjell Overvåg og Birgitta Ericsson

Østlandsforskning

Østlandsforskning er et forskningsinstitutt som ble etablert i 1984 med fylkeskommunene og høgskolestyrene/de regionale høgskolesentra i fylkene Oppland, Hedmark og Buskerud som stiftere i samarbeid med Kommunaldepartementet.

Østlandsforskning er lokalisert i høgskolemiljøet på Lillehammer og har i tillegg kontorer i Hamar. Instituttet driver anvendt, tverrfaglig og problemorientert forskning og utvikling.

Østlandsforskning er orientert mot en bred og sammensatt gruppe brukere. Den faglige virksomheten er konsentrert om to områder:

Næringsliv og regional utvikling
Velferd, organisasjon og kommunikasjon

Østlandsforsknings viktigste oppdragsgivere er departement, fylkeskommuner, kommuner, statlige etater, råd og utvalg, Norges forskningsråd, næringslivet og bransjeorganisasjoner.

Østlandsforskning har samarbeidsavtaler med Høgskolen i Lillehammer, Høgskolen i Hedmark og Norsk institutt for naturforskning. Denne kunnskapsressursen utnyttes til beste for alle parter.

ØF-rapport nr. 4/2010

Ny E6 i Nord-Fron

Konsekvenser for nytt planlagt vegserviceanlegg i Lomoen i Vinstra og for Kvam sentrum

av

Kjell Overvåg og Birgitta Ericsson

østlandsforskning

Tittel:	Ny E6 i Nord-Fron. Konsekvenser for nytt planlagt vegserviceanlegg i Lomoen i Vinstra og for Kvam sentrum.
Forfatter:	Kjell Overvåg og Birgitta Ericsson
ØF-rapport nr.:	4/2010
ISBN nr.:	978-82-7356-664-5
ISSN nr.:	0809-1617
Prosjektnummer:	
Prosjektnavn:	Ny E6 i Nord-Fron
Oppdragsgiver:	Midt-Gudbrandsdalen Næringsforening
Prosjektleder:	Birgitta Ericsson

Referat: Rapporten tar opp en del konsekvenser av omleggingen av E6 gjennom Nord-Fron kommune. Dels planlegges det et nytt vegserviceanlegg med servicefunksjoner for tungtransporten i Lomoen. I den forbindelse drøftes noen forutsetninger og konsekvenser.
Den nye E6-traséen blir lagt helt utenom Kvam sentrum, som den nå går igjennom. Den andre hoveddelen av rapporten går derfor igjennom mulige konsekvenser for næringslivet i Kvam. Fordi flere bedrifter har rettet seg direkte mot vegfarende står bedriftene i fare for å miste store deler av omsetning og kundegrunnlag. Det kan dreie seg opp mot halvparten av omsetningen i detaljhandelen og servering

Emneord: Nord-Fron, Lomoen, Kvam, vegserviceanlegg, E6, trafikkbetinget omsetning, tungtransportservice

Dato: Mars 2010

Antall sider: 41

Pris: Kr 90,-

Utgiver:
Østlandsforskning
Postboks 223
2601 Lillehammer

Telefon 61 26 57 00
Telefax 61 25 41 65

e-mail: post@ostforsk.no

http://www.ostforsk.no

Dette eksemplar er fremstilt etter KOPINOR, Stenergate 1 0050 Oslo 1. Ytterligere eksemplarfremstilling uten avtale og strid med åndsverkloven er straffbart og kan medføre erstatningsansvar.

Forord

I denne rapporten presenteres en drøfting av noen konsekvenser av ny E6 trase i Nord-Fron for et planlagt vegserviceanlegg i Lomoen i Vinstra og for næringslivet i Kvam sentrum.

Oppdragsgiver har vært Midt-Gudbrandsdalen Næringsforening ved Sverre Sætre, som har bidratt med nyttige kommentarer og opplysninger. Kjell Overvåg har utført det meste av arbeidet med rapporten, assistert av Birgitta Ericsson og Svein Erik Hagen. Arbeidet er utført innenfor en ramme på om lag tre ukeverk, og det har vært begrensede muligheter til å foreta mye egen datainnsamling.

Lillehammer, mars 2010

Svein Erik Hagen
forskningsleder

Birgitta Ericsson
prosjektleder

Innhold

1 Innledning 7
2 Planlagt vegserviceanlegg i Lomoen 9
2.1 Trafikkgrunnlag og andel som benytter vegserviceanlegg 10
2.2 Parkeringsareal for tungtransport 12
2.3 Omsetning fra tungtransporten 15
2.4 Parkeringsareal for turbusser 16
2.5 Lokalisering og funksjoner 17
2.6 Lokal omsetning 19
2.7 Hvordan ulike typer trafikk påvirker hverandre 20
2.8 Behov for overnatting 21
2.9 Samlet vurdering 22
3 Kvam sentrum 23
3.1 Dagens trafikk og prognoser 24
3.2 Næringsstrukturen i Kvam 24
3.3 Omsetning fra dagens gjennomreisende 27
3.4 Detaljhandel 30
3.5 Samlet vurdering 33
Referanser 35
Vedlegg 37

1 Innledning

Den nye E6 gjennom Gudbrandsdalen er planlagt lagt utenom Vinstra og Kvam sentrum. På Vinstra vil E6 legges på vestsiden av Lågen på vestsiden av blant annet Peer Gyntsenteret i Lomoen. Her er det planlagt et vegkryss, og at det skal etableres et vegserviceanlegg med bensinstasjon, kafeteria og parkering/hvileplass for tungtransporten. I Kvam vil den nye E6 også gå på vestsiden av Lågen, med en avkjøring nord for dagens sentrum. Det er foreløpig ikke planlagt noe vegserviceanlegg eller liknende. ved denne avkjøringen.

Rapporten er delt i to deler, en om det planlagte vegserviceanlegget i Lomoen og en om konsekvensene for næringslivet i Kvam sentrum. Når det gjelder vegserviceanlegget drøfter vi forhold som har betydning for hvordan anlegget bør planlegges og bygges ut, og som Midt-Gudbrandsdalen Næringsforening ønsket at vi skulle drøfte. Dette omfatter blant annet trafikkgrunnlag, lokalisering, behov for parkeringsarealer, det lokale markedet og hvilke funksjoner anlegget bør ha. For Kvam sentrum gjennomfører vi en analyse av hvor mye av trafikkgrunnlaget og omsetningen næringslivet kan miste ved omleggingen av E6. Dette gjøres blant annet ved å få en oversikt over dagens trafikk og omsetning fra tungtrafikken, ekspressbussene og fritidsboligene.

Datagrunnlaget for drøftingene og analysene i rapporten er følgende:

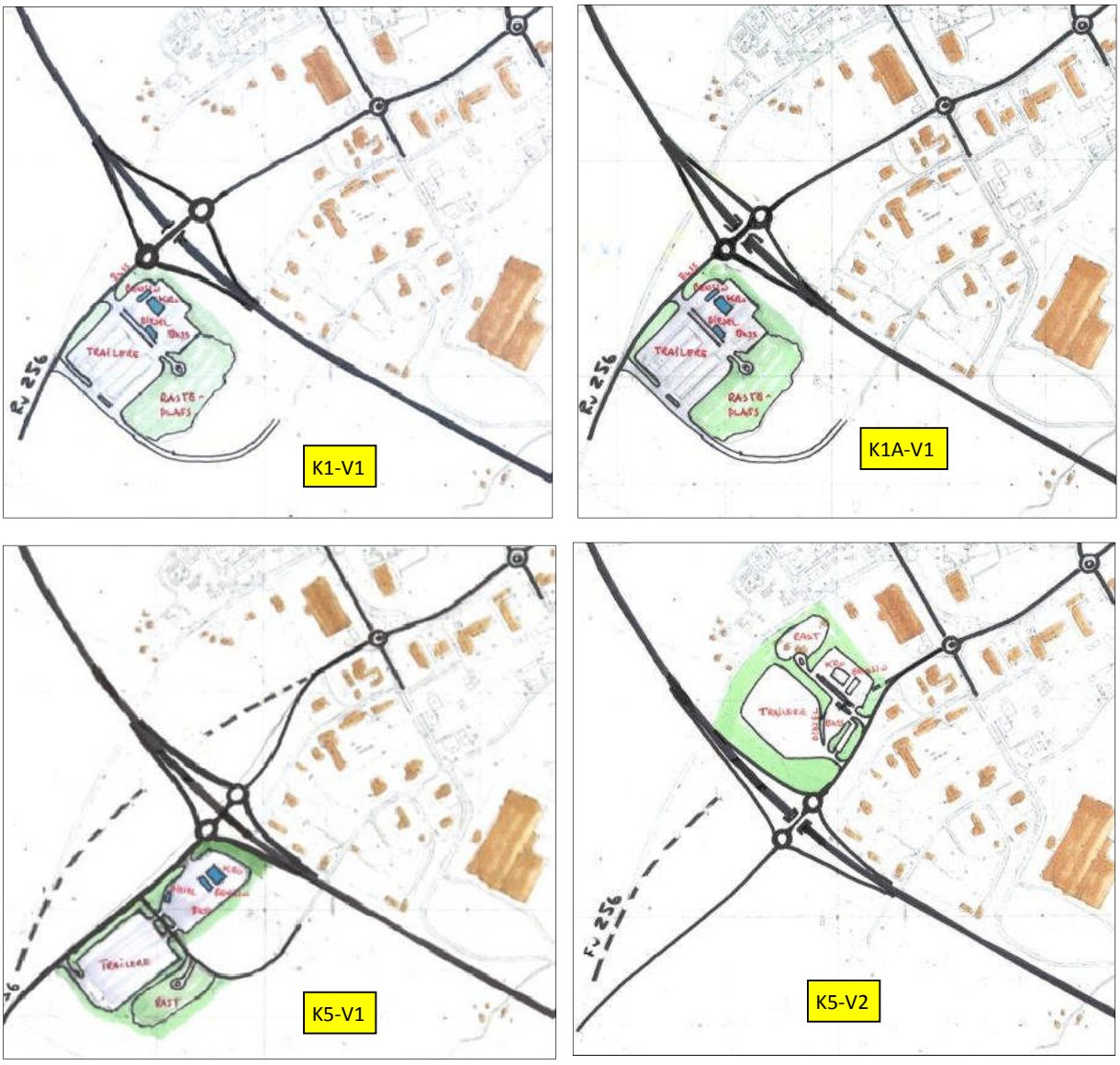
- Intervjuer med ledere av de tre viktigste vegserviceanleggene langs dagens E6 i Sør- og Nord-Fron. Det omfatter Fryatun på Frya i Sør-Fron og Vertshuset Sinclair og Mors kro i Kvam sentrum. I tillegg har vi hatttelefonsamtale og e-post veksling med en representant for Statoil, som er aktuell driver av deler av det planlagte vegserviceanlegget i Lomoen, og telefonsamtaler med ledere av Kiwi og Statoil i Kvam.
- Analyse av diskusjoner om vegkroer/parkeringsplasser på internett mellom sjåfører av tungtransport (i første rekke fra tungt.no).
- Trafikktellinger og prognoser for fremtidig trafikk fra Statens vegvesen.
- Opptelling av ekspressbusser som har hvilestopp i Kvam i dag.
- Oversikt over fritidsboliger i Nord-Fron, og hvor eierne kommer fra.
- Oversikt over detaljhandelsomsetningen og næringsstrukturen i Kvam.

I tillegg har vi benyttet flere rapporter og håndbøker fra Statens vegvesen som grunnlag for analysene. Videre er god kjennskap til regionen fra andre prosjekter en viktig basis for våre vurderinger.

Tilgjengelige datakilder gir ikke grunnlag for detaljerte og nøyaktige tallestimater. Resultatene i rapporten er beheftet med usikkerhet og må ikke tolkes som ”absolutte” vurderinger og anslag, men heller som angivelse av størrelsesordner.

2 Planlagt vegserviceanlegg i Lomoen

Alternative lokalisering av vegserviceanlegget i Lomoen er vist i figuren nedenfor slik de er lagt fram i reguleringsplanen. Traseen for ny E6 og mulig kryssløsning er også skissert.



Figur 1. *Alternative lokalisering av et nytt vegserviceanlegg i Lomoen i Vinstra og trase og mulige kryssløsning for ny E6.*
Kilde: Reguleringsplan for Lomoen næringsområde, Rambøll/Nord-Fron kommune 20. febr. 2010.

2.1 Trafikkgrunnlag og andel som benytter vegserviceanlegg

Her vil vi gjøre noen anslag basert på trafikktellinger i dag og prognoser for framtidig trafikk, utarbeidet i forbindelse med prosjekteringen av ny E6. Det er lite eksisterende statistikk om andeler som benytter slike anlegg, vi benytter derfor erfaringstall fra de tre eksisterende anleggene for å drøfte besøksandeler.

Dagens trafikk og prognoser

For strekningen Øyer – Dombås oppgir Statens vegvesen (mars 2009) følgende tall for dagens trafikk på E6 og forventet trafikk på ny E6:

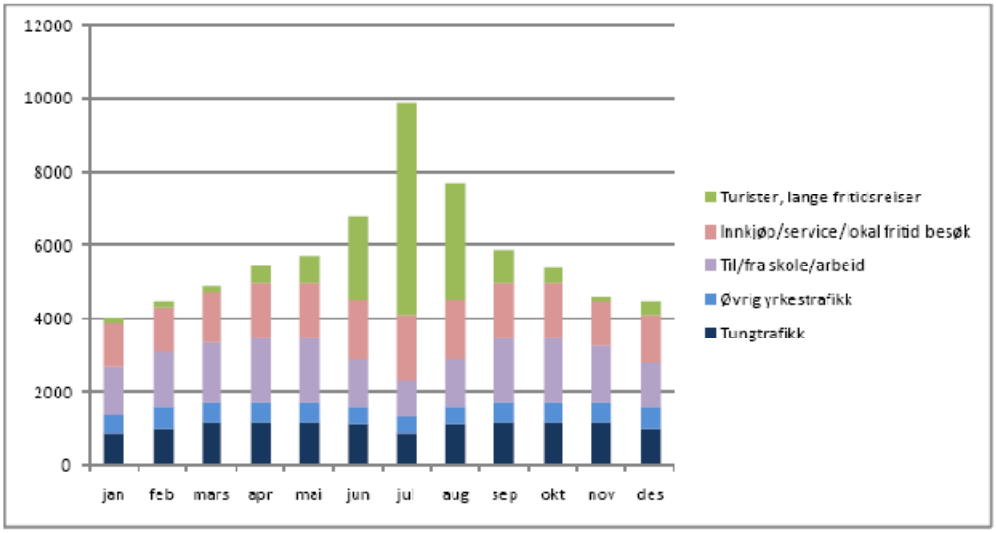
Tabell 1. *Årsdøgntrafikk (ÅDT) på E6 i Gudbrandsdalen*.
Kilde: Statens vegvesen, mars 2009

	ÅDT 2008 Eks. E6	ÅDT 2035 Ny E6*	ÅDT 2035 Eks. E6
Øyer – Tretten	7200	9100	
Tretten - Ringebu sør	6700	8500	
Ringebu sør – Frya	6800	8700	
Frya – Vinstra	6500	7600	1290
Vinstra – Kvam	5900	8600	500
Kvam – Sjoa	5200	8300	130
Sjoa – Otta	5800	8400	
Otta- Dombås	3800	5000	

* Foreløpige anslag for trafikk på ny E6 er basert på trafikkundersøkelse i 2008 og regional trafikkmodell 2009.

Som tabellen viser varierer dagens trafikk fra knapt 4000 i ÅDT til vel 7000, avhengig av parsell. Dagens trafikk på E6 til Vinstra sørfra er som tabellen viser 6500 i ÅDT. Det er forventet at trafikken vil øke med mellom 20 og 40 % avhengig av parsell fram til 2035. De store forskjellene skyldes varierende tilgjengelighet til alternative kjøreruter mellom parsellene. Statens vegvesen har også utarbeidet mer detaljerte prognoser for de ulike vegene i Nord-Fron, som forklarer de relativt store forskjellene i trafikkestimater mellom parsellene (se vedlegg 1). Den viser at forventet trafikk sørfra til Vinstra på E6 er ca 7200, mens det nordover fra Vinstra er forventet ca 8200 i ÅDT. I tillegg vil det være en betydelig trafikk langs RV 255, RV 256 og langs gamle E6. På RV 256 gjennom Ruste forutsettes ingen endringer i forhold til dagens trafikkmengde (se vedlegg 1).

Sammensetning av dagens trafikk er vist i figur 2 (anslått fordeling på Otta sør):



Figur 2. *Anslått sammensetning av reisehensikt på E6 i Gudbrandsdalen over året (ca trafikk- nivå 2007)*
Kilde: Statens vegvesen, mars 2009

Ca 60 % av trafikken over året er lokale reiser enten i eller til/fra arbeid, skole, butikker og fritidsaktiviteter. Det er i hovedsak korte reiser uten behov for pauser eller rast underveis. Tilgjengeligheten til bensinstasjoner, servering og butikker er allikevel viktig. Tungtrafikken utgjør ca 25 % av totaltrafikken (ca 1000 kjøretøy pr. dag i gjennomsnitt over året – ÅDT). De har behov både for drivstoff-fylling, servering, hvile, personlig pleie og lovpålagte pauser. De lange fritids- og turistreisene utgjør en stor del av den resterende trafikken. De har behov for rast, servering, toaletter, drivstoff mv.. Denne trafikken er som figuren viser sterkt sesongpreget. (Statens vegvesen, mars 2009). Østlandsforskning har tidligere anslått at 8-10 % av all biltrafikk langs E6 i Midt-Gudbrandsdalen er til/fra turistbedrifter og fritidsboliger som er lokalisert i regionen (Overvåg og Ericsson 2007).

Hvordan trafikken og sammensetningen av den vil utvikle seg er naturligvis beheftet med stor usikkerhet. Forholdet mellom veg og jernbane kan ha stor betydning. En betydelig utbygging av jernbanen vil antagelig kunne påvirke tungtrafikken i særlig grad. Sesongstrukturen, preget av høye topper av turistreiser på sommeren, vil trolig ikke forandre seg vesentlig. Den personbilbaserte bruken av fritidsboliger i Midt-Gudbrandsdalen vil trolig fortsatt vokse, ettersom en stadig høyere andel av nye fritidsboliger i omlandet til Oslo bygges i dal- og fjellområdene i 3-4 timers reiseavstand fra Oslo.

Andel av trafikken som benytter vegserviceanlegg

Det finnes ingen normtall for hvor mange av de kjørende som benytter vegserviceanlegg. Det er den lokale trafikk- og markedssituasjonen som må vurderes for hvert enkelt anlegg.

Ser vi på besøket på de tre anleggene langs strekningen langs E6 i Sør- og Nord-Fron i dag (Fryatun, Sinclair og Mors Kro), kan vi meget grovt anslå at ca. 400 kjøretøy er innom de tre anleggene til sammen hver dag. Anslagsvis halvparten av dette er tungtrafikk (se kap. 2.2). Trafikken varierer sterk over året, med lavest trafikk i januar og høyest i juli (se figur 2). I denne beregningen er det betydelig antallet besøkende fra ekspressbussene på Sinclair og Mors Kro trukket fra (for å beregne antall kjøretøy).

Ut fra dagens ÅDT på E6 utgjør besøkende kjøretøyer totalt sett mellom 6 og 7 % av trafikken. Forutsetter man at en like høy andel vil stoppe på Lomoen i fremtiden, og at trafikken øker med i gjennomsnitt 30 % fram til 2035, gir det et tall på ca 500 kjøretøy pr. dag i 2035.

På den ene siden kan en ikke forvente at all trafikk som i dag stopper på de tre anleggene, vil velge å stoppe på et nytt anlegg i Lomoen. Blant annet vil bredden og variasjonen i tilbudet være mindre. På den andre siden er det flere andre stoppesteder langs dagens E6 som i liten grad vil være aktuelle etter omleggingen. Dette gjelder blant annet Åttekanten på Fåvang, og Ringebu og Vinstra sentrum, som ikke vil ligge langs nye E6 slik den er planlagt nå. Dette vil trolig bidra til å øke etterspørselen etter de anleggene som vil ligge langs nye E6.

Utenom kvaliteten på det anlegget som eventuelt blir bygget på Lomoen, er det særlig to faktorer som vil påvirke prognosene for besøket på Lomoen:

- Hvilke andre vegserviceanlegg som blir bygget langs den nye E6 i regionen. Av særlig betydning har det hvordan Kvitfjelltunet på Fåvang blir utviklet.
- Kapasiteten på anlegget ved Lomoen. Trafikken vil som nevnt variere svært mye over året, og erfaringer fra andre anlegg viser at det ikke er lønnsomt å dimensjonere anleggene for å kunne ta toppene. Det vil i så fall bety at anlegget i sommersesongen til tider vil være fullt, og at en dermed vil ”miste” noen stopp.

Vår vurdering er at markedsgrunnlaget i form av framtidig trafikk på E6 ser ut til å være betydelig. Selv om Kvitfjelltunet blir utviklet til et godt tilbud, vil det totalt sett bli færre aktuelle stoppesteder langs nye E6, noe som tilsier høyt potensielt besøk på Lomoen. At serveringsstedet i toppsesongen kan være fullt kan på den ene siden være negativt ved at reisende ikke ”tør” å planlegge å stoppe på Lomoen. Dette vil likevel gjelde en kort periode av året. På den andre siden kan nærheten til andre serveringstilbud på Vinstra bidra til å oppveie denne ulempen noe, og kan gi effekter for øvrig næringsliv på Vinstra.

2.2 Parkeringsareal for tungtransport

Her vil vi anslå behovet for et parkeringsareal for tungtransport basert på erfaringstall for antall trailere fra dagens anlegg, som etter omleggingen ikke vil være aktuelle

stoppesteder for den yrkesbaserte trailertrafikken. Arealbehovet til parkering blir estimert ut fra normtall for for parkeringsplasser fra Statens vegvesen.

Dagens tungtrafikk og prognoser

På de tre anleggene vi har intervjuet (Fryatun, Sinclair og Mors Kro) er det anslagsvis 200-250 trailere og annen tungtransport innom hver dag. Det anslås at opp mot *60-70* trailere kan være parkert samtidig ved de tre anleggene. Over dagen er trafikken relativt jevn, men flest er parkert fra middagstiden (kl. 16-17) til utpå kvelden (ca kl. 22).

Hvordan trafikken av tungtransport vil utvikle seg i fremtiden er naturligvis beheftet med stor usikkerhet. Som drøftet i kap. 2.1. legger Statens vegvesen til grunn at den samlede trafikken (tungtrafikk og annen trafikk) på nye E6 i Gudbrandsdalen vil øke med mellom ca *20 og 40 %* avhengig av parsell fram til 2035. Tungtrafikken omfatter i dag ca. 1000 kjøretøy pr. dag i gjennomsnitt over året (ÅDT) (se figur 1). I mangel på spesifiserte utviklingstall for tungtrafikken har vi senere i notatet overført i størrelsesorden samme økning også for tungtrafikken. Flere faktorer vil imidlertid påvirke trafikkutviklingen. En av disse er økningen av øst-europeiske transportselskaper langs norske veger. På den ene siden kan det bidra til kostnadspress i næringen og til at en større andel av transporten vil skje på veg på bekostning av jernbanen. På den andre siden handler sjåførene i disse selskapene mindre på vegserviceanlegg, og det er uklart hvor mye av trafikkøkningen som kan overføres til 'omsetningsøkning' eller til markedsgrunnlag for slike anlegg. Men så lenge det ikke er avgifter på parkering kan en forvente at de likevel vil parkere på de tilrettelagte oppstillingsplassene.

Parkeringsareal

Hvor stort areal som er nødvendig vil dels være avhengig av antall oppstillingsplasser, av hvordan plassen utformes og hvilke funksjoner og elementer som ellers legges inn (som for eksempel beplantning, dusjanlegg mv.). For oversiktsplanlegging kan det i følge Statens Vegvesen legges til grunn et arealbehov på *200-250m2* pr. vogntog i samlet arealbehov inkludert inn- og utkjøring samt oppstillingsplass. Til grunn for dette ligger dimensjonerende mål på 22 meters lengde, 2,6 meters bredde og en svingradius på 12,5 meter (se vedlegg 2). Generelt sett vil normert arealbehov pr. kjøretøy være mindre for store plasser. Den plassen som planlegges i Lomoen er regnet som 'stor parkeringsplass' i denne sammenhengen[1], og en kan derfor ta utgangpunkt i et arealbehov på 200 m2 pr. kjøretøy.

For å anslå arealbehovet tar vi her utgangspunkt i et behov for parkering for 65 kjøretøy samtidig for dagens trafikk, og at denne trafikken kan øke med 30 % fram mot 2035, noe som gir et behov for parkering for ca. 85 kjøretøy samtidig. Det gir følgende arealbehov:

Dagens trafikk: 65 kjøretøy X 200m2, gir et arealbehov på 13 daa.

[1] I forslag til en veileder for døgnhvileplasser for tungtransporten fra Statens Vegvesen, er det nevnt at et minimumsantall plasser for slike plasser langs motorveg bør være 25 (Statens Vegvesen, 2009)

Fram til 2035: 85 kjøretøy X 200m2, gir et arealbehov på 17 daa.

Ønskes andre dimensjonerende vogntall kan normtallene over brukes til å estimere arealbehovet. Regneeksemplene viser at slik parkering krever store arealer. Som en illustrasjon kan det nevnes at om en kun regner det arealet som er nødvendig for det enkelte kjøretøy å stå parkert på (uten mellomrom mellom kjøretøyene, inn-utkjøring mv., hensyn til svingradius mv.), så krever 85 vogntog alene nærmere 5 daa. Som en annen sammenligning kan det nevnes at dagens parkeringsplass på Fryatun er om lag 5 daa og kan ha maksimalt 30 kjøretøy samtidig. Parkeringen er da tettere enn normen, og noen står utenfor oppmerkede plasser.

Mange faktorer vil være avgjørende hvor stor den faktiske trafikken blir, hvor stor 'samtidighetsfaktoren' blir og hvor stor andel av tungtrafikken som vil velge å stoppe i Lomoen. 'Pulsen' i denne trafikken vil være avgjørende for hvordan Lomoen kommer ut på disse punktene. Særlige viktige faktorer er trolig lokalisering i forhold til kjøre- og hviletider mellom viktige transportknutepunkter (som kan bli endret ved vegutbygginger), kvalitet og kapasitet på matserveringen, oversiktligheten ved inn- og utkjøringer, samt i hvilken grad serverings- og parkeringsmuligheter blir bygd ut andre steder langs den nye E6. Det vurderes f.eks. om det skal bli bygget parkeringsplass for tungtransport ved Kvitfjelltunet på Fåvang.

Det er planlagt at parkeringsplassen i Lomoen skal være en såkalt døgnhvileplass for tungtransporten. Det er knyttet en rekke ønsker og krav til slike plasser. Noen som er relevant for utformingen av plassen er følgende:

- God tilgjengelighet og gode manøvreringsforhold er viktig, blant annet inn- og utkjøring uten å rygge.
- Minimumsantall p-plasser på døgnhvileplasser for tungtransport langs motorveg bør være 25. De kan være enda større. Oftest nødvendig med en viss overkapasitet, hvis det ofte er fullt vil det være et dårlig tilbud til næringen. Ved stort behov bør det vurderes å etablere flere plasser.
- Døgnhvileplassene bør være adskilt fra resten av anlegget. Viktig for å gi ro for å sove. Døgnhvileplass bør være reservert tungbilsjåfører.
- Bør være gratis i bruk, men en kan ta gebyrer for fasiliteter, inkl. sikkerhetstiltak. Ved de store anleggene bør dusj-/toalettanleggene i utgangspunktet være forbeholdt yrkessjåfører. Driften av plassen kan organiseres på ulike måter, blant annet gjennom avtaler med drivere av serveringssted eller gjennom avtaler med andre leverandører.
- Sikkerheten må ivaretas tilfredsstillende på slike plasser. Døgnbemanning av serviceanlegg vil bidra til sikkerheten. I andre europeiske land er det under utvikling hvileplasser med høyt sikkerhetsnivå (bommer, vektertjenester mv.). Dette vil være tjenester som brukerne normalt må betale for.

- Døgnhvileplasser bør ligge slik at støy fra kjøleaggregater og lignende ikke blir sjenerende for omgivelsene. Biler med aggregater bør også skilles fra andre kjøretøy for ikke å forstyrre om natten.
- På døgnhvileplassene skal det være tilgang til toalett, dusjanlegg, søppelcontainere – helst også el-forsyning (minst 25 % av plassene) og serveringstilbud. Belysning (også mellom plassen og servicetilbud) er viktig. Oppholdsrom, trådløst nettverk, tilgang lesestoff, turstier mv – vil øke attraktiviteten til en døgnhvileplass.
- Det må skiltes og oppmerkes separate parkeringsfelt for døgnhvilen for tungtrafikk og for kortere stopp. Rabatter, grønt, beplantning mv. vil øke kvaliteten og trivselen.

Parkeringsplassen på Frya trekkes fram av flere sjåfører som en god og stor parkeringsplass. Den har blant annet egen inn- og utkjøring, den er flat og er oversiktelig fra vegen (noe som er gunstig for blant annet å se om det er ledig plass).

2.3 Omsetning fra tungtransporten

Her vil vi anslå omsetning fra tungtransporten og forskjeller mellom sjåfører og firmaer fra ulike land. Dette gjøres på grunnlag av erfaringstall fra de tre eksisterende anleggene.

For de tre anleggene langs dagens E6 ligger omsetningen pr. sjåfør som handler på mellom 120 og 170 kroner. I denne prisen inngår normalt middag/middagsbuffet, kaffe og tilgang til dusj. Intervjuene våre, og diskusjoner på internett, viser også at det er vanlig med rabatter for sjåfører, ved at for eksempel får hver 10. middag gratis. Sjåfører som ikke kjøper noe å spise/drikke må betale 20-40 kr for bruk av dusj.

De fleste tungtransport-sjåførene som handler kjøper middag. Et mindretall kjøper kun kaffe og rundstykke/kake el.

De siste årene har det blitt flere øst-europeiske sjåfører som kjører tungtransport langs E6. Andelen er imidlertid vanskelig å anslå. Det generelle inntrykket er at de bruker parkeringsplassene ved de tre anleggene, og benytter toaletter, men handler lite eller ingenting. I noen tilfeller lager de mat på primuser på parkeringsplassene, noe som oppfattes som en sikkerhetsrisiko blant de andre sjåførene. I følge ett av intervjuene ligger den viktigste forskjellen når det gjelder omsetning mellom sjåfører ansatt i norske/vest-europeiske *selskaper* (som handler - selv om sjåførene er er øst-europeiske) og sjåfører i øst-europeiske selskaper (som ikke handler). Nasjonaliteten på transportselskapene kan derfor vise seg å være viktigere enn nasjonaliteten på sjåførene, og strukturen på tungtransporten i framtida vil derfor være av betydning for omsetningen ved slike anlegg.

Det fins ingen statistikk over nasjonalitetsutviklingen i antall biler eller forskjeller i forbruk i Norge etter nasjonalitet. For internasjonale transporter registreres imidlertid godsmengde etter bilens nasjonalitet ved selve grensepasseringen, men vi vet ikke

hvordan dette fordeler seg lengre inn i landet. I 2008 ble det i alt ført 12 millioner tonn varer på veg over grensa. Av dette ble nær halvparten (46 %) transportert på norske biler, og over 80 % av biler fra vestlige land. I 2008 ble 6 % av samlet godsmengde som passerte grensa på veg kjørt på biler fra Polen eller de baltiske landene. Fra 2000 til 2008 økte samlet godsmengde med ca 50 %, mens økningen på øst-europeiske biler var om lag 10 ganger høyere. Økningen har vært stor, men fortsatt utgjør de en relativt liten andel av samlet godsmengde målt på landsbasis. Hvorvidt dette også gjelder for tungtransporten gjennom Gudbrandsdalen er ikke godt å si noe sikkert om.

Tab. 2. Godstransport med lastebil over grensen[1]. Tonn bruttovekt. Importert og eksportert mengde.

År	Alle nasjo-naliteter	Norske	Svenske	Danske	Finske	Tyske	Polske	Baltiske[2]	Andre
2000	8 393 792	4 276 324	2 674 666	492 867	442 600	141 990	72 958	52 073	240 314
2001	8 537 204	4 161 972	2 787 870	484 494	425 221	183 230	85 108	82 200	327 109
2002	8 980 748	4 275 102	2 948 022	516 034	440 448	194 949	104 171	127 431	374 591
2003	9 095 525	4 130 975	2 968 722	556 773	505 588	207 688	133 972	187 648	404 159
2004	9 941 538	4 575 398	3 215 076	559 880	562 404	222 409	164 405	202 463	439 503
2005	10 297 807	4 766 136	3 181 290	563 440	530 095	275 221	232 937	257 295	491 393
2006	11 124 774	5 108 821	3 467 337	526 133	565 400	317 094	277 964	304 801	557 224
2007	12 099 946	5 613 627	3 683 610	591 027	615 877	298 220	331 667	356 601	609 317
2008	12 061 117	5 525 262	3 428 579	613 788	607 352	367 717	394 366	388 927	735 126

[1] Gjelder grensepassering på veg, ferge ikke inkludert. Kilde: http://www.ssb.no/godstrans/tab-2010-02-17-03.html
[2] Estland, Latvia og Litauen.

Med bakgrunn i de tallene som er anslått her, og i kap. 2.2. for omfanget på tung-transporten, kan vi anslå at tungtransporten i dag genererer en omsetning på mellom 6 og 7 millioner kroner pr. år i de tre anleggene til sammen. I tillegg til at dette er en betydelig omsetning, representerer tungtransporten en relativt jevn trafikk over året og på alle hverdager. Den utgjør dermed en viktig basis for at bedriftene kan tilby varm mat (middag og middagsbuffet) hele året (i Kvam, dvs. Sinclair og Mors kro, er også ekspressbusspassasjerene en viktig basis).

2.4 Parkeringsareal for turbusser

Her vil vi ta utgangspunkt i intervjuene med de tre eksisterende serveringsstedene ved dagens E6. Vi har spurt om hvilket omfang det er på denne trafikken, hva den består av, og utviklingen de siste årene. Ut fra dette vil vi drøfte i hvilken grad det er behov for parkeringsarealer til turbusser. Ut fra normtall fra Statens vegvesen vil vi anslå arealbehovet for en eventuell slik parkering.

Dagens turbusstrafikk og utviklingen i trafikken

I intervjuene kommer det fram at turbusser utgjør en relativt liten andel av trafikken, og at det tradisjonelle"turistbussmarkedet" er et marked i nedgang. Dette er i tråd med den generelle utviklingen i reiselivsmarkedene de siste årene. Dagens tre anlegg har i liten grad tall for denne trafikken, noe som også indikerer at interessen for og oppmerksomheten rettet mot denne trafikken er liten. Det har også i dette segmentet blitt en stadig større andel av østeuropeisk trafikk i de senere åra, noe som har gitt lavere omsetning ved denne typen stopp. Omfanget av forhåndsbestilt servering er relativt lite. Et av anleggene ønsker heller ikke slike avtaler, da de mener det er dårlig lønnsomhet i disse avtalene. Det er noen tilfeldige bekvemmelighetsstopp av turistbusser. Da kan passasjerene kjøpe lunsj eller 'nistemat' i den grad de selv ønsker. Denne trafikken er konsentrert til sommersesongen, i en periode da trafikken fra tungtransporten er mindre.

I motsetning til turistbussene, nevner de eksisterende anleggene at trafikken med minibusser og busser fra lag, foreninger, vennegjenger mv. utgjør et relativt stort volum allerede i dag, og regnes for å være et voksende marked. Trafikken er konsentrert til helger, ferieperioder i sommerhalvåret (april – september). Sportsarrangementer (turneringer, Birkebeiner-arrangementene mv.), festivaler, pensjonistforeninger, nevnes som eksempler på slik trafikk.

Vurdering av behovet for parkeringsareal

Behovet for parkering for turbusser er neppe stort, og det bør trolig ikke reserveres egne plasser for denne type trafikk. I den grad man fortsatt vil ha ekspressbusser bør disse ha reserverte plasser nær serveringsanlegget. For minibusstransport av lag, foreninger og liknende bør det være plass nok til å sette av passasjerene i nærheten av serveringsstedet, mens parkeringen av kjøretøyene godt kan skje et stykke unna dersom det er nødvendig. Oppmerket parkering for eksempelvis to turbusser krever et areal på 2 X (16 x 2,75), totalt ca 90m2, ved kantparkering (se vedlegg 3).

Tidsmessig har den yrkesbaserte tungtrafikken og den fritidsbaserte turbusstrafikken (inkl. lag- og foreninger), "motsatt" og utfyllende sesongmønster, dvs at tungtrafikken er lavest i ferier og helger, når turbusstrafikken er størst. I tillegg kommer at en del av tungtrafikken velger å kjøre om natten i sommerferie-perioden. Dette gir muligheter for at turbusstrafikken kan parkere på parkeringsplassen for tungtrafikken ved behov, uten at de da kommer i konflikt med tungtrafikken. Det vil derimot trolig gi en bedre utnyttelse av parkeringsarealene totalt.

2.5 Lokalisering og funksjoner

Her vil vi drøfte hvordan Lomoen er lokalisert i forhold til reiseruter både for tungtransporten og for ferie- og fritidstrafikken. Deretter vil vi drøfte hvilke funksjoner anlegget bør ha, samt forholdet til andre funksjoner i Lomoen, og hvordan avkjøringer bør utformes.

Lokalisering i forhold til reiseruter

Både for tungtrafikken og for den private ferie- og fritidstrafikken ligger Fron sentralt plassert mellom øst-Norge, og midt-Norge og Nord-Vestlandet. Dette er regioner med stor befolkning, industri og med viktige turistattraksjoner, som til sammen genererer mye gjennomgangstrafikk i Gudbrandsdalen. I turistsammenheng er Gudbrandsdalen en attraktiv del av rundreiser som bl.a inkluderer fjordene på Vestlandet og Trondheim. Dette betyr at Fron er sentralt lokalisert omtrent på halvvegen mellom Trøndelag, Nord-Vestlandet og Osloregionen, både i forhold til yrkestrafikken og for private reisende.

For tungtrafikken er kjøre- og hviletidene[2] svært viktig for hvor sjåførene velger å stoppe. Tungtrafikken er stor gjennom Gudbrandsdalen, og kjørelengde, start og målpunkt er svært varierende. Det er derfor nødvendig med relativt hyppige stoppmuligheter (Statens vegvesen, mars 2009). Våre data (intervjuene, og internett-analysen), viser imidlertid at Fron-området ligger særlig sentralt for stopp ifht kjøre- og hviletider for viktige deler av tungtransporten. Dette gjelder blant annet fisk fra Nord-Vestlandet til Oslo-regionen og industrivarer fra Sunndalsøra til Raufoss. Noen av disse har faste ruter på alle hverdager. Fron er også sentralt ifht transport som kommer med fergene fra Danmark og skal videre nordover i Norge.

Forstudien til Statens vegvesen om sideanlegg langs nye E6 viser at det vil bli færre stoppe-steder i direkte tilknytning til E6 både for tungtransport og andre reisende. Blant annet vil omleggingen utenom Ringebu og Vinstra bidra til dette. Dette betyr at de anleggene som kommer, blant annet i Lomoen, vil bli enda mer sentrale stoppesteder.

Funksjoner ved vegserviceanlegget og i Lomoen forøvrig

Det er planlagt at parkeringsplassen i Lomoen skal være en såkalt døgnhvileplass for tungtransporten. Det er knyttet en rekke ønsker og krav til slike plasser, og i høringsutkastet til en veileder for døgnhvileplasser er det foreslått at det settes følgende krav til funksjoner (Statens vegvesen, juni 2009):

- Toaletter, vask og dusj. Ved de store anleggene (som Lomoen trolig blir) bør dusj-/toalettanleggene i utgangspunktet være forbeholdt yrkessjåfører.
- Belysning og tilgang til strøm for fryse- og kjølebiler.
- Tavle som viser kontakttelefon og nødnumre.

I tillegg er det nevnt at oppholdsrom, trådløst nettverk, tilgang lesestoff, turstier mv – vil øke attraktiviteten til en døgnhvileplass. Internett-analysene viser at noen sjåfører særlig vektlegger tilgang til trådløst nettverk og oppholdsrom med tv/dvd. Andre ting som nevnes av sjåførene er vaskemaskiner/tørketromler, mulighet for å vaske bil og "truckshop" med diverse artikler til bil.

[2] Hovedregelen er 11 timer hvile hvert døgn (døgnhvile) samt 45 minutters pause for hver 4,5 timers kjøring (Statens vegvesen, juni 2009)

Samlokalisering av raste- og parkeringsplasser og kommersielle anlegg med servering, bensinstasjon, kiosk, mv. vil være en fordel både for de reisende og for å begrense antallet ut-/innkjøringer (Statens vegvesen, mars 2009). Slik samlokalisering vektlegges også som en fordel av tungtransport-sjåførene både av tilbuds- og sikkerhetsmessige grunner. Det ser videre ut til at mattilbudet, kiosk, og lange åpningstider er særlig viktige momenter for dem. Ferie-/ fritidsreisende og hyttetrafikken er to andre viktige målgrupper, og for dem har vi følgende vurderinger når det gjelder funksjoner:

- For ferie- og fritidstrafikken er trolig muligheter for å sitte utendørs på sommeren, samt lekeområder, være attraktive funksjoner for en del reisende. For alle reisende, men trolig mest for ferie-/fritidsreisende, vil nær tilknytning (gangavstand) til andre service- og handelstilbud i Lomoen være positivt. Dette gjelder antakelig i særlig grad dagligvarebutikk, og andre serveringstilbud (særlig i sommerferieperioden, med potensielt sprengt kapasitet på selve vegserviceanlegget). En må i vurderingen av slike funksjoner være oppmerksom på den sterke sesongsvingningen i denne trafikken.
- For hyttetrafikken er trolig samlokaliseringen med dagligvarebutikker og byggevarer særlig attraktivt. Vi vil anta at for hytteeiere i Fefor-området og i Skåbu er Lomoen-området er det gunstig å handle både dagligvarer og byggevarer i Lomoen-området. Når det gjelder byggevarer er nok tilbudet i Lomoen attraktivt for hytteiere i hele Fron. Tilbud om servering og bensinstasjon vil styrke dette områdets attraktivitet ytterligere for denne målgruppen.

Når det gjelder inn- og utkjøringer mv. viser erfaringene fra andre anlegg at enkle og oversiktlige kjøremønstre har stor betydning for besøket på anleggene. Dette innebærer at bilistene helst bør se hvordan de kommer inn og ut av anlegget før de kjører av E6. Av noen sjåfører trekkes Fryatun frem som en god parkeringsplass for tungtrafikken.

Behov for overnatting, funksjoner for lokalmarkedet, samt hvordan parkeringen for tung-transporten bør utformes, diskuteres i egne punkt (hhv, kap. 2.9, 2.6 og 2.2).

2.6 Lokal omsetning

Her vil vi drøfte hvilken betydning omsetning fra det lokale markedet kan få for det planlagte vegserviceanlegget i Lomoen, og hvilke faktorer som vil ha betydning for omfanget av den lokale omsetningen. Til grunn for denne drøftingen ligger intervjuene med de eksisterende anleggene, og en vurdering av den lokale markeds- og konkurransesituasjonen.

Lokalmarkedet utgjør grovt anslått en fjerdedel av den samlede omsetningen på de tre eksist- erende anleggene. Det lokale markedet består hovedsakelig av vanlige kafebesøk,

søndags- middag, håndtverkere/bedrifter til lunsj og lukkede møter/selskaper. Informantene er klare på at økonomien i lukkede møter/selskaper er relativt dårlig, og noen av dem tilbyr derfor ikke dette (mangel på egnede lokaler er også en medvirkende faktor). Her har de også sterk konkurranse fra hotellene på fjellet, særlig når det gjelder selskaper (konfirmasjoner, bryllup og lignende.)

Generelt vil lett tilgang med bil og til fots for lokaltrafikken være viktig for å generere trafikk. Dette omfatter god tilgang fra Peer Gynt senteret og de andre butikkene i Lomoen-området (slik at det er lett å bevege seg til fots mellom de ulike butikkene og anlegget), samt gode avkjøringer fra RV 255 og 256. Hvor bommene settes på nye E6 vil ha betydning for hvor stor del av lokaltrafikken fra Kvam og Sør-Fron mv. som vil komme langs nye E6, og dermed via Lomoen, eller om de velger å kjøre ”gamlevegen”.

Mye handel på Vinstra skjer på Sødorptunet, og mye av lokaltrafikken som kombinerer handel og kafebesøk vil trolig fortsatt skje der. Det er imidlertid relativt store boligområder på vestsiden av Lågen, hvor Peer Gynt senteret og Rema 1000 er nærmeste butikker, og det er en stor videregående skole i området. Etableringen av et vegserviceanlegg i Lomoen kan bidra til å styrke dette området totalt sett, bidra til synergier, og gjøre det mer attraktivt for det lokale markedet og for mulige nye etableringer.

Et bra mattilbud, inkludert middag/middagsbuffet, kombinert med lange åpningstider og god service (et hyggelig vertskap), vil være den viktigste konkurransefaktoren for vegserviceanlegget, både generelt og spesielt i forhold til lokalmarkedet. Det viser vårt datagrunnlag tydelig. Med basis i trafikken fra E6 vil vegserviceanlegget ha mulighet til å ha et godt helårlig tilbud, som også vil kunne stå sterkt på lokalmarkedet på Vinstra.

Med basis i serveringstilbudet, mener vi også at det nye vegserviceanlegget bør kunne tilby møtelokaler til lukkede møter. Nord-Fron har et relativt omfattende nærings- og foreningsliv, politiske aktiviteter mv., og vegserviceanlegget vil kunne ha mulighet til å tilby moderne møtelokaler i kombinasjon med et bra mattilbud. Lomoen vil også ligge sentralt til i forhold til møtevirksomhet på regionalt nivå. En må finne fleksible løsninger, hvor møterommene brukes til vanlig servering i sommersesongen og andre trafikktopper, samtidig som 'overflødig' serveringsareal i stille perioder vil kunne stenges av. Trafikktopper med stor serveringsaktivitet vil være i perioder med lav møteaktivitet, og fleksibilitet i romløsninger kan totalt sett gi en god utnyttelse av kapasiteten (forutsatt at det finnes tilfredsstillende løsninger i forhold til bl.a. støyskjerming).

2.7 Hvordan ulike typer trafikk påvirker hverandre

Her vil vi drøfte i hvilke grad ”trafikk genererer trafikk”, og hvordan ulike typer trafikk eventuelt påvirker hverandre. Det gjøres på grunnlag av de intervjuer/samtaler vi har gjennomført, og av informasjon fra internett.

Det synes klart at ”trafikk genererer trafikk”. I første rekke skjer det gjennom at de som kjører på E6 ser at det står biler parkert utenfor serveringsstedene. Dette tolkes trolig av andre som at stedet har et bra tilbud, og at det er åpent. Det er derfor viktig at serveringsstedet og parkeringsplassen er synlig fra veien. En av våre informanter mener også at parkerte trailere oppfattes som et ”kvalitetsstempel” av andre reisende, ut fra at de antar at der disse sjåførene stanser er det et godt tilbud. Stopp fra ekspressbusser kan også bidra til trafikk ved at passasjerer velger å stoppe på anleggene også når de reiser med bil (hvis de har opplevd å få god kvalitet). Når det gjelder tungtransportsjåfører har mange av dem relativt faste stoppesteder, der de møter kolleger jevnlig. Det virker imidlertid ikke som om møter avtales på forhånd – kjøre- og hviletidene er trolig det som i størst grad bestemmer stoppested.

Det eneste unntaket fra ”trafikk genererer trafikk” er at noen sjåfører av tungtransport vil unngå å stoppe på steder hvor det samtidig er ekspressbusser. De advarer hverandre mot dette i internett-diskusjoner. Det kan da ta lang tid å få servert mat og alle sitteplasser kan være opptatt, noe som kan ”ødelegge” verdifull hviletid. Dette kan, både i følge internett og våre intervjuer, til en viss grad kompenseres med at sjåførene kan forsyne seg av middagsbuffet el. før de betaler, eller at sjåførene blir prioritert i køen.

2.8 Behov for overnatting

Her vil vi vurdere i hvilken grad det er behov for et overnattingstilbud som en del av vegserviceanlegget i Lomoen. Dette vurderes ut fra intervjuene, samt vår kjennskap til utviklingen i overnattingssektoren og strukturen på sektoren i midt-Gudbrandsdalen.

De fleste utviklingstrekk indikerer at etterspørselen etter et overnattingstilbud langs E6 på Vinstra vil være relativt liten. De viktigste er:

- Yrkestrafikken (selgere, konsulenter mv) etterspør i mindre grad overnatting nå enn før. Bedre biler og veger, samt kostnadspress, betyr at disse i mindre grad overnatter på sine reiser (mest dagsturer).
- De fleste tungtrafikk-sjåførene overnatter i egne biler.
- På ferie- og fritidsmarkedet er det størst potensiell etterspørsel etter overnatting langs E6 i sommersesongen. Hotellene og utleiehyttene på fjellet i midt-Gudbrandsdalen har imidlertid mye ledig kapasitet i denne perioden og tilbyr rimelig overnatting som det kan være vanskelig å konkurrere med prismessig.

I den andre retningen trekker det at det er stor etterspørsel etter overnattingskapasitet i festivalperiodene på sommeren i midt-Gudbrandsdalen. Sett over året er dette likevel en etterspørsel som er svært begrenset i tid. Videre er trolig overnatting i camping/caravan i festivalområdet en viktig del av selve ”festivalopplevelsen” for mange av de tilreisende. For disse vil rom på vegserviceanlegget i liten grad være et alternativ.

Vår vurdering er derfor at det ikke er grunnlag for å bygge ut overnatting ved det nye vegserviceanlegget i Lomoen. Lomoen kan imidlertid være et godt sted for å informere om, og formidle, overnatting til andre hoteller, hytter og leiligheter i regionen, som har ledig kapasitet og kan tilby konkurransedyktige priser i store deler av sommersesongen. På den måten kan man bidra til bedre kapasitetsutnyttelse på eksisterende overnattingsbedrifter.

2.9 Samlet vurdering

Samlokalisering av rasteplass, vegserviceanlegg og annen handelsvirksomhet vil uten tvil være gunstig for alle parter, for de reisende, for anlegget, for lokalbefolkningen og for å begrense antallet påkjøringer. På Lomoen forutsettes det at vegserviceanlegget lokaliseres i tilknytning til det kryss som er planlagt for avkjøringen til Vinstra, og Vegvesenets avkjøringsargument har liten betydning der. Et stort veganlegg som E6, og ditto kryss, vil utgjøre en vesentlig barriere for 'sambruk' av kunder dersom de er lokalisert på hver sin side av E6 enten man har stoppet på vegserviceanlegget eller er på handelssenteret. Skal en på best mulig måte kunne utnytte det potensialet som ligger i den økte trafikken som vil komme i området, bør en ha enklest mulig adkomst i gangavstand mellom vegservice-anlegg, serveringssted og rasteplass for publikum, og handelstilbudet rundt Peer Gynt-senteret. På den måten vil man også legge forholdene best til rette for at et slik anlegg kan være et attraktivt tilbud til lokalbefolkningen. Ut fra dette perspektivet vil en lokalisering på vestsiden være lite gunstig, og alternativ K5-V2 i figur 1 foran trolig mest gunstig.

For tungtransporten kommer sikkerhetsmessige aspekter i tillegg til tilbudet ved en samlokalisering. Vi har ellers vurdert at både for den mobile turisttrafikken og for den mer tilbakevendende hyttetrafikken vil en samlokalisering med eksisterende handelstilbud være å foretrekke både servicemessig og kommersielt. En omsetningsøkning fra disse segmentene kan bidra til å styrke Peer Gynt-senterets konkurranseposisjon i regionen.

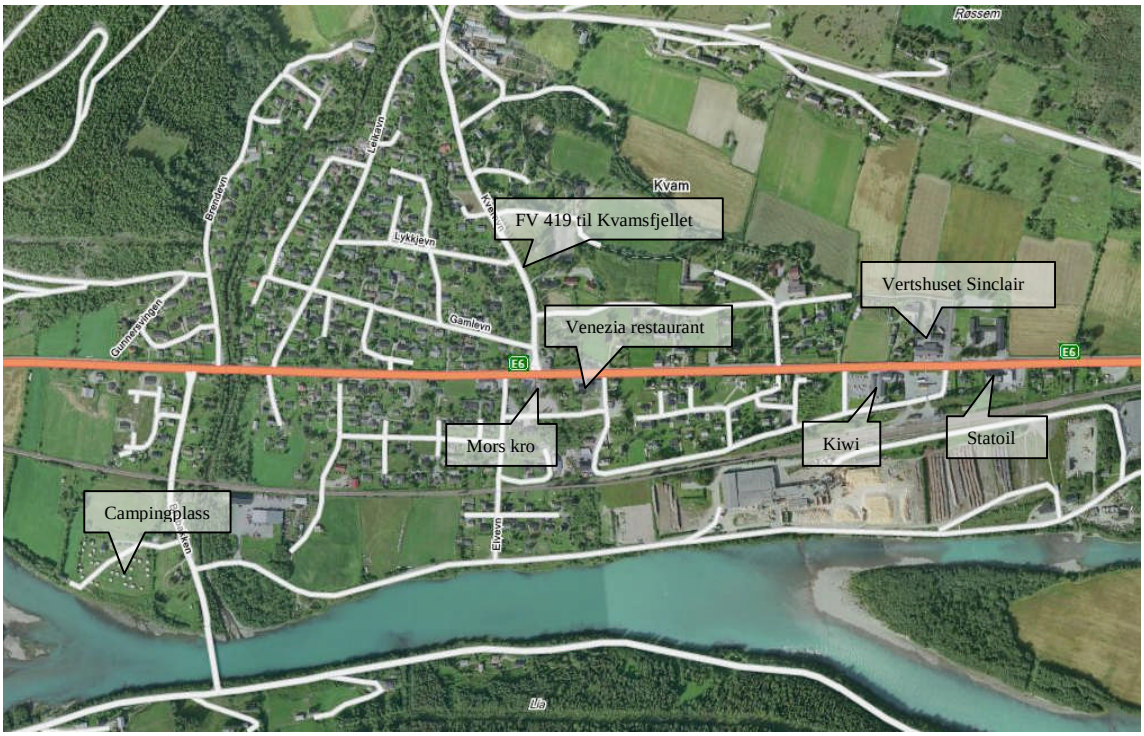
Vår vurdering er at det ikke er behov for nye kommersielle overnattingstilbud i dette området. En bedre utnyttelse av det informasjonspotensial som ligger i et sentralt plassert vegserviceanlegg, med høyst sannsynlig stor trafikk i turistsesongen, vil kunne komme eksisterende overnattingsbedrifter i området til gode.

3 Kvam sentrum

Omleggingen av E6 utenom Kvam sentrum vil ha størst betydning for omsetningen til de to vegkroene (Vertshuset Sinclair og Mors kro), bensinstasjonen (Statoil) og dagligvarehandelen (Kiwi). Vi har data om alle disse gjennom intervjuer og tilgjengelig statistikk. Venezia restaurant og bar vil også bli berørt, men her har vi ingen data. Denne restauranten er trolig i vesentlig større grad rettet mot lokalmarkedet enn de øvrige nevnte.

På grunn av ulikheter i datatilgang har vi måttet bruke litt forskjellige tilnærmingsmåter for å beregne konsekvensene for de ulike delene av næringslivet i Kvam. For Vertshuset Sinclair og Mors Kro har vi vurdert virkningene av tungtransporten, ekspressbussene og "øvrige gjennomreisende". For dagligvarehandelen (i første rekke Kiwi) har vi først drøftet virkningene av trafikken og handelen knyttet til fritidsboliger. (Alt dette i kap. 3.2). De samlede virkningene for Kiwi og Statoil er nærmere omtalt i kapittel 3.4. om detaljhandel. På grunn av ulikheter i datatilgang blir det noe overlapp i drøftingene om de ulike grupper reisende og delene av næringslivet i Kvam. I kap. 3.6. har vi derfor ryddet og summert opp de samlede økonomiske konsekvensene for næringslivet i Kvam sentrum.

Figur 3 viser Kvam sentrum og lokaliseringen av de bedriftene som er omtalt her i kap. 3. Ny E6 trasè er planlagt å krysse Lågen nord for campingplassen (til venstre i figur 3).



Figur 3. *Kvam sentrum og lokalisering av bedriftene som er omtalt i rapporten (kombinasjon av flyfoto og kart).* Kilde: Finn kart (http://kart.finn.no/).

3.1 Dagens trafikk og prognoser

Tabell 1 i kapittel 2.1. viser at dagens trafikk på E6 gjennom Kvam ligger på nærmere 6000 biler i gjennomsnitt pr. dag (ÅDT). Strukturen på trafikken er vist i figur 1. i kapittel 2.1.

Prognosene for 2035 viser at Statens vegvesen forventer at ÅDT på gamle E6 gjennom Kvam sentrum vil bli redusert til knapt 1000 i ÅDT nord for avkjøringen til Kvamsfjellet FV 419, og 200 ÅDT sør for avkjøringen (se vedlegg 1). Dette viser at en forventer at nærmest alt av gjennomreisetrafikk, utenom den som skal til turistbedriftene og hyttene på Kvamsfjellet, vil bli borte fra Kvam sentrum ved ny E6 slik den er planlagt nå.

3.2 Næringsstrukturen i Kvam

For å få en oversikt over næringsstrukturen i Kvam har vi tatt utgangspunkt i Brønnøysundregistrene og den statistikken som kan fås derfra. Der blir samtlige bedrifter registrert uavhengig av selskapsform, og for de selskapsformer som har offentlige regnskaper får man også regnskapsdata. Bedrifter som er del av større konsern blir som regel ikke registrert der hvor bedriften er lokalisert, men der hvor hovedkontoret ligger. På Kvam gjelder det Forestias sponplatefabrikk, som vi da ikke har tall for. Det er imidlertid liten grunn til å tro at omleggingen av E6 i seg selv skal påvirke omsetningen eller produksjonen der.

Vi har sortert ut alle bedrifter som er registrert med postnummer i Kvam etter næringsgruppekode for å finne næringsstrukturen i Kvam. Det betyr at enkelte bedrifter som kan være lokalisert andre steder (f.eks. Rondablikk) faktisk er registrert med postadresse Kvam.

Næringslivet i Kvam består framfor alt av vareproduserende bedrifter, som utgjør opp mot 60% av bedriftene. (Jfr. tab. 2.) Det er ingen grunn til å tro at disse i vesentlig grad vil bli berørt av omleggingen av E6. Varehandel, overnatting og servering er de mest utsatte bransjene, og disse bedriftene utgjør ca 10 % av næringslivet i Kvam, målt i antall bedrifter. Både serveringsbedriftene (Vertshuset Sinclair og Mors Kro) og detaljhandelsbedriftene (Kiwi og Statoil) blir nærmere vurdert nedenfor. Verken ut fra bedriftsregisteret eller kjennskap til Kvam er det grunn til å tro at andre bedrifter eller næringer i vesentlig grad vil bli negativt påvirket av E6-utbyggingen.

Næringsstrukturen i Kvam tilsier altså at det i liten grad er bedrifter utenfor detaljhandels- og serveringsbedrifter som er avhengig av å ha E6-trafikken gjennom sentrumsområdene

i bygda. Ikke bare Mors Kro og Sinclair, som er nærmere omtalt nedenfor, men også til en viss grad Venezia restaurant og bar kan stå i fare for å tape omsetning, men der er trolig lokalmarkedet av større betydning. Campingplassene på fjellet vil ikke bli berørt, og det vil heller ikke den største av overnattingsbedriftene, Rondablikk. I den grad Kirketeigen har trafikk basert på impulsstopp i høysesongen, kan dette segmentet bli berørt av vegomleggingen. På den andre sida vil dette trolig oppveies av et bedre miljø for litt lengre opphold. Campingplassen ved Lågen vil få den nye E6-traseen svært nær, og blir vesentlig mer støyutsatt. I hvilken grad det vil påvirke driften har vi ikke vurdert, men muligens vil miljøet for lengre opphold forringes. Det er imidlertid flere eksempler på at campingplasser lokalisert svært nær dagens E6 har god trafikk.

Primærnæringene vil ikke bli berørt unntatt evt. areal som blir omdisponert. Bygg, anlegg og transport ligger ikke an til å bli negativt berørt, der kan det kanskje bli 'bedre tider' i forbindelse med anleggsperioden for ny E6. Under kulturell virksomhet, underholdning og fritidsaktiviteter er det registrert 14 enheter. Dette omfatter også idrettslag, treningssentre, musikkforening, osv., og det er ingen grunn til å tro at disse virksomhetene vil bli negativt berørt.

I tabellen nedenfor er næringsstrukturen presentert i *antall bedrifter*. Det gir ikke nødvendigvis et rettvisende bilde hvis en ønsker å si noe om viktighet eller betydning av de enkelte næringsgrupper, da bør en helst bruke omsetningstall eller sysselsettingstall. Slike tall er imidlertid vanskelig å få for så små geografiske områder som vi ønsker her[3].

Tab. 3. Antall bedrifter med postadresse Kvam, etter næringsgruppe.

Næringsgruppe (NACE-kode)	Antall bedrifter	Prosent
Jordbruk, skogbruk, fiske (01-03)	88	33,8
Bergverk, Industri, energi, Vann, avløp, renovasjon (05-39)	7	2,7
Bygge- og anleggsvirksomhet (41-43)	53	20,4
Varehandel, reparasjon av motorvogner (45-47)	15	5,8
Transport og lagring (49-53)	15	5,8
Overnattings- og serveringsvirksomhet (55-56)	10	3,8
Informasjon og kommunikasjon (58-63)	3	1,2
Finansierings- og forsikringsvirksomhet (64-66)	7	2,7
Omsetning og drift av fast eiendom (68)	17	6,5
Faglig, vitenskapelig og teknisk tjenesteyting (69-75)	9	3,5
Forretningsmessig tjenesteyting (77-82)	8	3,1
Offentlig administrasjon, undervisning, helse- og sosialtjenester (84-88).	5	1,9
Kulturell virksomhet, underholdning og fritidsaktiviteter (90-93)	14	5,4
Annen tjenesteyting, lønnet arbeid i private husholdninger, internasjonale organisasjoner og organer (94-99)	9	3,5
I alt	**260**	**100,0**

Kilde: RavnInfo

[3] I RavnInfo er regnskaps- og sysselsettingstall ikke tilgjengelige for bedrifter som er opprettet som f.eks enkeltpersonforetak, ansvarlig selskap, ol.. Mer detaljert om begrensninger i RavnInfo og varehandelsstatistikken i vedlegg 5.

Fordi svært mange av bedriftene i Kvam har en eierform som ikke automatisk medfører offentliggjøring av regnskapene er det langt fra alle bedrifter vi har omsetnings- og sysselsettingstall for. De som mangler er framfor alt små bedrifter. Omsetningstallene gir derfor likevel et bedre bilde enn andelen av bedriftene tilsynelatende skulle tilsi. Trekker vi ut jordbruk, skogbruk og fiske, har vi omsetningstall for en fjerdedel (25 %) og sysselsettingstall for en tredjedel (32 %) av bedriftene, men de representerer altså med stor sannsynlighet mer målt i omsetning.

Tab. 4. Omsetning og ansatte i bedrifter med postadresse Kvam, etter næringsgruppe. 2008.

Næringsgruppe (NACE-kode)	Omsetning -08 (ekskl. mva) 1000 kroner	Antall bedrifter	Antall ansatte
Jordbruk, skogbruk, fiske (01-03), bergverk, Industri, energi, Vann, avløp, renovasjon (05-39)	7 237	4	21
Bygge- og anleggsvirksomhet (41-43)	64 173	13	42
Varehandel, reparasjon av motorvogner (45-47)	109 646	6	46
Transport og lagring (49-53), overnattings- og serveringsvirksomhet (55-56)	31 238	4	71
Informasjon og kommunikasjon (58-63), finansierings- og forsikringsvirksomhet (64-66)	3 862	7	4
Omsetning og drift av fast eiendom (68)	28 799	4	26
Resten (69-75), (77-82), (84-88), (90-93), (94-99) Jfr. neste tabell for kodeforklaring	2 953	3	11
I alt	**247 953**	**41**	**221**

Kilde: RavnInfo

I tabell 5 på neste side har vi satt opp de 25 bedrifter som er registrert under næringsgruppene varehandel, overnatting og servering i Kvam. Av disse har vi oppgitt tall for sju bedrifter. Det er ikke oppgitt arbeidstid, kjønn eller alder på de sysselsettingsdata som fins i RavnInfo.

Tab. 5. Bedrifter med postadresse Kvam i næringsgruppene varehandel, overnatting og servering. Omsetning og ansatte 2008.

Bedrift	Omsetning 2008 tkr. (eks. mva)	Antall ansatte
KVAM MEK VERKSTED AS	47 132	14
BRANNSTOPP OPPLAND ANS		
MIMOSA FRUIT NORWAY AS		
SAFE-KVAM v/Svein Erik Bakken		
TL BYGGKJØP AS	10 762	8
RUSTSTUEN EIENDOM		
BJØRGEBU HANDEL AS		
GRUMBUA KVAM ANS		
RUDLAND DAGLIGVARE AS	30 765	14
KVAM FRUKT & TOBAKK ANNE LISE SVE		
KVAM AUTOSENTER AS	20 100	3
KVAM BLOMSTER OG GAVER Annie Jansson		
RUDLAND EIENDOM AS	887	0
SENTRUMS HJØRNET Frode Stenseng		
MARI-ANNE SVENDSTAD		
RONDABLIKK AS	1 185	23
BJØRGEBU HYTTER OG CARAVAN AS		
BJØRGEBU Per Bjørge		
ANNE LENE OTTESTAD		
MORS KRO Anne Stenseng		
RONDAPLASSEN Johannes Bentdal		
VENEZIA RESTAURANT & BAR Draxineanu Claudia		
VERTSHUSET SINCLAIR AS	16 230	28
GUDBRANDSDAL CATERING OG KOKKESERVICE Kjetil Storbråten		
FLATMARK BARDRIFT ANS		

Kilde: RavnInfo

3.3 Omsetning fra dagens gjennomreisende

Her vil vi gjøre noen grove anslag for hvor mye hovedgruppene av gjennomreisende generer av omsetning i Kvam sentrum i dag. Vi har segmentert de gjennomreisende i tungtransport, ekspressbusser, fritidsboliger og andre gjennomreisende.

Tungtransport

Intervjuene viser at mellom 100 og 150 trailere og annen tungtransport stopper i Kvam sentrum hver dag i gjennomsnitt. Som omtalt i kap. 2.3., handler hver sjåfør for mellom 120 og 170 kroner (men mange har noe rabatt). De fleste tungtransport-sjåfører som handler, kjøper middag. Et mindretall kjøper kun kaffe og rundstykke/kake el., mens de fleste sjåfører fra øst-europeiske selskaper ikke handler.

Baserte på disse forutsetningene vil vi grovt anslå at tungtransporten omsetter for *mellom 3,5 og 4 millioner kr* på Vertshuset Sinclair og Mors kro i dag[4].

Ekspressbusser

Ekspressbussrutene både fra Norway bussekspress og Lavprisekspressen har i dag sine eneste lengre pauser på rutene i Kvam sentrum, enten ved Vertshuset Sinclair eller ved Mors kro. Totalt stopper mellom 15 og 18 busser i Kvam hver dag, og av dette om lag 10 på dag- og kveldstid. I høysesongene (deler av sommerferieperioden og rundt høytider) kjøres det ofte med dobbel kapasitet, dvs. med to busser pr. rute. En detaljert oversikt over stoppene er satt opp i vedlegg 4. Både Vertshuset Sinclair og Mors kro har tilpasset kapasiteten og tilbudet sitt til disse passasjerene, med blant annet kioskavdelinger med mat og drikke som egner seg for å ta med på bussen.

Ut fra intervjuene vi har gjennomført i Kvam vil vi anslå at det er 450-500 passasjerer pr. dag i gjennomsnitt fra ekspressbussene som stopper i Kvam. Dette tallet rommer imidlertid store sesongsvingninger. Et flertall av dem handler på vegkroene, noen på Kiwi og Statoil (noen på flere av disse stedene), og et fåtall handler ikke. For vegkroene antas gjennomsnittlig omsetning pr. passasjer som handler å være kr 100,- på dagtid og kr. 50,- på natten. Ut fra disse forutseningene vil vi grovt anslå at ekspressbusspassasjerene omsetter for 28 000 kr pr. dag, eller ca *10 millioner kr. pr. år på de to vegkroene*[5].

Fritidsboliger

Mange steder får tilført vesentlige omsetningsbeløp grunnet stor fritidsboligbefolkning. Steder og butikker som ligger gunstig lokalisert i forhold til reisestrømmer mellom bosted og fritidsboligsted kan oppleve det samme. En ikke uvesentlig del av trafikken gjennom Kvam kan tilbakeføres til fritidsboliger dels på Kvamsfjellet og dels videre nordover i dalen. Vi har nedenfor sett på antallet utenbygds eide fritidsboliger lokalisert ved Furusjøen/på Kvamsfjellet, samt hvor mange av fritidsboligene i Heidalen, ved Lemonsjøen og på Mysusæter som eies av eiere med reiserute sørfra, dvs. dem som pr i

[4] Forutsetninger: 125 kjøretøy pr. dag, 70 % av dem handler på Vertshuset Sinclair og Mors kro, 120 kroner i gjennomsnitt pr. sjåfør (middag og kaffe/kake)
[5] Forutsetninger: 75 % av passasjerene handler på vegkroene, 60 % av passasjerene kommer på dag-/kveldstid og 40 % på natten.

dag trolig reiser gjennom Kvam og derfor kan sies 'handelsmessig å sokne' til Kvam. Vi regner kun med dagligvarehandel i disse estimatene.

Det er om lag 600 fritidsboliger som er lokalisert slik at de vil bruke Fv419. Den planlagte vegomleggingen medfører at disse nå tar av fra E6 nord for Kvam sentrum. Enten en kommer nordfra eller sørfra vil en da ikke passere Kiwi, men blir likevel ledet sørover igjen. Det ikke så langt igjen at avstanden i seg selv vil være avskrekkende, og redusert trafikk på gamle E6 vil i tilfelle stopp på Kiwi forenkle påkjøringen nordover i forhold til i dag. Vi tror at de av fritidsboligeierne ved Furusjøn/på Kvamsfjellet som i dag foretar innkjøp på Kiwi i liten grad vil endre sine handlevaner pga. vegomleggingen. Hvis det likevel skulle bli tilfelle, gjelder det vesentlig de innkjøp som gjøres ved *ankomst*. Suppleringskjøp som er nødvendig under litt lengre opphold vil neppe bli underlagt andre handlemønstre enn i dag.

Større usikkerhet er knyttet til de ca. 800 fritidsboligene i Heidal, Lemonsjøen og Mysusæter. Den usikkerheten gjelder hvor mange som i dag handler på Kiwi, og etter omleggingen av E6 er det liten grunn til å tro at mange av disse vil handle i Kvam. Dersom det blir enklere med avkjøring og parkering ved Peer Gynt-senteret i Lomoen, kan det være et vel så aktuelt handelsalternativ for dem som velger å handle undervegs. Det er svært mange av fritidsboligeiere som velger å handle undervegs mellom hjem og fritidsbolig, men svært få som *bare* handler undervegs. Avstand, sesong og type tur (ferie, helgetur) har betydning for handelsmønster. Ut fra det vi vet, velger vi å bruke modererte gjennomsnittstall fra tidligere gjennomførte undersøkelser.

Estimatene for Heidal, Lemonsjøen og Mysusæter er svært usikre. Vi har forutsatt at halvparten så mange av disse eierne handler i Kvam og at de i gjennomsnitt handler for halvparten av det beløpet som hytteeierne på Kvamsfjellet bruker. Den viktigste begrunnelsen for det er at de nok i mindre grad foretar suppleringskjøp i Kvam under lengre opphold i fritidsboligen. Vårt anslag for handel som kan tilbakeføres til fritidsboligene i regionen utgjør i størrelsesorden 5 til 7 millioner (ekskl. mva). Av dette er det i underkant av to millioner som er mest utsatt i forbindelse med den nye E6.

Tab. 6. Fritidsboliger etter beliggenhet og omsetning i dagligvare i Kvam

Lokalitet	Antall aktu-elle* fritidsboliger	Gj.snitt beløp lokalt pr. enhet/år	Estimert lokalt dagligvare i alt (tkr)
Furusjøen/Kvamsfjellet	599	6 000-8 000	3 600-4 800
Heidal/Lemonsjøen	301	1 500-2 000	1 300-1 700
Mysusæter	529		
I alt			**4 900-6 500**

* Aktuelle enheter på Kvamsfjellet/Furusjøen er dem som eies av utenbygds boende fritidsboligeiere, i Heidal/Lemonsjøen og på Mysusæter av fritidsboligeiere som har bosted sør for Nord-Fron kommunegrense.
Kilde: Ericsson, B & Grefsrud, R (2005): Fritidshus i innlandet: Bruk og lokaløkonomiske effekter, ØF-rapport 6/2005.

Øvrige gjennomreisende

Denne gruppen består hovedsakelig av ferie-og fritidsreisende i sommersesongen og ikke-lokal yrkestrafikk (selgere, konsulenter og andre jobbrelaterte reiser), som er relativt jevn på hverdager hele året. Vårt datagrunnlag for å anslå omfanget av denne trafikken er relativt svakt, og det er flere måter å komme fram til anslag på. Vi har grovt regnet på to måter:

- Ut fra bedriftenes informasjon om antall kjøretøy som stopper, andel tungtrafikk, andel lokaltrafikk, og antall ekspressbusspassasjerer (som vi har drøftet andre steder i rapporten).
- Ut fra Statens vegvesens undersøkelser om sammensetning og omfang på trafikken (figur 1).

Gjennom begge disse to metodene kommer vi fram til et meget grovt anslag på at 40-50 biler av "øvrige gjennomreisende" i gjennomsnitt pr. dag stopper på de to vegkroene i Kvam. At begge metodene gir omtrent samme resultat styrker troen på at vi ligger på et riktig nivå. Når det gjelder omsetning antar vi at ferie- og fritidsreisende i sommersesongen har flere passasjerer og større omsetning pr. bil (vi legger til grunn kr. 300 pr. bil) enn yrkestrafikken (hvor vi legger til grunn kr. 100,- pr bil). Anslagene våre indikerer videre at ferie-/fritidstrafikken utgjør om lag 30 biler pr. dag (men med svært store sesongsvingninger) og yrkestrafikken om lag 15 biler pr. dag. Denne beregningen viser at "øvrig gjennomreisende" kan antas å generere en omsetning for totalt *3,5-4* millioner kroner pr. år på de to vegkroene i Kvam sentrum.

3.4 Detaljhandel

Det er i dag to store detaljhandelsbedrifter i Kvam sentrum som vil være utsatt for vesentlig etterspørselssvikt som følge av omleggingen av E6, Kiwi dagligvare og Statoil bensinstasjon.

Bensinstasjoner er en butikktype som i utgangspunktet er innrettet mot vegfarende. De er likevel også et viktig tilbud i lokalsamfunnet særlig på steder man stort sett er avhengig av privatbilen for å få dagliglivet til å gå opp. Blir stasjonen i Kvam nedlagt, vil nærmeste bensinstasjoner være lokalisert til Sjoa og g Vinstra. Vi har ikke tall som gir grunnlag for å anslå fordeling på bensin- og annet salg på bensinstasjonen, men hvis en forutsetter at all omsetning skyldes bensinsalg til de som er fast bosatt i Kvam, tilsier det en

gjennomsnittlig kjørelengde på ca *45 000 km pr. husstand*[6] (ikke pr. kjøretøy). Et slikt tall indikerer at det er mange andre enn kvamværer som handler på Statoil, og at mange av disse i dag må være gjennomreisende på E6.

Er det da mulig å si noe om hvor mye av denne som kan komme til å forsvinne med ny E6? Det lar seg ikke gjøre uten å bli svært spekulativ, men en kan ta noen enkle forutsetninger som utgangspunkt. Et regnestykke, fortsatt basert på at all omsetning skyldes drivstoff, at 90 % av husholdningene i Kvam har bil og kjører gjennomsnittlig 20 000 km pr år pr husholdning, gir en omsetning på ca. 8 millioner. Det vil si at ca 8-10 millioner av omsetningen (40-50 %) kan tilbakeføres til lokalt forbruk, og i tilfelle 50-60 % *(10-12 millioner)* til gjennomreisende og fritidsboligbrukere. Det er grunn til å understreke at disse tallene er svært usikre.

Kiwi dagligvare er også lokalisert langs dagens E6. Vi mener Kiwi likevel vil være mindre utsatt for omsetningssvikt som følge av vegomleggingen enn Statoil. Det skyldes hovedsakelig to forhold:

- Varesortimentet er ikke basert på eller rettet mot vegfarende, men tvert imot på fastboende og daglig handel.
- Fritidsboligbrukere på Kvamsfjellet vil også i framtida måtte kjøre av E6 og dra i retning for å komme seg opp på fjellet. Slik sett vil vegomleggingen ikke skape dramatiske endringer i kjøremønster, og det vil være en svært liten 'omveg' til Kiwi. Vår vurdering er at svært mange av de som i dag handler på Kiwi ved ankomst vil fortsette å gjøre det dersom det ikke blir vesentlige endringer i tilbudet andre steder. Ett eksempel kan være om handelstilbudet ved Peer Gynt-senteret blir så godt at den bedrede tilgjengeligheten kan friste flere til å stoppe der framfor på Kiwi. Den oppholdsbetingete handelen fra fritidsboligbrukerne vil trolig i svært liten grad bli berørt - de som handler på Kiwi i dag vil sannsynligvis også gjøre det i framtida, forutsatt at tilbudet er likeverdig.

Den handel som evt. måtte foregå i forbindelse med ekspressbusstopp og andre stopp på Sinclair vil neppe utgjøre avgjørende beløp for Kiwi sett i en total sammenheng. Det er i dag seks busstopp 'i butikktid' daglig på Sinclair, og våre intervjuer tilsier at minst halvparten av passasjerene spiser 'på kafe'. Et regneeksempel kan antyde noe om størrelsen: Hvis samtlige av den andre halvparten, dvs. 75 personer pr. dag, handler for kr. 100,- hver dag utgjør det i dag mellom *2 og 3*[7] *millioner*, dvs. under 10 % av dagens omsetning.

Det er vanskelig å vurdere hvor mye av omsetningen ved Kiwi som lokalbefolkningen står for. Et regneeksempel basert på statistikk fra Statistisk sentralbyrås undersøkelser for forbruk i dagligvare kan bidra til å si noe om størrelsesorden. I spredtbygde strøk bruker

[6] Et meget grovt regnestykke: Gjennomsnittlig bensinpris kr. 12,- og 0,7 liter pr. mil, mva. er ikke tatt hensyn til og som i tilfelle ytterligere skulle øke kjørelengden .

[7] Forutsetninger: 6 busser pr. dag, 50 % belegg, og 50% handler på Kiwi for 100,- gir
75 personer * 365 dgr=27 375 persondgr * 100,- = 2 737 500,- / 1,14 (mva) = 2,4 millioner.

hver husholdning i underkant av 46 000,- kroner pr. år til dagligvarehandel (’matvarer og alkoholfrie drikkevarer’). Multiplisert med antall husholdninger i Kvam gir det et lokalt handelspotensial i dagligvare på *mellom 19 og 21 millioner*[8] (ekskl. mva), eller ca 60-65 % av dagens omsetning på Kiwi. Basert på dette regnestykket betyr det at minst 35-40 % av omsetningen på Kiwi skyldes utenbygds, og trolig enda litt mer, da det neppe er realistisk at de lokale handler absolutt alt lokalt.

Ut fra disse forutsetningene kan vi anslå hvordan dagens omsetning på Kiwi er sammensatt. Den lokale andelen er forutsatt at lokalbefolkningen foretar 80 % av sine dagligvareinnkjøp lokalt.

Tab. 7. Sammensetning av omsetningen Kiwi

Segment	Samlet omsetning	Tapspotensial
- fritidsboliger	4 900-6 500	1 300-1 700
- ekspressbusser	2 000-3 000	2 000-3 000
- gjennomfart/turister i området*	5 000-6 000	5 000-6 000
- lokale (80 % av dagligvareinnkjøp i Kvam)	15 000-16 500	0

* Fra figur 2 (foran) har vi anslått at det i løpet av juni, juli og august passerer mellom 300 000 og 350 000 kjøretøyer på feriereiser eller fritidsbaserte lange reiser. Hvis det fra hvert kjøretøy handles for kr. 20,- (inkl. mva) på Kiwi utgjør det ca 5-6 millioner i omsetning (eks. mva.)

Detaljhandelsomsetning pr innbygger er et mål som ofte brukes for å si noe om et steds handelslekkasjer og indirekte om handelstilbudet. Omsetning pr. innbygger bør imidlertid ikke oppfattes som et absolutt mål, men sees i sammenheng med avstander, senterstruktur og omsetning andre steder. Tallet må vurderes som en indikator. I tabellen nedenfor har vi sammenliknet Kvam med andre kommuner i Oppland og landsgjennomsnittet, mest for gi en sammenliknbar størrelsesorden med andre steder.

I 2008 var detaljhandelsomsetningen i Kvam på ca. 25 000,- pr innbygger[9]. Det utgjør litt over en tredjedel av landsgjennomsnittet som var på 70 000,- i 2008, eller omtrent på nivå med Søndre Land. Som vi allerede har vært inne på, er nivået på disse tallene vanskelig å vurdere, men antakelig er det forholdsvis høyt, Kvam sin beliggenhet tatt i betraktning. Da tenker vi først og fremst på avstanden til Vinstra og Otta, og kanskje Ringebu/Lillehammer.

[8] Forutsatt samme husholdningsstørrelse som i 2001 gir befolkningsutviklingen 512 husholdninger i 2008 i ’delområde 04’.
[9] Da har vi regnet med innbyggerne i ’delområde 04’ i følge kretsinndelingen i SSBs folke- og boligtellinger.

Tab. 8. Detaljhandelsomsetning pr. innbygger og kommune i Oppland. Kroner 2008.

Kommune	Omsetning pr. innbygger, kr.*	Kommune	Omsetning pr. innbygger, kr.*
NORGE	70 106		
0501 Lillehammer	92 291	0528 Østre Toten	41 479
0502 Gjøvik	86 741	0529 Vestre Toten	43 689
0511 Dovre	70 488	0532 Jevnaker	44 333
0512 Lesja	31 560	0533 Lunner	21 622
0513 Skjåk	42 064	0534 Gran	72 401
0514 Lom	62 560	0536 Søndre Land	28 764
0515 Vågå	46 503	0538 Nordre Land	84 401
0516 Nord-Fron	79 617	0540 Sør-Aurdal	57 824
- Kvam**	24 747	0541 Etnedal	39 132
0517 Sel	91 942	0542 Nord-Aurdal	137 494
0519 Sør-Fron	26 672	0543 Vestre Slidre	32 479
0520 Ringebu	72 290	0544 Øystre Slidre	68 403
0521 Øyer	51 039	0545 Vang	38 595
0522 Gausdal	39 995		

* Eksklusiv omsetning av motorkjøretøyer og bensin, og eksklusiv merverdiavgift

** Tallet er beregnet ut fra omsetningsstatistikk i RavnInfo og befolkningstall fra 'delområde 04' (Kvam) des 2008, trolig litt lavt da enkelte bedrifters omsetning mangler

3.5 Samlet vurdering

Basert på våre forutsetninger og beregninger har vi kommet fram til at av en omsetning på ca. 75 millioner i 2008 står næringslivet i Kvam sentrum i fare for å miste om lag halvparten etter omleggingen av E6. (Jfr. tab. 7) Mest utsatt vil vegkroene og Statoil være, naturlig nok siden de er rettet mot de vegfarende markedssegmenter. Men også Kiwi vil nok merke en betydelig omsetningssvikt, selv om lokalbefolkningen der er det bærende kundegrunnlaget.

Vi har ikke vurdert hva konsekvensene av en så betydelig omsetningssvikt vil kunne ha for den enkelte bedrift, og i hvilken grad det er aktuelt med evt. nedlegging eller forandringer i driftskonsept. Da måtte en i tilfelle ha gjennomført bedriftsøkonomiske analyser i de enkelte bedrifter.

Tab. 9. Dagens omsetning og tapspotensial etter segment. Kvam. Mill. kroner.

Omsetningpost/segment	Dagens (2008) omsetning*	Tapspotensial,
Vegkroene:	**24**	**17 -18**
- tungtransport		3-4
- ekspressbusser		10
- gjennomfartstrafikk		3-4
Dagligvare:	**31**	**9-11**
- fritidsboliger		1-2
- ekspressbusser		2-3
- gjennomreisende		5-6
Drivstoffhandel:	**20**	**10 -12**
- gjennomreisende		10-12
I alt	**75**	**36 -41**

* Ekskl. mva.

Referanser

Ericsson, Birgitta og Reidun Grefsrud (2005): *Fritidshus i innlandet: Bruk og lokaløkonomiske effekter,* ØF-rapport nr 6/2005, Østlandsforskning, Lillehammer.

Nord-Fron kommune (2010) *Reguleringsplan for Lomoen næringsområde*.

Overvåg, Kjell og Ericsson, Birgitta (2007) *Trafikk på E6 generert av reiselivet og fritidsboliger i Gudbrandsdalen, Ringsaker og Trysil.* ØF-notat 14/2007.

RavnInfo, Bedrifts- og regnskapsstatistikk fra Brønnøysundregistrene

Statens vegvesen (mai 2008) *Veg- og gateutforming,* Håndbok 017.

Statens vegvesen (2008) *Forslag til Strategi for raste- og hvileplasser*.

Statens vegvesen (mars 2009) *E6 Biri – Otta. Sideanlegg Øyer – Dombås.* Forstudie.

Statens vegvesen (juni 2009) *Døgnhvileplasser for tungtransporten*. Håndbok 279. Høringsutgave.

Statens vegvesen (desember 2009) *Tilrettelegging for kollektivtranport på veg*, Håndbok 232,

Statens vegvesen. Kart for trafikk (ÅDT i 2035) i Gudbrandsdalen ved ny E6.

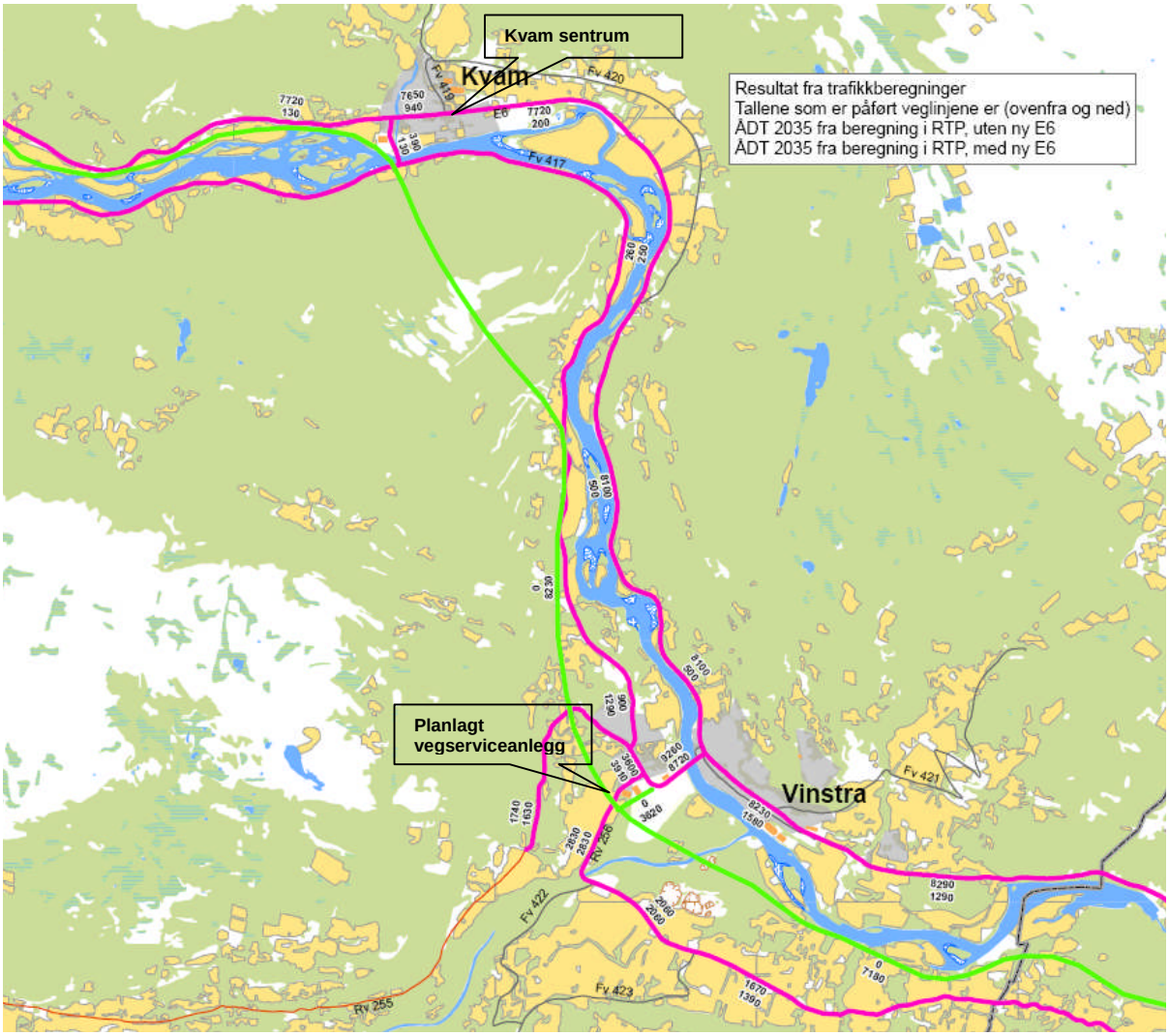
Statistisk sentralbyrå, Folke- og boligtellingen 2001

Statistisk sentralbyrå, Befolkningsstatistikk 2009

Statistisk sentralbyrå, Detaljhandelsstatistikk 2008

Vedlegg

Vedlegg 1: Prognoser for ÅDT veger i Nord-Fron. Ny E6 vist i med lysegrønn linje.
Kilde: bearbeidet av Østlandsforskning på basis av kart fra Statens vegvesen

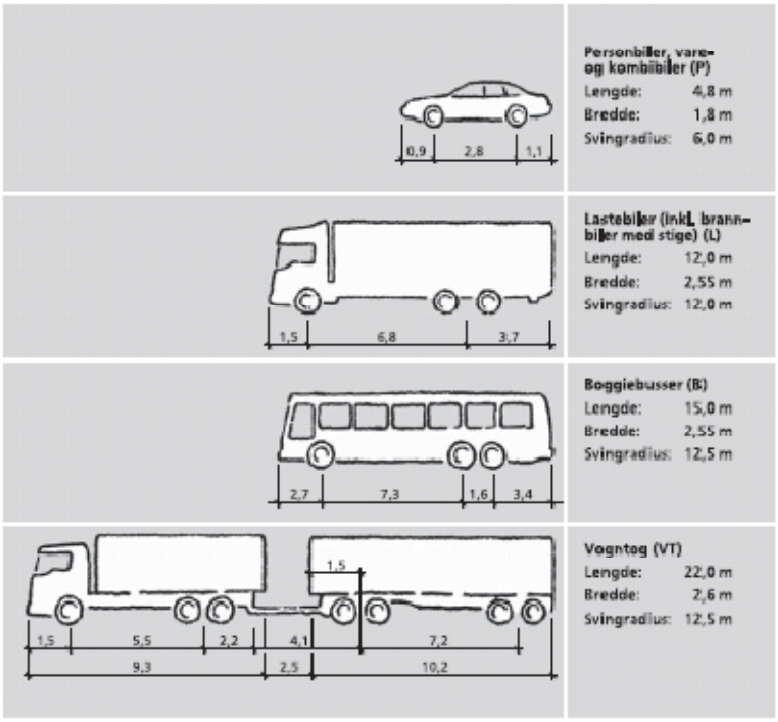


Vedlegg 2: Dimensjonerende kjøretøy
Kilde: Statens vegvesen, mai 2008

E.1.2 Motorkjøretøy

Dimensjonerende kjøretøy velges ut fra veg- og gatenettets funksjon, trafikkmengde og muligheter for omkjøring.

Ved dimensjonering av veger og gater skal ett av kjøretøyene i figur E.7 velges som dimensjonerende kjøretøy.



Figur E.7: Dimensjonerende kjøretøy

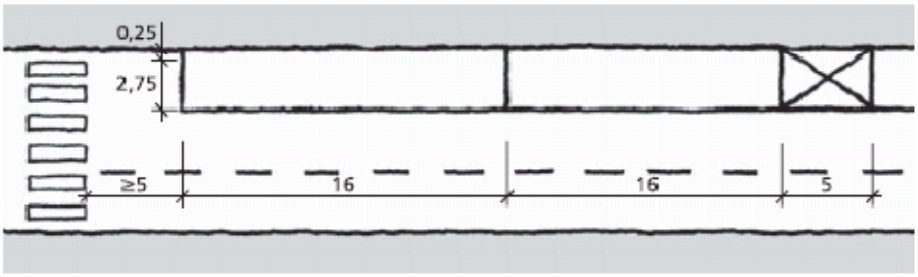
Svingradius i figur E.7 gjelder for kjøretøyets ytre karosserihjørne foran.

Sporingskurver for hver kjøretøytype er vist i vedlegg.

Vedlegg 3: Eksempel på oppstillingsplasser for busser
Kilde: Statens vegvesen, desember 2009.

B.3.3.4 Kantparkering for busser

Krav til dimensjoner for parkeringsplasser for buss er vist i figur B.16. Hvis det er mer enn 3 plasser, anbefales 5 m til manøvreringsareal for annenhver plass.



Figur B.16: Kantparkering for buss (mål i m)

Vedlegg 4: Ekspressbuss-stopp i Kvam pr. februar 2009
Kilde: Nor-Way Bussekspress og Lavprisekspressen

	Stopp pr. uke
Norway Bussekspress	
14.10-14.45 Mors kro (daglig)	7
14.25-15.00 Mors Kro (daglig)	7
02.10-02.35 Mors Kro (daglig)	7
02.05-02.50 Mors Kro (daglig)	7
02.15-03.00 Mors Kro (daglig)	7
02.25-02.55 Mors Kro (daglig)	7
02.15-03.00 Sinclair (daglig)	7
02.20-02.55 Sinclair (daglig)	7
13.50-14.35 Sinclair (daglig)	7
13.05-13.50 Sinclair (hverdager)	5
18.30-19.10 Sinclair (daglig)	7
19.50-20.30 Sinclair (daglig)	7
Lavprisekspressen	
Oslo – Trondheim:	
15:00-15.35 Sinclair (daglig)	7
03.00-03.35 Sinclair (daglig)	7
18.30-19.05 Sinclair (tor, fre, søn)	3
Trondheim - Oslo:	
14.55-15.30 Sinclair (daglig)	7
02.55-03.30 Sinclair (daglig)	7
18.25-19.00 Sinclair (tor, fre, søn)	3

Vedlegg 5. Nærmere om beregningsgrunnlaget i RavnInfo og varehandels-statistikken

Detaljhandelsomsetning pr. innbygger er et mål som ofte brukes for å si noe om et steds handelslekkasjer og indirekte om handelstilbudet. Sentrale steder med stort befolkningsomland og stort varetilbud har høy omsetning pr innbygger, og eksporterer dermed detaljhandelsvarer til folk som er bosatt andre steder. Varer med "høy sentralitet" er spesialvarer som kjøpes sjelden. Butikker som forhandler denne typen varer trenger derfor et større kundeomland enn dagligvarebutikker med varer som kjøpes ofte. Detaljhandelsomsetning pr. innbygger er imidlertid ikke et presist mål, og kan kun antyde hvorvidt det er store handelslekkasjer ut eller inn av området. I offentlig statistikk brukes gjerne kommune som målenivå, men det gir ikke alltid et like godt bilde, da senterstrukturer og avstander er viktige forutsetninger for hvordan handelsmønstre dannes. Som landsdels- og regionsentra, vil steder med f.eks. stor turisttrafikk, mange fritidsboliger og/eller store utdanningsinstitusjoner også ha tilførsel av kjøpekraft fra personer som ikke er bosatt på stedet, og dermed også få høyere omsetningstall målt pr. innbygger enn antallet fast bosatte skulle tilsi. Omsetning pr. innbygger bør derfor sees i sammenheng med omsetning andre steder og vurderes som en indikator.

Det er vanlig å vurdere detaljhandelsomsetningen målt i omsetning pr innbygger. Den rene detaljhandelen (NACE 47) i Kvam består av 9 bedrifter, da ekskludert detaljhandel med motorkjøretøyer. Da mange av detaljhandelsbedriftene er registrert i en selskapsform som ikke automatisk gir tilgang til regnskapsdata, har vi tilgang til omsetningstall for bare tre av disse bedriftene. Dette er de tre største bedriftene, og de omsatte til sammen for ca 52 millioner kroner ekskl. mva. i 2008. Fire bedrifter har til sammen oppgitt 23 ansatte. Sysselsettingstallene inkluderer imidlertid ikke eiernes egen sysselsetting, og den faktiske sysselsettingen vil derfor være høyere.

Ny E6 i Nord-Fron.
Konsekvenser for nytt planlagt vegserviceanlegg
i Lomoen i Vinstra og for Kvam sentrum.

Rapporten tar opp en del konsekvenser av omleggingen av E6 gjennom Nord-Fron kommune. Dels planlegges det et nytt vegserviceanlegg med servicefunksjoner for tungtransporten i Lomoen. I den forbindelse drøftes noen forutsetninger og konsekvenser. Den nye E6-traséen blir lagt helt utenom Kvam sentrum, som den nå går igjennom. Den andre hoveddelen av rapporten går derfor igjennom mulige konsekvenser for næringslivet i Kvam. Fordi flere bedrifter har rettet seg direkte mot vegfarende står bedriftene i fare for å miste store deler av omsetning og kundegrunnlag. Det kan dreie seg opp mot halvparten av omsetningen i detaljhandelen og servering

ØF-Rapport nr.: 04/2010
ISBN nr.: 978-82-7356-664-5