



Fagnotat lokale og regionale virkninger

Konsekvensutredning

Detaljregulering E6 Sjoa-Bredevangen-Solhjem og rundkjøring E6 x rv.15

Oppdragsnr:	629042-02
Oppdragsnavn:	Reguleringsplan E6 Øyer - Otta
Dokument nr.:	NV34E6ØO-PLA-NOT-1004
Filnavn	NV34E6ØO-PLA -NOT-1204 Fagnotat lokale og regionale virkninger E6 Sjøa-Bredevangen.docx

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjon gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
01	06.02.2026	Høringsutgave	GE	ALR	OSB

Forord

E6 mellom Sjoa og Otta i Sel kommune er en del av hovedveiforbindelsen mellom Oslo til Trondheim. Nye Veier AS har ansvar for planlegging, bygging og drift av veistrekningen.



Figur 1-1 Oversiktskart over strekningen med varslingsgrense

På vegne av Nye Veier AS har Plan AAV ANS konsekvensutredet ny veitrasé og nødvendig kompletterende tiltak for ny E6 Sjoa-Bredevangen-Solhjem og rundkjøring E6 x rv.15. Utredningen er i tråd med fastsatt planprogram og i henhold til Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyse (2021). Konsekvensutredningen er en del av detaljreguleringen for ny E6 Sjoa-Bredevangen-Solhjem og rundkjøring E6 x rv.15.

Prosjektleder plan for Nye Veier er Stian Blindheim. En rådgivergruppe med Asplan Viak AS og Dr. Ing. A. Aas-Jakobsen AS som hovedkonsulenter har utført arbeidet for Nye Veier. Ola S. Brandvold fra Asplan Viak er oppdragsleder for rådgivergruppen.

Notatet er utarbeidet av Asplan Viak ved Geir Egilsson.

Innhold

1	Sammendrag	5
2	Bakgrunn.....	7
3	Tiltaksbeskrivelse.....	8
4	Grunnlag og metode	10
4.1	Forutsetninger og metode	10
4.2	Planprogram	10
4.3	Avgrensing av fagområdet.....	10
4.4	Konsekvens og mulige virkninger	12
4.5	Referansealternativet.....	12
4.6	Planer og retningslinjer	12
4.7	Kunnskapsgrunnlaget.....	13
5	Dagens situasjon og utviklingstrekk	15
5.1	Om regionen	15
5.2	Bosettingsmønster og befolkningsutvikling	18
5.3	Arbeidsplasser og næringsutvikling	23
5.4	Fritidsboliger	26
5.5	Arealutnyttelse i tettstedene	27
6	Vurdering av påvirkning og konsekvens.....	40
6.1	Generelt om veiens rolle og bruk.....	40
6.2	Direkte arealbruksendringer	40
6.3	Mulige arealbruksendringer	40
6.4	Oversikt påvirkning og konsekvenser.....	41
6.5	Skadereduserende tiltak	47
7	Kilder	49
8	Siterte verk.....	49

1 Sammendrag

Utbygging og oppgradering av E6 gjennom Gudbrandsdalen vil bidra til å korte ned reisetiden mellom steder, og i inn og ut av regionen. Dette vil gjøre frakt av gods og reiser mer effektive, som kan redusere kostnader for bedrifter og øke tilgjengeligheten for folk. Det kan bli noe lettere å pendle lengre og det kan bli raskere vei til reiselivsdestinasjoner i Gudbrandsdalen.

E6 har også en nasjonal rolle som transportkorridor, og den nye veien vil føre til at gjennomgangstrafikken kan passere utenom tettsteder og grender med høyere fart og færre avkjøringsmuligheter. Med kortere reisetid kan også behovet for å stoppe bli mindre enn i dag.

Der E6 legges i ny trasé rundt tettsteder, som f.eks. på Ringebu, vil det bli lettere å utvikle bebyggelse og uterom langs dagens E6 som blir omklassifisert til lokalvei. Samtidig vil tettsteder miste trafikk, som for noen næringsdrivende kan bety redusert handel. For disse tettstedene ligger det også en mulighet i at gjennomgangstrafikken ikke belaster lokalmiljøet med støy, støv og trafikk som skaper barrierer.

For de fleste tettstedene på strekningen Øyer til Otta, har kommunene allerede lagt til rette for videreutvikling med fortetting i sentrum og boliger tett på. Det er også god tilgang på næringsområder flere steder. De arealene som ligger nærmest kryss, med god tilknytning til ny E6 i begge retninger, vil være mest tilgjengelige og sannsynligvis mest attraktive for utvikling av handel, næring og boliger. Arealer som ligger lengre unna kryssene, eller bare med tilknytning på E6 i en retning vil sannsynligvis være mindre attraktive for slik utvikling.

For bosetting vil ny E6 liten lokal betydning, men ny E6 kan gjøre det lettere å bosette seg spredtbygd og lengre unna arbeidsplassen. Virkningene av dette vil være størst nærmest regionsenteret Lillehammer, med større press på boligmarkedet.

For kommunene vil det være en utfordring at handelsaktører som også kunne ligget i sentrum ønsker å etablere seg nærmest mulig E6. Denne prosessen er allerede kommet langt på Vinstra, som nå prøver å gjøre det nye handelsområdet nærmest E6 til sitt sentrum. Selv på steder med større befolkningsgrunnlag enn i Gudbrandsdalen, vil etableringer langs hovedveinettet være en trussel for etablert handel i sentrum.

For store deler av reiselivsnæringene vil ny E6 korte ned reisetida til destinasjonene, og bidra til å gjøre disse mer tilgjengelige for flere. Noen aktører som i dag henter gjester til servering og overnatting fordi reisende finner dem lett langs veien, vil bli utfordret til å gjøre seg mer synlige på andre måter. Dette kan være gjennom markedsføring og tilstedeværelse f.eks. på internett eller via apper, eller ved å tilby tjenester som er etterspurte for veifarende, som f.eks. ladestasjoner.

Forskjellen mellom 0-alternativet og utbygd E6 kan slå ut forskjellig for ulike aktører og temaer. For næringsliv, handel og tjenester som i dag henter mye av markedet sitt fra trafikken på E6, vil 0-alternativet være positivt, selv om det også kan bære med seg en

usikkerhet om når evt. utbygging vil skje. 0-alternativet vil slå ut negativt for bosetting og sentra som i dag har veien tett på, fordi det forventes økt trafikk uten tiltak for reduksjon av støy, støv eller bedret trafikksikkerhet. Dette kan påvirke steders attraktivitet, boligpriser og handel, direkte og indirekte.

2 Bakgrunn

Nye Veier AS ble opprettet av Stortinget i 2016 med mål om å oppnå en effektiv og helhetlig planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av trafikksikre hovedveger. Stortinget har gitt Nye Veier mandat til å prioritere rekkefølgen på prosjektene ut ifra samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

E6 på stekningen fra Sjoa til Otta er en del av hovedveiforbindelsen mellom Oslo og Trondheim. Nye Veier har denne veistrekningen i sin portefølje og startet planarbeidet for ny vei i 2020.

Dagens veistandard

Mellom Sjoa og Otta går E6 som en to-felts vei gjennom et landskap preget av skog, landbruksarealer og spredt gårds- og boligbebyggelse. Veistandarden er varierende, med kurvatur ned mot minimumskravene flere steder. Fartsgrensen varierer mellom 50 km/t og 80 km/t. Trafikkmengden (ÅDT) på E6 er i dag ca. 6400 mellom Sjoa og Solhjem. I sommermånedene kan trafikkmengden være opp mot det dobbelte. I ti-årsperioden 2014-2023 er det registrert 13 trafikkulykker på strekningen.

Planstatus

Statens vegvesen regulerte ny E6 på strekningen i hhv. 2011 og 2013, og traséen ble regulert i kommuneplanens arealdel fra 2016. Med bakgrunn i en problemanalyse for strekningen er det foretatt en optimalisering av prosjektet, som ligger til grunn for foreliggende forslag til detaljregulering. Planforslaget berører gjeldende E6-planer inkludert arealer regulert til boliger, vegstasjon, vei og delvis nytt masseuttaksområde på Sandbumoen. Planarbeidet er en del av Nye Veiers helhetlige prosjekt for utbedring av E6 i Innlandet.

Dagens situasjon

Hele planområdet ligger på østsiden av Lågen i Sel kommune. I sør grenser planområdet til E6-parsellen mellom Fryasletta og Sjoa i Sør-Fron, som ble åpnet og tatt i bruk i 2016. Fra Sjoa strekker planområdet seg ca. 9 km fram til Solhjem. Dagens kryss mellom E6 og rv.15 på Otta er et T-kryss.



Figur 2-1 Strekningen E6 Sjoa-Bredevangen-Solhjem og Otta. Kartet viser grensen for varsel om oppstart av planarbeidet.

3 Tiltaksbeskrivelse

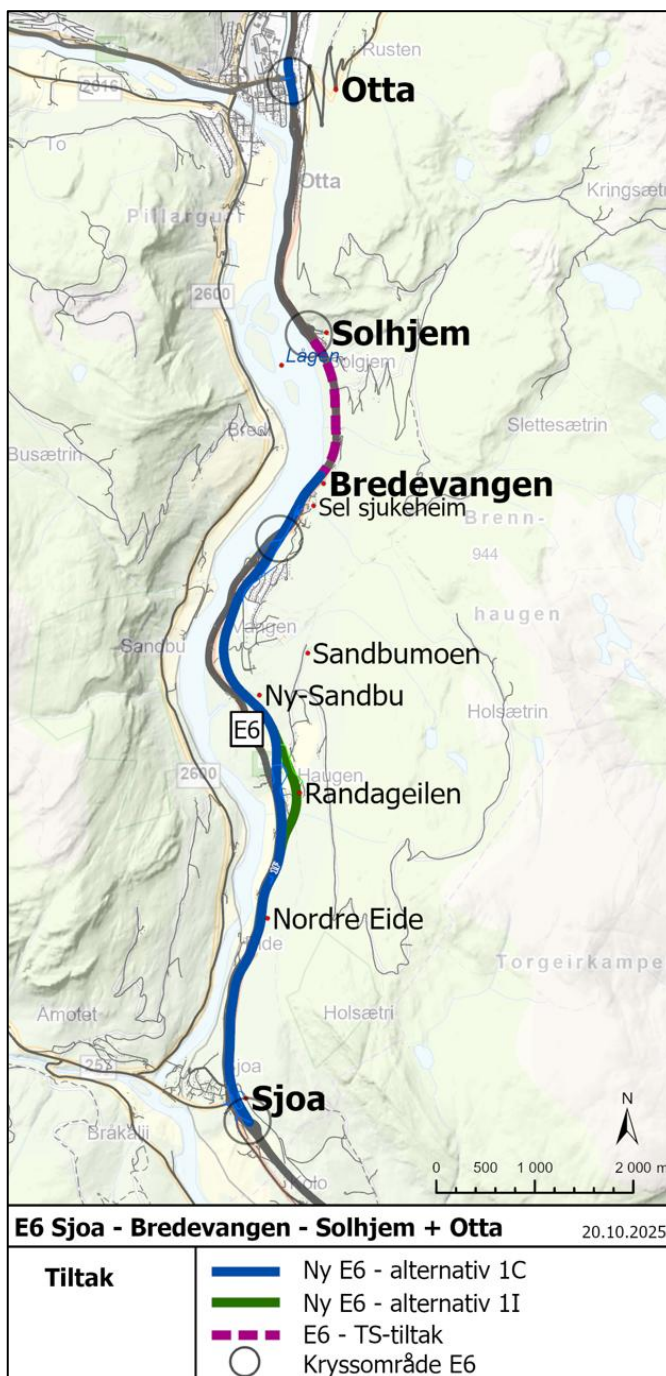
Ny E6 mellom Sjoa og Bredevangen

Mellom Sjoa og Bredevangen reguleres en 7,5km lang strekning til tofelts motorvei med midtdeler og forbikjøringsfelt for ny E6. Beregnet trafikkmengde på ny vei er ca. 9 000 i 2050. Skiltet fartsgrense er forutsatt 90 km/t. Boliger støyskjermes i henhold til gjeldende krav. Der områder avskjæres fra dagens E6 etableres tverrforbindelser, mens dagens bussholdeplasser videreføres eller tilpasses nytt veisystem. Turveier og landbrukstilganger øst for dagens E6 ivaretas gjennom kulverter under ny E6.

Mellom Nordre Eide og Ny-Sandbu legges det fram to alternative veilinjer med tilhørende nytt lokalveinett:

- Alternativ 1C følger østsiden av dagens E6, vest for boligområdet på Randageilen, før den krysser jordene ved tidligere Ny-Sandbu barnehage og følger lisida retning Sandbumoen.
- Alternativ 1I bøyer av fra dagens E6 ved Nordre Eide, slik at den blir liggende på østsiden av boligområdet på Randageilen. Derfra holder den høyden i terrenget og følger lisida i retning Sandbumoen.

Dagens E6 nedklassifiseres til fylkesvei og fartsgrensen er forutsatt redusert. Det etableres gang- og sykkelvei i tilknytning til kryssområdene på Sjoa og Sandbumoen.



Figur 3-1 Oversikt over planlagt tiltak, inkludert alternative veilinjer på Randageilen

Trafikksikkerhetstiltak mellom Bredevangen og Solhjem

Mellom Bredevangen og Solhjem reguleres trafikksikkerhetstiltak slik at E6 kan gjøres kryss- og avkjørselsfri. På denne strekningen er forventet ÅDT på E6 ca. 10 500 kjøretøy i 2050.

Mellom Bredevangen og Søre Vangen breddeutvides gang- og sykkelveien til 3,5 m og det tillates kjøring til eiendommene. Nord for Søre Vangen endres gang- og sykkelveien til lokal adkomstvei med en bredde på 4,5 meter opp til krysset med Otta trafikkstasjon på Solhjem. Bussholdeplasser saneres/fjernes, med unntak av holdeplassene ved Sel sjukeheim og Solhjem. Beregnet trafikkmengde på gang- og sykkelveien/ny lokalvei mellom Bredevangen og Solhjem er under 100 kjøretøy/døgn (ÅDT). Det planlegges med belysning og rekkverk mellom E6 og dagens gang- og sykkelvei. Vest for E6 etableres en gruset vei for å sikre adkomst til landbrukseiendommene. Avkjørselen til Otta renseanlegg beholdes som i dag.

Øvrige tiltak

Ca. 4,5 km nord for Bredevangen ligger Otta. Der reguleres dagens kanaliserte kryss mellom E6 og rv.15 om til rundkjøring. Beregnet ÅDT her er ca. 10 700 kjøretøy i 2050.

Som del av planarbeidet inngår vurderinger knyttet til anleggsgjennomføring med tilhørende masseforvaltning. Det reguleres tre mulige permanente masselagre.

En mer grundig beskrivelse av tiltaket er gitt i reguleringsplanens planbeskrivelse.

4 Grunnlag og metode

Dette fagnotat for lokal og regional utvikling vil ta for seg hele strekningen fra Øyer til Otta, for å gi et helhetlig bilde av hvordan veien påvirker utviklingen i regionen.

4.1 Forutsetninger og metode

Kunnskapsgrunnlag

Kunnskapsgrunnlaget for vurderingene er hentet fra tilgjengelige nasjonale databaser, og supplert med informasjon fra temarapporter fra tidligere utredninger, samt utført feltarbeid. Kommuneplaner og reguleringsplaner langs strekningen har også vært en del av kunnskapsgrunnlaget.

Metode

Vurdering av virkninger for lokal og regional utvikling følger metode beskrevet i Håndbok V712 Konsekvensanalyser.

4.2 Planprogram

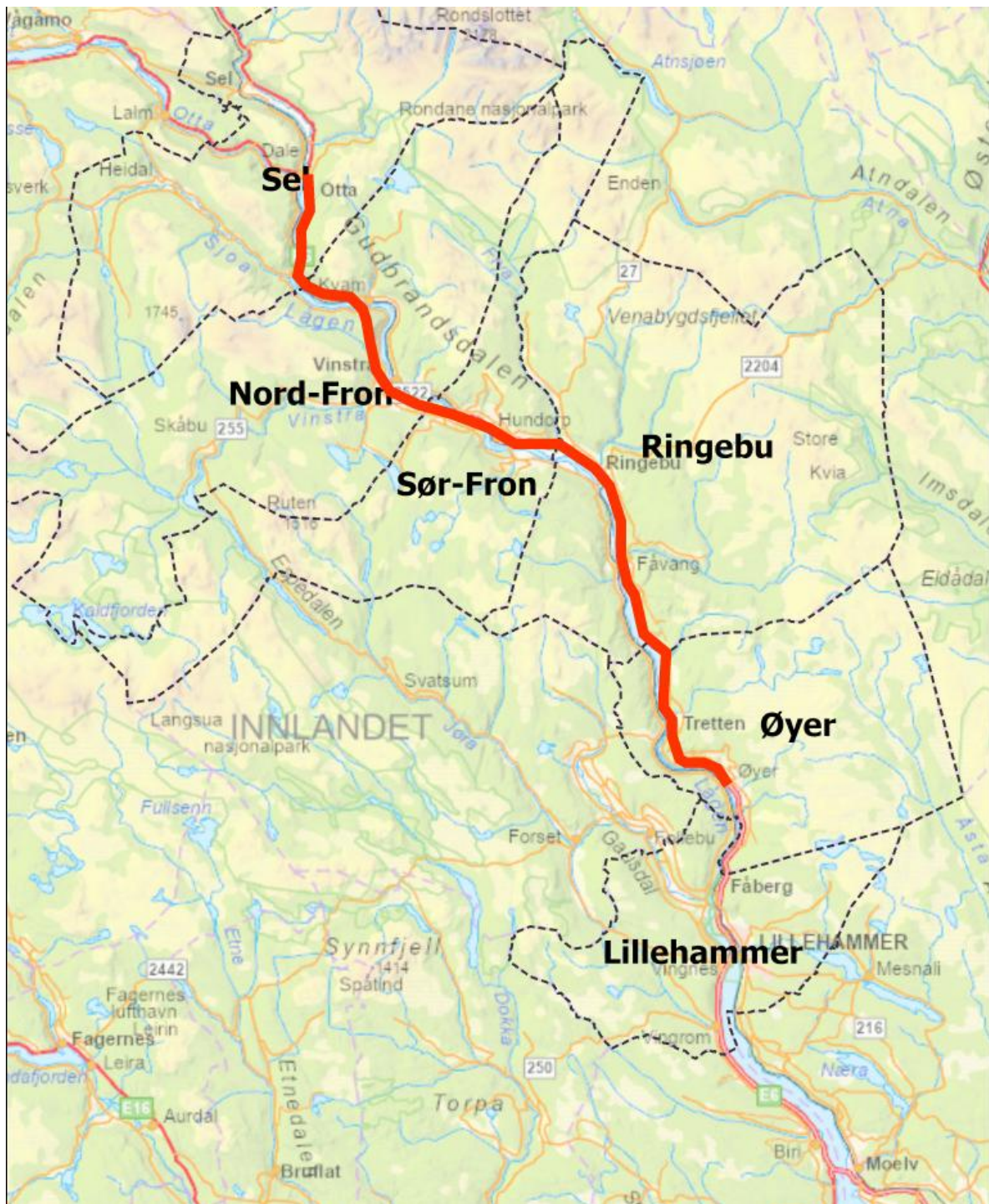
Lokale og regionale virkninger utarbeides som egen temarapport samlet for hele strekningen Øyer-Otta.

Med lokale virkninger menes virkninger på kommunenivå eller i deler av en kommune. Med regionale virkninger menes virkninger for en samling av kommuner, et fylke eller en bo- og arbeidsmarkedsregion.

4.3 Avgrensing av fagområdet

Dette fagnotatet vil fokusere på konsekvenser av veiprosjektet i kommunene på strekningen Øyer-Otta. Dette er kommunene Øyer, Ringebu, Sør-Fron, Nord-Fron og Sel, som vil utgjøre influensområdet til vurderingen i dette fagnotatet. Den sørlige delen av veien i Øyer kommune ligger tett på Lillehammer, som fungerer som et regionsenter for Gudbrandsdalen. Utviklingen i Lillehammer og Gudbrandsdalen henger derfor tett sammen. Lillehammer vil derfor også inngå i influensområdet for vurderingene av lokale og regionale virkninger.

Lillehammer og Øyer er parter i Mjøsbyen, som har som mål å utvikle regionen til en mer konkurransedyktig og bærekraftig region med attraktive og levende byer og tettsteder. Mjøsbyen utover Øyer og Lillehammer vil ikke inngå i influensområdet for dette fagnotatet. Gudbrandsdalen er videre delt inn i tre ulike regioner: Sør-, Midt-, og Nord-Gudbrandsdal, som også inkluderer kommuner nord og vest for selve dalføret der E6 planlegges. Virkningene for disse kommunene forventes å bli ubetydelige og vil ikke bli vurdert her.



Figur 4-1 Kommunene som utgjør influensområdet til dette fagnotatet, fra Lillehammer i sør til Sel i nord. E6 markert med kraftig rød strek. Asplan Viak, 2025

Lokal og regional utvikling er påvirket av en rekke faktorer, der mål for politikk og planlegging kan ha betydning for utviklingen. Men utviklingen er også underlagt globale prosesser som økonomisk og teknologisk utvikling, eller samfunnstrender som påvirker holdninger og livsstil. Klimaendringer har også konsekvenser som påvirker hvor og hvordan utvikling kan

skje i et lokalmiljø. Dette fagnotatet vil drøfte hvordan veiprosjektet styrker eller svekker vedtatte samfunnsmål og ønsket arealbruk, og samtidig ha et blikk til utvikling påvirket av andre krefter.

De parsellene av E6 som planlegges oppgradert, eller som ligger nær eksisterende trasé, vil ha begrenset påvirkning på trafikk og arealbruk i et regionalt perspektiv. Denne utredningen vil ikke gå inn i konsekvenser for enkeltpersoner eller mindre virksomheter, men se på overordnede endringer som påvirker samfunn og næringsliv.

Trafikken på vegen har en regional og nasjonal funksjon, og er påvirket av faktorer som også ligger utenfor plan- og influensområdet. F.eks. vil behovene til næringslivet på Nordvestlandet, i Trøndelag og Nord-Norge ha påvirkning på trafikken langs E6. Det samme vil turisme med både bil og buss som har destinasjoner utenfor plan- og influensområdet.

4.4 Konsekvens og mulige virkninger

Dette fagnotatet ser på *mulige* virkninger, muligheter og trusler ved planforslaget. I motsetning til andre fag som ofte kan beskrive en konkret konsekvens av et fysisk inngrep, så vil lokale og regionale virkninger i framtida være avhengig av en rekke faktorer som også er preget av stor usikkerhet. Dette kan være hendelser på globalt nivå som påvirker f.eks. økonomi, klima eller helse, eller samfunnstrender og teknologi som endrer reisevaner, bosetting og investeringer. Virkningene som beskrives her vil derfor være knyttet til kjente trender som demografi, befolkningsutvikling og ønsket arealbruk gjennom vedtatte planer og strategier på ulike nivå. Det vil også pekes på muligheter og trusler som er avhengig av framtidige politiske valg eller investeringer i offentlig eller privat regi.

4.5 Referansealternativet

Referansealternativet (0-alternativet) er situasjonen som brukes til sammenligning med planlagt tiltak i utredningen. Referansealternativet er definert som dagens veisystem med framskrevet trafikk for 2050 og arealbruk tilsvarende 2033, ett år etter antatt åpningsår. Det er gjort en vurdering av at det ikke finnes vedtatte reguleringsplaner som påvirker arealbruken innenfor varslingsområdet for planene på strekningen Elstad-Frya eller Sjøa-Solhjem og ved Otta.

4.6 Planer og retningslinjer

Her refereres forankring i planer, strategier og forventninger fra ulike myndigheter til planleggingen av ny E6.

4.6.1 Nasjonale, regionale og lokale planer, strategier og forventninger

- Nasjonal transportplan 2025-2036
 - omtaler E6 gjennom Gudbrandsdalen, men parsellene Sjøa-Otta og Elstad-Frya (forbi Ringeby) er ikke aktuelle før i andre periode, 2031-2036, og vil være avhengig av ferdige reguleringsplaner, samfunnsnytt, prioriteringer fra Nye Veier og økonomisk handlingsrom.
- Statlige planretningslinjer for klima og energi, Kommunal- og distriktsdepartementet, 20.12.2024

- Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, Kommunal- og distriktsdepartementet, 24.1.2025
- Retningslinjene skal fremme et lavutslippssamfunn gjennom utvikling av bærekraftige, kompakte og attraktive byer og tettsteder. Arealbruken skal tilrettelegge for gode mobilitetsløsninger og redusert transportbehov. Planleggingen skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging og næringsutvikling, med vekt på gode regionale løsninger.
- Innlandet fylkeskommune
 - Handlingsprogram for fylkesveger 2022–2025
Gjelder fylkesveger, men dokumentet gir innsikt i prioriteringer og samordning med statlige veiprosjekter, inkludert E6.
 - Mobilitetsstrategi for Innlandet 2021–2030
Strategien omtaler E6 som en hovedpulsåre for person- og godstransport. Gudbrandsdalen trekkes frem som en viktig korridor for regional og nasjonal mobilitet. Det legges vekt på: Bedre trafiksikkerhet, redusert reisetid, miljøvennlige løsninger og samspill mellom vei, jernbane og kollektivtransport
 - Innlandsstrategien 2024–2028
E6 nevnes som en del av kritisk infrastruktur for verdiskaping og bosetting og peker på behovet for: Robust og effektiv transportinfrastruktur, tilrettelegging for næringsutvikling og reiseliv, og bærekraftige løsninger i utbygging og drift
- Handlingsplan Gudbrandsdalen 2030
- er en forpliktende avtale mellom 12 kommuner i Gudbrandsdalen for grønn omstilling i tråd med FNs bærekraftsmål. Vedtatt på Gudbrandsdalstinget i oktober 2021.
Satsingsområde smart, grønn og fleksibel mobilitet:
God infrastruktur for veg og bane er en forutsetning for mobilitet. Spredt bosetting og lange avstander gjør at folk i Gudbrandsdalen i dag er avhengige av bilen. I 2030 skal alle i Gudbrandsdalen kunne reise bærekraftig, trygt og effektivt – også uten egen bil.
- Kommuneplaner – arealdelen
Det er gjennomgående for kommuneplanene i alle kommuner langs strekningen Øyer-Otta at det skal legges til rette for utvikling av tettstedene, med fortetting av sentrumsområdene og utvikling av boliger. De fleste stedene finnes det også tilgjengelige næringsarealer som kan utvikles. Det er også lagt til rette for vekst av fritidsboliger, i stort sett etablerte hytteområder i fjellområdene rundt, som Hafjell, Skei, Gålå og Venabygd fjellet. Flere av kommuneplanene er under revidering pr. november 2025.

4.7 Kunnskapsgrunnlaget

Grunnlag for vurderingene vil være teknisk modell som viser traseene sammen med underliggende reguleringsplaner og kommuneplaner, samt andre fagrapporter knyttet til prosjektet.

Statistikk for folketall og befolkningsutvikling, boliger, pendling og næringsliv vil bli bruk som grunnlag.

Kommuneplaner og planstrategier for kommuner i referanseområdet og i Innlandet fylkeskommune.

Rapporter for lokal- og regional utvikling i andre prosjekter i regionen/fylket. Rapporter fra Transportøkonomisk Institutt knyttet til by- og stedsutvikling.

5 Dagens situasjon og utviklingstrekk

5.1 Om regionen

5.1.1 Geografi og historie

Gudbrandsdalen på strekningen Øyer til Otta er et levende dalføre, preget av et velpleid kulturlandskap som strekker seg fra elvebredden rundt Lågen og høyt opp i dalsidene. E6 og Dovrebanen og Lågen slynger seg langs dalbunnen og bytter side med hverandre underveis. Både elv, vei og bane har en nasjonal dimensjon.

Lågen hører til et vassdrag som henger sammen fra Åndalsnes i nordvest til Fredrikstad i sørøst. Vannet kommer fra Norges høyeste fjellområder i Jotunheimen og Rondane, og vannkraft gir et stort økonomisk bidrag til økonomien i regionen.

Dovrebanen er en av de viktigste strekningene i Norge for gods- og passasjertrafikk, med forbindelser videre til Raumabanen og Nordlandsbanen. (Statistisk sentralbyrå, 2025) Banen gjør at Gudbrandsdalen er mer tilgjengelig enn andre dalfører uten jernbane.

E6 har i dag en internasjonal skala, og strekker seg fra Trelleborg sør i Sverige til Kirkenes nær den russiske grensa i nord. Veien knytter sammen store deler av Norge, og den har sammen med sidearmer mot Nordvestlandet en viktig funksjon som transportåre for frakt av gods og mennesker mellom ulike landsdeler vest, nord og sørøst i Norge. Riksvei 50 var i perioden 1931 til 1965 navnet på veien som nå er Europavei 6. (Wikipedia, 2025)

Elva og transportårene har gitt liv til Gudbrandsdalen i århundrer, og mange i Norge har et forhold til dette dalføret som på mange måter fungerer som en hovedpulsåre for transporten i landet.

Stedene som har vokst fram i Gudbrandsdalen har vært knyttet til storgårder, tingsteder (wikisource, 2023), kirker og skysstasjoner i tidligere tider. I tillegg har bruer over Lågen bidratt til å skape knutepunkter. Med industrialiseringen kom virksomhet knyttet til produksjon. Dovrebanen sto ferdig fra Kristiania til Otta i 1896, med jernbanestasjoner som de nye knutepunktene. Jernbanen gjorde det lettere å frakte varer ut, og det ble også en mulighet for å utvikle turismen. (Wikipedia, 2025)

Med bilens inntog på 1900-tallet flyttet mye av trafikken seg også over på veinettet, som førte til enda større tilgjengelighet, med grunnlag for utvikling av næringer for å betjene de reisende, som campingplasser, bensinstasjoner, hoteller og moteller. Med bilen ble også fjellområdene rundt veien mer tilgjengelige, og det ble grunnlag for utvikling av større områder for fritidsboliger, med tilgang på skiløyper og alpinanlegg. For Øyer og Ringebu ble også de olympiske leker på Lillehammer i 1994 en anledning til destinasjonsutvikling, med ski- og alpinanleggene i Hafjell og Kvitfjell som ble utviklet til OL. (Store Norske Leksikon, 2024)

Infrastrukturen og stedene i Gudbrandsdalen påvirkes også av naturen, der flom i Lågen flere ganger har satt infrastruktur og steder under vann. Dette har påvirket plassering av veier og utvikling av steder, som f.eks. Otta. Otta er i tillegg også rasutsatt.

Flere hendelser de siste årene har satt infrastrukturen i Gudbrandsdalen på prøve. Der kollapsen av Tretten bru (NRK, 2024) i 2022, Randklevbruene (Jernbanedirektoratet, 2024) ved Ringebru i 2023 og Otta bru (Bane NOR, 2025) i 2025 har vært de med størst konsekvenser, og med ringvirkninger for trafikk på både hovedveinettet og lokalveiene. Dette har sannsynligvis også påvirket næringslivet langs E6. Noen har fått store omveier, og stengt jernbane har ført til mer transport av gods på veiene.

5.1.2 Næringsliv

Næringslivet i Gudbrandsdalen er preget av stor variasjon, men med tydelige fellestrekk. Regionen kombinerer tradisjonelle næringer som landbruk og skogbruk med moderne satsinger innen reiseliv, industri og kultur.

Reiseliv og opplevelser

Alle fem kommuner har reiseliv som en sentral næring. Hafjell (Øyer), Kvittfjell (Ringebru), Gålå og Espedalen (Sør-Fron), Rondaståk og Peer Gynt-festivalen (Nord-Fron og Sør-Fron), samt Otta som regionsenter (Sel), er eksempler på viktige reiselivsdestinasjoner. Regionen har et stort antall fritidsboliger og satser på helårsturisme (Øyer kommune, 2025; Ringebru kommune, 2015; Sør-Fron kommune, 2023; Nord-Fron kommune, 2025; Sel kommune, 2025).

Landbruk og skogbruk

Landbruket står sterkt i Øyer, Ringebru, Sør-Fron og Nord-Fron, med fokus på både jordbruk og skogbruk. Sør-Fron og Øyer har også betydelig seterdrift og utmarksbruk. Lokalmat og bærekraftig ressursutnyttelse er i vekst (Øyer kommune, 2025; Sør-Fron kommune, 2023; Nord-Fron kommune, 2025).

Industri og bygg/anlegg

Ringebru og Sel har en tydelig industriprofil, mens bygg- og anleggsbransjen er viktig i Sør-Fron og Sel. (Ringebru kommune, 2015; Sel kommune, 2018).

Handel og tjenesteyting

Handel er viktigst i de større tettstedene som Vinstra (Nord-Fron) og Otta (Sel). Disse fungerer som regionale sentre for handel og tjenester, med god infrastruktur og logistikk (Sel kommune, 2018; Nord-Fron kommune, 2025).

Kultur og arrangement

Kultur er en viktig del av næringslivet, særlig i Sør-Fron og Nord-Fron, med store arrangementer som Peer Gynt-stemnet og Rondaståk. Dette gir både økonomisk aktivitet og identitet til regionen (Sør-Fron kommune, 2023).

Omstilling og utvikling

Sel kommune er i en omstillingsfase etter tap av industriarbeidsplasser, og har mål om å skape 210 nye arbeidsplasser innen 2026. Dette er godt i gang med etablering av nytt slakteri på Sandbumoen. Flere kommuner samarbeider om næringsutvikling, blant annet gjennom Frya næringspark og regionale fond (Sel kommune, 2025.; Sør-Fron kommune, 2023).

5.1.3 Sentralitetsindeks

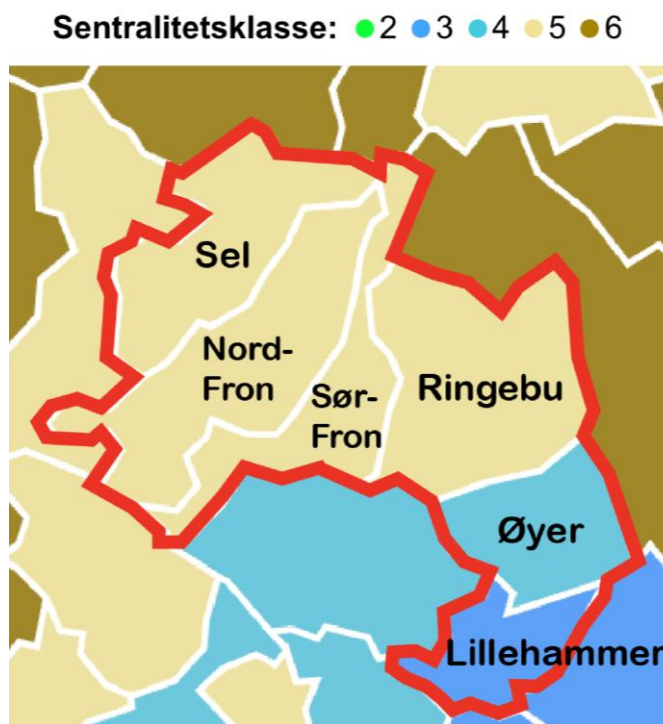
Sentralitetsindeksen er en måte å måle hvor sentral en kommune er med grunnlag i befolkning, arbeidsplasser og servicetilbud.

Indeksen er laget av Statistisk sentralbyrå (SSB) og baserer seg på fire kriterier:

- avstand til nærmeste tettsted med minst 15 000 innbyggere
- avstand til nærmeste by med minst 50 000 innbyggere
- andel av kommunens befolkning som bor i tettsteder
- størrelsen på det største tettstedet i kommunen

Indeksen har seks nivåer, fra 6 (minst sentral) til 1 (mest sentral).

Sentralitetsindeksen brukes blant annet til å analysere befolknings- og næringsutvikling, bosettingsmønstre og regionalpolitikk.



Figur 5-1 Sentralitetsindeks for Innlandet, med kommunene fra Lillehammer til Sel, som utgjør influensområdet til planen vist med svart linje rundt. Kilde: Innlandsstatistikk.no

Sentralitetsindeksen plasserer Øyer i sentralitetsklasse 3, mens de andre kommunene ligger i sentralitetsklasse 5. (Innlandsstatistikk, 2025)

5.1.4 Distriktsindeks

Kommuner med de laveste verdiene har de største distriktsutfordringene. Kommuner med de høyeste verdiene har de minste distriktsutfordringene.

Distriktsindeksen er satt sammen av to typer indikatorer som måler kommunenes distriktsutfordringer. De er knyttet til:

- geografiske ulemper, det vil si kommuner som er usentrale (har lite befolknings- og markedsgrunnlag og lang reiseavstand til andre eller større sentra)
- samfunnsutfordringer som følger av geografiulempene

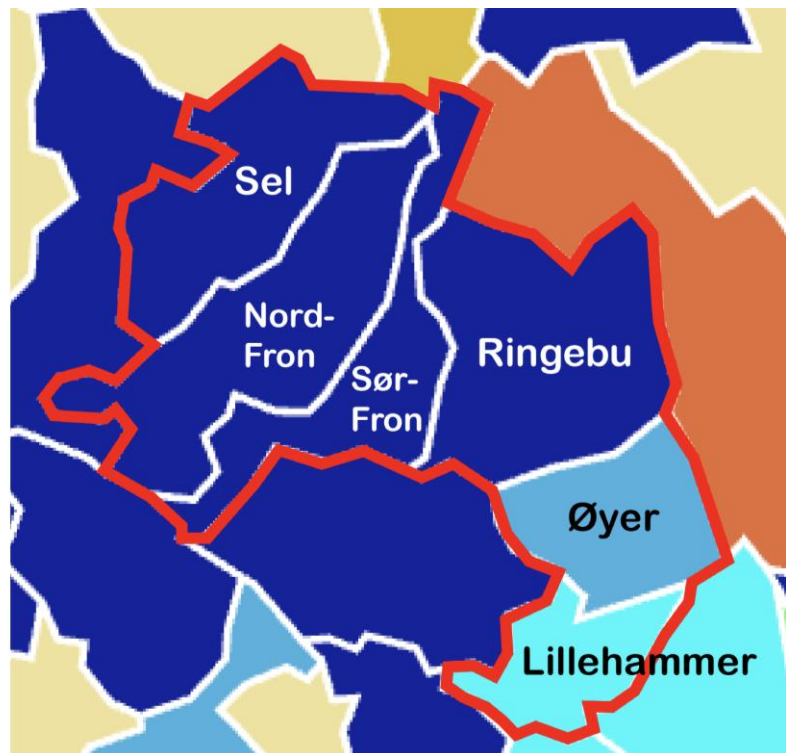
Distriktsindeksen er laget av Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD), og består av fire indikatorer:

- SSBs sentralitetsindeks
- befolkningsvekst siste ti år
- sysselsettingsvekst siste ti år
- ensidig næringsstruktur (Herfindahlsindeksen)

I Distriktsindeksen kommer Øyer ut i indekssklasse 41-50, mens de andre kommunen ligger i indekssklasse 31-40. (Innlandsstatistikk, 2025)

Indekssklasse:

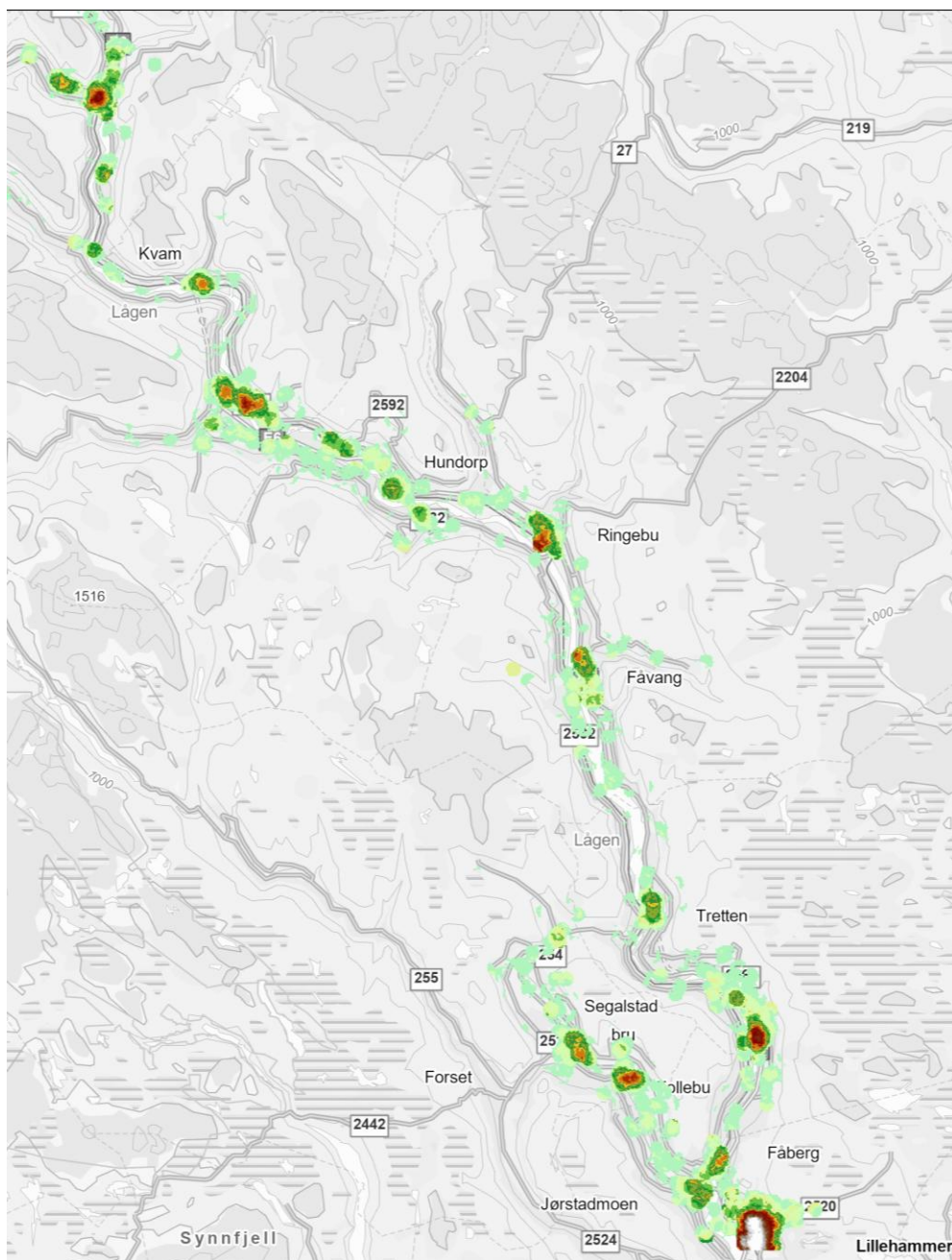
- 11 - 20
- 21 - 30
- 31 - 40
- 41 - 50
- 51 - 60
- 61 - 70
- 71 - 80



Figur 5-2 Distriktsindeksen for Innlandet, med kommunene fra Lillehammer til Sel, som utgjør influensområdet til planen vist med gul linje rundt. Kilde: Innlandsstatistikk.no

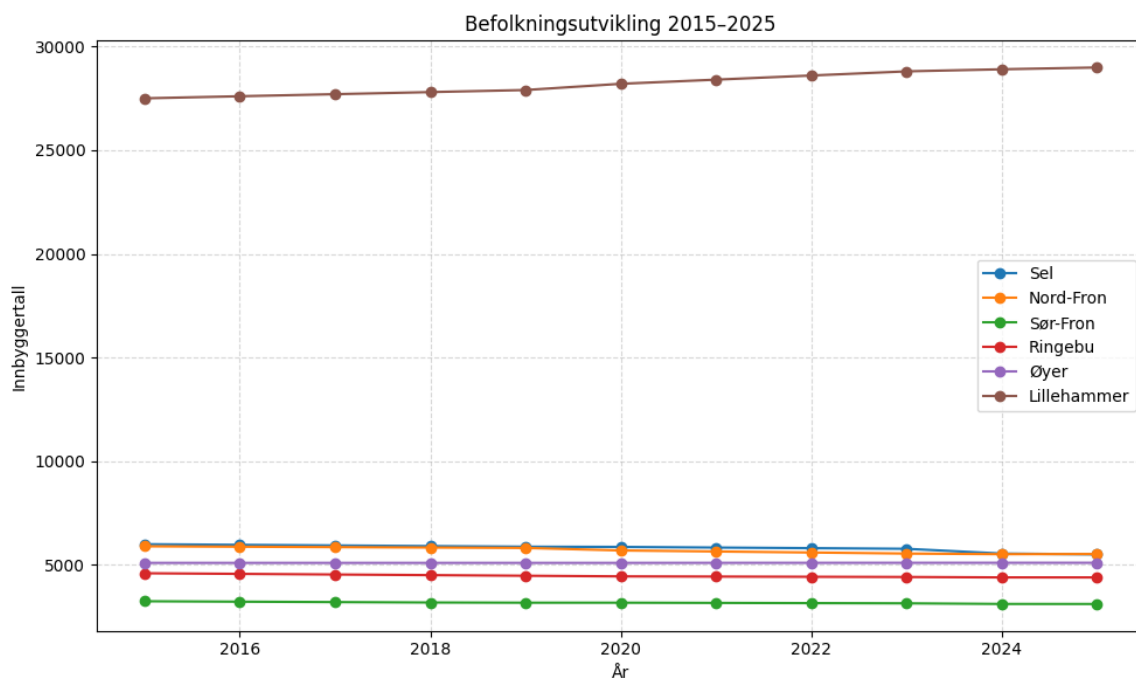
5.2 Bosettingsmønster og befolkningsutvikling

Gudbrandsdalen mellom Øyer og Sel har oppunder 24000 innbyggere, som i hovedsak bor i dalføret rundt Lågen. Dalen er stort sett bebygd hele veien med tettsteder og sentrumsområder fordelt med 5 til 11 kilometers avstand. De fire største tettstedene med mer enn 1000 innbyggere er: Vinstra (2700), Otta (2300), Granrudmoen i Øyer (1700) og Ringebu (1400).



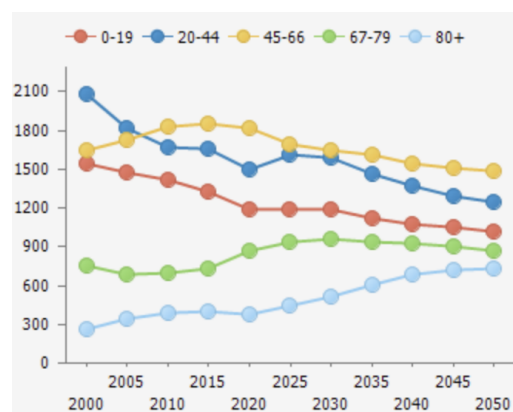
Figur 5-3 Kart som viser befolkning og befolkningstetthet i Gudbrandsdalen i 2025. Mørkere farge er lik tettere. Asplan Viak, 2025

Befolkningen i Gudbrandsdalen har vært svakt synkende i perioden 2015-2025, som kommer fram av grafen i Figur 5-4.



Figur 5-4 Graf som viser befolkningsutviklingen i Gudbrandsdalen mellom Lillehammer og Sel i perioden 2015-2025. Den øverste linja representerer Lillehammer. (SSB, 2025)

Befolkningen i Gudbrandsdalen er forventet å synke, slik det er vist i



Tabell 1. Videre er befolkningssammensetningen i rask endring. Den eneste aldersgruppa som forventes å vokse er de om er 80 år eller eldre. Dette er en nasjonal trend der Gudbrandsdalen allerede er blant de områdene i Norge der denne utviklingen har kommet lengst. Se eksempel fra Sel på forventet utvikling i befolkningstall for ulike aldersgrupper fram mot 2050 i Figur 5-5.

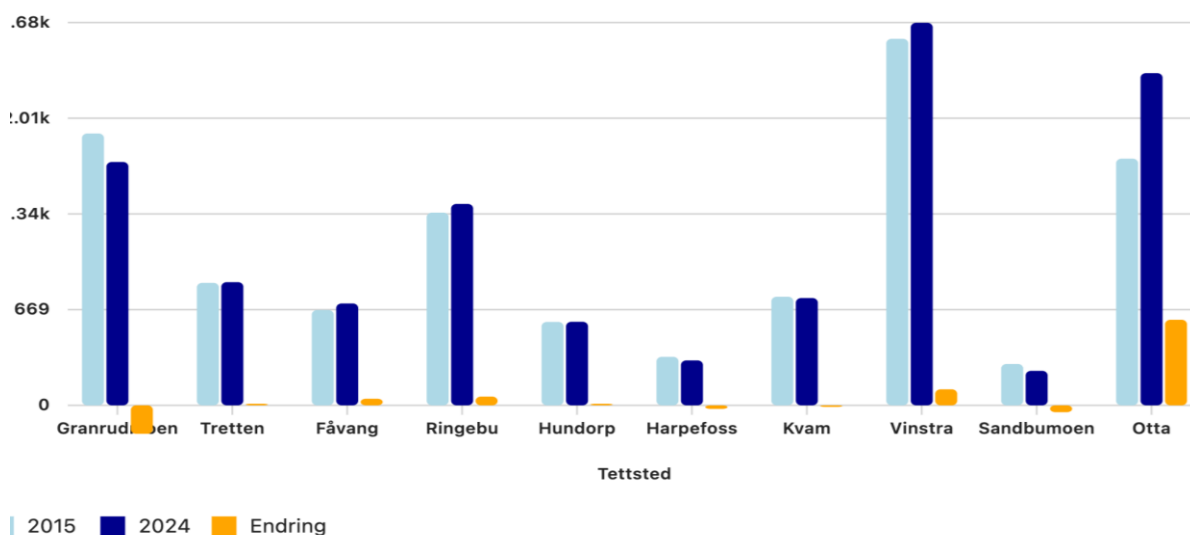
Det er alltid knyttet usikkerhet til framtidig befolkning. Den viktigste faktoren de siste årene, som har hindret at befolkningstallene har falt mer, er innvandring. Alderssammensetning i perioden fram mot 2050 vil også være knyttet til andelen innvandrere blant innbyggerne, og i mindre grad flytting og fødselstall.

Figur 5-5 Graf som viser forventet utvikling i befolkningstall for ulike aldersgrupper i Sel, med utgangspunkt i normalalternativet til SSB. Kilde: kommuneprofilen.no

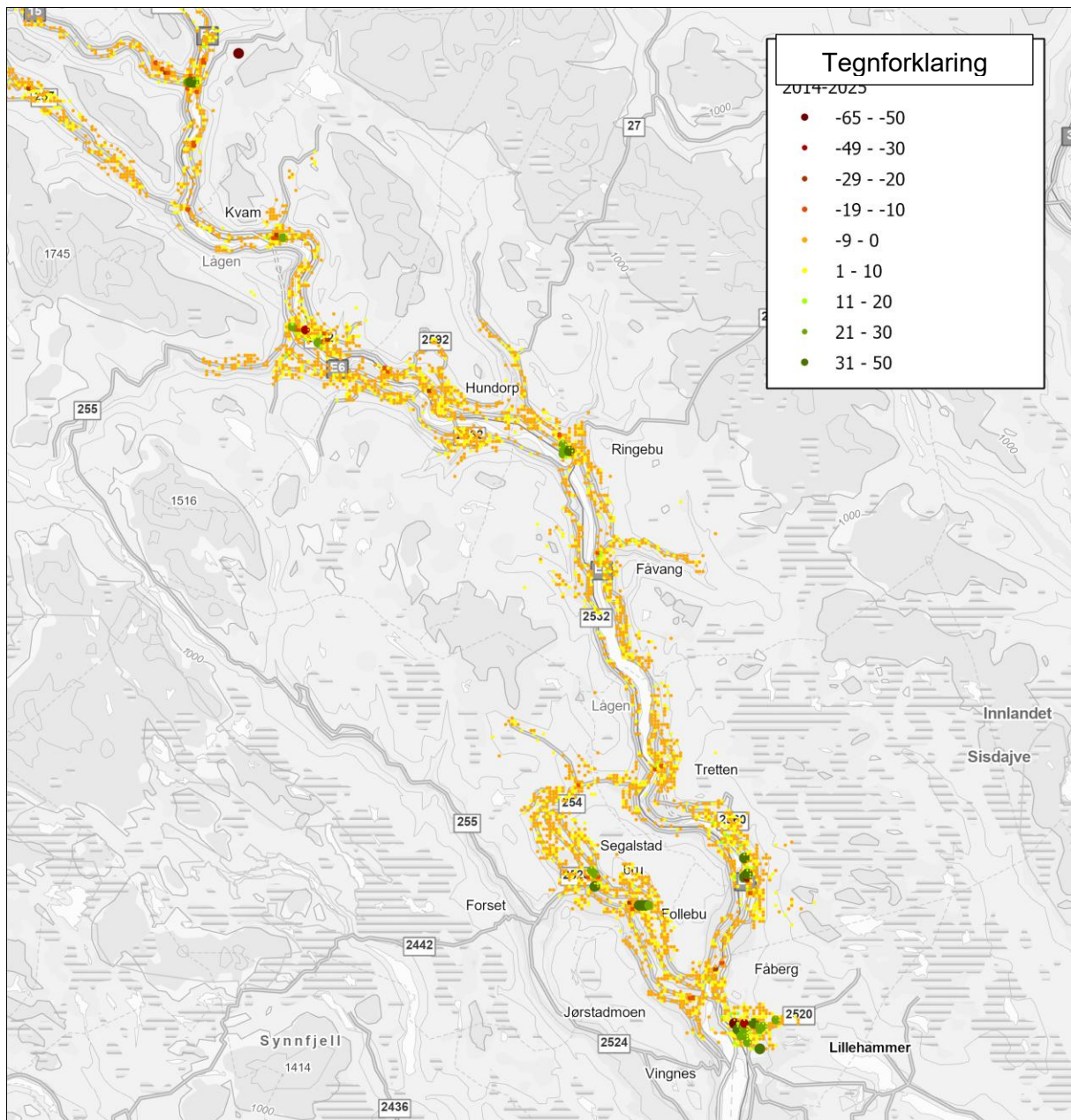
Tabell 1 Befolkningstall i kommunene i referanseområdet pr. 1.1.2025 og framskrevet til 2045 med normalalternativet til 2045. Grønn farge viser forventet vekst. Rød farge viser forventet lavere befolkningstall.
Kilde: ssb.no

Kommune	Befolkning 2025 2. kvartal	Befolkning 2045
Lillehammer	29 011	31 933
Øyer	5 134	5 401
Ringeby	4 447	4 259
Sør-Fron	3 100	3 141
Nord-Fron	5 553	5 103
Sel	5 623	5 484

Selv om det kan være svak vekst eller fall i befolkningen på kommunenivå i kommunene som representerer influensområdet, er det større fall i befolkningen utenfor lokale sentra, og større vekst i enkelte sentrumsområder og tettsteder. Noen eksempler er vist i Figur 5-6. Kartet i Figur 5-7 Viser med farger hvordan vekst og fall i folketallet er fordelt i dalen.



Figur 5-6 Stolpediagram som viser utvikling i befolkningen i noen tettsteder på strekningen Øyer-Otta i perioden 2015-2024. Det er noe usikkerhet rundt tallene for Granrudmoen som har endret avgrensning under perioden.
Kilde: SSB

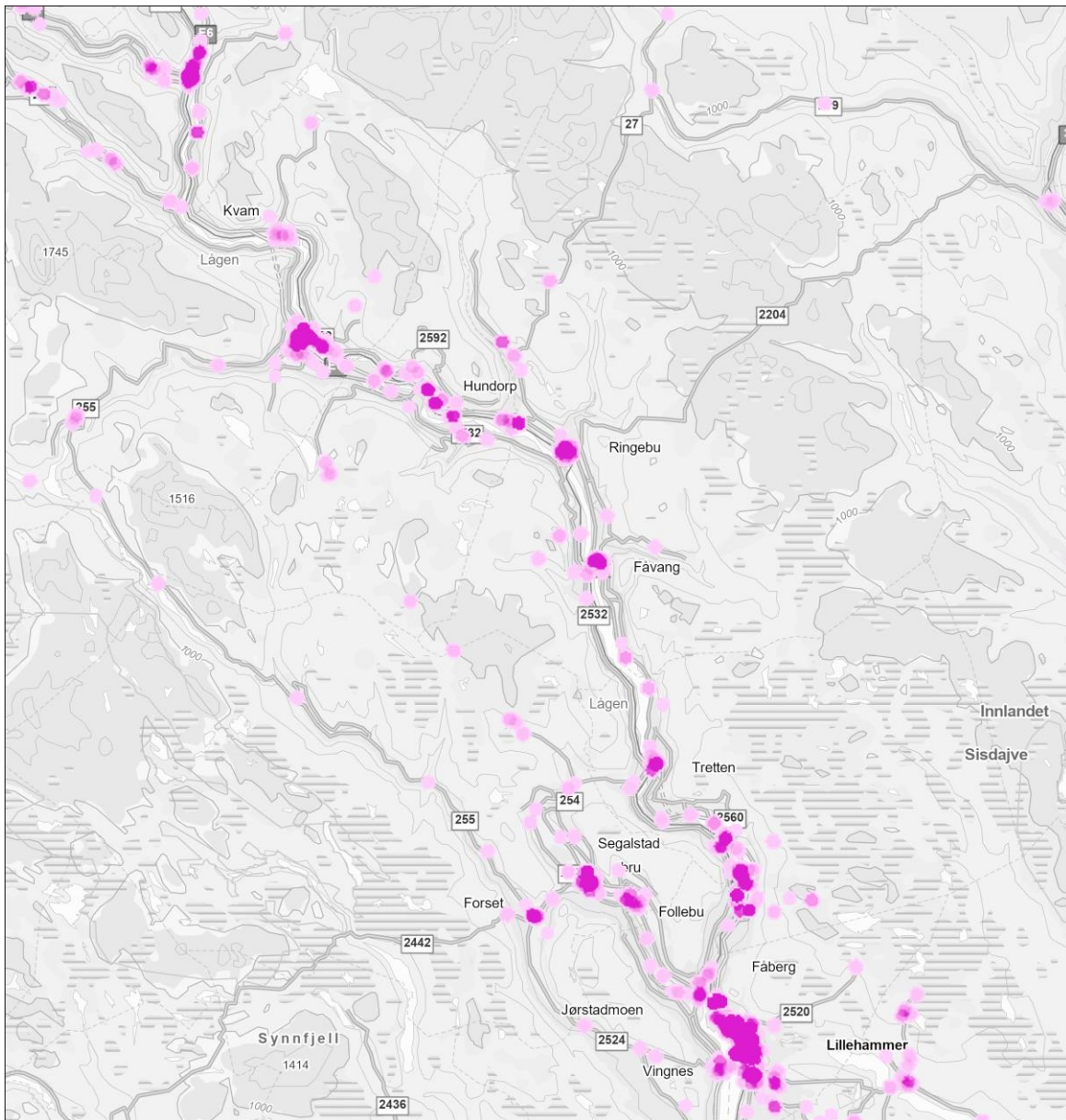


Figur 5-7 Kart som viser befolkningsutviklingen mellom Lillehammer og Sel kommuner i Gudbrandsdalen i perioden 2014-2025. Asplan Viak 2025.

5.3 Arbeidsplasser og næringsutvikling

5.3.1 De viktigste arbeidsplassene

De største arbeidsplassene i influensområdet er kommunene selv, og i hovedsak i form av helse- og sosialtjenester. I tillegg kommer varehandel, industri og undervisning ut som viktige sektorer.

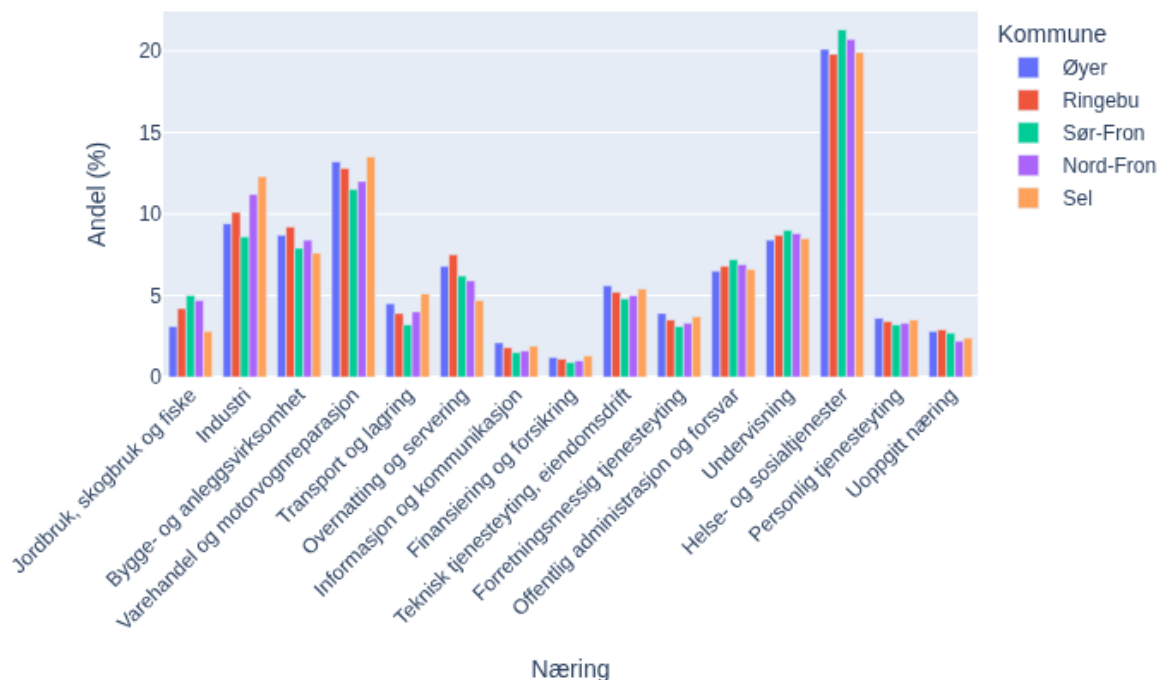


Figur 5-8 Kart som viser tetthet av arbeidsplasser i Gudbrandsdalen. Mørkere farge er lik tettere. Asplan Viak 2025.

Her er en sammenligning mellom kommunene på strekningen Øyer-Otta, som vist i Figur 5-9:

- Helse- og sosialtjenester er den største næringen i alle fem kommuner.
- Industri har relativt høy andel i Sel og Nord-Fron, trolig knyttet til lokal produksjon og slakterivirksomhet.
- Overnatting og servering er viktigst i Ringebu og Øyer, som har store reiselivsdestinasjoner.
- Jord- og skogbruk har størst betydning i Sør-Fron og Ringebu.

Fordeling av arbeidsplasser etter næring i Øyer, Ringebu, Sør-Fron, Nord-Fron og Sel



Figur 5-9 Fordeling av arbeidsplasser etter næring, sammenligning mellom kommuner. (Kommuneprofilen, 2025)

5.3.2 Pendling i regionen

Arbeidstakere jobber i hovedsak i egen kommune, med noe pendling til nærmeste nabokommune. Reiser mellom Gudbrandsdalen, Lillehammer og Oslo utgjør en liten andel av de pendlende. Øyer ligger tett på Lillehammer og virker godt integrert i arbeidsmarkedet der. En liten andel pendler også inn og ut av Mjøsbyregionen for øvrig. Dette er likevel fortsatt små tall.

5.3.3 Næringsutvikling

Til tross for lav befolkningsvekst og store endringer i demografien, rår det en optimisme i Gudbrandsdalen som også møter motgangen med nye løsninger. Et godt eksempel er beslutningen om nedleggelse av slakteriet på Otta i 2019, der 78 ansatte mistet jobben. Etter dette tok kommunen og lokale aktører initiativ til å finne investorer og egnet tomt for nytt slakteri. Med hjelp av offentlig og privat kapital ble nytt slakteri planlagt, som har ført til åpning av nytt slakteri høsten 2025 med omkring 60 faste arbeidsplasser på Sandburnoen mellom Sjøa og Otta. (NRK, 2025)

Næringslivet og kommunene ser muligheter i grønn vekst med utgangspunkt i lokale tradisjoner og reiseliv knyttet til natur- og kultur. Peer Gynt er f.eks. en sterk merkevare som trekker mye publikum til den årlige kulturfestivalen Peer Gynt på Gålå (Peer Gynt AS, 2025), og Peer Gynt vegen fungerer som en turistattraksjon blant annet for syklistene. Mjølkevegen er også ei populær sykkelrute over fjellene fra Vinstra i Gudbrandsdalen til Gol i Hallingdal, som

kan stå som eksempel på opplevelsesbasert reiseliv med utgangspunkt i Gudbrandsdalen. (Visit Valdres og Valdres Natur- og Kulturpark, 2025)

For alle de berørte kommunene ligger det muligheter i E6, fordi den vil bidra til å redusere reisetiden for næringsliv og egne innbyggere og ikke minst gjøre området mer tilgjengelig for et voksende turistmarked. I anleggsfasen vil det sannsynligvis også være behov for kjøp av tjenester i lokalmiljøet.

På Otta, Vinstra, Ringeby og Øyer er det ambisjoner for å videreutvikle tettstedene som sentra med flere leiligheter i sentrum og utvikling av boligområder inntil eksisterende tettsteder. Dette handler om å få til fortetting med fordelene det gir når det gjelder redusert transportbehov, aldersvennlige bomiljøer og møtesteder i nærmiljøet. Det skal også bidra til å gjøre stedene mer attraktive for tilflytting, handel og etablering av bedrifter. (Gudbrandsdalstinget, 2023)

Attraktivitet vil være viktig i en konkurranse mellom kommuner om arbeidskraft, særlig med behovet for flere arbeidstakere i omsorgsyrkene i møte med en aldrende befolkning. De stedene som kan tilby et variert boligtilbud, med korte avstander til arbeidsplasser og ulike handels- og tjenestetilbud vil stå sterkere i konkurransen om ny innbyggere. Et levende sentrum med møteplasser for folk er viktig for alle, men kanskje mest for å tiltrekke seg den voksende gruppen eldre som ønsker å flytte til nabolag der man kan klare seg selv i størst mulig grad. (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2021)



Figur 5-10 Opplevelsesbasert reiseliv med utgangspunkt i Gudbrandsdalen (Visit Valdres og Valdres Natur- og Kulturpark, 2025)

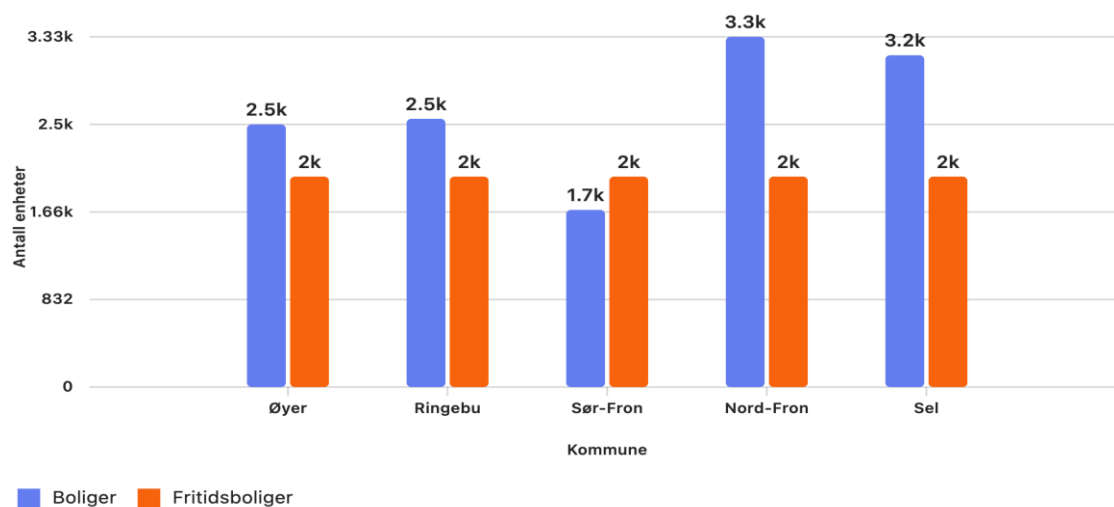
Det første lasset til det nye slakteriet: – Det er en stor dag



FØR LASTING: Sivert Myhrveien (f.v.), Ola Sve Bjørndal og Tor Sve Bjørndal planlegger lastinga. Foto: Stig Odenrud
Figur 5-11 Nyåpnet slakteri i Sel. Offentlig-privat samarbeid for å sikre arbeidsplasser i regionen. (Gudbrandsdølen Dagningen, 2025)

5.4 Fritidsboliger

Flere av kommunene i Gudbrandsdalen har et antall hytter og fritidsboliger som nesten tilsvarer antall boliger til egne innbyggere, jf. Figur 5-12. Det er også planlagt et betydelig antall nye fritidsboliger i kommunene mellom Øyer og Otta.



Figur 5-12 Forholdet mellom antall boliger og antall fritidsboliger i kommunene på strekningen Øyer-Otta. Kilder: kommuneprofilen.no og ssb.no

Det er både fordeler og ulemper for lokalmiljøet knyttet til hytter og hyttebygging. De kan bidra til økonomien lokalt gjennom sysselsetting ved bygging og vedlikehold. Hyttegjestene bidrar også med kjøp av tjenester og eiendomsskatt. Samtidig så kan det være en økonomisk belastning for kommunene med et stort antall mennesker i kommunen som ikke er folkeregistrert der, og som gjør et tjenestetilbudet som kreves ikke står i forhold til rammeoverføringene fra staten knyttet til innbyggertall.

Flere av kommunene i influensområdet har også tatt i bruk store naturområder til hyttebygging, og planlegger utvidelser, som har reist en debatt om tålegrensen til naturen. I disse områdene er også grenseoppgangen mot villreinens leveområder viktig.

Utvikling av hytteområdene vil bety fortetting og urbanisering eller utvidelser av byggeområdene i naturområder. Begge deler vil av eksisterende hytteeiere og lokalbefolkningen kunne oppleves som et tap av naturopplevelser og friluftsmuligheter. For de nye hytteeierne vil det samtidig bidra til at de kommer nærmere naturen. (Østlandsforskning, 2021)

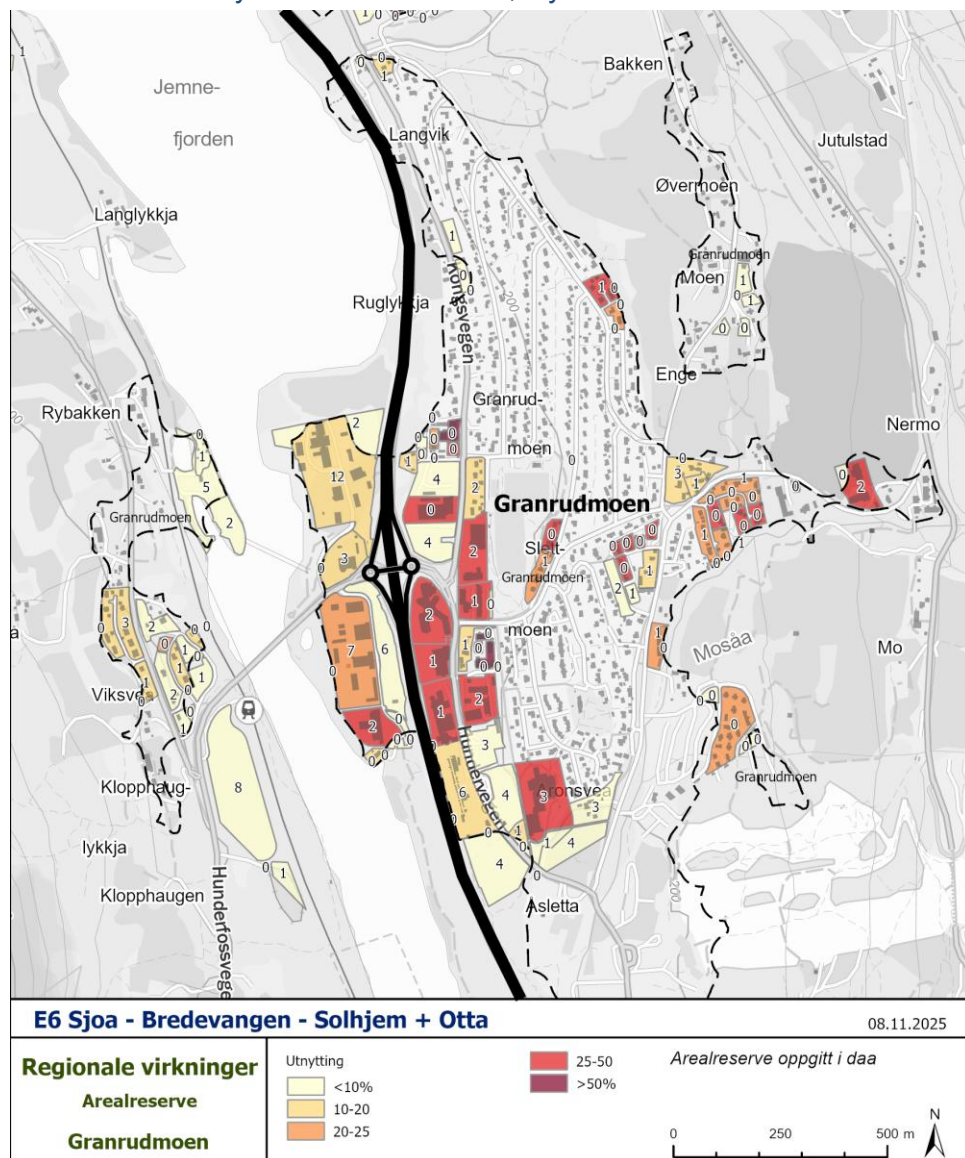
Slik fritidsboligområdene er utviklet fram til nå, er de lite tilgjengelige med annet enn privatbil. For veinettet, som E6, betyr fritidsboligene en stor trafikkbelastning knyttet til ferier og helger, når mange skal reise til eller fra hytteområdene samtidig.

5.5 Arealutnyttelse i tettstedene

Det er gjort en grov kartlegging av potensialet for utvikling av arealene i tettstedene på strekningen Øyer-Otta. I denne kartleggingen er det sett på eksisterende reguleringsplaner, med en analyse av utnyttelsesgraden i BYA (bebygd areal) innenfor hvert byggeområde. Det er forutsatt av man bør kunne utnytte 50 % av byggeområdene i alle tettsteder. Med utgangspunkt i denne forutsetningen viser kartene også tall for hva som er «ledig» dersom man skulle utnyttet arealene med BYA=50%. Denne kartleggingen ser kun på forholdet mellom bebygd og ikke bebygd areal. Noen arealer brukes f.eks. til idrettsanlegg utendørs,

eller fungerer som uteareal på en skole, og vil ikke så lett kunne omdisponeres. Denne kartleggingen går ikke inn og vurderer behovene i hvert av arealene. Det vil også være ledige arealer innenfor tettstedene som kan utnyttes dersom de reguleres. Dette er ikke vurdert her.

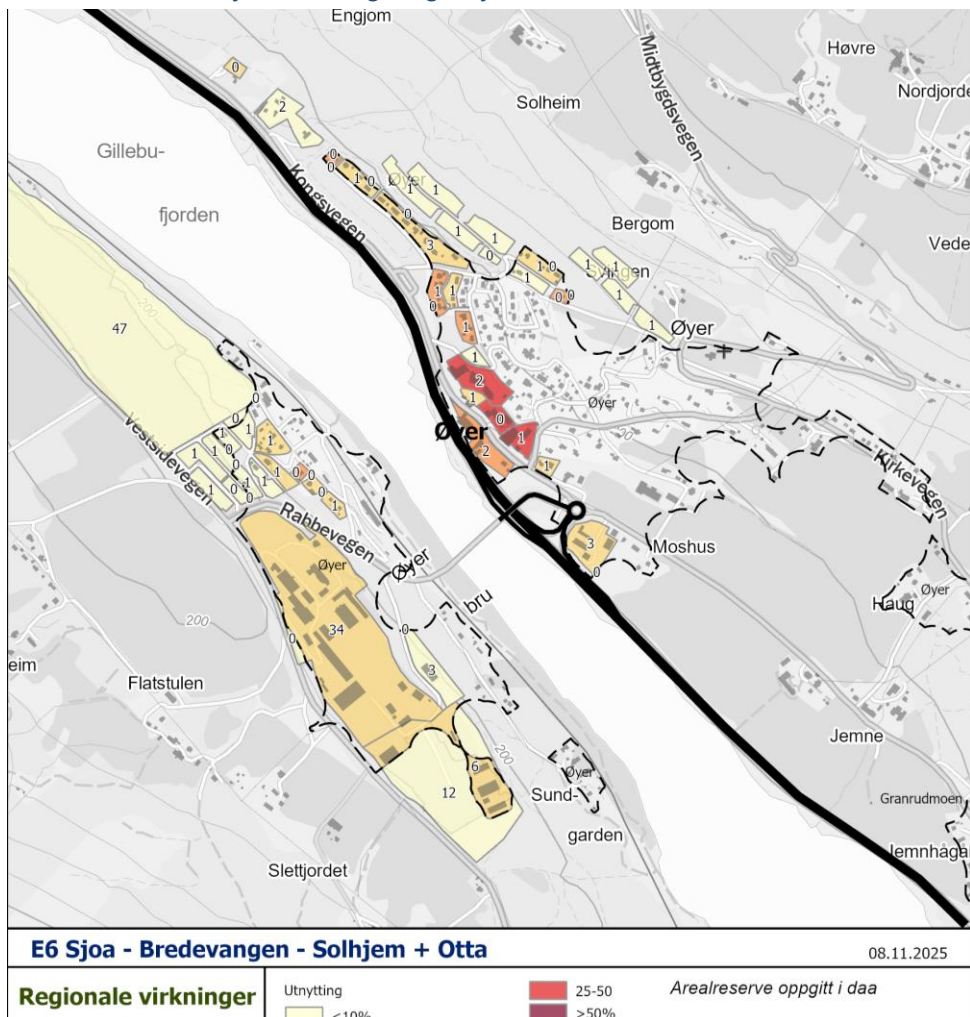
5.5.1 Arealutnyttelse Granrudmoen, Øyer kommune



Figur 5-13 Beregnet arealutnyttelse innenfor regulerte arealer på Granrudmoen i Øyer kommune. Arealreserve i forhold til en mulig arealutnyttelse på BYA=50%, er vist som tall på kartet rundet av til nærmeste hele dekar. Kilde: Kartportal for E6 Øyer-Otta, Asplan Viak 2025.

For Granrudmoen (Øyer sentrum) sør i Øyer kommune er det lagt til rette for noe boligutvikling, sentrumsformål og offentlige formål rundt Hundervegen og forretning/kontor mellom E6 og Lågen. Det er også regulert et større område for forretning vest for Lågen. På Granrudmoen viser kartleggingen at det er arealer som kan utnyttes bedre, særlig i ytterkant av sentrumsområdet, og vest for Lågen. Alle ligger lett tilgjengelige fra E6, med fullt kryss sentralt i tettstedet.

5.5.2 Arealutnyttelse Tingberg, Øyer kommune

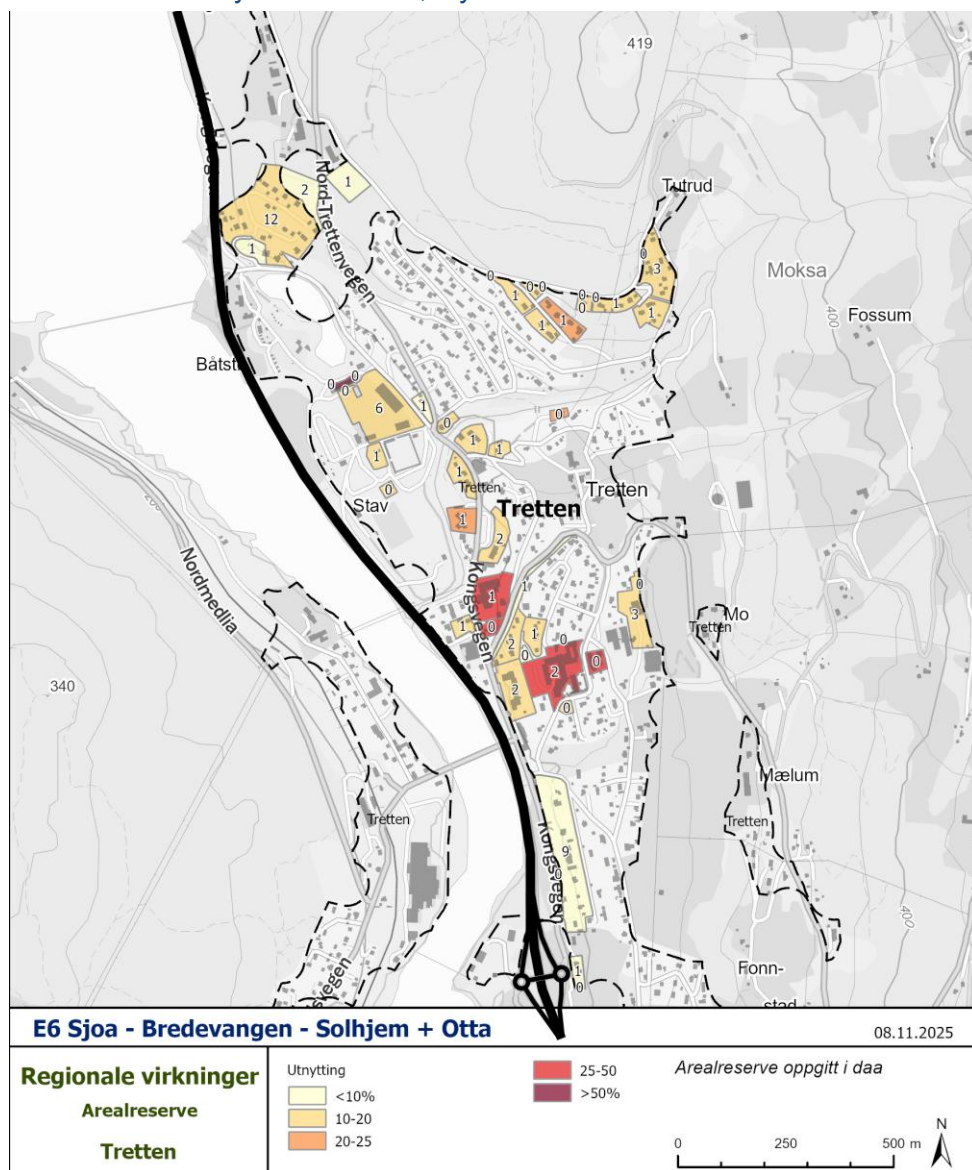


Figur 5-14 Beregnet arealutnyttelse innenfor regulerte arealer på Tingberg i Øyer kommune. Arealreserve i forhold til en mulig arealutnyttelse på BYA=50%. er vist som tall på kartet rundet av til nærmeste hele dekar. Kilde: Kartportal for E6 Øyer-Otta, Asplan Viak 2025.

Ved Tingberg er det tilrettelagt for boligutvikling på begge sider av Lågen, noe forretning, institusjon og kontor rundt Kongsvegen, og industri vest for Lågen, der det allerede er tatt i bruk mye av arealet, fra elektrobedrift til gjenvinningsstasjon.

For Tingberg kan det se ut som det er godt med ledige arealer vest for Lågen. Noe av dette er riktignok arealer for masseuttak og gjenvinningsstasjon, men næringsområdet kan sannsynligvis utnyttes bedre. Det er også ledige boligtomter i lia øst for Tingberg.

5.5.3 Arealutnyttelse Tretten, Øyer kommune



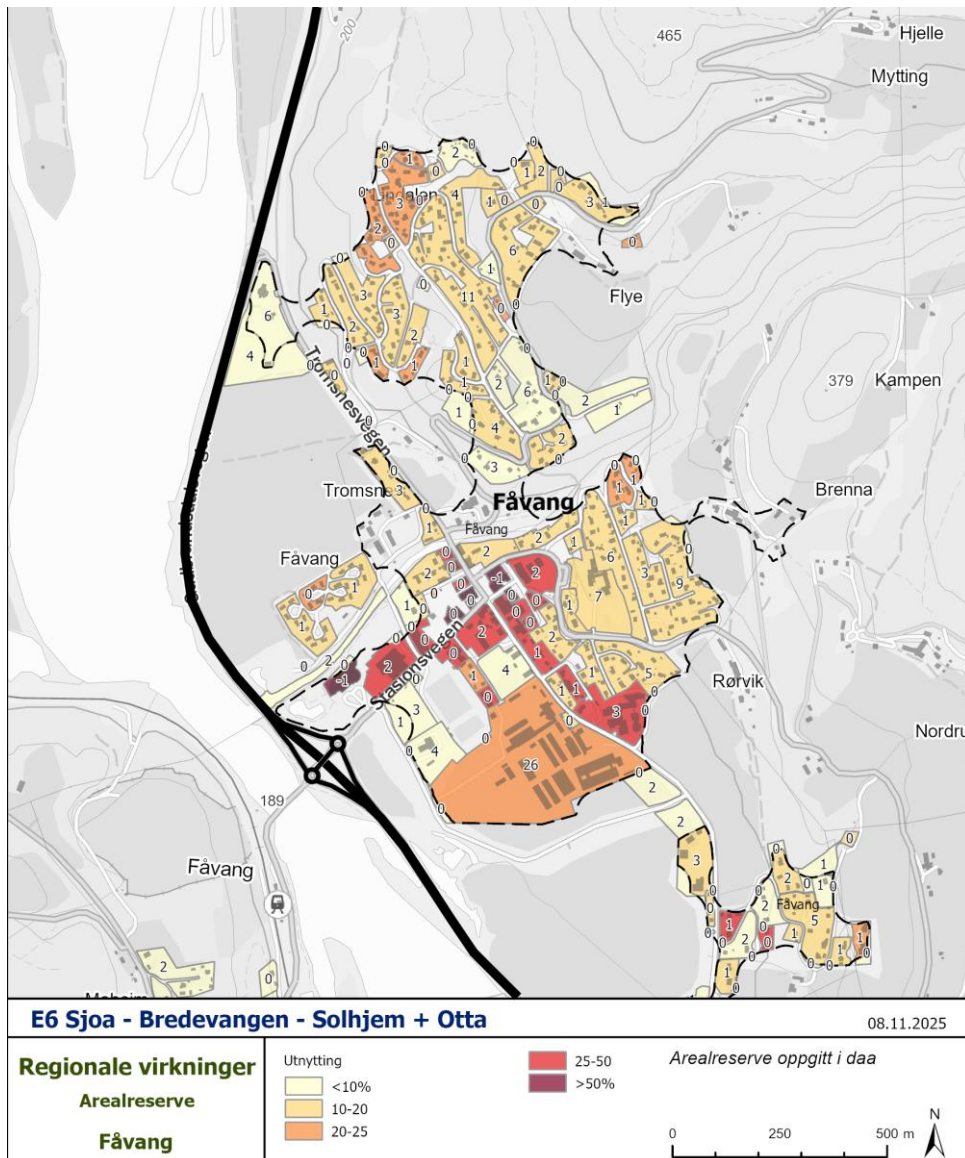
Figur 5-15 Beregnet arealutnyttelse innenfor regulerte arealer på Tretten i Øyer kommune. Arealreserve i forhold til en mulig arealutnyttelse på BYA=50%, er vist som tall på kartet rundet av til nærmeste hele dekar.

Kilde: Kartportal for E6 Øyer-Otta, Asplan Viak 2025.

På Tretten er det fullt kryss med adkomst fra E6 sør i tettstedet. Tretten bru binder sammen sentrum på østsida med bl.a. regulert industriområde for Tine (meieri) og stasjon på vestsida. I sentrum rundt Kongsvegen er det regulert for boliger, forretning, bensinstasjon, institusjon (helsehus) og offentlig formål (samfunnshus).

Tretten har arealer som kan fortettes og utnytted bedre, men det peker seg ikke ut noen tydelige tomter for utvikling i denne analysen. Flere av områdene med lav utnyttelse er eneboligtomter. Alle områder er lett tilgjengelige fra E6 med fullt kryss sør for sentrum.

5.5.4 Arealutnyttelse Fåvang, Ringeby kommune

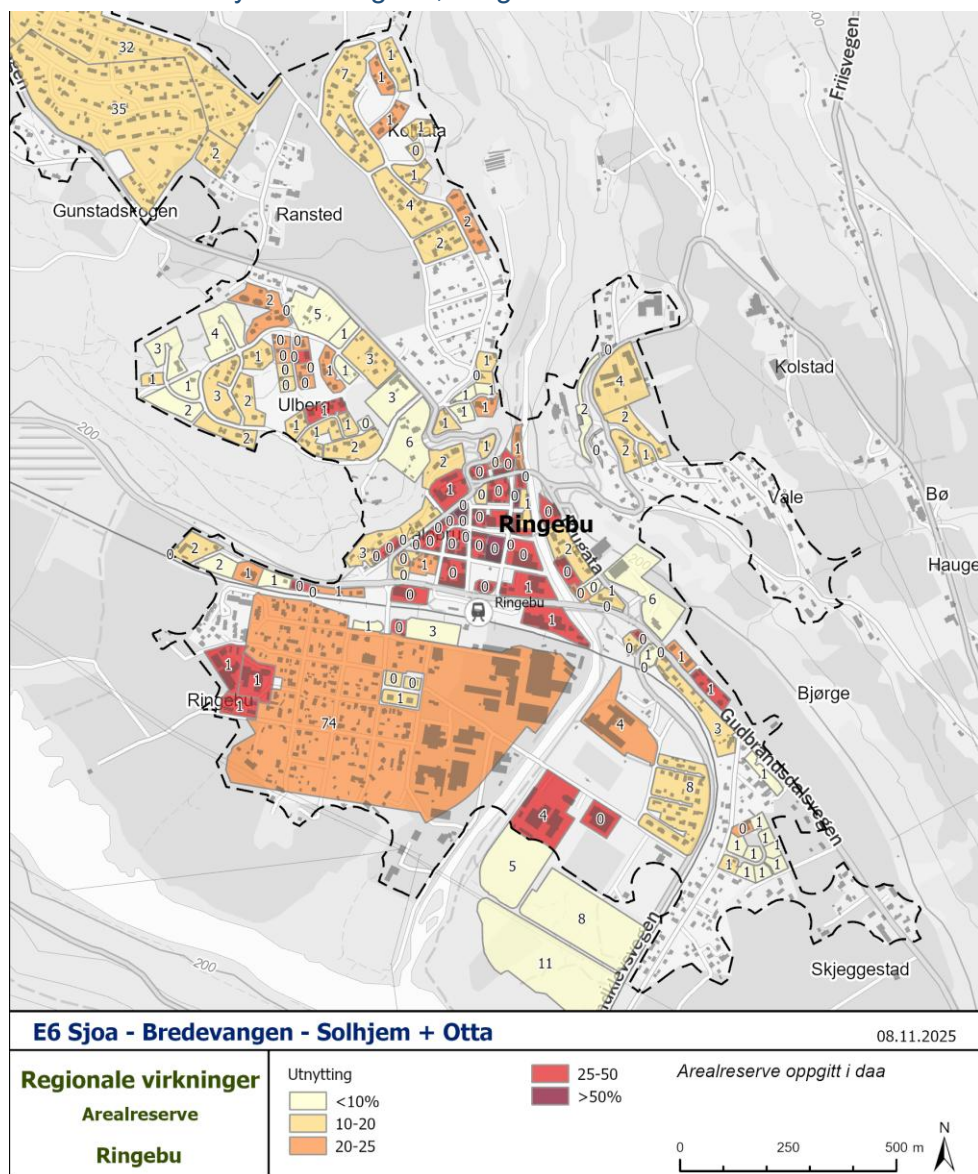


Figur 5-16 Beregnet arealutnyttelse innenfor regulerede arealer på Fåvang i Ringeby kommune. Arealreserve i forhold til en mulig arealutnyttelse på BYA=50%, er vist som tall på kartet rundet av til nærmeste hele dekar. Kilde: Kartportal for E6 Øyer-Otta, Asplan Viak 2025.

På Fåvang er det regulert for sentrum med blanda formål bolig, kontor, forretning, og offentlig formål rundt Stasjonsvegen inn fra Lågen og langs Tromsnesvegen. Over brua vest for Lågen er det regulert for steinbrudd og masseuttak.

Fåvang har høy utnyttelse av byggeområdene rundt de sentrale gatene i tettstedet, Områdene med lavere utnyttelse er i hovedsak boligområder. Det er også noen ledige boligtomter innenfor disse områdene. Alle områder er lett tilgjengelige fra E6 med fullt kryss tett på sentrum.

5.5.5 Arealutnyttelse Ringeby, Ringeby kommune

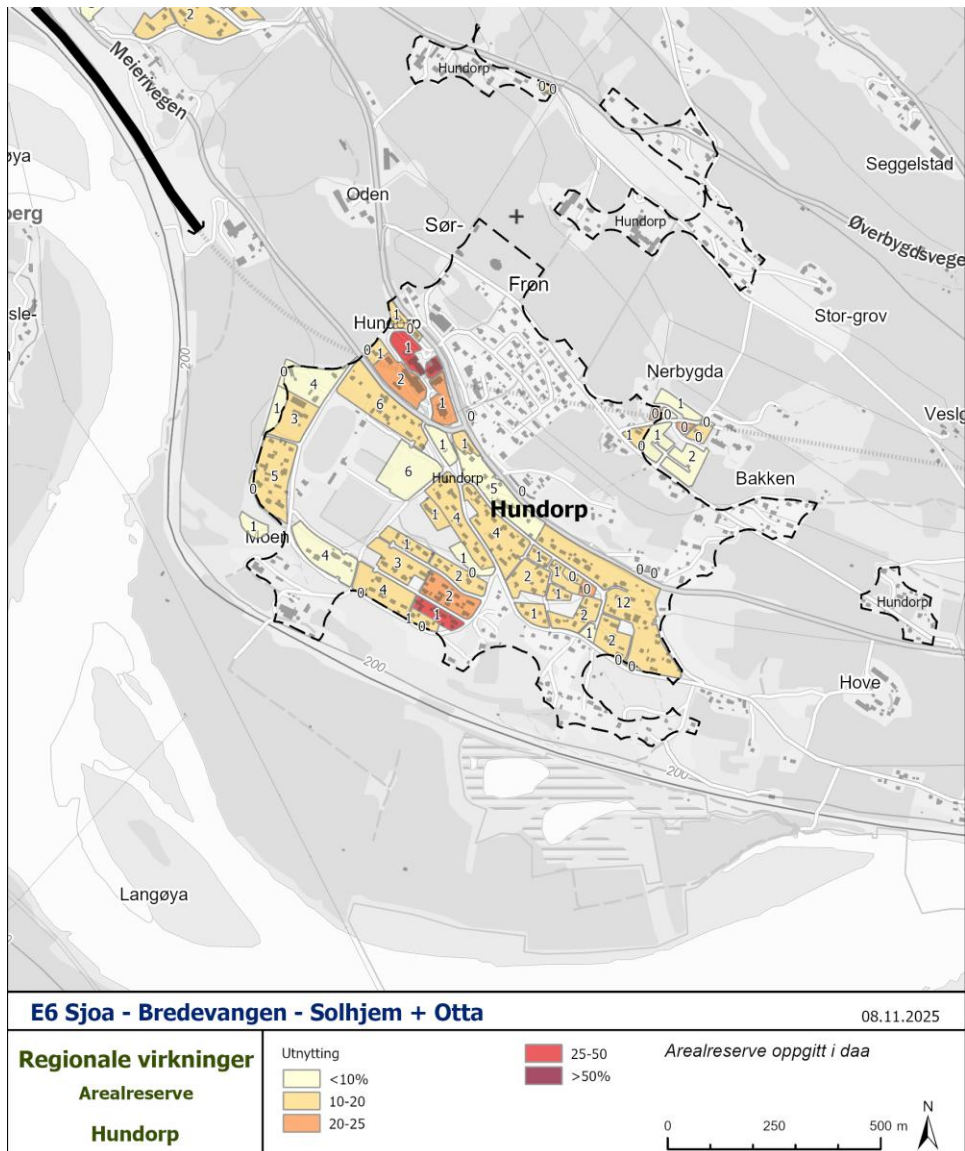


Figur 5-17 Beregnet arealutnyttelse innenfor regulerte arealer på Ringeby i Ringeby kommune. Arealreserve i forhold til en mulig arealutnyttelse på BYA=50%, er vist som tall på kartet rundet av til nærmeste hele dekar. Her er framtidig E6 planlagt i tunnel forbi hele tettstedet. Kilde: Kartportal for E6 Øyer-Otta, Asplan Viak 2025.

På Ringeby er det regulert sentrum med blanda formål for bolig, handel, kontor og industri rundt en kvartalsstruktur nord for dagens E6 og Dovrebanen. Det er også regulert for offentlig formål, med bl.a. rådhus inntil dagens E6 og skoler i ytterkanten. Langs dagens E6 gjennom sentrum er det også regulert for jernbane og bensinstasjon. Soner med boligbebyggelse er regulert i kort avstand fra sentrum.

Ringeby har relativ høy utnyttelse i sentrum, i kvartalsstrukturen. De arealene med lavest utnyttelse ligger bl.a. lengst sør i tettstedet mot tidligere regulert ny E6. Ny E6 planlegges nå isteden i tunnel forbi Ringeby, med halvt kryss sør for tettstedet, og fullt kryss ved Frya vest for tettstedet. Ved Frya finnes det næringsarealer som kan utnyttes bedre.

5.5.6 Arealutnyttelse Hundorp, Sør-Fron kommune

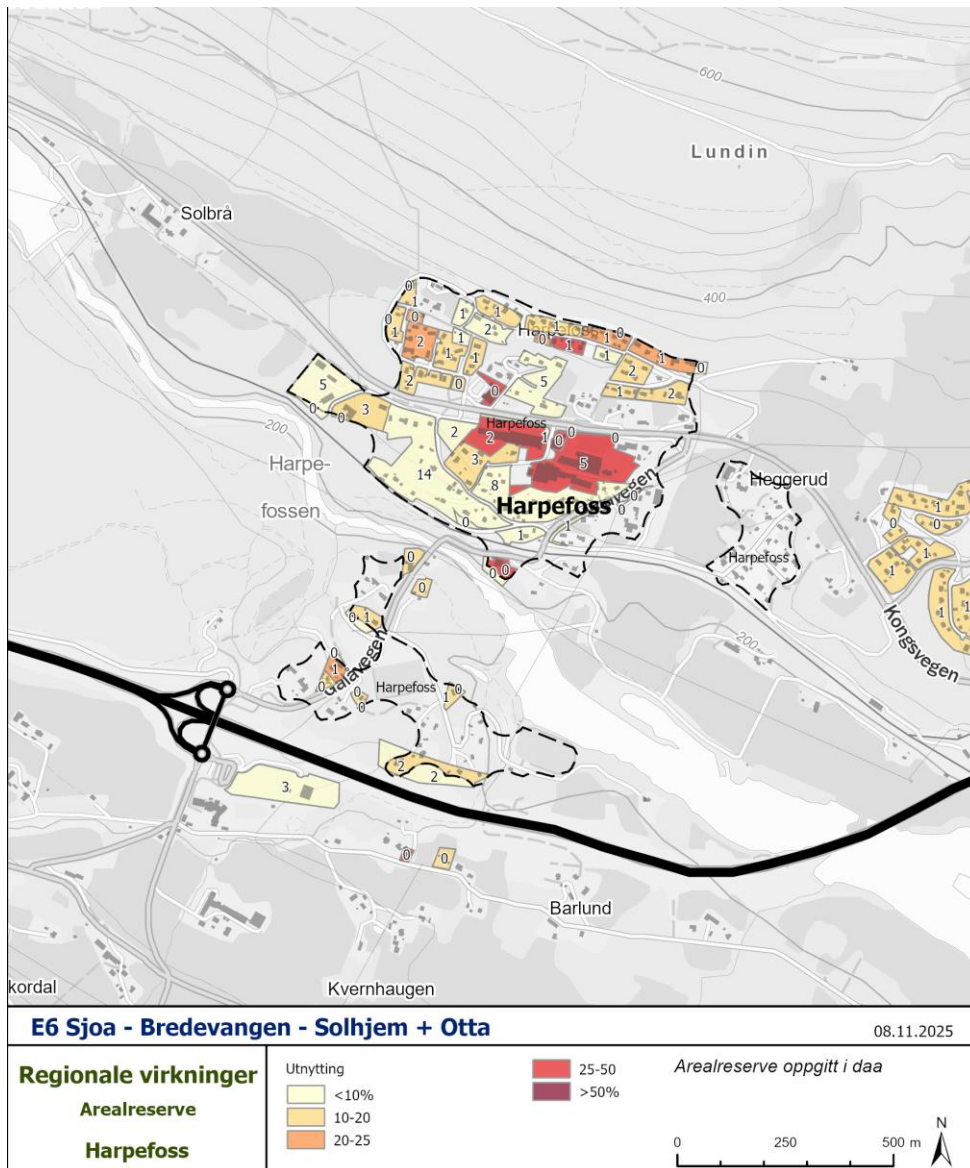


Figur 5-18 Beregnet arealutnyttelse innenfor regulerte arealer på Hundorp i Sør-Fron kommune. Arealreserve i forhold til en mulig arealutnyttelse på BYA=50%, er vist som tall på kartet rundet av til nærmeste hele dekar. Her er E6 lagt i tunnel forbi hele tettstedet. Kilde: Kartportal for E6 Øyer-Otta, Asplan Viak 2025.

E6 passerer under Hundorp i tunnel. Et mindre område med sentrumsformål er regulert langs Kongsvegen. Det er satt av et mindre område til offentlig formål like sør for sentrum, og jernbanestasjonen er regulert nærmere Lågen øst for sentrum.

Hundorp sentrum har høy utnyttelse, men relativ lav utnyttelse av byggeområdene ellers, med plass for fortetting dersom det er behov for det. Det er dårligere tilgjengelighet til E6 enn mange andre steder i Gudbrandsdalen, med halvt kryss ca. 4 kilometer øst for sentrum, og fullt kryss ca. 6 kilometer vest for sentrum.

5.5.7 Arealutnyttelse Harpefoss, Sør-Fron kommune

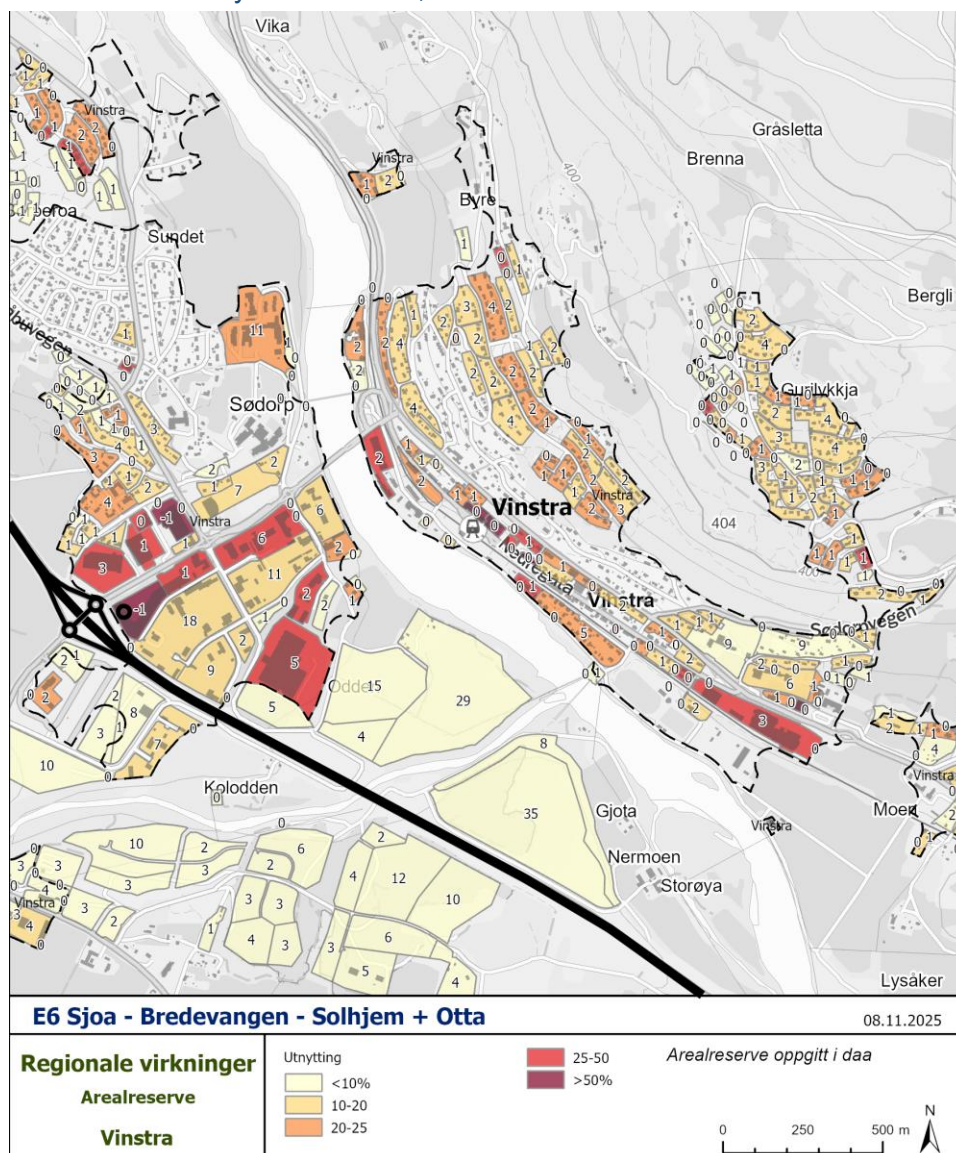


Figur 5-19 Beregnet arealutnyttelse innenfor regulerte arealer på Harpefoss i Sør-Fron kommune. Arealreserve i forhold til en mulig arealutnyttelse på BYA=50%, er vist som tall på kartet rundet av til nærmeste hele dekar. Kilde: Kartportal for E6 Øyer-Otta, Asplan Viak 2025.

Harpefoss er Sør-Frons forbindelse til E6 med fullt kryss og bru over Lågen. På Harpefoss er det regulert til forretninger, næring, offentlig og privat tjenesteyting, deriblant Sør-Fron ungdomsskole. Det er også regulert for boliger.

I sentrum av Harpefoss er arealene utnyttet godt, men det er også boligområder sentralt med relativt lav utnyttelse.

5.5.8 Arealutnyttelse Vinstra, Nord-Fron kommune



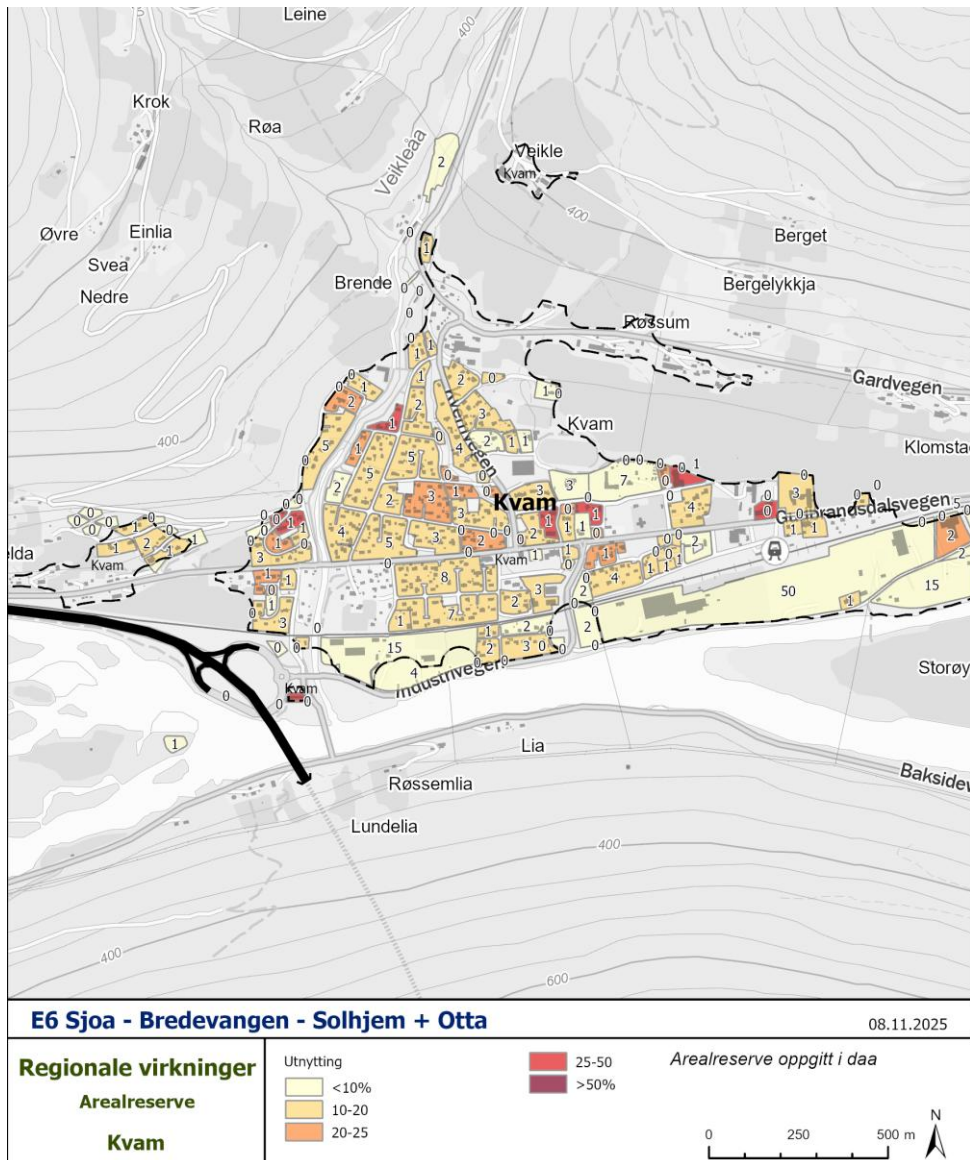
Figur 5-20 Beregnet arealutnyttelse innenfor regulerte arealer på Vinstra i Nord-Fron kommune. Arealreserve i forhold til en mulig arealutnyttelse på BYA=50%, er vist som tall på kartet rundet av til nærmeste hele dekar..

Kilde: Kartportal for E6 Øyer-Otta, Asplan Viak 2025.

På Vinstra er det regulert kjøpesenter, forretninger, områder med blanda formål for bolig, forretning og kontor langs Vinstragata mellom E6 og Lågen. Dette er områder med relativt høy utnyttelse. Lengre unna Vinstragata er det regulert for forretning/industri og boliger. Disse har ennå lav utnyttelse. Områdene ligger tett på E6 med fullt kryss.

Vest for E6 er det regulert tomter for industri. Innenfor flere av disse områdene er det rom for fortetting. Rundt Nedregata øst for Lågen er det regulert for jernbane (stasjon), bolig, offentlig bebyggelse og forretning. Sør i Øvregata er det regulert for forretning og offentlig bebyggelse – undervisning.

5.5.9 Arealutnyttelse Kvam, Vinstra kommune

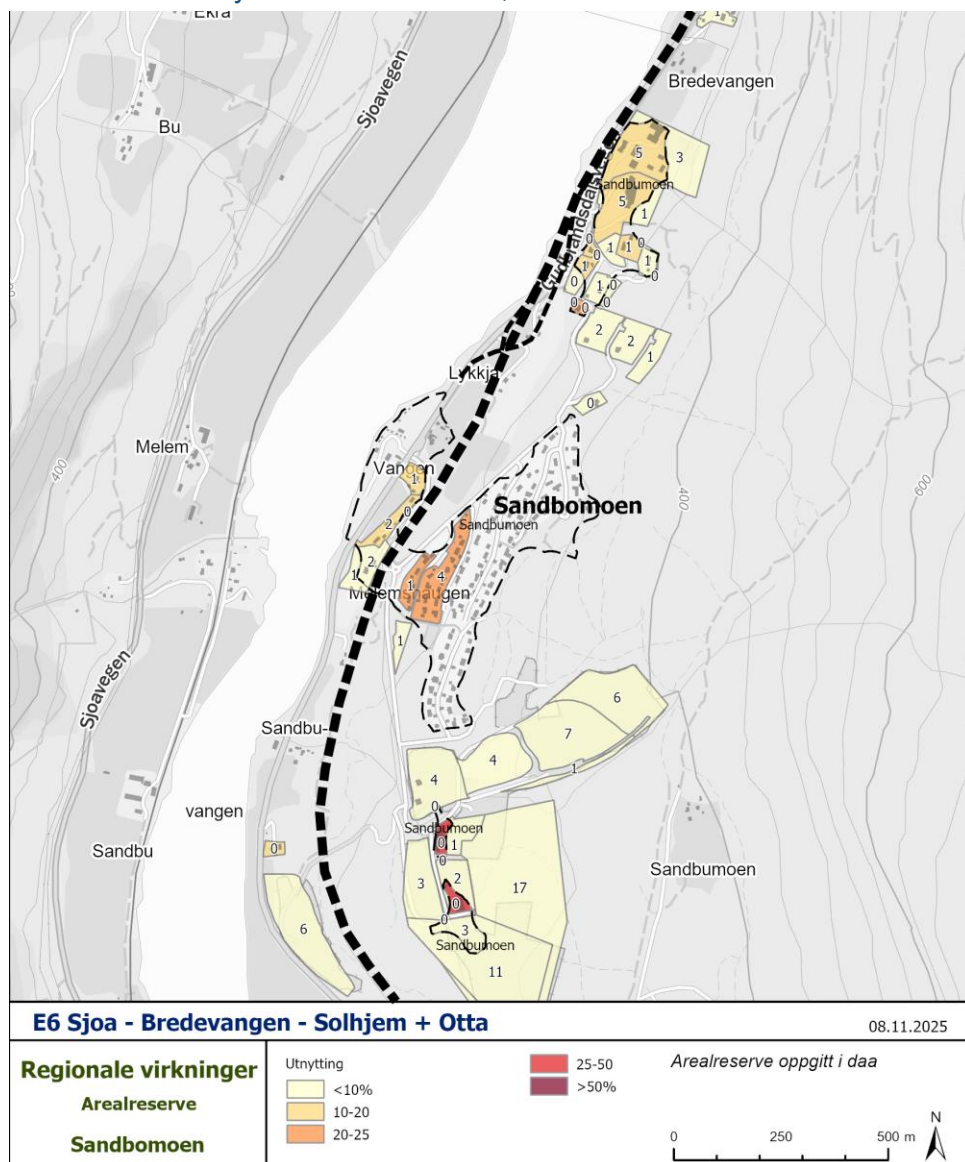


Figur 5-21 Beregnet arealutnyttelse innenfor regulerede arealer på Kvam i Nord-Fron kommune. Arealreserve i forhold til en mulig arealutnyttelse på BYA=50%, er vist som tall på kartet rundet av til nærmeste hele dekar. Kilde: Kartportal for E6 Øyer-Otta, Asplan Viak 2025.

Det er regulert for boliger og boliger/forretning nærmest veien, med næringsområder og industri lengre ut. Kvam har en lav eller middels utnyttelse av arealene sentralt rundt Gudbrandsdalsvegen.

Tettstedet er koblet til E6 med et fullt kryss og innkjøring sentralt i tettstedet.

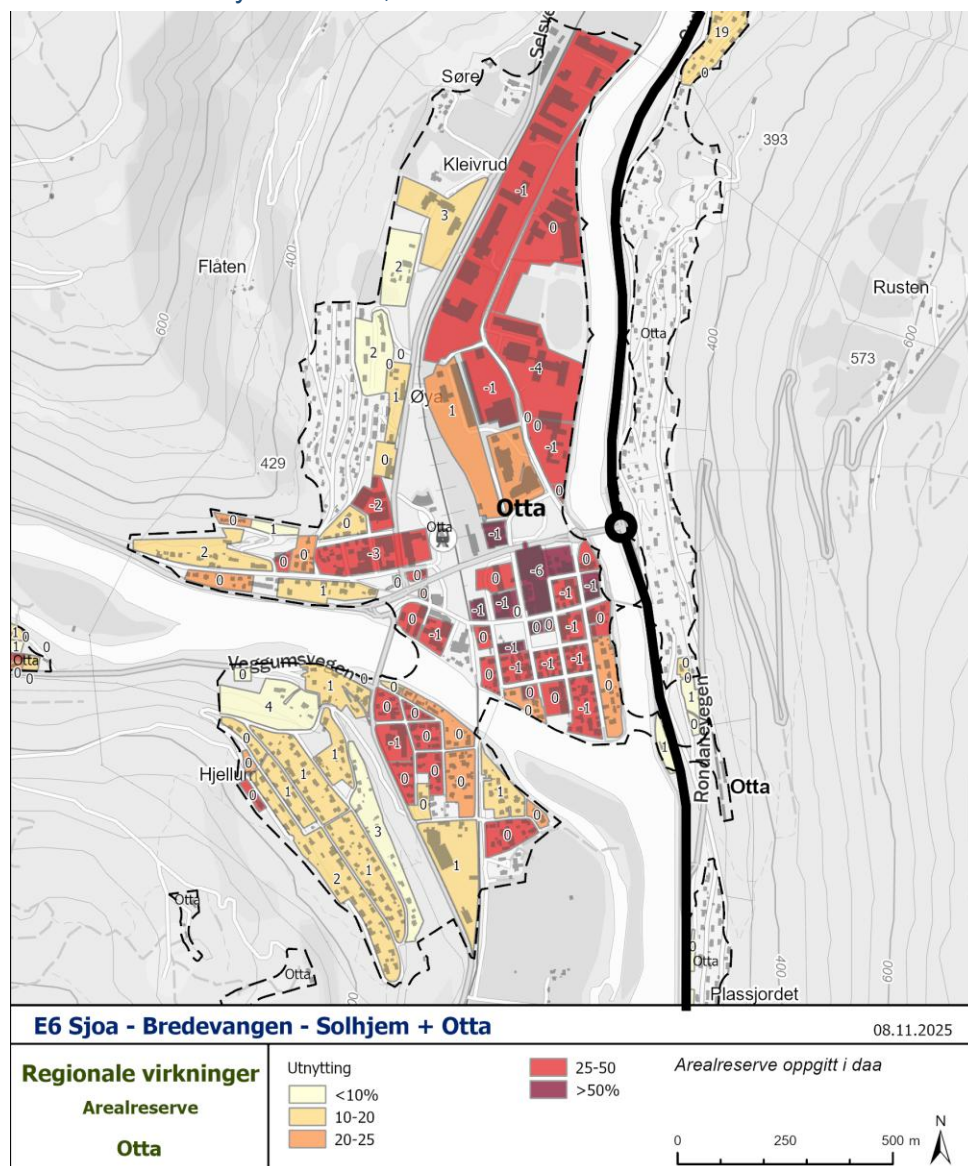
5.5.10 Arealutnyttelse Sandbumoen, Sel kommune



Figur 5-22 Beregnet arealutnyttelse innenfor regulerte arealer på Sandbumoen i Sel kommune. Arealreserve i forhold til en mulig arealutnyttelse på BYA=50% er vist som tall på kartet rundet av til nærmeste hele dekar. Kilde: Kartportal for E6 Øyer-Otta, Asplan Viak 2025.

Området Sandbumoen mellom Sjoa og Otta har regulert boligområder, forretning, industri, og massetak innenfor et lite område, og med regulert institusjon lengst i nord (Sel sjukeheim). Områdene har relativ lav utnyttelse med er i hovedsak tatt i bruk. Arealene er tilgjengelige fra E6 med halvt kryss nord i området, og med et annet halv kryss ved Sjoa ca. fem kilometer lenger sør.

5.5.11 Arealutnyttelse Otta, Sel kommune



Figur 5-23 Beregnet arealutnyttelse innenfor regulerte arealer på Otta i Sel kommune. Merk at noen felter er sammenslått i forhold til feltene i reguleringsplaner. Arealreserve i forhold til en mulig arealutnyttelse på BYA=50%, er vist som tall på kartet rundet av til nærmeste hele dekar. Kilde: Kartportal for E6 Øyer-Otta, Asplan Viak 2025.

Otta sentrum er regulert med en tydelig kvartalsstruktur i hovedsak sør for rv. 15, vest for Lågen og E6. Den nordlige delen av kvartalsstrukturen har blanda formål bolig, forretning og kontor, og den sørlige delen er regulert for boliger. Nord for rv. 15 er det regulert for omforming med blanda formål og gater. Jernbaneformål tar mye av arealet i sentrum rundt stasjonen øst for kvartalsstrukturen. E6 ligger over Lågen øst for Otta sentrum, med et kanalisert kryss i dag, men med rundkjøring vist i gjeldende reguleringsplan, slik det også planlegges i ny plan for E6. Vegformål med sidearealer. Det er tilrettelagt for tre krysningspunkter for gående og syklende over og under E6 på en strekning på litt over 500 meter.

Analysen viser at arealene sør i sentrum har høy utnyttelse, mens det er arealer nord for dagens kvartalsstruktur som kan ha høyere utnyttelse.

6 Vurdering av påvirkning og konsekvens

6.1 Generelt om veiens rolle og bruk

E6 fungerer som en nasjonal hovedvei, som skal binde sammen regioner og landsdeler, gjennom persontransport og frakt av gods. Den fungerer også internt i regioner, for transport til arbeid, skole og andre formål i hverdagen. Trafikken på E6 i Gudbrandsdalen er også preget av en høy andel trafikk til hytteområder. Denne trafikken kommer i hovedsak fra områder lengre sør, rundt Mjøsa og Oslo-området. Noen steder der veien ennå ikke er oppgradert til moderne standard, fungerer den også til lokaltransport med avkjørsler fra enkelteiendommer og med få andre alternativer for f.eks. syklende eller traktorer. Med oppgradering av veien vil det være mulig å samle avkjørsler og lage tilbud for myke trafikanter og landsbrukskjøretøy parallelt med hovedveien.

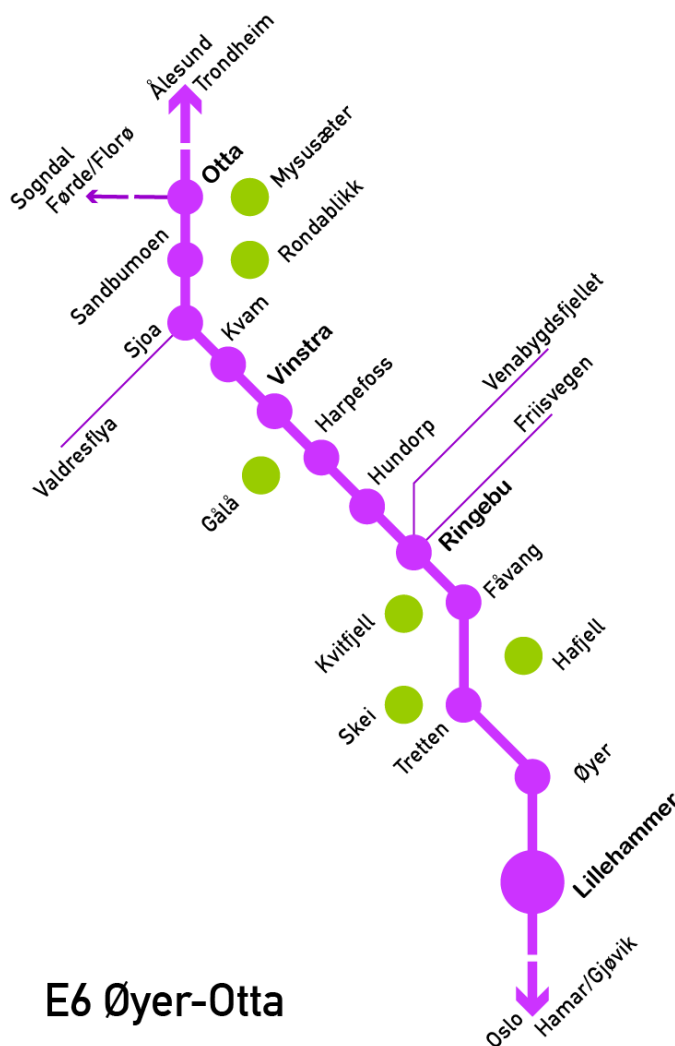
6.2 Direkte arealbruksendringer

Veitraseen for ny E6 vil noen steder følge dagens vei, men mange steder kreves det omdisponering av arealer som er i annen bruk. Dette er i hovedsak LNF-områder, men noen steder vil hus også måtte vike for veien. Veien fører til at noen arealer blir lettere tilgjengelig fra E6, mens andre blir liggende slik at man må bruke veier med lavere fartsgrense eller omveier for å komme til.

Planene for E6 legger ikke til rette for omdisponering av arealer til annet enn nødvendige tiltak for gjennomføring av veiltaket.

6.3 Mulige arealbruksendringer

Kortere reisetider gir bedre tilgjengelighet til arealer utenfor byer og tettsteder, som ofte har lavere pris enn arealer som ligger i byer og tettsteder. Disse arealene kan med ny vei bli mer attraktive for utvikling av bl.a. boliger.



Arealer som i tillegg ligger nær kryss langs E6 kan bli attraktive for handels- og næringsaktører som ønsker å være både synlige og tilgjengelige for trafikken langs E6.

Press på å ta i bruk arealer som bidrar til spredt boligbygging eller lokalisering av virksomheter utenfor sentrum kan være i strid med andre samfunns mål om at handelsvirksomhet og andre publikumsrettede private og offentlige tjenestetilbud lokaliseres slik at de styrker sentrumsområder og sikrer innbyggerne god tilgjengelighet til lokalt handels- og tjenestetilbud. (Lovdata, 2025). God planlegging kan også legge til rette for at noen reiser kan unngås og at reiser isteden kan tas med mindre energikrevende transportformer som kollektivtrafikk, sykkel og gange. (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2025)

Med ny vei så blir privatbilen mer konkurransedyktig i forhold til andre transportformer, og det vil være mer krevende å føre en politikk som ikke fører til utvanning av handel i sentrum eller spredt boligbygging.

Selv om press på arealbruksendringer utenfor sentrum og tettsteder kan være en følge av ny vei og etablering av ny kryss mellom lokalvei og E6, så er det kommunene som har hovedansvaret for å ivareta egne, regionale og nasjonale mål for arealbruken.

6.4 Oversikt påvirkning og konsekvenser

De største endringene planlegges rundt Ringeby og mellom Sjoa og Solhjem, med ny trasé på deler av strekningene. Det er også rundt disse delene av E6 at konsekvensene vil være tydeligst.

I denne oversikten vurderes hele strekningen og influensområdet samlet, med eksempler fra områdene som blir mest berørt.

Tema og område	Vurderinger
Arealbruk	Veien følger i hovedsak dagens trasé, med behov for breddeutvidelser og justeringer, og med nye traseer noen steder. Ved Ringeby planlegges veien i tunnel forbi tettstedet. Dette kan endre trafikk tall og hastighet, som igjen påvirker støy og trafiksikkerhet positivt for arealer langs de delene av dagens E6 som i framtida blir omklassifisert til lokalvei. Innenfor dagens tettsted vil omklassifiseringen av veien gjøre det lettere å utvikle arealene rundt, med byggegrenser nærmere veien, og etablering av boliger. Nærmest sentrum i Ringeby vil det være mulig å vurdere gateløsninger i et større område, der dagens E6 blir integrert i kvartalsstrukturen i større grad enn i dag, og redusert som barriere.

	Selv om flytting av E6 gir muligheter for utvikling av Ringebu sentrum, så kan det også være en trussel i forhold til interessen for drift og etablering av handel og tjenester i sentrum. Med fullt kryss på Frya, nordvest for Ringebu sentrum, kan det bli økt interesse for å utvikle arealene som allerede er satt av til forretning, kontor og industri i reguleringsplanene sør for kryssområdet. Her er det ledige arealer og plass for omforming og økt utnyttelse. For Sjøa som blir liggende ved et halvt kryss på E6 kan virksomheter som ser på trafikken på E6 som sitt hovedmarked miste interessen for å være etablert her. Samtidig blir dagens E6 omklassifisert, kryss blir strammet opp, det blir lavere fart, mindre støy og økt trafiksikkerhet. Dette gir også muligheter for stedsutvikling, slik kommunen har ønsket. Sjøa er en kjent destinasjon for rafting og aktiviteter knyttet til elva Sjøa. Stedet fungerer også som porten til Heidal og Valdresflya. Dagens T-kryss mellom rv. 15 og E6 på Otta planlegges bygd om til rundkjøring. Dette har ikke store konsekvenser for arealbruken på Otta, men det kan gjøre Otta noe mer tilgjengelig for trafikanter langs E6, med positive ringvirkninger for handel og tjenester i Otta sentrum. <u>0-alternativet</u> Uten utbygging av nye parseller og tiltak på eksisterende deler av E6 vil veien bli liggende som i dag, men med økt trafikk og usikkerhet om når utbygging av E6 eventuelt vil kunne skje. Det vil heller ikke i utgangspunktet gjøres tiltak for å dempe støy, redusere støv eller bedre trafiksikkerheten langs veien. For noen arealer og aktører vil status quo sikre videre drift og tilgang på kunder langs veien. Andre arealer, f.eks. bomiljøer langs veien vil kunne oppleve at forurensning fra støy og støv forverres, og noen steder vil myke trafikanter fortsatt måtte bevege seg langs eller krysse dagens vei. Noen steder vil likevel kunne opprettholde dagens situasjon, som mange har tilpasset seg over tid, og det kan også oppleves som positivt. Det vurderes likevel som negativt for arealbruken at dagens vei blir liggende uendret, pga. redusert attraktivitet for salg og utnyttelse av eiendommene langs veien, pga. ulempene med økt trafikk.
Tilgjengelighet	Ny E6 med høyere fart og redusert reisetid mellom regioner øker tilgjengeligheten på et overordnet nivå. Nordvestlandet, Trøndelag og Østlandet blir knyttet tettere sammen. Gudbrandsdalen har en godt utviklet infrastruktur for reiseliv,

	som blir lettere å nå for flere. Reisetida til hytta blir kortere, og veien kan oppleves tryggere. Pendlere får kortere reisevei, og det kan bli lettere å bo i et større område fra arbeidsplassen. Den økte tilgjengeligheten går begge veier. For stedene som berøres av veiprojektet vil det også bli lettere å reise til større regionsentra, som Lillehammer, men også til de andre kommunene i Mjøsbyen. Her er det et større arbeidsmarked med flere valgmuligheter som kan bli mer aktuelt å benytte seg av på mer effektive veier. Det bygges også ny E6 forbi Lillehammer, og motorveier er under planlegging på rv. 4 forbi Gjøvik og til Moelv, der det også planlegges nytt Mjøssykehus. Dette er utviklingskrefter som kan flytte arbeidskraft og handel vekk fra lokalmiljøene. Det er ikke entydig hva som kan bli konsekvensene i framtida. Digitaliseringen med muligheter for hjemmekontor, fjernstyring av helsetjenester eller nye former for tjenester og logistikk knyttet til bestillinger på internett og apper kan også gjøre det lettere å bli boende i Gudbrandsdalen, uten å være avhengig av å reise. Arealer som ligger nær halve kryss, vil ha mindre verdi for utvikling av aktører som ser nærheten til E6 som grunnlag for handel. Slik sett vil f.eks. handelsaktører som ligger tett på E6 med et fullt kryss ved Vinstra eller Otta kunne komme ut bedre enn handelsaktører som ikke kan nås like lett fra E6 i begge retninger. På strekninger der E6 legges i ny trasé, og dagens vei blir omklassifisert til lokalvei med lavere fart og mindre trafikk, vil det bli lettere og tryggere å være syklende og gående. Med kort vei mellom tettstedene i Gudbrandsdalen kan slike strekninger fungere som pendlerruter for syklende. <u>0-alternativet</u> Uten utbygging opprettholdes tilgjengeligheten til Ringeby og Sjøa, som ble vurdert som delvis negativ ved utbygging. Samtidig vil økt trafikk på hele strekningen kunne ha en negativ effekt på tilgjengelighet i perioder med mye trafikk, fordi kapasiteten til veien ikke økes. Uten utbygging vil det være vanskeligere å få til løsninger for gående og syklende, som i dag ofte ikke har noen gode alternativer til å komme fram mellom steder som ligger langs dagens E6-trasé.
--	---

Bosetting og befolkningsutvikling	En vei som gir mer effektiv transport, kortere kjøretider og som oppleves trygg kan påvirke hvor folk bosetter seg og hvor attraktive steder er. For bosetting kan redusert kjøretid bidra til at flere opplever at det blir lettere å bosette seg i et større område, og det blir lettere å etablere næringsvirksomhet andre steder enn i sentrum. Dette bidrar til å utvide arbeidsmarkedet, som er et av samfunnsmålene med å bygge ny vei. Hvordan ny vei påvirker befolkningsutvikling er et sammensatt tema. Mange av kommunene langs den planlagte veien har en trend med befolkningsnedgang. Innvandring, særlig fra Ukraina de siste årene, har bidratt til å redusere befolkningsnedgangen. Et næringsliv og en offentlig sektor med et begrenset utvalg av karrieremuligheter påvirker videre bolyst og kommunenes evne til å holde på egen befolkning i konkurranse med andre regioner med flere valgmuligheter. De aktuelle kommunene langs planlagt ny E6 har også en aldrende befolkning og fødselsunderskudd, som fører til skolenedleggelser eller endringer i skolestrukturen som påvirker samfunnene som mister skolene. I hvor stor grad ny E6 med ringvirkningene av denne, vil kunne snu disse trendene er usikkert. Sannsynligvis vil Øyer og kanskje flere kommuner som ligger nærmere Lillehammer kunne oppleve virkninger av vekst i Mjøsbyene, med økt prisnivå på boliger og et større og stadig mer integrert arbeidsmarked på tvers av kommunene. Lengre nord i dalen vil Ringebu, Vinstra og Otta kunne fungere som lokale sentra som til en viss grad demper utflytting Dette vil være avhengig av at de bygger steder og samfunn som er næringsvennlige og kan tilby mest mulig variert kulturtilbud og sosiale møteplasser i kombinasjon med handels- og tjenestetilbud. <u>0-alternativet</u> For områdene lengst sør vil effekten av å ligge nær Lillehammer og et større arbeidsmarked rundt Mjøsa, der veiene forbedres, bidra positivt for muligheten til å kunne bo flere steder uten for lang reisetid. I et alternativ der E6 ikke utvikles nordover Gudbrandsdalen vil dagens situasjon opprettholdes i de nordligste kommunene,
--	---

	med en forventet svak vekst, eller nedgang i befolkningstall. Det vil ennå være en rekke andre virkemidler som kan påvirke bosetting og befolkningsutvikling, både positivt og negativt. Det er også drøftet i hvor stor grad E6 vil påvirke dette, og sannsynligvis vil E6 bare være en av flere faktorer som kan endre på større trender i demografi og preferanser for bosetting.
Næringsliv og arbeidsplassutvikling	For næringslivet ligger det muligheter i høyere standard på E6. Mer effektiv vei vil gjøre det raskere med transport av varer både inn og ut av bedriften, og det kan forstørre området for opptak av arbeidskraft. Bedrifter som er stedbundne eller har sterk lokal tilhørighet vil ha størst nytte av den forbedrede tilgjengeligheten. For andre bedrifter kan den forbedrede tilgjengeligheten også gjøre det lettere å flytte virksomheten til et mer sentralt sted, fordi man med bedre og raskere veinett kan betjene et mye større område. Produksjon blir slik sett også mindre avhengig av å være nær f.eks. råvarene som kan være jordbruksprodukter fra Gudbrandsdalen. Kortere reisetider gjør det også lettere for etablerere å skape virksomhet i Gudbrandsdalen, som får stadig bedre tilgang på markeder på Østlandet, på Nordvestlandet og i Trøndelag. En god del av næringslivet i Gudbrandsdalen er rettet mot turisme, natur- og kulturopplevelser. For denne delen av næringslivet vil E6 være et viktig bidrag til å gjøre reiselivsproduktene lettere tilgjengelige for flere. På strekninger der ny E6 gjør at eksisterende trasé kan omklassifiseres til lokalvei, med mindre trafikk og lavere fart, åpnes muligheten for å utvikle sykkelsturisme, fordi veien blir et lettere og tryggere alternativ for syklende enn i dag. De største arbeidsplassene i Gudbrandsdalen er knyttet til kommunene, og vil i liten grad påvirkes av bedre veier. Ellers vil mulighetene for arbeidsplassutvikling i stor grad være knyttet til næringslivets vilkår for utvikling, slik det er beskrevet over. <u>0-alternativet</u> For den delen av næringslivet som lever av trafikanter på E6 som stopper på impuls, som på bensinstasjoner, veikroer og campingplasser, vil opprettholdelse av dagens situasjon kunne virke positivt fordi det vil være mulig å drive videre uten å gjøre

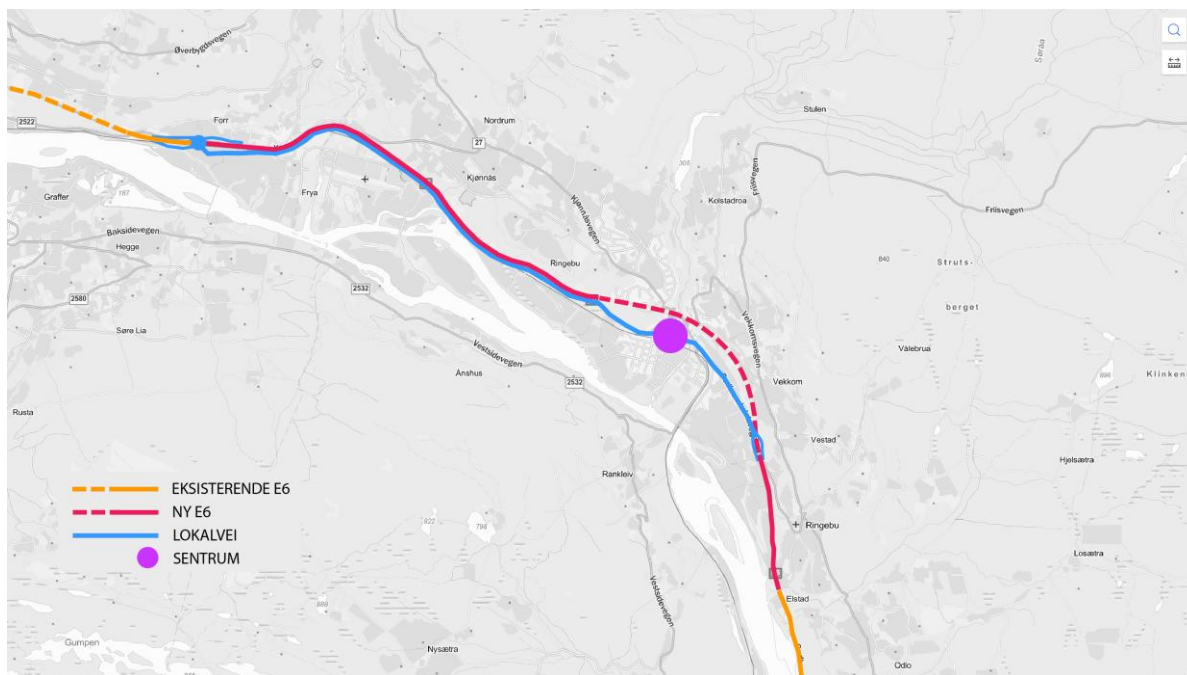
	større endringer i investeringer og drift. Uten kortere reisetider og bedre tilgjengelighet fra et større område vil en av konsekvensene også være at det blir mindre lekkasje av handel og arbeidskraft til andre regioner. Dette vil i størst grad gjelde kommunene lengst nord på strekningen Øyer-Otta. For andre deler av næringslivet, som har behov for tilgang på kompetanse og som skal konkurrere med andre virksomheter på transporttid og transportkostnader, vil dagens situasjon kunne virke negativt, dersom andre regioner blir mer konkurransedyktige pga. ny infrastruktur andre steder. Det vil likevel påvirke næringslivet i Gudbrandsdalen at det bygges ut raskere veier og jernbane i andre regioner, dersom det korter ned reise- og transporttid inn og ut av regionen.
Forholdet til influensområdet og andre regioner (lokalisering, transportmønstre og andre utviklingsmønstre)	For influensområdet vil det være ulike virkninger avhengig av om stedene ligger lengre sør eller lengre nord. I sør vil Lillehammer ha en stor påvirkning, med et integrert arbeids- og boligmarked med Øyer, Gausdal og Ringsaker. Lillehammer fungerer også som handels- og kultursenter for den sørlige delen av influensområdet. Lengre nord vil stedene langs veien fungere mer autonomt, uten den samme knytningen til Lillehammer. Ny vei, både strekningen Øyer-Otta, men særlig strekningen av E6 som bygges forbi Lillehammer nå, vil virke regionforstørrende for Lillehammerregionen, men også for Mjøsbysen. Kanskje blir det også lettere å velge og kjøre forbi Lillehammer. Mjøssykehuset som er under planlegging i Moelv, vil være en ny stor arbeidsplass som vil ha behov for arbeidskraft med ulike kompetanse fra et stort område. Dette, sammen med bedre veier vil kunne påvirke reiser også til og fra Gudbrandsdalen. <u>0-alternativet</u> Dersom E6 ikke utvikles på strekningen Øyer-Otta vil det likevel foregå en større integrering mellom de sørlige delene av influensområdet, inkl. Lillehammer, med Mjøsbysene pga. ny E6 som bygges forbi Lillehammer nå, jf. vurdering over. Forholdet til andre områder og regioner vil i liten grad endres.

6.4.1 Eksempel tilgjengelighet:

Det planlegges halve kryss på hver side av Ringebru og Sjøa. Dette betyr at om man kjører av E6 f.eks. på vei inn mot Ringebru sørfra, så må man kjøre sju kilometer på

lokalvei for å komme ut på E6 igjen lengre nord. Dette kan påvirke viljen til å forlate E6 for å besøke f.eks. Ringebru sentrum, fordi det vil oppleves som større forsinkelse enn dagens situasjon der E6 går gjennom sentrum. Det fører også til at trafikk som kunne tatt raskeste rute ut til nærmeste kryss uten å belaste tettstedet Ringebru vil måtte bruke lokalveien gjennom Ringebru sentrum.

Flere steder langs E6 sørover fra Moelv er det lagt til rette for at busser skal kunne stoppe på avkjøringsrampe for å kjøre videre og ut igjen på E6 uten å tape tid ved å kjøre inn på lokalveinettet. Dette er spesielt viktig for ekspressbusser og regionbusser. Når det ikke etableres fulle kryss, vil ikke busser kunne kjøre ut igjen på E6, men må fortsette på lokalveinettet for å komme ut igjen. Dette gir økt reisetid for kollektivtrafikken enn om den fikk bruke E6, og konkurranseevnen for buss i forhold til bil reduseres.



Figur 6-1 Viser forholdet mellom ny E6 i tunnel, lokalvei og kryssløsninger, halvt kryss sør for Ringebru sentrum, og fullt kryss nord for Ringebru sentrum.

6.5 Skadereduserende tiltak

Følgende tiltak kan redusere noen av de negative konsekvenser for samfunnene langs veien:

- Tilrettelegging for kollektivholdeplasser langs E6 for ekspressbusser. Disse bør ligge nær jernbanestasjoner og sentrum, alternativt ved kryss mellom lokalvei og E6. Dette er noe bl.a. Innlandet fylkeskommune har vært opptatt av i *Mobilitetsstrategi for Innlandet 2021-2030*.
- Jf. eksempel i 6.4.1 så kunne fulle kryss ved Sjøa og Ringebru bedret tilgjengeligheten for flere, og sikret bedre konkurranseevne for buss. Alternativt kan bussholdeplasser

etableres på E6 nær kryss mot lokalvei, for å unngå at region- og ekspressbusser må bruke tid på å kjøre på lokalveinettet.

- God skilting for å gi informasjon om steder langs veien, overnattingstilbud, parkeringskapasitet på sentrale steder og raskeste vei til jernbanestasjon og holdeplasser for ekspressbusser. Viktig for å sikre orienterbarhet til de stedene som blir liggende utenfor ny trasé for E6. Dette gjelder i hovedsak Ringebu og Sjøa.
- Et tilbud for gående og syklende mellom tettstedene i Gudbrandsdalen vil være i tråd med ambisjonene til kommunene om å legge bedre til rette for en hverdag uten å være avhengig av bil, jf. *Handlingsplan Gudbrandsdalen 2030*. Avstanden mellom tettstedene er ikke lengre enn at det for mange er en passende pendleavstand på sykkel. Et gjennomgående tilbud for syklende vil også gjøre det mulig å skilte Pilgrimsruta, nasjonal sykkelrute nr. 7/Eurovelo rute nr. 3 videre nordover fra Lillehammer, og bidra til å løfte Gudbrandsdalen som en destinasjon for aktiv ferie. I dag er strekningen mellom Fåvang og Ringebu en av de mest utfordrende å sykle, der man har valget mellom å dele veien med trafikken på E6 eller bruke sideveier med store høydeforskjeller og dårlig dekke.
- Kommuner langs E6 bør ha bevissthet om hvilken arealbruk og hvilke funksjoner som er avhengige av å ligge nær E6, og hvilke tilbud langs veien som kan undergrave ønsket utvikling i sentrum. En dagligvarebutikk langs E6 vil f.eks. kunne bidra til å flytte handel bort fra et sentrum i nærheten.

Tiltakene som er beskrevet hører ikke til E6-prosjektet å løse alene, men vil ofte kreve samarbeid med ulike myndigheter og aktører for å kunne gjennomføres. Noen av de mest aktuelle partene vil være de berørte kommunene, Innlandet fylkeskommune med Innlandstrafikk, Statens vegvesen (nasjonale sykkelruter) og Bane NOR dersom det handler om kollektivknutepunkt knyttet til stasjoner.

7 Kilder

Økonomiske effekter av fritidsboliger, Østlandsforskning, 2021

<https://www.ostforsk.no/forskningsomrader/regional-utvikling-fjellomrader/kunnskapsstatus-fritidsboliger-i-innlandet-2021/okonomiske-effekter-av-fritidsboliger/>

Tennøy A. og O.A. Hagen, 2023. Metode for vurdering av indirekte arealeffekter av større samferdselstiltak og konsekvenser av dette for trafikkutvikling og arealforbruk. Oslo, Transportøkonomisk Institutt

<https://www.toi.no/publikasjoner/metode-for-vurdering-av-indirekte-arealeffekter-av-storre-samferdselstiltak-og-konsekvenser-av-dette-for-trafikkutvikling-og-arealforbruk>

Innlandet fylkeskommune, 2021. Mobilitetsstrategi for Innlandet 2021–2030. (PDF) Innlandet fylkeskommune.

<https://innlandetfylke.no/om-fylkeskommunen/planer-og-styringsdokumenter>

Innlandet fylkeskommune, 2022. Handlingsprogram for fylkesveger 2022–2025. (PDF)

<https://innlandetfylke.no/om-fylkeskommunen/planer-og-styringsdokumenter>

Innlandet fylkeskommune, 2024. Innlandsstrategien 2024–2028. (Nettdokument)

<https://innlandetfylke.no/tjenester/plan-statistikk-og-folkehelse/innlandsstrategien/innlandsstrategien-2024-2028/>

Gudbrandsdalstinget, 2021. Handlingsplan Gudbrandsdalen 2030 – Bærekraftig utvikling i Gudbrandsdalen. (PDF)

http://gudbrandsdalstinget.no/wp-content/uploads/2023/03/Handlingsplan_Gudbrandsdalen-2030.pdf

Statistisk sentralbyrå: (Nettdokument) Godstransport med jernbane (tonn), etter region for pålessing, statistikkvariabel, region for avlessing og år

<https://www.ssb.no/statbank/table/13299/>

8 Siterte verk

Bane NOR. (2025). *Dovrebanen: Otta bru stengt for trafikk*. Hentet 10 23, 2025 fra <https://www.banenor.no/nyheter-og-aktuelt/nyheter/2025/dovrebanen-otta-bru-stengt-for-trafikk/>

Gudbrandsdalstinget. (2023). *Handlingsplan om bærekraftig utvikling i Gudbrandsdalen*. Hentet 10 24, 2025 fra https://gudbrandsdalstinget.no/wp-content/uploads/2023/03/Handlingsplan_Gudbrandsdalen-2030.pdf

Gudbrandsdølen Dagningen. (2025). *Nyheter Det første lasset til det nye slakteriet: – Det er en stor dag*. Hentet 10 24, 2025 fra <https://www.gd.no/det-forste-lasset-til-det-nye-slakteriet-det-er-en-stor-dag/s/5-18-2361112>

Innlandsstatistikk. (2025). *Sentralitets- og distriktsindeksen*. Hentet 10 24, 2025 fra <https://www.innlandsstatistikk.no/kommunesektoren/sentralitets-og-distriktsindeksene/>

- Jernbanedirektoratet. (2024). *Randklev-bruddet kostet 1,4 milliarder*. Hentet 10 23, 2025 fra <https://www.jernbanedirektoratet.no/jernbanemagasinet/randklev-bruddet-kostet-14-milliarder/>
- Kommunal- og distriktsdepartementet. (2021, 6 21). *Strategi for småbyer og større tettsteder som regionale kraftsentre*. Hentet 10 24, 2025 fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/strategi-for-smabyer-og-storre-tettsteder-som-regionale-kraftsentre/id2862406/?ch=4>
- Kommunal- og distriktsdepartementet. (2025). *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027*. Hentet 10 24, 2025 fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nasjonale-forventninger-til-regional-og-kommunal-planlegging-20232027/id2985764/?ch=5#id0064>
- Kommuneprofilen. (2025). *KommuneProfilen - Statistikk om sysselsetting etter næringsområde i kommuner og regioener*. Hentet 10 24, 2025 fra https://www.kommuneprofilen.no/Profil/Sysselsetting/DinRegion/syss_struktur_region.aspx
- Lovdata. (2025). *Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet*. Hentet 10 25, 2025 fra <https://lovdata.no/dokument/LTI/forskrift/2025-01-24-69>
- NRK. (2024). *Statens vegvesen etter brukollapsen på Tretten: – Vi har gjort feil*. Hentet 10 23, 2025 fra <https://www.nrk.no/innlandet/statens-vegvesen-legg-fram-rapport-etter-at-tretten-bru-kollapsa-1.16721805>
- NRK. (2025). *Snart opnar industrieventyret til 350 millioner: – Ei unik historie*. Hentet 10 24, 2025 fra https://www.nrk.no/innlandet/snart-opnar-industrieventyret-pa-otta-til-350-millionar_-_ei-unik-historie-1.17492560
- Nye Veier. (2025, 10 23). *E6 Øyer-Otta*. Hentet fra Nye Veier: <https://www.nyeveier.no/strekninger/innlandet/e6-oeyer-otta/>
- Peer Gynt AS. (2025). *Peer Gynt*. Hentet 10 24, 2025 fra <https://peergynt.no/>
- SSB. (2025). *06913: Befolkning og endringer, etter region, statistikkvariabel og år*. Hentet 10 24, 2025 fra 06913: Befolkning og endringer, etter region, statistikkvariabel og år
- SSB. (2025). *vis-pendling-etter-kommune*. Hentet 10 24, 2025 fra https://public.tableau.com/app/profile/statistisk.sentralbyr.statistics.norway./viz/vis-pendling-etter-kommune/Pendlingsstrmmer_Velgbostedskommune
- Statistisk sentralbyrå. (2025). *13299: Godstransport med jernbane, etter region for av- og pålessing (tonn) 2020 - 2024*. Hentet 10 23, 2025 fra <https://www.ssb.no/statbank/table/13299/>
- Store Norske Leksikon. (2024). *OL på Lillehammer 1994*. Hentet 10 23, 2025 fra https://snl.no/OL_p%C3%A5_Lillehammer_1994
- Visit Valdres og Valdres Natur- og Kulturpark. (2025). *Mjølkevegen - Valdres*. Hentet 10 24, 2025 fra <https://www.valdres.no/opplevelser/aktiviteter/sykling/mjolkevegen>
- Wikipedia. (2025). *Europavei 6 (Norge)*. Hentet 10 23, 2025 fra [https://no.wikipedia.org/wiki/Europavei_6_\(Norge\)](https://no.wikipedia.org/wiki/Europavei_6_(Norge))
- Wikipedia. (2025). *Gudbrandsdalen*. Hentet 10 23, 2025 fra <https://no.wikipedia.org/wiki/Gudbrandsdalen>
- wikisource. (2023). *Tingsteder, gilder og andre gamle mittpunkter i de norske bygder*. Hentet 10 23, 2025 fra https://no.wikisource.org/wiki/Tingsteder,_gilder_og_andre_gamle_mittpunkter_i_de_norske_bygder

Østlandsforskning. (2021). *Fritidsboliger som motor i stedsutvikling?* Hentet 10 24, 2025 fra <https://www.ostforsk.no/forskningsomrader/regional-utvikling-fjellomrader/kunnskapsstatus-fritidsboliger-i-innlandet-2021/okonomiske-effekter-av-fritidsboliger/fritidsboliger-som-motor-i-stedsutvikling/>

Nord-Fron kommune, 2025. Næringsliv. Tilgjengelig på: <https://www.nord-fron.kommune.no/tjenester/naringsliv/> (Funnet 24. oktober 2025).

Øyer kommune, 2025. Næring og natur. Tilgjengelig på: <https://oyer.kommune.no/naring-og-natur/naring/> (Funnet 24. oktober 2025).

Ringebu kommune, 2015. Næringsplan 2015–2018. Tilgjengelig på: https://www.ringebu.kommune.no/_f/p9/i1b2dea56-586a-486b-a6f7-2c0e21acefd5/naeringsplan_2015-2018_ringebu_kst_vedtak.pdf (Funnet 24. oktober 2025).

Sel kommune, 2025. Næringsliv og landbruk. Tilgjengelig på: <https://www.sel.kommune.no/tjenester/naringsliv-og-landbruk/> (Funnet 24. oktober 2025).

Sel kommune, 2018. Strategisk næringsplan for Sel kommune 2018–2021. Tilgjengelig på: https://www.sel.kommune.no/_f/p7/i867a3440-5547-47de-b0a2-cc01a5135bf5/strategisk-naringsplan-for-sel-kommune-2018-2021-web.pdf (Funnet 24. oktober 2025).

Sør-Fron kommune, 2023. Næringsutvikling. Tilgjengelig på: <https://www.sor-fron.kommune.no/tjenester/planer-og-kunngjoringer/kommuneplan/informasjon-om-planarbeid/naringsutvikling.33066.aspx> (Funnet 24. oktober 2025).