



Saksutgreiing

Arkivreferanse: 2025/2067-19

Saksbehandlar: Øyvind Pedersen

Saksgang

Saksnummer	Møtedato	Utval
PS 2026/45	11.06.2026	Formannskap
PS 2026/40	18.06.2026	Kommunestyre

RV15 Strynefjellet med arm til Geiranger - Fastsetting av planprogram.

Vedlegg

- 1 Oversendingsbrev Planprogram Rv15 Strynefjellet
- 2 Planprogram Rv15 Strynefjellet
- 3 Oppsummering av innspel KDP RV15 Strynefjellet
- 4 Skjåk kommune si uttale ved oppstart Rv 15 Strynefjellet

Saksutgreiing

Statens Vegvesen har sendt forslag til planprogram for rv. 15 – Strynefjellet med arm til Geiranger til fastsetting i kommunane Skjåk, Stryn og Stranda. Det reviderte planprogrammet skal ligge til grunn for arbeidet med utarbeiding av ein kommunedelplan og fastsette kva for konsekvensutgreiingar eller anna utgreiingar som skal vere knytt til arbeidet .

Bakgrunnen for saka er at vegvesenet i Statens vegvesen i november 2025 varsla oppstart av arbeidet med kommunedelplan med konsekvensutgreiing for ny strynefjellstunnel mellom Skora i Hjelledalen i Stryn kommune og Breiddalen i Skjåk kommune. Kommunedelplanen omfattar også tunnelarm (fv. 63) til Geiranger i Stranda kommune. Det var da gjennomført ei offentleg høyring som da omfatta eit oppstartsvarsel og utkast til planprogram.

Statens vegvesen er tiltakshavar og forslagsstillar for vegplanen. Planarbeidet blir gjennomført i samarbeid med kommunane Stryn, Skjåk og Stranda. Kommunane er planmyndigheit, og det inneberer mellom anna at det er dei som skal gjere vedtak av planprogramma etter den offentlege høyringa og ettersynet. Det vart gjennomført opne informasjonsmøte i regi av vegvesenet 2. desember 2025 i Geiranger, 3. desember på Bismo og 4. desember i Stryn. Frist for å sende inn innspel og merknader var sett til 15. januar 2026. Det kom inn i underkant av 70 innspel og merknader til planoppstarten, som er oppsummera av vegvesenet og samla i eit felles dokument for alle kommunane (vedlegg til denne saka).

Saka her omfattar planprogrammet til kommunedelplanen for sjølvvegprosjektet, som omfattar tunnelar, vegar i dagen, riggområde og mellombelse massedeponi i tre kommunar. Det skal i tillegg bli fastsett planprogram for kommunedelplanar for massedeponi i kvar av kommunane, som blir behandla som eigne sakar ved sidan av denne.

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

Skjåk kommune uttalte seg til oppstartsvarselet og forslaget til planprogram ved vedtak i kommunestyret 29.01.2026. Det skjedde etter forutgåande behandling i Hovudutval for miljø og samfunnsutvikling og formannskapet. Denne uttala var felles for både vegprosjektet og massedeponia, er vedlegg til denne saka. I uttala sto det avslutningsvis at «Skjåk kommune ser fram til ei vintersikker og trygg vegforbindelse over Strynefjellet som tek vare på villrein, natur og lokal identitet. Vi støttar alternativ B3 og meiner at massane frå tunnelen må nyttast på ein måte som gjev nytteverdi. Gode deponiløysingar, gjenoppretting av natur og open dialog er nøkkelen til eit vellukka prosjekt».

Dei mest sentrale punkta for sjølvvegprosjektet som var lista opp i Skjåk kommune si uttale var:

- Vegstandard og tunnelprofil (T13) må dimensjonerast for tungtransport og beredskap, inkludert militær forflytning.
- Skjåk kommune meiner alternativ B3 er det beste alternativet. Det legg tunnelen lengst mogleg aust i Breiddalen, minimerer konflikta med villrein og gjev betre trafikkforhold vinterstid. Dersom B3 ikkje er gjennomførbart, er B2 det nest beste alternativet.
- Skjåk kommune legg stor vekt på å ta vare på reinstrekket frå Lægervatnet og vestover. Tunnelalternativ B3 er best eigna til å ivareta dette.
- Massedeponi mellom Geirangerkrysset og brøytestasjonen må unngåast av omsyn til villreinen og for å ta vare på kulturminne.

Uttalen frå Skjåk gjaldt både oppstartsvarselet og planprogrammet, sa ein del om kva alternativ som kommunestyret meiner er å føretrekkje. Uttalen sa ikkje så mykje konkret i forhold til planprogrammet og forslaget frå vegvesenet om kva for tema som skulle greiast ut i planleggingsarbeidet.

Kommunedirektøren vurderer no som for høyringsforslaget, at det reviderte planprogrammet vil legge eit godt grunnlag for det planarbeidet og dei utgreiingane som skal gjennomførast. Det reviderte planprogrammet er vedlegg til saka, og endringar som er kome inn etter høyringa er skriva inn med raud skrift. Kommunedelplanane og konsekvensutgreiingane skal danne grunnlaget for kva alternativ ein skal vedta. Det er derfor viktig at ein på dette stadiet i planprosessen får utgreia konsekvensar og føremonar med dei ulike alternativa til tunellinnslag som er aktuelle i Skjåk, og da spesielt B3, alternativt B2 som kommunestyret såg som dei føretrekte alternativa.

Sidan den offentlege høyring og offentlege ettersynet som var gjennomført, har det vorte gjennomført ei konseptvalutgreiing (KVU) for vegprosjektet. I samsvar med statens eigarstyringsmodell for vegprosjekt med kostnad over 1 mrd. kr., skal KVU-estimat vere fastsett før planoppstart kan varslast. I styringsmøte mellom Vegdirektoratet og utbyggingsdivisjonen

26.05.2026, vart KVVU-estimat fastsett til 8085 mill. 2025-kr. Dette estimatet er basert på alternativ A4-B1 med gjennomgåande tunnelprofil T9,5. Vegdirektoratet ønskjer også at eit alternativ med strossing av eksisterande tunnelar skal utgreiast i kommunedelplanen (kalla alternativ 0+). Statens vegvesen har derfor sett inn et nytt alternativ i planprogrammet som omfattar strossing eller utviding av eksisterande tunnelar i høgde og breidde til tunnelprofil T9,5, jf. punkt 5.2.1 i forslaget til planprogram. Alternativ 0+ vil etter det ein forstår, ikkje inkludere nokon tunellforbinding til Geiranger.

Kommunedirektøren vurderer at det ikkje er heldig at konseptvalutgreiing (KVVU) ikkje har vorte gjort før no. Denne skulle vore på plass før planoppstart og forslag til planprogram var utlagt til offentlege høyring og ettersyn. Kommunedirektøren meiner for så vidt at det er greitt at desse «nye» alternativa bli utgreidd i prosessen, og vil med grunnlag i framdrifta i saka ikkje tilrå at Skjåk kommune motset seg det. Det vil til dømes vere nyttig å kunne gjere samanlikningar av dei ulike alternativ når det gjeld verknadar for villreinen - kva for alternativ som kjem best/dårlegast ut. Ein forstår at desse alternativa har kome inn etter påtrykk frå vegdirektoratet, og at bakgrunnen er økonomi. I planprogrammet står det er eit klart mål for vegvesenet å stå igjen med berre eit tunellpåhogg i kvart område som det seinare vil bli utarbeidd detaljreguleringsplan for. Det ligg i korta at alle alternativ som blir utgreidd også kan bli vedteken, og da kan det lett bli alternativ som kommunane ikkje føretrekk som blir føretrekt av vegstyresmaktene.

Når det gjeld vidare behandling av kommunedelplanane, vil Statens vegvesen etter vedtak av planprogrammet utarbeide eit forslag til kommunedelplanar. Det er lagt opp til at det skal skje i samarbeid med kommunane. Når planforslag ligg føre skal kommunane gjere vedtak om utlegging av planforslag til ettersyn og offentlig høyring. Statens vegvesen gjennomfører høyringsprosessen og arbeidet med evt. revisjon av planforslaget før kommunedelplanane leggst fram for vedtak i kommunane. Det er såleis Skjåk kommune som skal gjere vedtak av den kommuneplanen som blir resultatet av det utgreiingsarbeidet og planlegginga for delen av rv. 15 som ligg i Skjåk (Breiddalen). Statlege regionale mynder (t.d. Statens vegvesen, statsforvaltaren, Miljødirektoratet, Innlandet fylkeskommune) kan reise motsegn både mot planprogram og planforslag som blir fremma.

Miljømessige konsekvensar

For all utøving av offentlig myndighet som røyver ved naturmangfald følger det av naturmangfaldlova § 7 at prinsippa i naturmangfaldlova §§ 8-12 skal leggst til grunn.

Her er det eit planprogram som skal vedtakast, dvs. eit program for planleggings- og utgreiingsprosessen – og det slår fast at planen skal ha konsekvensutgreiing (KU). Planprogrammet har eit utgreiingsprogram slår fast at det skal gjerast eit omfattande utgreiingsarbeid knytt til miljø og evt. konsekvensar for miljøet.

Tema knytt til miljø er i hovudsak sortert under ikkje-prisette konsekvensar i kapitel 7.2 – og for Skjåk er desse tema dei mest sentrale:

- Landskapsbilete: Det skal gjerast vurdering av inngrep i landskapet som følgje av nye vegtiltak med vekt på landskapstilpassing. Metode for KU: Vegvesenets handbok V712 – Konsekvensanalysar.
- Naturmangfald: Utgreiinga skal stille saman eksisterande kunnskap om naturverdiane i området, og supplere kunnskapshol med kartleggingar og undersøkingar. Vidare skal det gjerast greie for

konsekvensane av planen for naturmangfald. Metode for KU: I hovudsak Vegvesenets handbok V712 – Konsekvensanalysar, men det er aktuelt å supplere med M-1941 (miljødirektoratet sin KU-rettleiar for reguleringsplanar) for delar av utgreiinga. Når det gjeld Skjåk er det mellom anna nemnt at det er store naturverdiar i planområdet og at Breiddalen er eit viktig område for villreinen i Reinheimen og Breheimen villreinområde - særleg for utveksling av arvemateriale mellom dei ulike stammene.

- Kulturmiljø: Gjennom utgreiinga skal ein skaffe kunnskap om verdifulle område for 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. Metode for KU: Vegvesenets handbok V712 – Konsekvensanalysar.

Verknadar for klima skal også utgreiast – og det under prissette konsekvensar, jf. kap. 7.1.3. Formålet med KU for klima er å kartlegge klimagassutsleppet som oppstår som en konsekvens av tiltaket. Analysen av klimagassutslepp vil inkludere direkte og indirekte klimagassutslepp for anleggstiltaket, utslepp frå arealinngrep og frå drift og vedlikehald. Metode for KU: Vegvesenets handbok V712 – Konsekvensanalysar. Ein merkar seg at det ikkje er teke høgde for å rekne på ein evt. klimagevinst for trafikk på ny veg i forhold til trafikk på eksisterande veg (0-alternativet eller 0+-alternativet).

Kommunedirektøren vurderer at planprogrammet legg opp til ein plan- og utgreiingsprosess som ein vil ivareta prinsippa som er nedfelt i §§ 8-12 i naturmangfaldslova.

- Kunnskapsgrunnlaget § 8: Offentlege avgjerder som rører ved naturen skal bygge på vitskapeleg kunnskap om artanes bestand, naturtypars utbreiing og økologiske tilstand.
- Før-var-prinsippet § 9: Dersom det er mangel på tilstrekkeleg kunnskap om verknadane eit inngrep har for naturmiljøet, skal vesentleg skade bli unngått.
- Samla belastning § 10: Ved vurdering av eit tiltak må det sjåast på kva for andre påverknadar og belastningar naturen i området allereie er utsett for (eller vil bli utsett for), for å unngå at summen av inngrep blir for stor.
- Berekraftig bruk og miljøforsvarleg teknikk (§ 11): Det skal bli valt metode og teknikk som gir det beste samfunnsmessige resultatet når man bruker naturen, og man skal ta omsyn til miljøet for å avgrense skade.
- Tiltakshavar betalar § 12: Den som er ansvarleg for et inngrep (tiltakshavar) skal dekke kostnadene for å forebygge, hindre eller avgrense skade på naturmangfaldet som tiltaket forårsakar.

I høyringa har Breheimen nasjonalparkstyre innspel om at det blir gjennomført ei scenarioanalyse i regi av Norsk institutt for naturforskning (NINA) med omsyn til villreinen. Ei slik analyse tek sikte på å synleggjere konsekvensane av ulike tunnelalternativ (B1–B3), stenging av vegar, flytting av stiar eller etablering av ny infrastruktur påverkar leveområda og vandringsmønsteret til villreinen. I sin kommentar til innspelet, skriv Statens vegvesen at scenarioanalyse blir vurdert som eit mogleg verktøy, men det er ikkje nemnt at dette skal gjennomførast i planprogrammet.

Vurdering

Det har ved oppstart av planarbeidet, vore ei tydeleg og samstemt fagleg vurdering frå regionale høyringsinstansar/verneforvaltning, villreinforvaltninga, grunneigar og kommunestyret, at ein med omsyn til bevaring av villreinstamma bør velje det austlegaste alternativet for tunell-innslag i

Breiddalen i Skjåk (B3). Det er i prosessen som er gjennomført til no, skapt ei forventning til at resultatet av planarbeidet vil gi ein reell miljøgevinst for villrein.

Med det internasjonale ansvaret Norge har for å ta vare på villreinen, må ein rekne med krav om at det må bli gjennomført avbøtande tiltak med omsyn til villreinen dersom tunellinnslag blir lenger vest. Kommunedirektøren meiner utgreiingsarbeidet må ta høgde for å synleggjere kostnadane med slike avbøtande tiltak dersom ein veljar innslag i tunellen i B1 eller alternativ 0+, det vere seg til dømes kostnadar til overbygg av viltpassasjar, auka kostnadar pga. restriksjonar på anleggsdrift sentralt i det viktigaste villreinområdet m.m. Kommunedirektøren meiner at det sikrast avbøtande tiltak med omsyn til bevaring og betre forholda for villreinstamma i området, vil vere å legge vegen i lengre tunell gjennom fjellet.

Kommunedirektøren er ikkje i mot ei brei utgreiing av alternativ på det stadiet ein er no i planprosessen, men er likevel noko uroa for at omsynet til økonomi vil overstyre dei andre omsyna, dvs. overstyre dei omsyna som skal utgreiast under ikkje-materielle verdiar. I utgreiingsarbeidet for kommunedelplanane, meiner kommunedirektøren at det er viktig at driftskostnadane for dei ulike alternativa blir synleggjort, samt kostnadar knytt til avbøtande tiltak t.d. knytt til villrein. Kommunedirektøren meiner det er viktig at talmateriale for dette kjem fram i kommuneplanprosessen, slik at dette er med på å danne grunnlag for val av alternativ for vidare arbeid med reguleringsplanlegging/prosjektering av vegprosjektet.

På grunn av at ein har måtte venta på avklaringar i Vegdirektoratet, er kommunane pressa noko tidsmessig for å vedta planprogrammet. Kommunedirektøren vurderer at kommunane har stor interesse for å bidra til at planprosessen ikkje trekk lengre ut i tid enn nødvendig, og vil med bakgrunn i det som er skrive i saka, tilrå vedtak av planprogrammet slik det no ligg føre. Hovudformålet med prosjektet er å ende opp med ei vintersikker og trygg vegforbinding over Strynefjellet. Kommunedirektøren vil likevel peike på at det er nedfelt i planprogrammet at omsynet til verneområdet og villrein skal bli ivareteke i planprosessen.

Kommunedirektøren si tilråding

I medhald av plan- og bygningslova § 11-13 blir planprogrammet for kommunedelplan rv. 15 Strynefjellet med arm til Geiranger fastsett.

Formannskap si behandling av sak 45/2026 i møte den 11.06.2026:

Behandling

Samrøystes som innstilling.

Vedtak

I medhald av plan- og bygningslova § 11-13 blir planprogrammet for kommunedelplan rv. 15 Strynefjellet med arm til Geiranger fastsett.

Kommunestyret si behandling av sak 40/2026 i møte den 18.06.2026:

Behandling

Samrøystes som innstillinga.

Vedtak

I medhald av plan- og bygningslova § 11-13 blir planprogrammet for kommunedelplan rv. 15 Strynefjellet med arm til Geiranger fastsett.