



Statens vegvesen

PLANPROGRAM

Fastsett



Foto: Stig Aaboen. Villrein i Breiddalen i 2007

Rv. 15 Strynefjellet med arm til Geiranger

Planprogram for kommunedelplan med konsekvensutgreiing
Delstrekning av rv. 15 og fv. 63

Stryn kommune, Skjåk kommune og Stranda kommune

INNHALD

1	INNLEIING	3
2	KVA ER EIT PLANPROGRAM	5
2.1	Kva er eit planprogram	5
2.2	Konsekvensutgreiing	6
3	PLANOMRÅDE, BAKGRUNN OG MÅLSETTING	7
3.1	Bakgrunn for planarbeidet	7
3.2	Målsetting for planarbeidet	7
3.3	Planområdet	8
3.4	Val av vegstandard	9
4	RAMMER OG FØRINGAR	11
4.1	Nasjonale forventingar til regional og kommunal planlegging 2023-2027	11
4.2	Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036	11
4.3	Bekraft i Statens vegvesen	12
4.4	Overordna planar og føringar	13
4.5	Regionale planar og føringar	15
4.6	Lokale planar og føringar	16
4.7	Verdsarv vestnorsk fjordlandskap, delområde Geirangerfjorden	18
5	GJENNOMGANG AV STREKNINGA SOM SKAL PLANLEGGAST	19
5.1	Referansealternativ – nullalternativ	19
5.2	Alternativ som er foreslått utgreidde	20
5.3	Andre tema som skal greiast ut	24
6	METODIKK FOR UTGREIING	26
6.1	Konsekvensutgreiing	26
6.2	Samfunnsøkonomisk analyse	26
6.3	Konsekvensutgreiing i verdsarvområde (KUVA)	28
7	UTGREIINGSPROGRAM	29
7.1	Prissette konsekvensar	29
7.2	Ikkje-prissette konsekvensar	32
7.3	Risiko og sårbarheit (ROS)	39
7.4	Tema som skal behandlast i planomtalen	40
8	PLANPROSESS OG MEDVERKNAD	41
8.1	Planprosess for utarbeiding av kommunedelplan	41
8.2	Medverknad	41
8.3	Omklassifisering	42
8.4	Framdrift	42

FIGURLISTE

Figur 2-1 Illustrasjon av planprosess etter plan- og bygningslova.	5
Figur 3-1 Oversiktsbilde som viser prosjektets beliggenhet med rød sirkel.....	8
Figur 3-2 Oversiktsbilde av varslet planområde.....	8
Figur 4-1 Statens vegvesens verksemdsstrategi er delt i tre.	12
Figur 4-2 Statens vegvesen har identifisert fem berekraftsområder med definerte oppdrag	12
Figur 4-3 Illustrasjon av tiltakshierarkiet der å unngå har høgste prioritet.	15
Figur 4-4 Utsnitt av Breiddalen i kommuneplanens arealdel	16
Figur 4-5 Utsnitt av Opplendskedalen sin kommuneplanens arealdel.	17
Figur 4-6 Utsnitt av Kommunedelplan for Oppstryn	18
Figur 5-1 Eksisterande rv. 15 og fv. 63 gjennom planområdet	19
Figur 5-2 Alternative påhogg ved Skora i Hjelledalen.....	21
Figur 6-1 Hovudgrep i konsekvensanalyse etter V712	27

1 INNLEIING

Generelt

Statens vegvesen har med heimel i plan- og bygningsloven § 3-7 starta opp arbeidet med kommunedelplan med konsekvensutgreiing for rv. 15 Strynefjellet med arm til Geiranger. Planlegginga vil utførast i samarbeid med Stryn, Skjåk og Stranda kommunar. Kommunane vil vere planmyndigheit, og Statens vegvesen vil vere tiltakshavar og forslagsstillar for vegplanen.

Vegprosjektet er av ein storleik som utløyser krav til konsekvensutgreiing. Eit planprogram skal då ligge til grunn for planarbeidet og konsekvensutgreiinga.

Planprogrammet omtalar formål og problemstillingar knytte til planarbeidet. Det omtalar vidare kva alternativ som blir foreslått greidd ut, tema som konsekvensutgreiinga skal omfatta og prosess for medverknad. Planforslag med konsekvensutgreiing skal utarbeidast på grunnlag av fastsett planprogram.

Prosess for planprogrammet

Varsling av oppstart av arbeidet med kommunedelplan ble gjort samtidig med at forslag til planprogram ble sendt på høyring og lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 10. november 2025 til 15. januar 2026. Fråsegn og merknader frå høyringsinstansar og private grunneigarar, lag og foreiningar, interessegrupper mfl. er samanfatta og kommenterte i eit eige dokument. Endringar av planprogrammet som følgje av høyringa er også vist i et eiga dokument. Sjå vedlegg.

Planprogramma vart fastsette:

- Stryn kommunestyre: 16. juni 2026 (sak: 046/26)
- Skjåk kommunestyre: 18. juni 2026 (sak:40/2026)
- Stranda kommunestyre: 24. juni 2026 (sak: 073/26)

Planlegging av masselagre og massedeponi

Utgreiing av masselagre i Stranda kommune er del av planen for rv. 15, denne planen.

Prosess med å finna eigna areal for massedeponi og masselagre i Stryn og Skjåk kommunar vil bli gjennomført i eigne planprosessar. Statens vegvesen varsla planoppstart og la ut planprogram på høyring for arbeidet med kommunedelplanar for massedeponi og masselagre i Stryn kommune og Skjåk kommune samstundes med planprogrammet for rv. 15 Strynefjellet med arm til Geiranger (dette dokumentet). Planprogramma for masselager ble fastsette i same møte som planprogram for rv.15/fv.63.

Kontaktinformasjon

Spørsmål om planarbeidet kan rettast til:

Statens vegvesen:

prosjektleder Rolf Arne Hamre, e-post: rolf.hamre@vegvesen.no, tlf. 909 22 459,

planleggingsleder Eva-Lena Winge, e-post: eva-lena.winge@vegvesen.no, tlf. 481 53 885



Kommunane:

Stryn kommune, Marte Lindberg, e-post: marte.lindberg@stryn.kommune.no

Skjåk kommune, Therese Moe Øye, e-post: therese.moe.oye@lom.kommune.no

Stranda kommune, Einar Lied, e-post einar.lied@stranda.kommune.no

2 KVA ER EIT PLANPROGRAM

2.1 Kva er eit planprogram

I samsvar med § 4-1 i plan- og bygningslova krev kommunedelplanar planprogram. Eit planprogram er ein plan for planleggingsprosessen og utgjer første steg i arbeidet med utarbeiding av ein kommunedelplan.

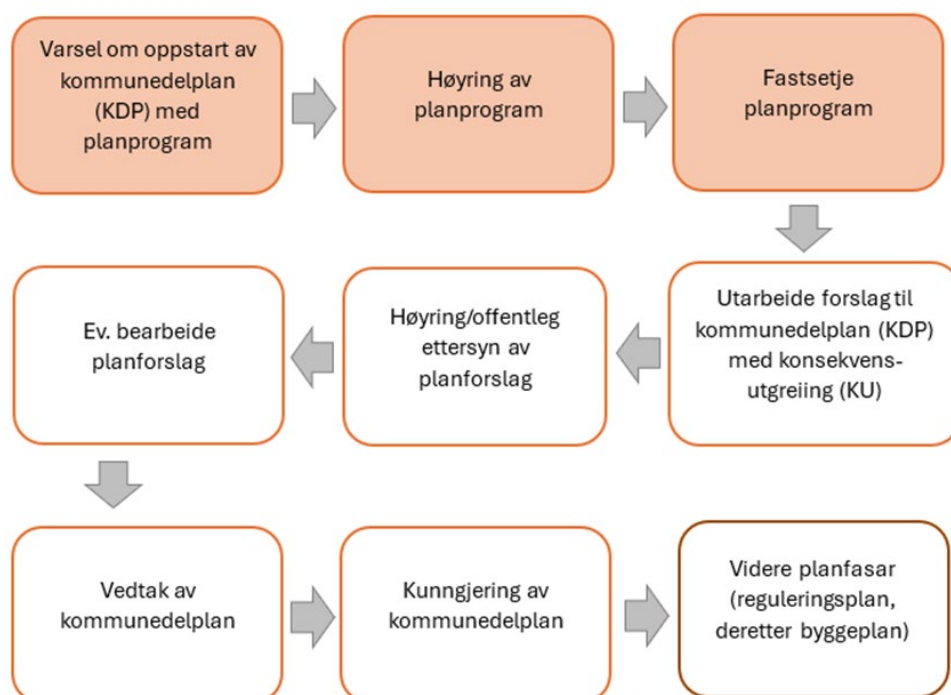
Formålet med eit planprogram er mellom anna å klargjere formålet med planarbeidet, avklare vurdering av alternative løysingar og behovet for utgreiingar, og sikre ein strukturert prosess med aktiv medverknad frå offentlege organ og berørte grupper.

Planprogrammet skal gjere greie for:

- Formålet med planen
- Overordna føringar og rammar for planen og KU
- Skildring av planområdet
- Omtale av alternativ
- Kva som skal utgreiast

Dersom regionale og statlege styresmakter på bakgrunn av «forslag til planprogram» vurderer at planen kan komme i konflikt med nasjonale eller viktige regionale omsyn, skal dette gå fram av fråsegna til forslaget til planprogrammet. Regionale og statlege styresmakter skal så langt det er mogleg ta stilling til om planforslag bør fremjast, kva som i tilfelle bør utgreiast og kva for avbøtande tiltak som bør vurderast.

Under ein illustrasjon av ein kommunedelplanprosess:



Figur 2-1 Illustrasjon av planprosess etter plan- og bygningslova.

2.2 Konsekvensutgreiing

Forskrift om konsekvensutgreiingar av 1. juli 2017 (KU-forskrifta) gir rammer for å avgjere om ein plan skal innehalde ei konsekvensutgreiing. Formålet med forskrifta er å sikre at omsynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under førebuing av planar, og når det tas stilling til om, og på kva for vilkår, planer kan gjennomførast.

Investeringskostnaden for rv. 15 Strynefjellet med arm til Geiranger overstig 750 millionar kroner. Det inneber at tiltaket fell inn under føresegna i forskriftas § 6 pkt. 7; tiltak som alltid skal konsekvensutgreiast.

Delar av prosjektet fell også innanfor Geirangerfjorden verdsarvområde. UNESCO har i tillegg til krava i KU-forskrifta en eigen metodikk og eigne krav til utgreiingane. Sjå vidare under punkt 4.7.

Desse forholda gjer at det er nødvendig å utarbeide konsekvensutgreiing for dette prosjektet.

3 PLANOMRÅDE, BAKGRUNN OG MÅLSETTING

3.1 Bakgrunn for planarbeidet

Rv. 15 Strynefjellet med arm til Geiranger er ein del av nasjonal hovudveg, rute 6C, mellom Måløy og Otta. Rv. 15 er ein viktig tverrforbindelse mellom Vestlandet og Østlandet, spesielt for godstransport for industri og næringsliv.

Føremålet med prosjektet er å planlegge og bygge eit forutsigbart og trygt heilårssamband for gods- og persontransport over rv. 15 Strynefjellet som støttar dagens krav til framkomst, tunnel- og trafikktryggleik.

Det vart gjennomført ei konseptvalutgreiing (KVU) i perioden 2010-2016. Med bakgrunn I KVU-en vedtok regjeringa ved Samferdsledepartementet følgjande, jf. brev juni 2018 (ref. 15/795-21):

1. *Konsept B1 blir lagt til grunn for vidare planlegging av rv 15 over Strynefjellet.*
2. *Det legges til grunn en økonomisk ramme for endringslogg på 4100 mill. 2018-kr.*
3. *Prosjektet er ikke prioritert i NTP 2018-2029. Prosjektet vil måtte vurderes opp mot andre prosjekt ved kommende rulleringer av NTP.*
4. *Prioritering av midler skjer gjennom de årlige budsjetter.*
5. *Det skal legges til rette for eventuell tilkobling til fremtidig helårsvei til Geiranger. Slik arm til Geiranger vil ligge på fylkesveinettet. Prioritering av veien tilligger derfor fylkeskommunale myndigheter.*
6. *Hensynet til verneområder og villrein skal ivaretas i planprosessen, bl.a. ved tidlig involvering av miljømyndighetene.*

Dette vedtaket legg rammene og føringane for arbeidet med kommunedelplan for ny tunnel på rv. 15 inkludert tunnelarm ned mot Geiranger (fv. 63). Planlegginga omfattar også utarbeiding av eigne kommunedelplanar for masselager og massedeponi i Stryn kommune og i Skjåk kommune.

3.2 Målsetting for planarbeidet

Rv. 15 Strynefjellet skal etablerast som eit trygt og påliteleg heilårssamband som støttar opp under næringslivet og innbygarane sine behov for gods- og persontransport.

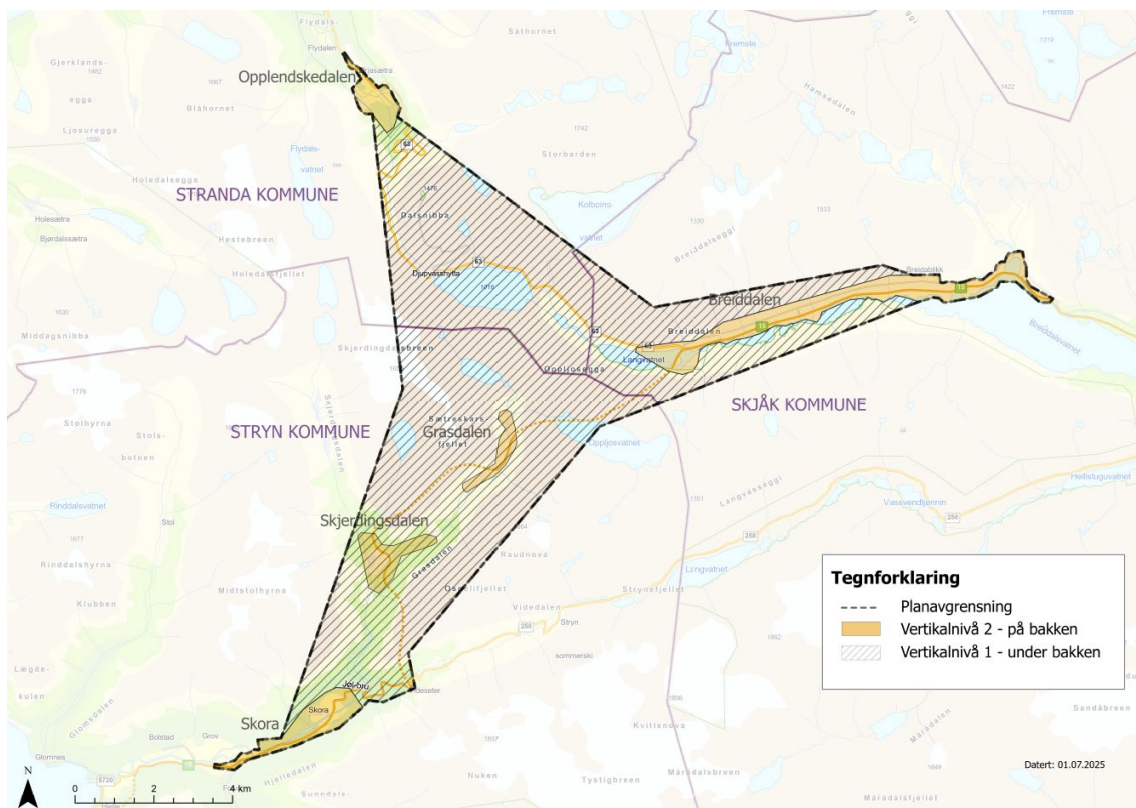
Utbygginga skal betre regularitet for person- og godstransport over Strynefjellet med redusert kolonnekøyring og vegstenging på årsbasis, under dette redusert reisetid og forbetre framkomme på vinterstid.

3.3 Planområdet

Kartet under viser varsla planområde for kommunedelplan for rv. 15 Strynefjellet med arm til Geiranger. Planområdet det blir varsla planoppstart for ligg i kommunane Stryn, Skjåk og Stranda. Det endelege planområdet vil bli nærmare avklart i planprosessen og vil då bli mindre enn varsla område.



Figur 3-1 Oversiktsbilde som viser prosjektets beliggenhet med rød sirkel. Kilde: Kommune kart (2025)



Figur 3-23-2 Oversiktsbilde av varslet planområde.

Strekninga av rv. 15 innfor planområdet går frå Skora (Hjelledalen) i Stryn kommune til Breiddalen i Skjåk kommune. Det er relativt få som bur innanfor sjølve planområdet. Mesteparten av vegen vil gå i tunnel. Strekinga startar i eit kulturlandskap i Hjelledalen i vest og ender oppe på høg fjellet i Breiddalen i aust. Dagens fv. 63 (Geirangervegen) frå kryss med rv. 15 i Breiddalen og ned til Opplendskedalen er vinterstengt. Ein ny Strynefjellstunnel med tunnelarm vil gi heilårsveg til Geiranger frå aust. Heile området i Opplendskedalen er eit kulturlandskap, og både kulturlandskapet og geologien, landskapsform og natur, inngår i Geirangerfjorden verdsarvområde ([Geirangerfjorden verdsarv](#)).

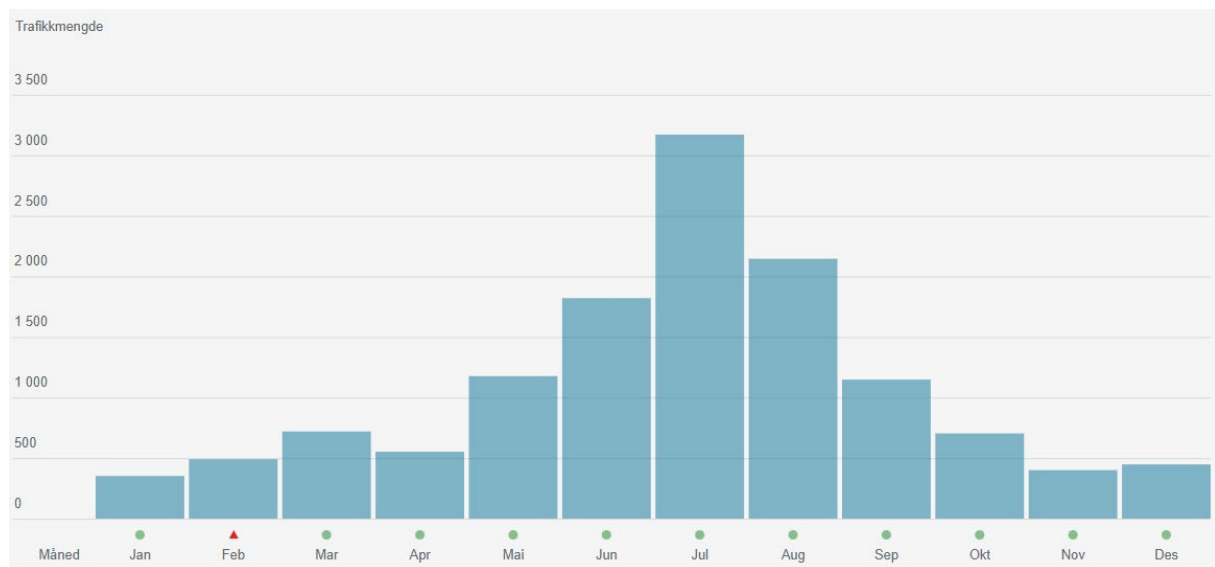
3.4 Val av vegstandard

Val av veg- og tunnelstandard blir sett med grunnlag i trafikkmengd 20 år etter antatt vegopning.

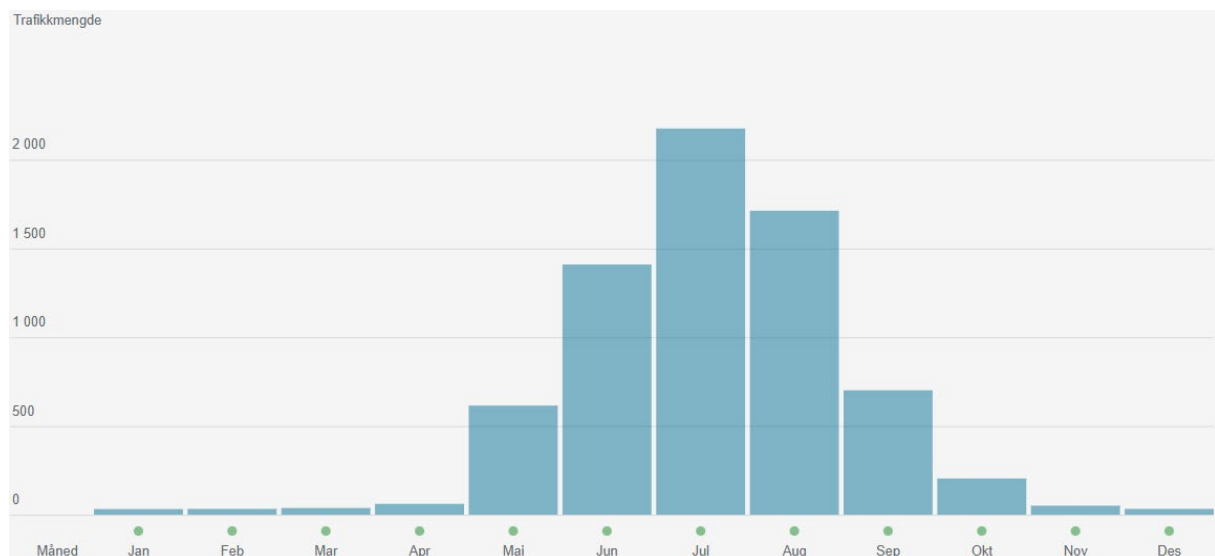
Dagens trafikk på rv. 15 over Strynefjellet er i hovudsak gjennomgangstrafikk og varierer mykje i løpet av året. I 2024 var trafikken på denne strekninga i gjennomsnitt 1115 køyretøy pr døgn, derav 25 % lange (total lengde > 5,5 meter). Sommartrafikken er mykje større enn resten av året. I juli 2024 var trafikken 3171 køyretøy pr døgn.

For Geirangervegen som er vinterstengd, er dagens trafikk i hovudsak turisttrafikk. I 2024 var gjennomsnittstrafikken på 600 køyretøy pr døgn, derav 25 % lange.

Figurane under viser trafikkmengda over året. Det vil bli utført ei transportanalyse for å kartlegge trafikken i ny løysing.



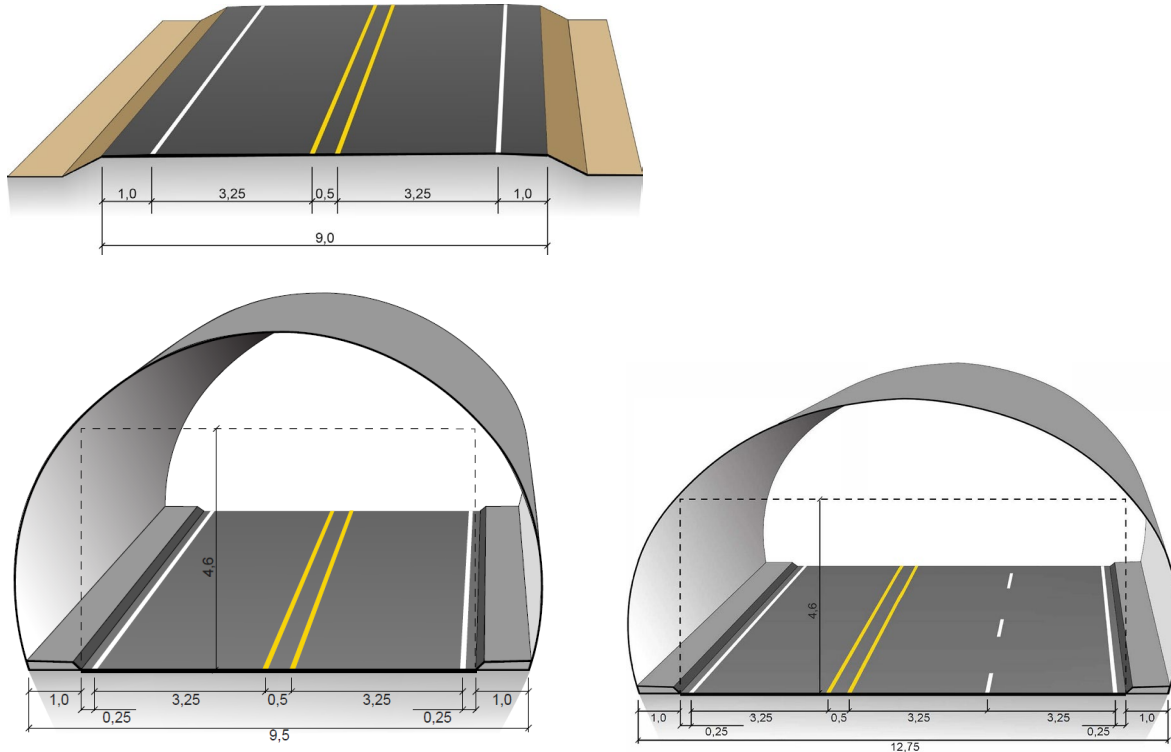
Figur 3-2. Rv. 15 Strynefjellet – trafikkmengde månadsfordelt. Kjelde: Statens vegvesen



Figur 3-3 Fv. 63 Geirangervegen - trafikkmengde månadsfordelt. Kjelde Statens vegvesen

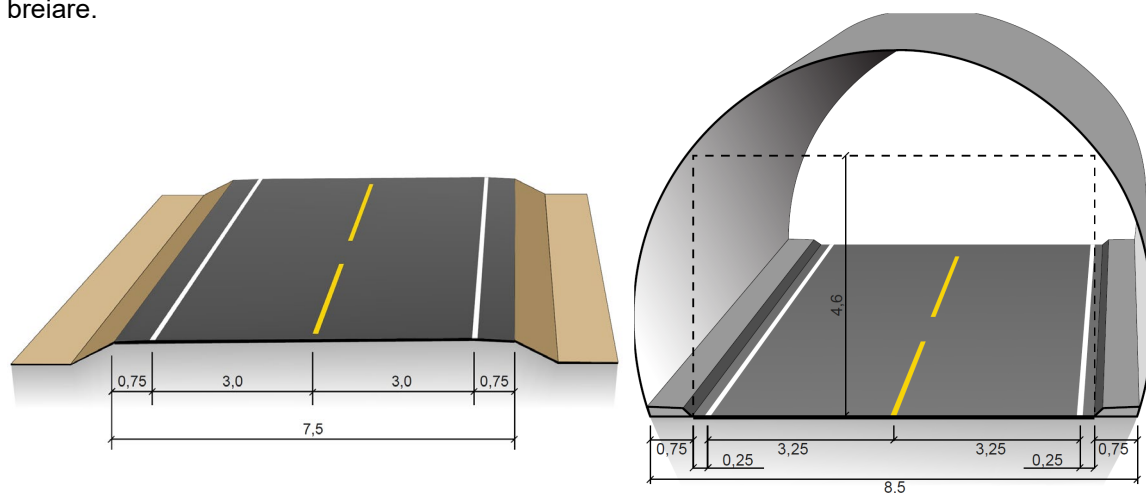
Val av vegstandard dannar grunnlaget for utrekningar og analyser i planen.

Sannsynleg veg- og tunnelstandard for ny rv. 15 er H1 – Nasjonal hovudveg med gjennomsnittstrafikk < 6000 pr døgn. Dersom forbikeyringsfelt i stigning vert aktuelt i tunnelen, får ekstrarfeltet same breidde som dei gjennomgåande køyrefelta.



Figur 3-4 Veg- og tunnelstandard for ny rv. 15. Kjelde: Handbok N100, Statens vegvesen.

Sannsynleg veg- og tunnelstandard for ny fv. 63 Geirangervegen er Hø1 – Øvrige hovudvegar med gjennomsnittstrafikk < 4000 pr døgn. Ved trafikkmengde > 1500 pr døgn, blir tunnelen 1 meter breiare.



Figur 3-5 Veg- og tunnelstandard for ny fv. 63. Kjelde: Handbok N100, Statens vegvesen.

4 RAMMER OG FØRINGAR

I dette kapittelet blir det gitt ei oversikt over relevante planar, retningslinjer mv. som inneheld arealpolitiske føringar som vil stå sentralt i utarbeiding av kommunedelplan for rv. 15 ny Strynefjellet med arm til Geiranger.

I arbeidet vil det bli lagt til grunn relevante statlege planretningslinjer og planføresegner. Planforslaget skal vise korleis prosjektet har forhalda seg til desse rammene og føringane.

Plan- og bygningslova (pbl) har berekraftig utvikling som hovudføremål, og har mykje å seie for blant anna jordvern, naturmangfald, klima, kulturmiljø og samfunnsutvikling.

4.1 Nasjonale forventingar til regional og kommunal planlegging 2023-2027

Noreg har slutta seg til 2030-agendaen med 17 mål for å fremje ei sosialt, miljømessig og økonomisk berekraftig utvikling. Dei nasjonale klima- og miljømåla gjev rammer for planlegginga og er sentrale for å nå berekraftsmåla.

For å underbygge de nasjonale måla og fremje ein berekraftig utvikling i heile landet legg regjeringa kvart fjerde år fram nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging (jf. pbl § 6-1). Føremålet med forventingane er å legge til rette for effektive og målretta planprosessar og å unngå unødige motsegner. Jf. [regjeringen.no](https://www.regjeringen.no)

4.2 Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036

Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036 (Meld. St. 14) vart fremja for Stortinget av regjeringa i mars 2024.

Strategien til regjeringa tek utgangspunkt i at me står i ei klima- og naturkrise. Samtidig skal behovet i samfunnet for mobilitet varetakast. Det overordna målet for transportpolitikken er eit effektivt, miljøvennleg og trygt transportsystem i heile landet i 2050.

Regjeringa legg følgjande til grunn for prioriteringane av ressursbruken i den kommande planperioden:

- Vi skal ta vare på det vi har
- Vi skal utbetre der vi kan, og utnytte kapasiteten i både eksisterande infrastruktur og transporttilbod betre
- Vi skal bygge nytt der vi må

Stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan 2025-2036 ble vedteke 20. juni 2024 og gjeld frå 1. januar 2025.

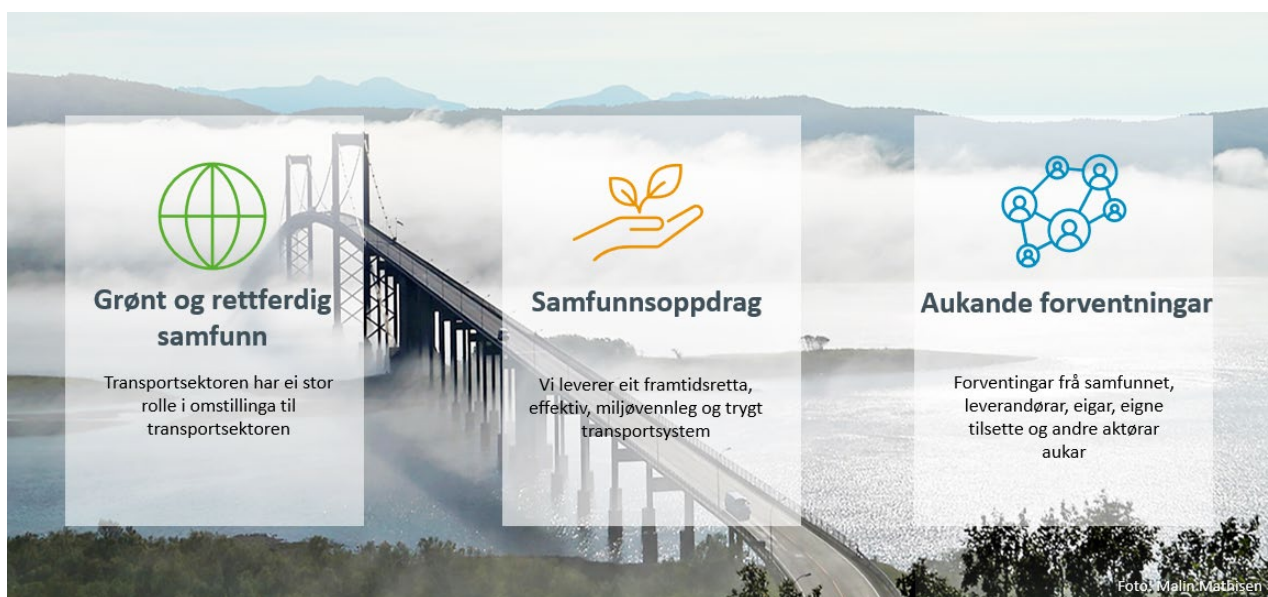
Stortinget gjorde følgjande vedtak om rv. 15 Strynefjellet:

«Stortinget ber regjeringen framskynde rv. 15 Strynefjellet, inkludert arm til Geiranger i Nasjonal transportplan 2025-2036, og sikre oppstart i første seksårsperiode.»

I Statens vegvesen sin gjennomføringsplan for første seksårsperioden av NTP 2025-2036, som vart presentert i mai 2025, er rv. 15 Strynefjellet plassert som nr. 11 på ei liste med totalt 29 prioriterte prosjekt. Dei mest “modne” og samfunnsnyttige prosjekta blir rangert høgt der dei 11 første prosjekta på lista er prosjekt som er prioriterte for oppstart i første seksårsperiode

4.3 Berekraft i Statens vegvesen

Statens vegvesen har berekraft som eitt av tre prioriterte område i sin verksemdsstrategi. Desse områda skal støtte opp om Nasjonal transportplan sitt overordna mål om eit effektivt, miljøvenleg og trygt transportsystem i 2050.



Figur 4-1 Statens vegvesens verksemdsstrategi er delt i tre. Kjelde vegvesen.no

Statens vegvesen har identifisert fem berekraftsområde som etaten har størst høve til å påverke, og som er viktige. For kvart berekraftsområde er det definert et oppdrag som fortel konkret om korleis me skal jobba for å løysa samfunnsoppdraget. Jf. figur 4-2.

Les meir om Statens vegvesen sitt berekraftarbeid på [Bærekraft | Vegveven](#)



Figur 4-2 Statens vegvesen har identifisert fem berekraftsområder med definerte oppdrag. Kjelde vegvesen.no

Det er ei målsetting å redusere samla arealbruk, minimere nedbygging av naturareal og hindre tap av areal med nasjonal og vesentleg regional verdi.

Mål for biologisk mangfald og økosystem er å:

- ta vare på natur og økosystem langs vegen, på land og i vatn
- unngå tap av viktig natur og redusere den totale arealbruken til utbyggingsporteføljen

Statens vegvesen har intensivert arbeidet med å optimalisere areal i alle fasar frå tidleg planlegging til ferdig utbygd veg for at etaten skal nå målsettingar for natur og biologisk mangfald.

4.3.1 BREEAM Infrastructure

Statens vegvesen har valt å nytta BREEAM Infrastructure som eit verktøy for å systematisk vurdere, planlegge og dokumentere berekraft og kvalitet i våre utbyggingsprosjekt.

Med BREEAM Infrastructure kan vi konkretisera berekraftmåla og få eit verktøy som hjelper prosjektet å jobbe strukturert med berekraft.

BREEAM Infrastructure er eit bevisbasert sertifiseringsverktøy med verifisering av ein tredjepart. Ordninga er eigd av det britiske forskingsinstituttet Building Research Establishment (BRE).

4.4 Overordna planar og føringar

Utover gjeldande lover og forskrifter, er dei mest sentrale føringane for dette arbeidet:

- FNs bærekraftsmål
- Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging 2023-2027, vedteke 20. juni 2023 (omtalt i pkt. 4.1).
- Nasjonal transportplan 2025-2036, (Meld. St. 14 (2023-2024), (omtalt i pkt. 4.2)

Verdsarv

- Vedtakstekst frå Verdsarvskomiteen sesjon 38 (DOHA, 2014), <https://whc.unesco.org/en/list/1195/>
- Forvaltningsplan Vestnorsk fjordlandskap - delområde Geiranger, datert oktober 2008 (omtalt i pkt. 4.7)
- UNESCO sin rettleiar om konsekvensutgreiingar for verdsarvområder; *Guidance and Toolkit for Impact Assessments in a World Heritage Context* (© UNESCO, ICCROM, ICOMOS and IUCN, 2022. ISBN 978-92-3-100535-0), (omtalt i pkt. 4.7)

Klima

- Statlege planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2024)
- Klima i endring – sammen for et klimarobust samfunn (Meld. St. 26 (2022-2023))

Samfunn og beredskap

- NVE, Retningslinjer nr. 2/2011 Flaum og skredfare i arealplanar, rev. 2014
- NVE Veileder 2/2017: Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging – grunnlag for innsigelse
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995)
- Stortingsmelding om friluftsliv og handlingsprogrammet (Meld. St. 18 (2015–2016))
- Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2021
- Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging, T-1520/2012

Naturmangfold

- Dei nasjonale forvaltningsmåla for naturtypar, økosystem og artar er nedfelte i Naturmangfoldlova §§ 4 og 5.
- Bærekraftig bruk og bevaring av natur. Norsk handlingsplan for naturmangfold. (Meld. St. 35 (2023–2024))
- Nasjonale mål for vann og helse (2014)
- Rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag (RPR-VV)
- Verna vassdrag (Verneplan IV 1993)
- Nasjonalt laksevassdrag (St.prp.32 (2006-2007))
- Ein forbetra tilstand for villrein (Meld.St.18 (2023-2024))
- Nasjonal pollinatorstrategi (2018)

Kulturarv og landskapsbilde

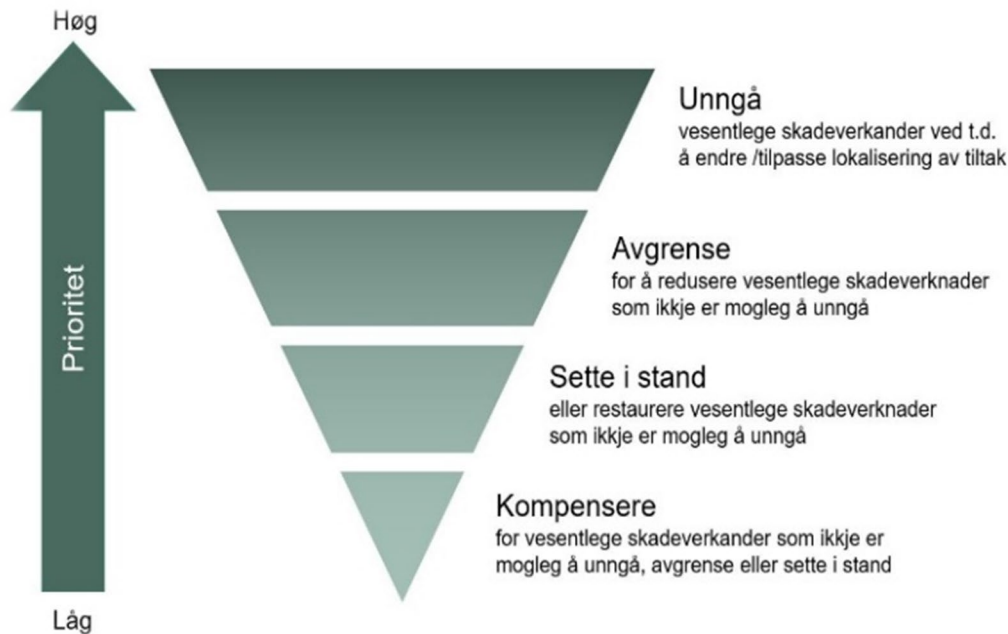
- Stortingsmelding om nye mål i kulturmiljøpolitikken, Meld. St. 16 (2019-2020),
- Kulturminner, kulturmiljøer og landskap. Planlegging etter pbl. Veileder. (2016)
- Nasjonal verneplan for veger, bruar og vegrelaterte kulturminner (2002)
- Kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse (KULA-registeret)
- Forskrift om vern av Geiranger-Herdalen landskapsvernområde, Stranda og Norddal kommunar, Møre og Romsdal, FOR-2015-02-09-1908

Naturressurser

- Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (24.01.2025)
- Oppdatert jordvernstrategi, Prop. 121 S (2022-2023) Vedlegg 9.

4.4.1 Tiltakshierarkiet

Tiltakshierarkiet skal leggest til grunn som ein del av transportsektoren sitt sektorbidrag til å nå nasjonale miljømål, jf. Nasjonal transportplan 2022–2033 (Meld. St. 20 (2025-2036)). Dette er også nedfelt i Statens vegvesen sin rettleiar for konsekvensutgreiingar og samfunnsøkonomisk analyse, handbok V712.



Figur 4-3 Illustrasjon av tiltakshierarkiet der å unngå har høgste prioritet. Kjelde: Statens vegvesen

4.5 Regionale planar og føringar

Det er fleire regionale planar og føringar som er aktuelle, og som blir teke med vidare i planarbeidet.

Vestland fylke:

- Regional plan for klima 2022–2035
- Utviklingsplan for Vestland 2024–2028
- Regional transportplan for Vestland fylke 2022–2033
- Regional plan for folkehelse 2015-2025
- Regional transportplan 2022-2033/ Vestland fylket sin trafikktryggingsplan 2022-2025
- Regional plan for kultur 2023-2035
- Regional plan for vassforvaltning for Vestland vassregion 2022-2027

Innlandet fylke:

- Innlandsstrategien, Regional planstrategi for Innlandet 2024-2028
- Regional plan for klima, energi og miljø 2023-2030
- Regional plan vannforvaltning 2022-2027

- Regional plan for det inkluderende Innlandet 2023-2026
- Regional plan for samfunnstryggleik 2023-2035
- Mobilitetsstrategi for innlandet 2021-2030
- Godsstrategi Innlandet 2025-2036
- Regional plan for Ottadalsområdet 2016-2026 (villrein)

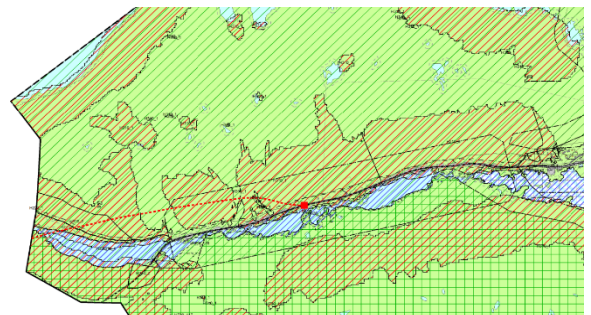
Møre og Romsdal fylke:

- Regional planstrategi (RPS) Møre og Romsdal 2025-2028
- Fylkesplan for Møre og Romsdal 2025-2028
- Fylkesstrategi for samferdsel 2021-2024
- Fylkesstrategi for forskning og innovasjon 2021-2024
- Fylkesstrategi for kultur, frivillig sektor og arenaer 2022-2025
- Regional vassforvaltningsplan 2022-2027
- Fylkesstrategi for landbruk i Møre og Romsdal 2023-2026
- Fylkesstrategi for klima, miljø og energi 2023-2026
- Fylkesstrategi for attraktive byar og tettstader 2023-2026
- Regional plan for vassforvaltning for Møre og Romsdal vassregion 2016 – 2021
- Regional plan for Ottadalsområdet 2016-2026 (villrein)
- Fylkesdelplan for inngrepsfrie naturområde, vedtatt av fylkestinget september 2009
- Regional delplan for kulturminner av regional og nasjonal verdi (T-33/15)

4.6 Lokale planar og føringar

4.6.1 Skjåk kommune

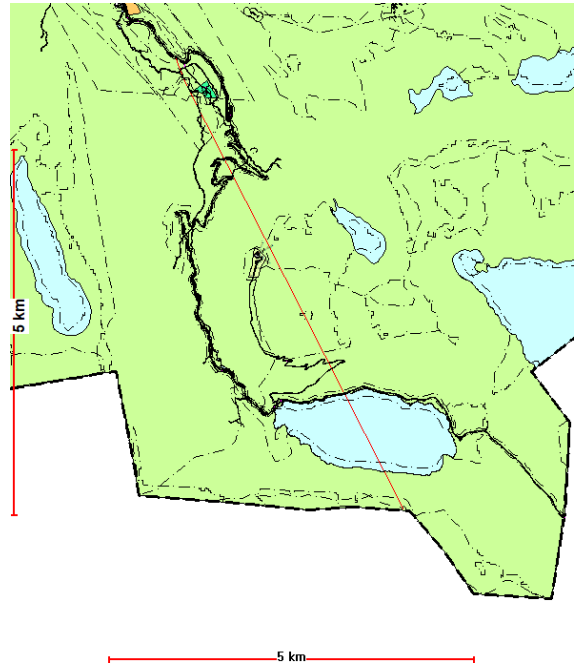
- Planstrategi for Skjåk kommune 2024-2027, vedtatt 19.06.2026
- Kommuneplan for Skjåk – kommuneplanens arealdel 2020-2030, 24.06.2021
- Kommuneplan for Skjåk – kommuneplanens samfunnsdel 2017-2028, 22.02.2018
- Kulturminnevernplan for Skjåk 2010-2014, 25.03.2010. Planoppstart med ny plan i 2023.
- Klima- og miljøplan for Skjåk – 2023-2028, 06.2023
- Kommunedelplanen omfattar areal for reguleringsplan for Breidablikk – Detaljreguleringsplan, planID: 05130007 (opphavleg vedtak 24.03.1988 med revisjon 21.02.2011)



Figur 4-4: Utsnitt av Breiddalen i kommuneplanens arealdel. Fremtidig veglinje (rød linje) fra KVVU'en er lagt inn. Kjelde: Plankart, kommunens hjemmeside (datert 08.2025)

4.6.2 Stranda kommune

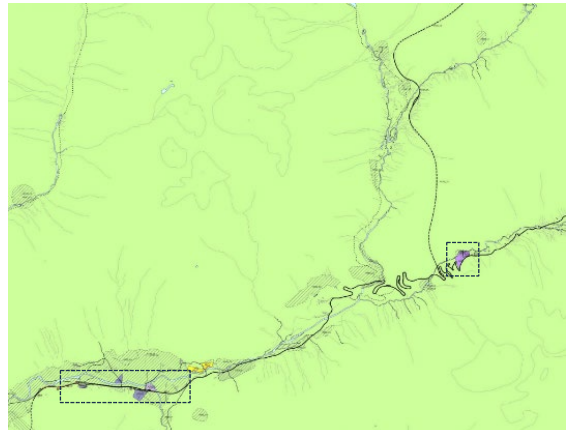
- Planstrategi for Stranda kommune 2025-2028, vedtatt 18.06.2024
- Kommuneplan for Stranda – kommuneplanens arealdel 2020-2032, 17.12.2020
- Energi- og klimaplan for stranda kommune 2022-2025, 26.01.2022
- Stadanalyse Geiranger, Asplan Viak 2007
- Kulturminneplan for Stranda kommune 2018-2028
- Kulturminner Geiranger, Asplan Viak 2007
- Forvaltningsplan for fv. 63 Geirangervegen, Statens vegvesen 2007
- Skredfarevurdering Geiranger, Åknes rapport 2 2014
- Miljøfaglig Utredning 2017-13 Geiranger KU naturmangfold
- Multiconsult miljøfaglig vurdering 418518-RIGm-NOT-001, 2017
- Beregning av klimagassutslipp i Geiranger, Møreforskning rapport nr. 1413
- Analyse av metningspunkt for trafikk i Geiranger, Møreforskning rapport nr. 1412
- Runde Miljøsentere, juli 2010, Verdsarv Geirangerfjorden. Marinbiologisk pilotstudie av indre basseng i Geirangerfjorden.
- Aksdal, S. 1994. Nasjonal registrering av verdifulle kulturlandskap i Møre og Romsdal. Fylkesmannen i Møre og Romsdal, miljøvernavdelinga. Rapport nr 6-1994. 125 s.



Figur 4-5: Utsnitt av kommuneplanens arealdel.
Kjelde: Stranda kommune

4.6.3 Stryn kommune

- Kommunal planstrategi Stryn kommune 2024-2028, 18.06.2024
- Kommuneplan for Stryn - kommuneplanen sin arealdel, 02.05.2006.
- Kommunedelplan for Oppstryn, 24.09.2019.
- Kommunedelplan for differensiert forvaltning av Strynevassdraget, Loenvassdraget, Oldenvassdraget, 12.10.1999
- Kommunedelplan for kulturminne, 01.06.2017
- Kommunedelplan for Trafikktrygging og samferdsle 2021, 14.06.2021
- Detaljregulering Videfossen utkikspunkt, 25.06.2020
- Detaljregulering Riksveg 15 Grov-Hjelleøyane, utviding, 20.12.1995



Figur 4-6: Utsnitt av Kommunedelplan for Oppstryn. Omriss viser berørte reguleringsplaner. Kjelde: Plankart, kommunens heimeside (08.2025)

Del av reguleringsplanen for rv. 15 Grov-Hjelleøyane kan være aktuell å erstatte øst for Joker Hjelledalen, jf. figur 4-7. Hensikten er å kunne legge til rette for ein vegstandard på eksisterande veg som i større grad møter dagens krav for sikt og kurvatur.

4.7 Verdsarv vestnorsk fjordlandskap, delområde Geirangerfjorden

Dei delane av planormådet for rv. 15 Strynefjellet med arm til Geiranger, som er i Stranda kommune, berører verdsarvområdet Vestnorsk fjordlandskap, delområde Geirangerfjorden.

Vestnorsk fjordlandskap vart skrive inn på verdsarvlista til UNESCO i 2005. Området er skrive inn på grunnlag av to hovudkriterium; naturvenleiken og sjølv fjordlandskapet med det breie spekteret av landskapsformer knytt til dei inste delane av to av dei lengste og djupaste fjordane i verda ([Om verdsarven - Geirangerfjorden verdsarv](#)).

Det er utarbeidd ein forvaltningsplan for verdsarvområdet; Forvaltningsplan Vestnorsk fjordlandskap - delområde Geiranger, datert oktober 2008.

Kulturlandskapet tilfører området ein ekstra dimensjon som aukar den samla verdien av området.

I forvaltningsplanen til området er fv. 63 definert som «sone for spesiell tilrettelegging og tiltak». Rassikringstiltak er spesifikt nemnd som aktuelle tiltak i denne sona.

UNESCO har utarbeida egne krav til konsekvensutredning i verdsarvområder, som går utover det som følger av KU-forskrifta, ref. opplysing i pkt. 4.4. Konsekvensutgreiinga for prosjektet må difor innehalde ei slik utgreiing for dei tiltaka som kan påverke verdsarven (KUVA).

5 GJENNOMGANG AV STREKNINGA SOM SKAL PLANLEGGAST

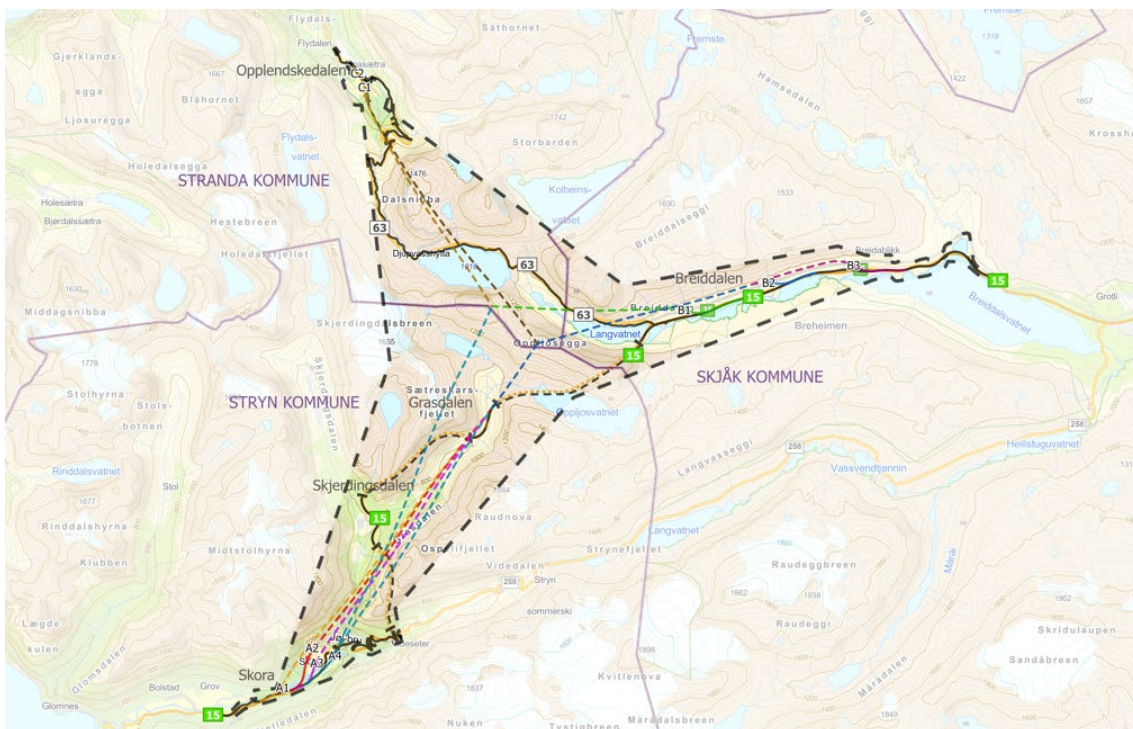
5.1 Referansealternativ – nullalternativ

Ei konsekvensutgreiing skal alltid ha eit referansealternativ som dei andre føreslegne utbyggingsalternativa blir målt opp mot. Referansealternativet er ei vidareføring av dagens situasjon, der vegprosjektet ikkje blir bygd – eit «nullalternativ».

Kostnadene for referansealternativet skal inkludere tiltak som vil bli gjennomførte uavhengig av prosjektet. Dette kan til dømes omfatte tiltak som er planlagde og har fått løyvd midlar, løpande vedlikehaldsarbeid/mindre utbetringar og eventuelle overordna krav som må oppfyllest.

5.1.1 Rv. 15 Skora-Breiddalen

Dagens veg frå Skora i Hjelledalen i Stryn kommune til Breiddalen i Skjåk kommune er ei strekning på omtrent 3 mil. Strekinga innafor planområdet omfattar 20 km veg i dagen og til saman 10,8 km tunnel; Ospelitunnelen 2,5 km, Grasdaltunnelen 3,7 km og Oppljostunnelen 4,5 km.



Figur 5-1 Eksisterande rv. 15 og fv. 63 gjennom planområdet. Kjelde: Statens vegvesen

Rv. 15 gjennom Hjelledalen opp til Skora har i dag funksjon som både hovudveg og lokalveg. Strekinga har randbusetnad med fleire mindre kryss og direkte avkøyringar. Det er ikkje nedsett fartsgrense. Strekinga tilfredsstillar ikkje gjeldande krav til horisontal- og vertikalkurvatur, og det er ikkje tilbod til gåande og syklende på strekinga.

Vidare frå Skora og opp til krysset ved Videseter har eksisterande riksveg god breidde, men er bratt (opptil 8 %) og vegen har fleire hårnålssvingar (svært krappe svingar med store retningsendringar).

Vegen i dagen mellom tunnelane har også god breidde, men er bratt i Skjerdingsdalen (opptil 7 %). Vinterdrifta er krevjande med ras og rasfare spesielt i Grasdalen. Tunnelane er ikkje så veldig bratte. Ospelitunnelen har ei stigning på 3 %, Grasdaltunnelen på 5 % og Oppljostunnelen på inntil 3 %. Alle tre tunnelane har lav standard, de er låge og tronge, med frihøgde 4,0 m og fartsgrense på 70 km/t. Det er vanskeleg for større køyretøy å møtast, og mindre skader på køyretøy og på utstyr i tunnelane er vanleg. Det er ein fysisk høgdeskilnad frå Skora til Breiddalen på 930 m – 175 m = 755 m. Med krav om maksimal stigning på 5 % kan ny tunnel ikkje bli kortare enn 15,1 km.

Vegstrekninga i Breiddalen frå Oppljostunnelen til Hamsevika er ca. 9 km. Vegen har god standard og har fartsgrense 90 km/t. Strekninga er vêrutsett med mykje vind, og vinterstid utsett også for fokksnø og ras.

5.1.2 Fv. 63 Geirangervegen - arm frå kryss med rv. 15 til Geiranger

Geirangervegen frå krysset med rv. 15 i Breiddalen til Opplendskedalen er ein del av Nasjonal turistveg (Geiranger-Trollstigen). I tillegg er strekninga frå fylkesgrensa og ned til Geiranger freda ved forskrift. Fv. 63 gir vegsamband med Vestland og Innlandet men har låg vegstandard. Opphavelig veg er frå 1889, med utbetringar på 1960-talet. Vegen er ras- og skredutsett fleire stadar og er følgeleg vinterstengt.

5.2 Alternativ som er foreslått utgreidde

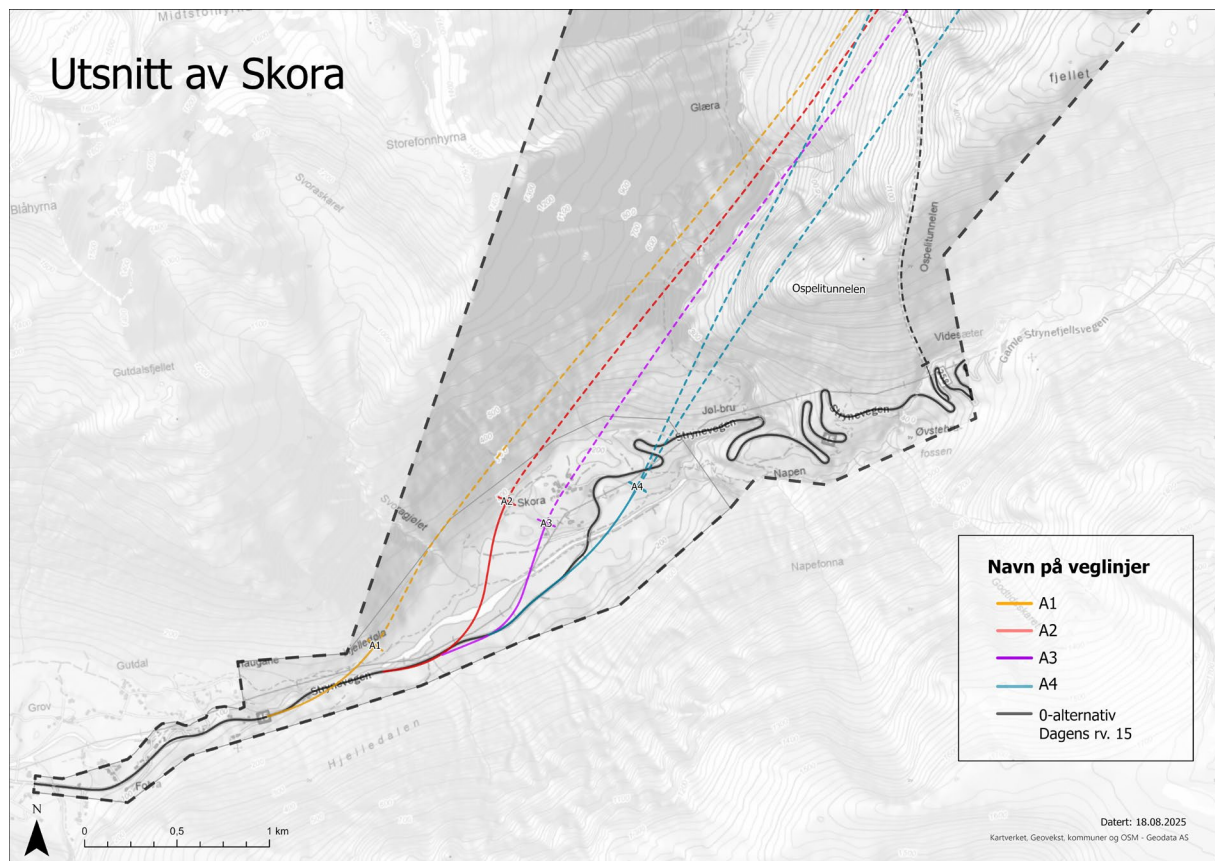
Under det førebuande planarbeidet som vart gjennomført i 2022 vart det sett på fleire ulike påhoggsalternativ i Hjelledalen og i Breiddalen. I 2025 er det også sett på ulike påhoggsalternativ i Opplendskedalen. Det er foreslått å utgreie 4 påhoggsalternativ i Hjelledalen, 3 alternativ i Breiddalen og 2 alternativ i Opplendskedalen.

Det er i planprosessen, ved varsel om planoppstart også mogleg å foreslå andre alternativ.

5.2.1 Utbetring av eksisterande tunnelar

Det skal greiast ut eit alternativ der tverrsnittet på dagens tunnelar blir utvida ved strossing. I dette alternativet inngår ikkje tiltak på veg i dagen.

5.2.2 Hjelledalen



Figur 5-2 - Alternative påhogg ved Skora i Hjelledalen

Alternativ A1

Dette alternativet kryssar Hjelledøla ved Dragholen med ei relativ kort bru over elva. Det er lite plass til riggområde og mellombelse massedeponi mellom elva og fjellet på nordsida av Hjelledøla. Det er også utfordrande å etablere kryss med eksisterande veg. Val av dette påhoggsalternativ vil gje lengst tunnel av alle alternativ, sjå tabell 5.2 nedanfor.

Alternativ A2

Dette alternativet følgjer traseen som var teikna i samband med arbeidet med konseptvalutgreiinga (godkjent konsept B1). Dette vil medføre ei relativ lang bru over Hjelledøla ved Guddalsøyane. Det er også litt utfordrande å etablere kryss med eksisterande veg. Frå brua og opp til påhogget vil vegtraseen gå over dyrka mark.

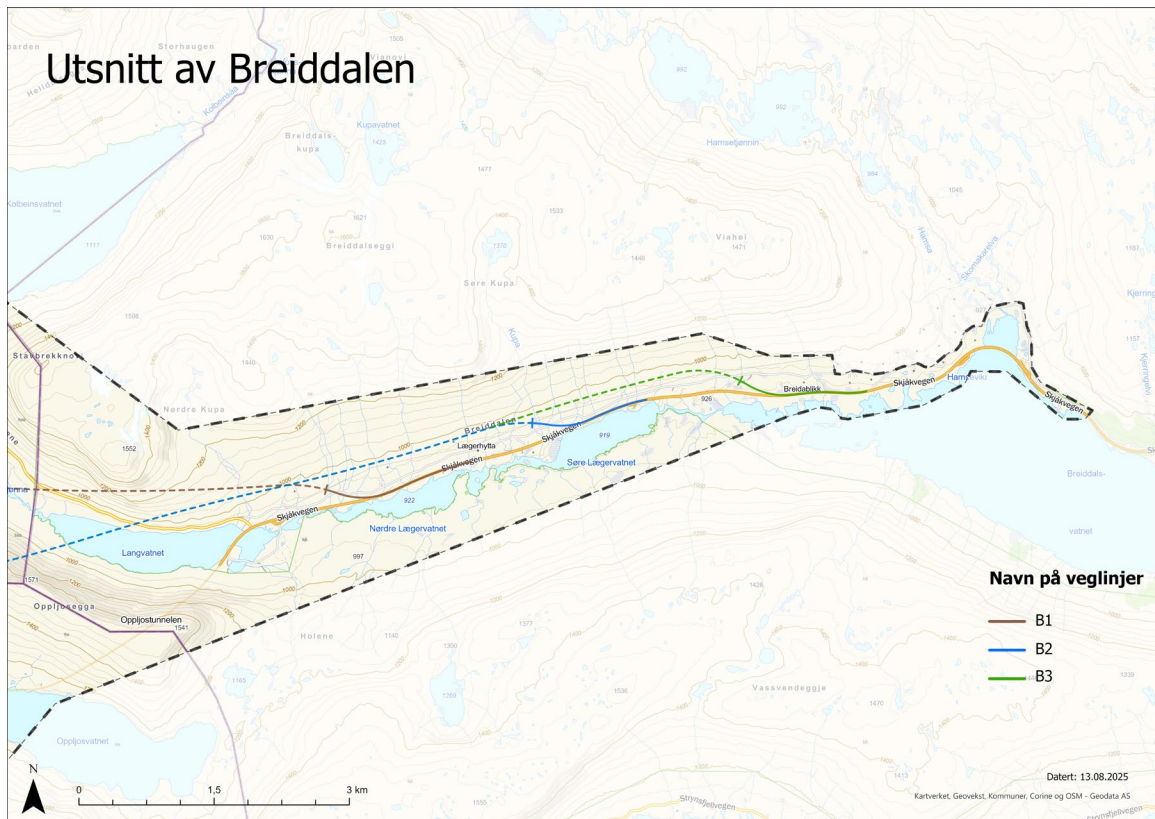
Alternativ A3

Dette alternativet vil krysse Hjelledøla rett sør for hovudgardstunet på Skora og gå rett under gardstunet. Det er registrert fjell i dagen ved gardstuna på toppen men usikkerheita er i dalsøkket på nordsida. Innleiande grunnboringar som er gjennomført i september 2025 viser at det er tilstrekkeleg bergoverdekking i dalsøkket på austsida av gardstuna på Skora. Alternativet vil då vere teknisk gjennomførbart og blir med vidare i planprosessen.

Alternativ A4

Dette alternativa medfører kryssing av Hjelledøla aust for dagens bru over rv. 15. Ei bru her vil bli kortare enn brua i alternativ A3. Tunnelpåhogget blir liggande i det felles utmarksområdet til gardane på Skora og vegtraseen vil gå over dyrka mark på sørsida av Hjelledøla.

5.2.3 Breiddalen



Figur 5-3 - Alternative påhogg i Breiddalen

Alternativ B1

Dette alternativet er det vestlegaste i Breiddalen og ligg aust for krysset til Geiranger ca. ved vestre enden av Nødre Lægervatn. Bli dette alternativet valt unngår ein det vestlegaste reinstrekket over rv. 15. Det er gjennomført innleiande grunnboringar som viser at påhogget er mogleg å gjennomføre utan for store terrengingrep.

Alternativ B2

Dette alternativet er plassert ved vestre enden av søre Lægervatn i Breiddalen. Påhogget er plassert lenger aust i høve det påhogget som var teikna i konseptvalutgreinga. Med alternativ B2 unngår ein konflikt med to reinstrekk over rv. 15. Det er gjennomført innleiande grunnboringar som viser at påhogget er mogleg å gjennomføre utan altfor store terrengingrep.

Alternativ B3

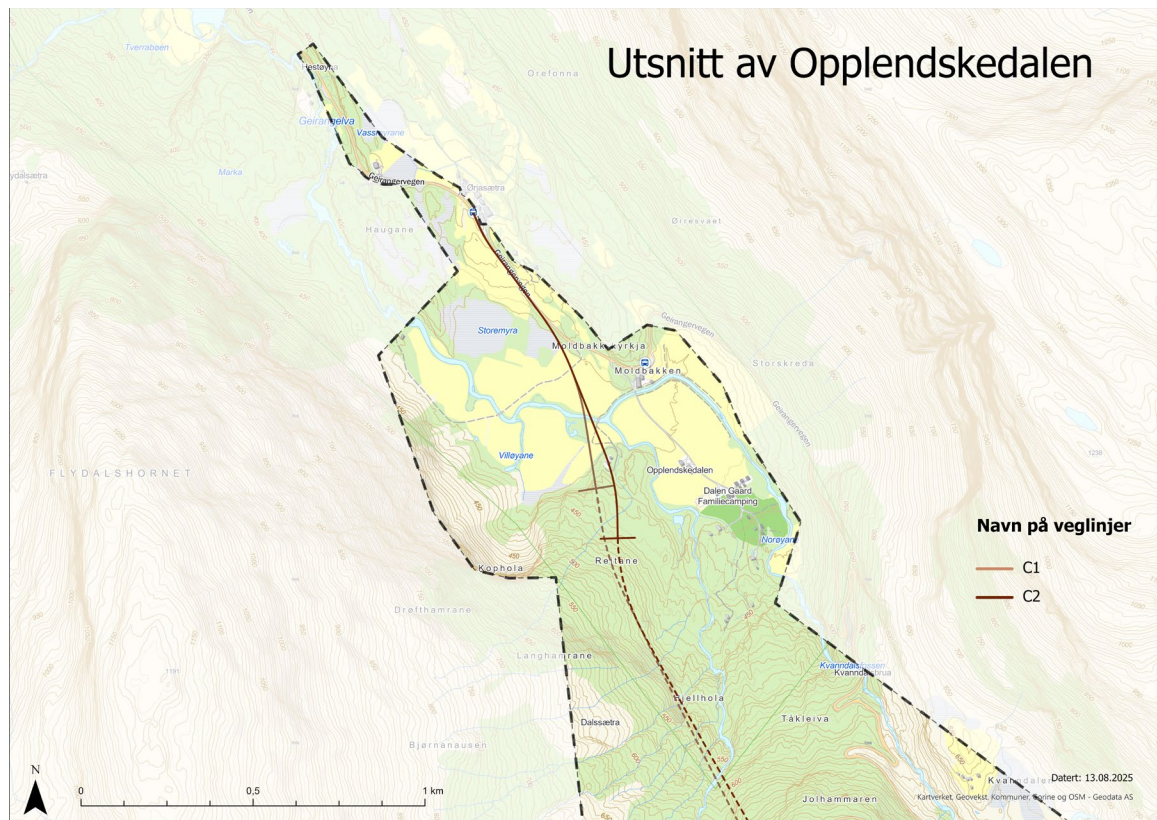
Dette alternativet er plassert lengst aust ved vestre enden av Breiddalsvatnet. Dette alternativet fører til at ein unngår konflikt med alle dei tre reinstrekka. Val av dette alternativet vil føre til lengst tunnel av alternativa i Breiddalen, sjå tabell 5.1 nedanfor.

Tabell 5.1 - Lengde (km) ny riksveg 15. Tabellen visar kombinasjonar av tunnelpåhogg. Tunnellengder vist i tabellen er på dette stadiet usikre.

Strekning	Veg i dagen Hjelledalen-Skora	Tunnel Skora- Breiddalen	Veg i dagen Breiddalen-Grotli	Total lengde Hjelledalen-Grotli
A1-B2	2,2	18,1	9,9	30,2
A1-B3	2,2	20,5	7,6	30,3
A2-B2	3,4	17,1	9,9	30,4
A3-B1	3,4	16,0	12,4	31,8
A3-B2	3,4	17,1	9,9	30,4
A4-B1	3,9	15,6	12,4	31,9
A4-B2	3,9	16,6	9,9	30,4
A4-B3	3,9	18,7	7,6	30,2

Statens vegvesen legger denne tabellen til grunn for kva for nokre kombinasjonar som endeleg skal inngå i konsekvensutgreiinga.

5.2.4 Opplendskedalen



Figur 5-4 - Alternative påhogg i Opplendskedalen i Geiranger

Alternativ C1

Tunnelpåhogg i Opplendskedalen er plassert vest for Dalen Camping og blir liggande i eit terreng med skog og fjell i dagen.

Alternativ C2

Tunnelpåhogg i Opplendskedalen er plassert vest for Dalen Camping og blir liggande i eit terreng med skog og fjell i dagen. Forskjellen mellom alternativ C1 og C2 er at alternativ C1 er trekt lenger vestover for å minske rasfaren i dette området.

Tabell 5.2 - Lengde (km) ny fylkesveg 63

Alternativ	Veg i dagen Opplendskedalen	Tunnel Opplendskedalen-kryss i tunnel med rv. 15	Total lengde Opplendskedalen-kryss i tunnel med rv. 15
C1-B1	1,1	6,5	7,6
C1-B2/B3	1,1	8,0	9,1
C2-B1	0,9	6,7	7,6
C2-B2/B3	0,9	8,2	9,1

Einsidig driving av arm til Geiranger

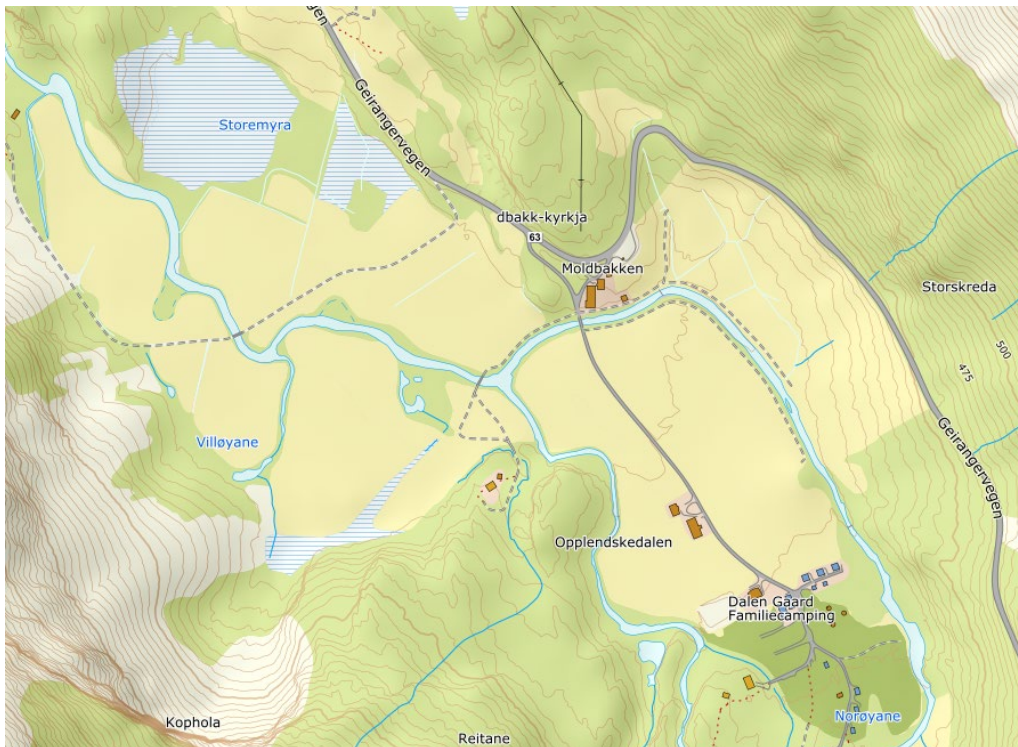
Grunna verdsarvstatusen i Opplendskedalen vil Statens vegvesen også greia ut konsekvensane av eit alternativ der armen til Geiranger blir driven einsidig frå ny rv. 15-tunnel, dvs. at tunnelmassane blir transporterte ut via rv-15 tunnelen til masselager i Skjåk/Stryn.

5.3 Andre tema som skal greiast ut

5.3.1 Massedeponi og masselagre i Opplendskedalen

I Stranda kommune vil forslag til masselagringsområde inngå i hovudplanen for veg (denne planen). I Skjåk og Stryn kommunar vil desse bli behandla i eigne kommunedelplanar for massedeponi og masselager. I Opplendskedalen er området Villøyane, mellom Koppbola og Geirangerelva, aktuelt å greie ut som masselagre. Området er grovt berekna å kunna romma ca. 1,5 mill. m³. Området ligg innanfor verdsarvområdet men vil ikkje berøra Geiranger-Herdalen landskapsvernområde.

I tillegg kan det bli aktuelt å sjå på oppfylling med fjell frå tunnelen på anna dyrka mark i Opplendskedalen



Figur 5-5: Kartutsnitt Opplendskedalen. Kjelde Kartverket.

5.3.2 Framføring av høgspenn til Opplendskedalen

I mars 2023 leverte Norconsult på oppdrag frå Mørenett AS (no Linja AS) en moglegheitsstudie for ny 132 kV kraftforsyning til Geiranger. Oppdraget var finansiert av dei tre kommunane Stranda, Stryn og Skjåk. Bakgrunnen for studien er vedtaket som vart gjort i Stortinget i 2021 som tilseier at det skal gjennomførast tiltak som reduserer utslepp i verdsarvfjordane. Effektbehovet i Geiranger for levering av landstraum til cruiseskip vil krevje ca. 40 MW.

Det vil bli utgreidd korleis og kvar ein 132 kV kabel kan plasserast i tunnelen og det må vidare gjennomførast ei risikoanalyse ved å ha denne kabelen i tunnelen. I tillegg må det avsetjast areal til ein nettstasjon ved tunnelpåhogget i Breiddalen.

5.3.3 Etterbruk av dagens rv. 15 og fv. 63

Etter at ny rv. 15 Strynefjellet og tunnelarmen til Geiranger står ferdig, vil dagens rv. 15 og fv. 63 i få redusert betydning som gjennomfartsårer. Det er likevel naudsynt å vurdere framtidig funksjon, bruk og tilrettelegging for desse strekningane for anleggsperioden og framtidig bruk i planomtalen.

Planomtalen skal beskrive alternative bruksmåtar og gi ei samla anbefaling om vidareføring, omklassifisering eller avvikling av dagens vegstrekningar. Sjå òg pkt. 8.3 Omklassifisering.

6 METODIKK FOR UTGREIING

6.1 Konsekvensutgreiing

Som omtalt under pkt. 2.2 blir det stilt krav om at tiltaket rv. 15 Strynefjellet med arm til Geiranger blir konsekvensutgreidd, jf. KU-forskrifta. Konsekvensutgreiinga (KU) vil bli gjennomført i samsvar med Statens vegvesen si handbok V712 Konsekvensanalyser. Her er verknader for miljø og samfunn samla i hovudtema landskapsbilete, nærmiljø og friluftsliv, naturmangfald, kulturmiljø, naturressursar (med fleire deltema), støy og luft forureining og utslepp av klimagassar. I sum dekker dette opp det ein reknar som mest relevant etter KU-forskrifta i høve vegutbygging. Konsekvensutgreiinga skal utarbeidast på tiltaksnivå for vegtiltaket og tilhøyrande område for masselagring, jf. KU-forskriftas § 13.+

6.2 Samfunnsøkonomisk analyse

Store statlege investeringar har også krav om å gjennomføre ei samfunnsøkonomisk analyse. For tiltak over 1 mrd. så er det eit absolutt krav. Finansdepartementet og Direktoratet for økonomistyring har sett føringar for slike analyser gjennom rundskriv og eigen rettleiar. Statens vegvesen har i handbok V712 tilpasse desse krava til vegformål. Analysen er bygd opp rundt både prissette og ikkje-prissette tema. Dei blir vurdert opp mot kvarandre og samanstillt til ei samla tilråding. Analysen skal gi eit heilskapleg bilete av verknader for miljø og samfunn. Denne analysen vil ligge til grunn for prioritering av alternativ.

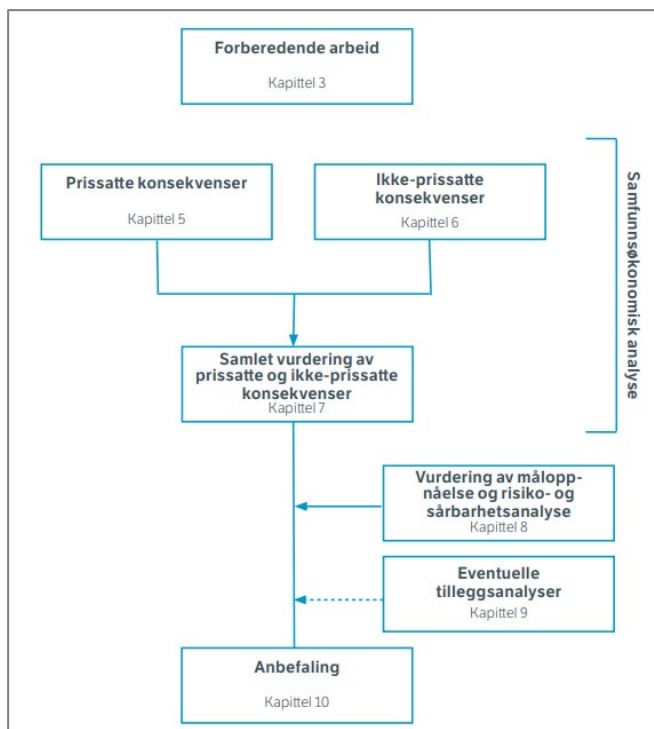
For dei ikkje-prissette verknadene, så bruker metoden i V712 resultatata frå konsekvensutgreiinga inn i denne analysen.

For at tiltak som kan redusere uheldige verknader av tiltaket skal reknast med, så må dei inngå i kostnadane for tiltaket.

Det leggst til grunn at prosjektet følgjer metodikken i Statens vegvesen sin rettleiar V712, men når det kjem til dei framifrå universelle verdiane må det i tillegg gjerast ytterlegare vurderingar basert på UNESCO sin rettleiar.

Tabell 6-1 Oversikt over konsekvenstema i den samfunnsøkonomiske analysen. Kjelde: Handbok V712, tabell 4-1, Statens vegvesen.

Vurderingsform	Konsekvenstema	Deltema
Prissatte konsekvenser	Trafikant- og transportbrukernytte	Distanseavhengige kjørekostnader, andre reiseutlegg, tidsbruk, ulempekostnader i ferjesamband og ved vegstengning, helsekonsekvenser av økt gang- og sykkeltrafikk, trygghet for gående og syklende. Jamfør kapittel 5.3
	Operatørnytte	Operatørselskapenes (kollektivselskap, bompengeselskap, ferjeselskap, parkeringsselskap) kostnader, brukerinntekter og overføringer. Jamfør kapittel 5.4
	Budsjettkonsekvens for det offentlige	Investering, drift og vedlikehold, tilskudd til kollektivtrafikk, skatteinntekter. Jamfør kapittel 5.5
	Trafikkulykker	Personskadeulykker og materiellskadeulykker. Jamfør kapittel 5.6.
	Restverdi	Framtidig nytte av tiltaket etter beregningsperioden. Jamfør kapittel 5.9.
	Skattekostnad	Effektivitetstap knyttet til skattefinansiering, 20 % av offentlige utgifter. Jamfør kapittel 5.10.
	Støy og luftforurensning	Støyplage innendørs. Lokal og regional luftforurensning. Jamfør kapittel 5.7.
	Klimagassutslipp	Global luftforurensning (utslipp av CO ₂ , N ₂ O og CH ₄). Jamfør Kapittel 5.8
Ikke-prissatte konsekvenser	Landskapsbilde	Omhandler «det romlig-visuelle landskapet». Jamfør kapittel 6.4.
	Friluftsliv/by- og bygdelig	Omhandler «landskapet slik folk opplever og bruker det». Jamfør kapittel 6.5.
	Naturmangfold	Omhandler «det økologiske landskapet». Jamfør kapittel 6.6.
	Kulturarv	Omhandler «det kulturhistoriske landskapet». Jamfør kapittel 6.7.
	Naturressurser	Omhandler «produksjonslandskapet». Jamfør kapittel 6.8.



Figur 6-1 Hovudgrep i konsekvensanalyse etter V712. Kjelde: Handbok V712, Statens vegvesen

6.3 Konsekvensutgreiing i verdsarvområde (KUVA)

Verdsarvområdet er oppretta for å ivareta definerte «framifrå universelle verdier (FUV), som er lista opp i innskrivingsdokumentet til UNESCO si verdsarvliste. Ei konsekvensutgreiing i verdsarvområde skal synleggjere potensielle konsekvensar for desse verdiane, og skal følgje metodikken som er godkjend av UNESCO.

UNESCO har utarbeida ein rettleiar til konsekvensutgreiingar i verdsarvområde, i samarbeid med ICOMOS (International council on monuments and sites), ICCROM (International Centre for the Study of the Preservation and Restoration of Cultural Property) og IUCN (International Union for Conservation of Nature). Hensikta med rettleiaren er å sjå til at FUV vert ivaretekne, og at verknader på verdiane vert vurdert systematisk og konsekvent.

7 UTGREIINGSPROGRAM

I punkt 7.1 og 7.2 er det for kvart konsekvenstema gjort greie for:

- **Definisjon av tema** (der dette er naudsynt)
- **Fokus for utgreiinga** - kva som er oppfatta som dei viktigaste problemstillingane
- **Utgreiingsbehov** - ei konkretisering av kva ein treng av nye utgreiingar
- **Metode** - kva som er tilrådd metode for det enkelte tema
- **Grunnlagsmateriale** - oversikt over eksisterande kunnskap i form av planar, utgreiingar, retningsliner, registreringar og databasar som vil vere viktig for utgreiinga, samt trong for eventuelle tilleggsutgreiingar.

7.1 Prissette konsekvensar

Dei prissette konsekvensane skal utgreiast etter handbok V712. Et oppsummering av innhaldet i utgreiinga er presentert i tabellen under (tabell 7.1).

Tabell 7.1.

Definisjon av tema	Omfattar dei konsekvensane som kan kvantifiserast og verdsettast i kroner.
Fokus for utgreiinga	Hovudfokus for dei prissette konsekvensane er å få fram dei transportøkonomiske verknadene tiltaket vil få. Dette blir gjort i ei nytte-/kostnadsanalyse.
Utgreiingsbehov	<ul style="list-style-type: none"> • Byggekostnader - omfattar anleggskostnadene inkludert byggherrekostnader, meirverdiavgift og påslag for usikkerheit. Kostnadsoverslag blir gjennomført etter Anslagsmetoden, jf. handbok R764 - Anslagsmetoden • Framtidige driftskostnader vert berekna i dataprogrammet EFFEKT med grunnlag i veglengde og -standard, årsdøgntrafikk, tunnallengde, bruer, belysning og klimatiske forhold med meir. • Nytte-/kostnadsanalyse som omfattar følgjande hovudpostar (sjå òg tabell 6-1): <ul style="list-style-type: none"> ○ Trafikant- og transportbrukarnytte, operatørnytte og budsjettverknad for det offentlege. ○ Samfunnet elles: Ulykkeskostnader, kostnader knytt til støy og luftforureining, klimagassutslepp, samt restverdi av anlegget og skattekostnader.

Metode	<p>Handbok V712. Statens vegvesen sitt verktøy EFFEKT, for å berekna dei prissette konsekvensane.</p> <p>Omgrepet netto nytte blir brukt til å presentere samfunnsnyttan av prosjektet. Netto nytte er noverdien av summen av nytte for dei ulike aktørane, med fråtrekk av noverdien av kostnadene som følgjer med det å planlegge, bygge og drifte tiltaket.</p> <p>Netto nytte blir målt som endringar i høve til alternativ 0 og analyseperioden er 40 år frå forventa opning av tiltaket. Levetida blir også vanlegvis sett til 40 år.</p>
Eksisterande materiale	<p>Berekningar og vurderingar frå tidlegare planfase (KVU).</p> <p>Vegdatabanken med ei rekkje grunnlagsdata for eksisterande veg.</p>

7.1.1 Trafikktryggleik

Omsynet til trafikktryggleik er alltid viktig i vegprosjekt.

Ifølgje vegtryggleiksforskrifta (Forskrift om sikkerhetsforvaltning av veginfrastrukturen, 2022), skal det for vegprosjekt med konsekvensutgreiingsplikt utarbeidast ei trafikktryggingmessig konsekvensanalyse, jf. forskrifta § 3. Trafikktryggingstilhøve i tunnel som ikkje er dekt av tunneltryggleiksforskrifta (Forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse vegtunneler, 2025) skal omfattast av analysen. Som dokumentasjon på denne analysen skal det utarbeidast ein rapport i samsvar med vedlegg 1 i handbok V712 Konsekvensanalyser.

Resultat frå analysen vil vere eit viktig innspel til vurdering av prissette konsekvensar og arbeidet med generell ROS-analyse for prosjektet. I tillegg stiller vegtryggleiksforskrifta krav til at det blir gjennomført ein trafikktryggleiksrevisjon (TS-revisjon) av løysinga som blir regulert, jf. forskrifta § 4.

7.1.2 Støy og lokal luftforureining

Det vil bli utarbeida støysonkart for veg i dagen. Vurdering av støytiltak skal omtalast i samsvar med Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442). Nødvendige støytiltak langs veg vil bli innarbeida i kostnadsoverslaga. Støy i tur- og friluftsområde vil bli vurdert som ein ikkje-prissett konsekvens under temaet «Friluftsliv/by- og bygdeliv».

Lokal luftforureining vil ikkje bli utgreidd. Utgreiing av luftforureining er aktuelt der trafikkmengda er over 8.000 køyretøy per døgn (ÅDT), eller der er andre kjelder enn vegtrafikk som forårsakar luftforureining. Jf. Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520.

7.1.3 Klima

Klimagassutslepp er utslepp av gassar som bidreg til global oppvarming. I denne analysen vil klimagassane bli omrekna til CO²-ekvivalentar. Klimagassutslepp skiljast mellom direkte og indirekte klimagassutslepp. Direkte klimagassutslepp kjem i hovudsak frå forbrenning av fossilt drivstoff frå maskiner og køyretøy i anleggsgjennomføringa. Kjelder til indirekte klimagassutslepp er produksjon og transport av materiale og endringar i arealbruk. Klimagassutslepp skal vere ein del av avgjerdsgrunnlag for val knytt til utbygging av infrastruktur, drift og vedlikehald, samt trafikk på vegen.

Formålet med utgreiinga er å kartlegge klimagassutsleppet som oppstår som en konsekvens av tiltaket. Utgreiinga av tiltaket skal vere i tråd med handbok V712 *Konsekvensanalysar*. Det vil også bli utarbeida klimagassbudsjett i VegLCA (veglivssyklusanalyse) for å stadfeste kva for klimagassutslepp tiltaket vil medføre. Analysen av klimagassutslepp vil inkludere direkte og indirekte klimagassutslepp, utslepp frå arealinngrep og frå drift og vedlikehald. I arbeidet med kommunedelplanen skal det identifiserast tiltak som reduserer tiltakets klimagassutslepp. Basert på analysen skal den vidare planlegginga legget til rette for reduksjon av klimagassutslepp frå prosjektet.

Arealinngrep vil vere ein drivar i klimagassutslepp frå tiltaket, og det kan vere naudsynt å foreta ei ytterlegare kartlegging for å sikre at karbonrike arealtypar som til dømes myr inngår i utgreiinga. Det vil vere behov for å utgreie tiltak for å redusere inngrep i karbonrike areal, spesielt myrområde. I tillegg skal det utgreiast kva tiltak som må til får å redusere klimagassutslepp og energiforbruk ved bygging, drift og vedlikehald, inkludert trafikk. Det vil vere behov for å gjennomføre oppdaterte klimagassberekningar for å etablere en baseline for dei ulike alternativa.

Analysen vil bli gjennomført etter VegLCA-metodikk og i tråd med handbok V712 *Konsekvensanalysar*, kapittel 5.8. Det vil gjennomførast ei berekning med klimamodulen i EFFEKT, og dette inngår i dei prissette konsekvensane. I tillegg til det gjennomførast ei berekning i VegLCA. Klimagassutsleppet skal bereknast over ein periode på 60 år i VegLCA. Det skal utarbeidast ein eigen fagrapport for fagtema klimagass.

Det vart gjennomført EFFEKT-berekningar i samband med KVVU-en. For å utgreie klimagassutsleppet knytt til arealbruksendringar, vil mellom anna arealinformasjon frå Kilden blir lagt til grunn. Ved behov vil andre kart og eksisterande arealinformasjon bli nytta.

7.2 Ikkje-prisette konsekvensar

7.2.1 Landskapsbilete

Definisjon av tema	<p>Landskapsbilete er her eit uttrykk for landskapet sine romlege -og visuelle eigenskapar med naturlege og menneskeskapte komponentar og element, som særpregar eit geografisk område. Det romlege og visuelle omhandlar korleis landskapet vert opplevd som fysisk form (V712).</p> <p>Landskapsøkologi inneheld både ein landskaps- og ein økologisk dimensjon. I V712 vert landskapsdimensjonen omhandla i fagtema landskapsbilete. Romlege- og visuelle struktur i landskapet kan utgjere viktige (større) samanhengar, som linjer, korridorar og mosaikk. Dei kan vere (særleg) sårbare for fragmentering, eller for danning av nye barrierar ved tiltak.</p>
Fokus for utgreiinga	<p>Det er store landskapskvalitetar innan utgreiingsområdet.</p> <p>Hovudfokus for utgreiinga:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Landskapsmessig vurdering av inngrep som følge av nye vegtiltak • Vektlegging av visuell landskapstilpassing <ul style="list-style-type: none"> ○ Nye terreng- og landskapsformer ○ Val av stadtilpassa tekniske løysingar
Utgreiingsbehov	<ul style="list-style-type: none"> • Overordna visualisering av landskapstema (ikkje uttømmande) <ul style="list-style-type: none"> ○ Fjern- og nærverknad av aktuelle tiltak ○ Veglinjer med tilpassing til sideterreng ○ Vertikal- og horisontal tilpassing av skjeringar og fyllingar ○ Tunnelpåhogg og -portalar med tilpassing til sideterreng
Metode	<p>Handbok V712 Konsekvensanalysar (gjeldande versjon)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Visualisering i 2D/3D
Eksisterande materiale	<ul style="list-style-type: none"> • Handbok V712 Konsekvensanalysar (gjeldande versjon) • NiN landskap, Artsdatabanken • Økologisk grunnkart, Artsdatabanken • Naturbase, Miljødirektoratet • Verdifulle kulturlandskap, Geirangerfjorden • Verdsarv Vestnorsk fjordlandskap, delområde Geirangerfjorden • Verneplan for vassdrag, NVE • Tidlegare utarbeidd grunnlagsmateriale (KVU) <p>Lista er ikkje uttømmande</p>

7.2.2 Friluftsliv/by- og bygdeliv

Definisjon av tema	Friluftsliv er definert som opphald og fysisk aktivitet i friluft i fritida med sikte på miljøforandring og naturoppleving. Omgrepet by- og bygdeliv er her definert som opphald og fysisk aktivitet i byar og tettstader (V712)
Fokus for utgreiinga	Det er viktige friluftslivsinteresser innan utgreiingsområdet. Temaet omfattar alle område som gir ålmenta moglegheit til å drive friluftsliv som helsefremjande og triveselskapande aktivitet i nærmiljø og naturen elles. I dette fagtema skal det også utgreiast kva påverknad støy har på menneske sin bruk og oppleving av friluftsområde. Temaet omfattar ikkje motorisert ferdsel eller næringsverksemd.
Utgreiingsbehov	Utgreiingar er baserte på kjende kartleggingsdata.
Metode	Handbok V712 Konsekvensanalysar (gjeldande versjon)
Eksisterande materiale	<ul style="list-style-type: none"> • Naturbase (Miljødirektoratet) • Fylkesatlas Vestland • Verneplan for vassdrag, NVE • Tidlegare utarbeidd grunnlagsmateriale (KVU) <p>Lista er ikkje uttømmende.</p>

7.2.3 Naturmangfald

Definisjon av tema	<p>Temaet omhandlar terrestriske (landjorda), limniske (ferskvatn) og marine (brakkvatn og saltvatn) system, inkludert livsvilkår (vass- og jordmiljø) knytt til desse.</p> <p>Naturmangfald blir i naturmangfaldlova definert som biologisk mangfald, landskapsmessig mangfald og geologisk mangfald som ikkje i hovudsak er eit resultat av menneskeleg påverknad. Verknader for landskapsmangfald i ei konsekvensanalyse blir omtalt under landskapstemaet. Elles dekker naturmangfaldtemaet lova sine omgrep.</p>
Fokus for utgreiinga	<p>Det er store naturverdiar i planområdet. Breiddalen er eit viktig område for villreinen i Reinheimen og Breheimen villreinområde. Særleg for utveksling av arvemateriale mellom dei ulike stammene, men området har også vore brukt til kalving og beiting.</p> <p>På sørsida av Breiddalen ligg Breheimen nasjonalpark, og mot nordvest ligg Geiranger-Herdalen landskapsvernområde, som også har status som verdsarvområde: Vestnorsk fjordlandskap-Geiranger.</p>

	<p>Både Strynevassdraget og Geirangerelva er verna mot kraftutbygging i verneplan IV (1993) for vassdrag. Vernegrnlaget er m.a. knytt opp mot store naturverdiar. Stryneelva har i tillegg status som nasjonalt laksevassdrag, og anadrom strekning går opp til Trollfossen i Hjelledalen.</p> <p>I Opplendskedalen er den freda arten mnemosynesommarfugl registrert. Det finst også andre truga, nært truga og omsynskrevjande artar i plan- og influensområdet.</p> <p>I Breiddalen vil hovudfokusset ligge på omsyn og verknader for villreinen.</p> <p>I Hjelledalen vil det bli oppdatering av naturtypar innanfor planområdet.</p> <p>I Opplendskedalen vil det bli fokus på mnemosynesommarfugl og elles oppdatering av naturtypar i planområdet.</p> <p>Vassmiljø i plan- og influensområdet er også viktig.</p>
Utgreiingsbehov	<p>Utgreiinga skal samanstille eksisterande kunnskap om naturverdiane i området, og supplere kunnskapshol med kartleggingar og undersøkingar. Vidare skal det gjerast greie for konsekvensane av planen for naturmangfald.</p> <p>Det vil bli utført naturtypekartlegging etter Miljødirektoratet sin kartleggingsinstruks i 2025, ev. med suppleringar i 2026, i planområdet.</p> <p>Aktuelle område i Opplendskedalen vil bli sjekka med omsyn til mnemosynesommarfugl.</p> <p>Det vil bli utført insektskartlegging i delar av planområdet.</p> <p>Det vil bli utført vassdragsundersøkingar i plan- og influensområdet.</p> <p>Konsekvensar for villrein i Breiddalen skal utgreiast.</p> <p>Økologiske funksjonsområde og samanhengar for andre artar vert også utgreidde.</p> <p>Kommunane og lokale kjelder vil bli kontakta med tanke på opplysningar om vilt og fisk.</p> <p>Statsforvaltaren har opplysningar om status for sensitive artar, og rettleiing om aktuelle omsyn til desse.</p>
Metode	<p>I hovudsak aktuelle delar av Handbok V712 Konsekvensanalysar, men det kan vere aktuelt å supplere med M-1941 (miljødirektoratet sin KU-rettleiar for reguleringsplanar) for delar av utgreiinga.</p> <p>Naturtypekartlegging skal i hovudsak skje etter Miljødirektoratet sin kartleggingsinstruks gjeldande versjon per 2025. I tillegg kan det bli noko kartlegging etter aktuelle handbøker frå Miljødirektoratet, med oppdaterte</p>

	<p>faktaark.</p> <p>Undersøking i vassmiljø vil ta utgangspunkt i Klassifiseringsveileder 02:2018 - Klassifisering av miljøtilstand i vann.</p>
Eksisterande materiale	<ul style="list-style-type: none">• Økologisk grunnkart, Artsdatabanken• Naturbase (Miljødirektoratet)• Artskart (Artsdatabanken)• Sensitiv artsdatabase• Hjorteviltregisteret (Miljødirektoratet - Naturdata)• VVV-rapportar• Handlingsplan for aktuell art eller naturtype• Flyfoto frå ulike tidspunkt• Inngrepsfrie naturområde i Norge (INON), (Miljødirektoratet)• Kilden - til arealinformasjon, Norsk institutt for bioøkonomi, NIBIO• Berggrunns- og lausmassekart frå NGU• Geologisk naturarv, NGU• Vann-Nett, Miljøforvaltninga og NVE• Vannmiljø• Lakseregisteret, Miljødirektoratet• Aktuelle rapportar frå naturundersøkingar i utgreiingsområdet• Aktuelle regionale eller kommunale planar <p>Lista er ikkje uttømmende</p>

7.2.4 Kulturarv

Definisjon av tema	<p>Kulturarv blir her definert som materielle og immaterielle spor etter menneskeleg verksemd. Fagtemaet femner om følgjande deltema:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kulturminne • Kulturmiljø • Kulturhistoriske landskap inklusive bylandskapet <p><i>Kulturminne</i> er definert som «alle spor etter menneskeleg verksemd i vårt fysiske miljø, herunder lokalitetar det knyter seg historiske hendingar, tru eller tradisjon til.»</p> <p><i>Kulturmiljø</i> er definert som «eit område der kulturminne inngår som ein del av ein større heilskap eller samanheng.»</p> <p><i>Kulturhistoriske landskap</i> skal i denne samanhengen forståast som større samanhengande område med kulturmiljø, der den kulturhistoriske dimensjonen er framtrédande.</p>
Fokus for utgreiinga	<p>Utgreiingsområdet inneheld heilskaplege kulturmiljø og kulturhistoriske landskap, automatisk freda kulturminne, vedtaksfreda kulturminne, verneverdige bygningar og bygningsmiljø, gardsmiljø og andre nyare tids kulturminne.</p> <p>Formålet med utgreiinga er å samle kunnskap om desse kulturhistorisk verdfulle områda og sjå på konsekvensane av det planlagde tiltaket på desse.</p> <p>Utgreiinga skal ha fokus både på materielle og immaterielle spor etter menneske frå førhistorisk tid og fram til i dag, og skal inkludere ei oversikt over kjende kulturminne og kulturmiljø i området.</p> <p>Viktige fokusområde i planarbeidet vil vere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verdsarvområdet Vestnorsk fjordlandskap (K11) • Kulturmiljø og landskap av nasjonal interesse: (Geirangerfjordområdet (K558), Strynefjellet vest (K562) og Strynefjellet aust (K531) • Gamle og nye Strynefjellsveg. • Geirangervegen. • Utmarksminne i Breiddalen, Grasdalen, Skjerdingsdalen og ikring Djupvatnet og Oppljosvatnet. • Kulturminne innanfor gards- og stølsområda. <p>Lista er ikkje uttømmende.</p>

Utgreiingsbehov	<ul style="list-style-type: none"> • Gjennom utgreiinga skal ein skaffe kunnskap om verdifulle område for fagtema Kulturarv og tiltaket si direkte og indirekte påverknad på desse. Utgreiinga skal famne om kulturminne, kulturmiljø og kulturhistoriske landskap frå både førhistorisk tid og nyare tid. • Det må utarbeidast ein samla vurdering av dei aktuelle vegalternativa sin verknad på heilskap og samanheng i kulturmiljøa og dei kulturhistoriske landskapa. • I konsekvensutgreiinga skal det vurderast areal for rigg og masselager knytt til dei ulike traséalternativa. Slike areal skal vurderast i høve til kulturminneinteressene.
Metode	<ul style="list-style-type: none"> • Konsekvensutgreiing etter Handbok V712 Konsekvensanalyser • Synfaring/overflaterregistreringar • Område med potensial for funn og behov for ytterlegare granskingar skal skildrast og bli vist på potensialkart • Konsekvensutgreiinga skal utførast av kulturminnefagleg kvalifisert personell med høg kompetanse innan kulturminne-feltet
Eksisterande materiale	<ul style="list-style-type: none"> • Handbok V712 (gjeldande versjon) • Askeladden.ra.no eller Kulturminnesok.no • <i>Unimus.no</i> (nettportal til samlingane til universitetsmusea) • Topografisk arkiv ved Bergen Museum (UiB) og Kulturhistorisk Museum (UiO) • SEFRAK-registeret • Miljøstatus.no • Fylkesatlas.no • Landsverneplanar • Kulturminneplanar (Stryn, Stranda og Skjåk) • Regionale kulturplanar (Vestland, Møre og Romsdal og Innlandet) • Arealbruk i kommuneplanen sin arealdel • Bygdebøker og anna lokalhistorisk litteratur • Tidlegare gjennomførte konsekvensutgreiingar og kulturhistoriske registreringar i utgreiingsområdet

7.2.5 Naturressursar

Definisjon av tema	<p>I ein samfunnsøkonomisk analyse blir naturressursar sett ut frå samfunnet sine interesser og trong til å ha ressursgrunnlaget tilgjengeleg for framtida. Dette gjeld både som grunnlag for sysselsetting og verdiskaping, og av omsyn til samfunnstryggleik. Vurderinga omfattar både mengd og kvalitet på ressursen. Naturressursar blir ikkje utgreidd på eigedomsnivå/ privatøkonomisk.</p> <p>Fornybare naturressursar er vatn (overvatn og grunnvatn), fiskeressursar i sjø og ferskvatn og andre biologiske ressursar jf. vilt. Vassressursar er her avgrensa til ferskvatn, og gjeld drikkevasskjelder, vatn til næringsmiddelproduksjon, jordbruksvatning og prosessvatn. Ikkje-fornybare ressursar er jordsmonn og mineralressursar (berggrunn og lausmassar).</p>
Fokus for utgreiinga	<p>Jordvern er sentralt i utgreiingsarbeidet. For jordbruksareal er den sterkaste føringa Jordlova og Nasjonal jordvernstrategi (Meld.St.nr.11), sist oppdatert for statsbudsjettet 2023. Målet er å redusere omdisponering av jordbruksareal til 2000 daa pr. år på landsbasis, innan år 2023. Føringar for jordvern i regionale planar skal og tas omsyn til.</p> <p>Viktige fokusområde i planarbeidet vil vere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jordbruksareal i Hjelledalen og i Flydalen • Drikkevassforsyning (grunnvatn-potensial) i Hjelledalen • Utmarksressursar (utmarksbeite, beitebruk, laksefiske, hjort) • Mineralressursar (inkl. grus og pukkressursar) i Hjelledalen og Opplendskedalen
Utgreiingsbehov	<p>Basert på kjende og supplerande kartleggingsdata skal det utgreiast kva konsekvensar tiltaket kan føre til ved direkte inngrep (endra areal) og kva indirekte konsekvensar det kan føre til på sikt (endra kvalitet på jordsmonn, drikkevatt, utmarksressursar og mineralressursar).</p> <p>Avklare skadereduserande tiltak.</p>
Metode	Konsekvensutgreiing etter Handbok V712 Konsekvensanalyser
Eksisterande materiale	<p>Nasjonale databasar jf. handbok V712 Konsekvensanalyser, vedlegg 2. Lista er ikkje uttømmende.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Arealressursar (AR50), Markslag (AR5) Jordbruksareal, verdiklasser for jordbruksareal- Kilden.no – Norsk institutt for bioøkonomi (NIBIO) • Arealinformasjon og Utmarksbeite, Kilden.no • Vassforsyning, GRANADA – Nasjonal grunnvassdatabase, NGU.no, Mattilsynet og Vann-nett • Kart over minerala, metall og naturstein, kart over grus og pukk, Norges geologiske undersøkinge (NGU), www.ngu.no

	<ul style="list-style-type: none"> • Kommuneplanane sin arealdel • Landbruksplanar i kommunane • Hovudplanar for vassforsyning i kommunane • Hjorteviltregisteret, Miljødirektoratet • Lakseregisteret, Nasjonale laksevasdrag (NLV), Miljødirektoratet. Naturbase.no • Plan for forvaltning av elg og hjortevilt i kommunane
--	---

7.3 Risiko og sårbarheit (ROS)

Plan- og bygningslova § 4.3 stiller krav til at det i samband med ein reguleringsplan blir gjennomført ei risiko- og sårbarheitsanalyse (ROS-analyse). Formålet med ein ROS-analyse er å sikra at planar og tiltak varettek omsynet til samfunnstryggleik.

Arbeidet med risiko og sårbarheit vil gå føre seg over fleire trinn og i ulike fasar av planarbeidet. Det er krav om ein eigen prosess for risikovurdering av tunnel inkl. tryggleiksgodkjenning jf. "tunnelsikkerhetsforskriften". ROS-analysen i dette prosjektet vil difor gjelde for dagsone og rapporten vil vere eit tillegg til planomtalen. Det er i tillegg ein eigen prosess for arbeid med konsekvensanalyse for trafiktryggleik etter "vegsikkerhetsforskriften". Statens vegvesen si handbok V712 viser til metodikk for ei slik analyse.

ROS-analysen vil bli utarbeidd etter omtale i Statens vegvesen si handbok V712 *Konsekvensanalyser* med nærare detaljering i Statens vegvesen rapport 632 *ROS-analyser i vegplanlegging*.

Utredning av skredfare vil følgje NVE sin metodikk. Resultatet vil vere ein premissgivar for val av aktuelle område for vidare utgreiing. I samband med silingsprosessen for val av alternative stader for tunnelpåhogg, vil det vere aktuelt å gjennomføre ei eigen tverrfagleg samling knytt til ROS i tidleg fase av planarbeidet.

Arbeid med ROS-analysen tek utgangspunkt i ulike faglege utgreiingar, intervju med fagpersonar og innspel frå interne og eksterne ressursar i felles samling. Det inkluderer nødetatar og kommunane. Sentrale rapportar vil vere skredfareutgreiing, fagrapportar innan geologi, geoteknikk og hydrologi, rapport (KU) etter «vegsikkerhetsforskriften», TS-revisjon og sentrale konklusjonar i konsekvensutgreiingar etter andre tema. Dette vil bli gjort mot slutten av planfasen.

ROS-analysen vil også sjå på verknad av stenging av tunnel og løysingar for omkøyring. Framtidig bruk av dei eksisterande tunnelane, inkludert sikring og drift av gamal veg må drøftast i planfasen. Det vil inkludere å avklare tilkomst til enkelte område via eksisterande veg.

7.4 Tema som skal behandlast i planomtalen

I tillegg til dei særskilde utgreiingstema som er beskrivne i kapittel 7.1 (prissette konsekvensar), 7.2 (ikkje-prissette konsekvensar) og 7.3 (risiko- og sårbarheitsanalyse) er det behov for ei nærare vurdering og beskriving av ei rekkje andre problemstillingar. Desse tema vil ikkje bli underlagde ei konsekvensutgreiing, men drøfta og varetaken gjennom utarbeiding av planomtala.

- Trafikkanalyse, inkl. ulykker
- TS-revisjon
- Forureina grunn, potensielt syredannande masser og framande artar
- Arealbruksendringar og andre lokale og regionale verknader
- Geologi (ingeniørgeologi)
- Grunnforhold og geoteknikk
- Skred- og rasfare
- Flaumfarevurdering og vasshandtering (hydrologi)
- Konstruksjonar
- Anleggsgjennomføring
- Etterbruk av dagens rv. 15 og fv. 63
- Omklassifisering av eksisterande vegar og tunnelar

8 PLANPROSESS OG MEDVERKNAD

8.1 Planprosess for utarbeiding av kommunedelplan

8.1.1 Planprogram

Forslag til planprogram (dette dokumentet) har vært på høyring og offentlig ettersyn til relevante styresmakter og offentlege organ, interesseorganisasjonar og andre råka partar i perioden 11. november 2026 til 15. januar 2026. Dette ble gjort samtidig som det ble varsla planoppstart.

8.1.2 Konsekvensutgreiing (KU)

Konsekvensutgreiing skal utarbeidast i tråd med fastsett planprogram. For å vere relevant i forhold til dei avgjerlene som skal gjerast skal konsekvensutgreiinga tilpassast til tiltaksnivå. Planforslaget med konsekvensutgreiing skal beskrive verknader av tiltaket for miljøet og samfunnet. Verknader av planen samla sett skal også inngå i vurdering av konsekvensane.

8.1.3 Alternativvurdering

Ut frå dei samla konsekvensane vil alternativa bli samanlikna og rangert. Det er eit mål for Statens vegvesen at berre eit påhoggsalternativ skal detaljregulerast.

8.1.4 Forslag til kommunedelplan

Forslag til kommunedelplan med konsekvensutgreiing (KU) vil etter ferdigstilling bli sendt på høyring og utlagt til offentlig ettersyn, med frist for uttale minimum i 6 veker. Statens vegvesen vil leggje fram ei tilråding om kva alternativ det skal utarbeidast reguleringsplan for.

Planområdet for rv. 15 og fv. 63 berører tre kommunar. Det betyr at vi skal utarbeida tre plangrunnlag med planID, plankart og føresegner for kvar enkelt kommune. Planomtalen er i utgangspunktet planlagt å vera felles, men det skal tydeleg komma fram kva som omhandlar kvar enkelt kommune.

8.1.5 Vidare planlegging

Statens vegvesen planlegg ut frå at reguleringsplanfasen skal gjennomførast rett etter at kommunedelplanen er godkjend.

8.2 Medverknad

Plan- og utgreiingsarbeidet skal gjennomførast etter plan- og bygningslova sine føresegner om samråd, offentlegheit og informasjon.

Statens vegvesen og kommunane har som målsetjing å gi god informasjon og moglegheit for medverknad i heile planprosessen.

Ved varsel om oppstart, høring av planprogrammet og høring av kommunedelplanen vil det vere høve til å påverke planarbeidet. Det vil bli arrangert opne møte og/eller kontordagar i samband med utlegging av planforslaget til offentlig ettersyn, og undervegs i prosjektet ved behov.

Det er viktig at alle parter er godt informert og har høve til å komme med innspel og merknader undervegs i planprosessen. Statens vegvesen har mål om at alle skal føle seg ivaretekne og vite kva som vert planlagt, og kva konsekvensar det får for dei.

Det blir lagt opp til tett samarbeid med kommunane og sentrale høyringsinstansar som statsforvaltarar, fylkeskommunar, NVE, andre aktuelle faginstansar, interesseorganisasjonar, grunneigarar og andre ramma partar. Fortløpande avklaringar mot overordna styresmakter for å prøve å få brei forankring av løysingar og å få avklaringar for å få god framdrift er viktig.

Informasjon om prosjektet og aktuelle dokument vil fortløpande bli lagde ut på Statens vegvesens nettsider, [Statens vegvesen](https://www.vegvesen.no).

8.3 Omklassifisering

Dagens riksveg 15 og fylkesveg 63 over Strynefjellet skal erstattast av ein ny vegtrasé. I den forbindelse vil klassifiseringa av dei eksisterande vegstrekningane bli vurdert på nytt.

Omklassifiseringa vil bli omtalt i planomtalen, men prosessen med å omklassifisere vegane er uavhengig av arealplanen, og vil derfor ikkje bli vedtatt som en del av arealplanen.

Omklassifiseringa vil være ein eiga prosess. Etterbruksvurderingane omtalt i kapittel 5.3.3 vil være eit viktig fagleg grunnlag for kva funksjon dei gamle vegane kan få framover.

8.4 Framdrift

Aktivitet	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	Kommentar
Kommunedelplan m/KU	Planlegging	Planlegging	Planlegging										
Reguleringsplanlegging	Planlegging	Planlegging	Planlegging	Planlegging									
KDP/RP for massedeponi	Planlegging	Planlegging	Planlegging	Planlegging									
Straumframføring	Planlegging	Planlegging	Planlegging	Planlegging									
KS2				Planlegging									
Grunnerverv og konkurransegrunnlag				Planlegging									
Entreprise forskjering					Kontrahering	Bygging							
Entreprise tunnel					Kontrahering	Bygging	Bygging	Bygging	Bygging	Bygging	Bygging	Bygging	Tunnelprofil ikkje avklart
Elektroarbeid											Bygging	Bygging	
Testing/sikkerhetsgodkjenning												Bygging	
Vegopning												Bygging	

Figur 8-4 Overordna framdriftsplan.

I tabellen nedanfor er det vist planlagt framdrift for planarbeidet. Godkjenning av kommunedelplan er venta februar/mars 2027.

Tabell 8-3 Oversikt over milepelar i prosjektet.

Milepæl	Periode/frist
Oppstartsmøte med kommunane	oktober 2025
Varsling av oppstart og høyring av planprogram	november-desember 2025
Frist innspel til planoppstart og planprogram	15. januar 2026
Oversending til kommunane for fastsetting av planprogrammet	mai 2026
Planprogram fastsett i kommunane	juni 2026
Utarbeiding av kommunedelplan og konsekvensutgreiing	mai-desember 2026
Oversending til kommunane for utlegging av planforslag til offentlig ettersyn	april 2027
Høyringsperiode	april-mai 2027
Opne informasjonsmøte /medverknadsprosess	april 2027
Godkjenning av kommunedelplanen i kommunane	september 2027



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag