

Statens vegvesen

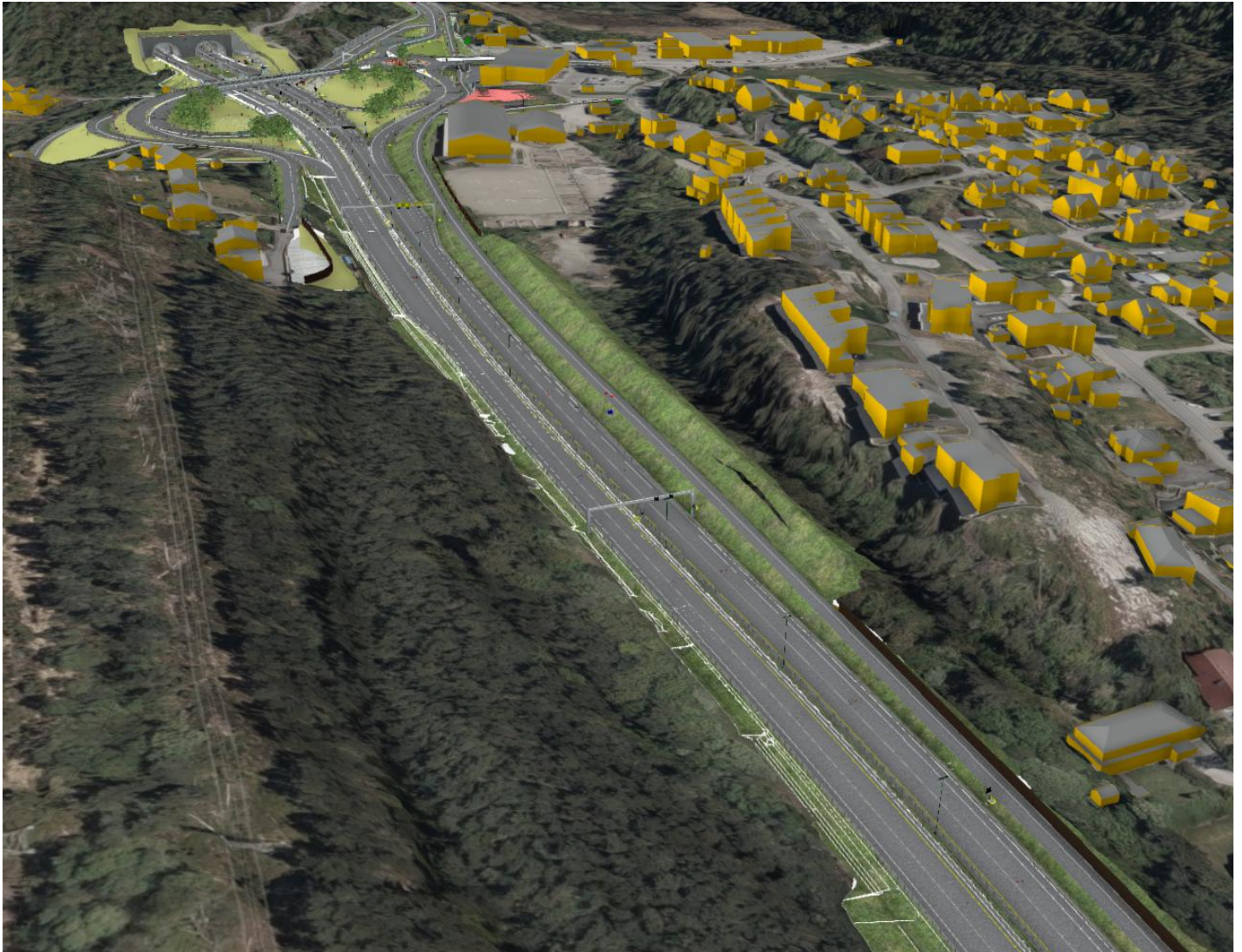
Detaljregulering for vestlig del av E136 Breivika – Lerstad, gbnr. 39/409 og 38/412

Planbeskrivelse

Plan-ID: 2025007246

Arkivsaknr.: 25/7246

Oppdragsnr.: 52205947 Dokumentnr.: PLAN-RAP-02 Revisjon: J01 Dato: 2026-05-18



Statens vegvesen

Norconsult 

Detaljregulering for vestlig del av E136 Breivika – Lerstad, gbnr. 39/409 og 38/412

Planbeskrivelse

Oppdragsnr.: 52205947 Dokumentnr.: PLAN-RAP-02 Revisjon: D01



Oppdragsgiver: Statens vegvesen
Oppdragsgivers kontaktperson: Kåre Rikard Mittet Rolandsen
Rådgiver: Norconsult Norge AS, Ålesund
Oppdragsleder: Eirik Moen
Fagansvarlig: Thomas Dybvik
Andre nøkkelpersoner: Bård Hjellbakk, Stine Misund Fiksdal

Revisjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
D01	24.04.2026	Til gjennomsyn Statens vegvesen	Thomas Dybvik	Stine Misund Fiksdal	Bård Hjellbakk
J01	18.05.2026	Til Ålesund kommune for behandling	Thomas Dybvik	Stine Misund Fiksdal	Bård Hjellbakk

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Sammendrag

Detaljreguleringsplanen er utarbeidet som en del av utbyggingen av ny firefelts innfartsveg på strekningen E136 Breivika – Lerstad i Ålesund kommune. Reguleringsplanen for strekningen Breivika – Lerstad ble vedtatt i 2014 og danner grunnlaget for pågående utbygging. Det forelå en eldre reguleringsplan på samme strekning, men denne ble opphevet i 2024. Dette medførte at en strekning på ca. 400 meter manglet plangrunnlag. Formålet med planarbeidet er derfor å sikre et fullstendig og oppdatert plangrunnlag på denne strekningen.

Planområdet er lokalisert ca. 6,5 km øst for Ålesund sentrum og ca. 3,3 km vest for Moa, og omfatter hovedsakelig dagens E136 med tilstøtende sidearealer. Planområdet starter ca. 150 vest for Vandberg-kulverten og strekker seg østover mot Ålesund Rideklubb. Varslet planavgrensning er justert enkelte steder for å tilpasse seg gjeldende planer og faktisk behov for areal til tiltakene.

Planforslaget legger til rette for utvidelse av eksisterende E136 fra tre til fire felt innenfor hovedsakelig dagens vegtrasé, med utvidelse mot sør. Det reguleres ny veg med midtdeler samt sykkelveg parallelt med E136 på sørsiden. Selv om det reguleres for gjennomgående firefelts veg vil utbyggingen i første fase innebære en midlertidig etablering av tre-felts veg, med tilpasning mot eksisterende veg ca. 220 meter øst for Vandberg-kulverten. Eksisterende kulvert ved Vandberg videreføres og utvides for å tilpasses ny veg og sykkelveg.

Det etableres støyreducerende tiltak i form av støyskjerm og voll på sørsiden av vegen. Tiltakene skal både redusere støynivået, men vil også hindre innsyn mot nærliggende bebyggelse. Støyskjermens plassering er justert etter innspill under planprosessen. Støyskjerming er sikret gjennom rekkefølgekrav i bestemmelsene.

Planen er i hovedsak i samsvar med overordnede planer, men det er behov for omdisponering av enkelte arealer på sørsiden av E136, blant annet fra regulerte friområder og boligformål – som reguleres til annen veggrunn – grøntareal. Dette er nødvendig for å etablere skråningsutslag og støyreducerende tiltak. Midlertidig bygge- og anleggsområder reguleres, men det stilles krav om istandsetting etter endt anleggsperiode i bestemmelsene.

På bakgrunn av tiltakets begrensede omfang, lokalisering i eksisterende vegtrasé og vurderte virkninger for miljø og samfunn, konkluderes det med at planarbeidet ikke utløser krav om konsekvensutredning. Virkningene av planforslaget er likevel vurdert for en rekke tema. Planen innebærer begrensede negative virkninger for naturmangfold, landskap og friluftsliv. Regulert slåttemark og arter berøres ikke direkte av planforslaget. Støyforholdene vil forbedres samlet sett som følge av etablering av støyreducerende tiltak. Det er også gjennomført en ROS-analyse som en del av planbeskrivelsen, som viser at planområdet samlet sett har akseptabel risiko i både anlegg- og driftsfasen.

Innhold

Sammendrag	2
1 Innledning	6
1.1 Bakgrunn	6
1.2 Hensikten med planarbeidet	6
1.3 Mål for prosjektet	6
1.4 Forslagsstiller, plankonsulent	6
1.5 Planområde	7
2 Planprosess og medvirkning	8
2.1 Formell planprosess	8
2.2 Medvirkning	8
2.3 Krav om konsekvensutredning	8
2.4 Grunnerverv	10
3 Rammer for planarbeidet	11
3.1 Nasjonale planer og føringer	11
3.2 Regionale planer og føringer	11
3.3 Kommunale planer	11
3.3.1 Kommunedelplan for Ålesund 2016 - 2028	11
3.3.2 Kommuneplanens samfunnsdel 2021-2031	12
3.4 Reguleringsplaner	12
3.4.1 Gjeldende reguleringsplaner	12
3.4.2 Reguleringsplaner under arbeid	13
4 Dagens situasjon	14
4.1 Om planområdet	14
4.2 Arealbruk og bebyggelse	14
4.3 Dagens veg	15
5 Beskrivelse av planforslaget	16
5.1 E136	16
5.1.1 Vegtrasé	16
5.1.2 Teknisk beskrivelse	16
5.1.3 Midlertidig innsnevring til 3-felts veg	17
5.2 Sykkelveg	18
5.3 Støyreducerende tiltak	20
5.4 Vandberg-kulverten	21
5.5 Vann-, avløps- og overvannshåndtering (VAO)	21
5.6 Fjernvarme	22
5.7 Plankart	22

5.7.1	Eierform	22
5.7.2	Arealformål	22
5.7.3	Hensynssoner og bestemmelsesområder	24
5.8	Rekkefølgekrav	24
6	Virkninger av planforslaget	25
6.1	Forholdet til gjeldende planer	25
6.1.1	Kommunedelplan for Ålesund 2016-2028	25
6.1.2	Gjeldende reguleringsplaner	25
6.2	Landbruk	25
6.3	Naturmangfold	25
6.3.1	Slåttemark og arter	25
6.3.2	Vilt og stikkrenne/kulvert	26
6.4	Vannmiljø	27
6.5	Kulturminne	28
6.6	Landskap	28
6.7	Friluftsliv	29
6.8	Veg og trafikk	31
6.9	Støyforurensning	32
6.10	Luftforurensning	33
6.11	Ras- og skredfare	34
6.12	Konsekvenser for naboer	34
6.13	Barn og unge sine interesser	35
6.14	Folkehelse	35
6.15	Universell utforming	36
6.16	Andre tema	36
6.16.1	Vurdering etter naturmangfoldloven §§ 8-12	36
6.17	Avbøtende tiltak	37
7	ROS-analyse	38
7.1	Metode	38
7.1.1	Begreper og forkortelser	38
7.1.2	Trinnene i en ROS-analyse	38
7.1.3	Sannsynlighet, konsekvens og risikogradering	39
7.2	Fareidentifikasjon	41
7.3	Sårbarhetsvurdering	44
7.3.1	Er området utsatt for snø-, flom-, jord- og/eller steinskred	45
7.3.2	Har området dårlig tilkomst for nødetater	45
7.3.3	Er det transport av farlig gods til/gjennom området?	45
7.3.4	Vil planen/tiltaket bli berørt av, eller forårsake forurensning i form av lyd, lukt eller støv?	46
7.4	Risikoanalyse	46
7.4.1	Har området dårlig tilkomst for nødetater	46

7.4.2	Vil planen/tiltaket bli berørt av, eller forårsake forurensning i form av lyd, lukt eller støv?	47
7.5	Usikkerhet	47
7.6	Oppsummering og avbøtende tiltak	48
8	Referanser	49
	Vedlegg	50

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Som en del av Bypakke Ålesund skal Statens vegvesen bygge ny firefelts innfartsveg i retning Ålesund på strekningen E136 Breivika – Lerstad. Ny innfartsveg har vært planlagt i over 40 år, og er det største prosjektet i bypakken.

Vegen vil hovedsakelig gå i tunnel med to løp fra rundkjøringen mellom Moa og Breivika og videre vest til Lerstad. Etter tunnelutløpet på Lerstad skal det etableres toplanskryss som erstatter dagens rundkjøring ved Meny Lerstad. Fra Moa til Lerstad skal det i tillegg bygges sammenhengende sykkelveg.

Områdereguleringen for E136 Breivika – Lerstad ble egengodkjent i Bystyret 04.09.2014 og danner grunnlaget for utbyggingen som er i gang. Fra regulert toplanskryss og videre vestover er det i denne utbyggingsfasen planlagt å bygge ny innfartsveg frem mot Vandberg-kulverten. På denne strekningen forelå det tidligere en eldre reguleringsplan for innfartsvegen: *Reguleringsplan 179 – Motorveg Ålesund – Spjelkavik, parsell Nørvesund – Moa med tilstøytane område*. Planen ble vedtatt 08.04.1967. Denne strekningen var siste rest av vejen mellom Ålesund og Spjelkavik som var regulert på 60-tallet, frem til planutvalget i Ålesund kommune 24.06.2024 vedtok å oppheve planen.

Dette resulterte i at en del av den planlagte utbyggingen ikke lenger har forankring i en gjeldende reguleringsplan på en strekning på ca. 400 meter. Det er derfor nødvendig å utarbeide en reguleringsplan for den respektive strekningen.

1.2 Hensikten med planarbeidet

Hensikten med planarbeidet er å utarbeide en reguleringsplan for den uregulerte strekningen av E136 / innfartsvegen, inkludert tilrettelegging for sykkelveg og støyskjerming. Dette vil sikre et fullstendig plangrunnlag for å gjennomføre den pågående utbyggingen av E136 fra Breivika, via Lerstad frem til Vandberg-kulverten.

1.3 Mål for prosjektet

Det er ikke utarbeidet egne mål for dette reguleringsarbeidet ettersom det inngår som en del av strekningen Breivika – Lerstad. Målene fra opprinnelig, gjeldende områderegulering legges til grunn og gjengis under:

Ny E136 mellom Breivika og Lerstad har som mål å være et «kinderegg» for Ålesunds transportsystem:

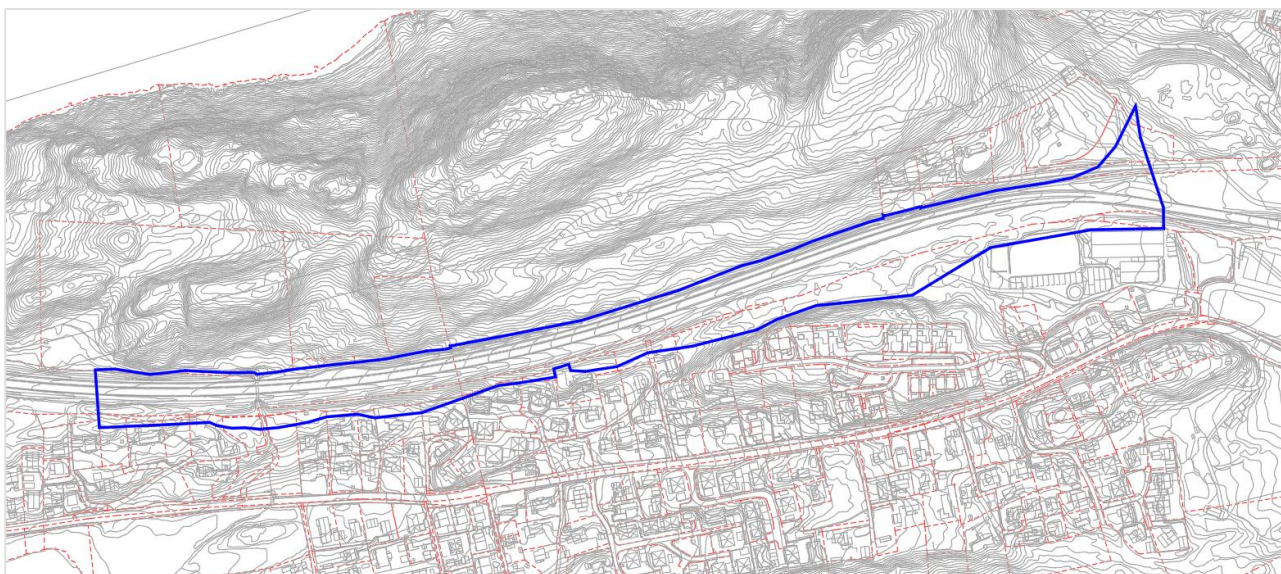
- ❖ *Prosjektet skal redusere miljøbelastningen og barrierevirkningen for bydelen Lerstad som den går gjennom, men også for bydelen Åse som får redusert trafikkbelastning når ikke E136 går gjennom bydelen lenger.*
- ❖ *Prosjektet skal fremme miljøvennlig transport ved å frigjøre kapasitet i vegnettet for buss og ved å legge til rette for gående og syklende.*
- ❖ *Prosjektet skal gi bedre framkommelighet, redusere reisetid og ulykkeskostnader ved at det planlegges en veg med standard som er tilpasset fremtidig kjørehastighet og transportvekst.*

1.4 Forslagsstiller, plankonsulent

«Statens vegvesen divisjon utbygging – Utbyggingsområde midt» er forslagsstiller. Norconsult Norge AS er engasjert som plankonsulent.

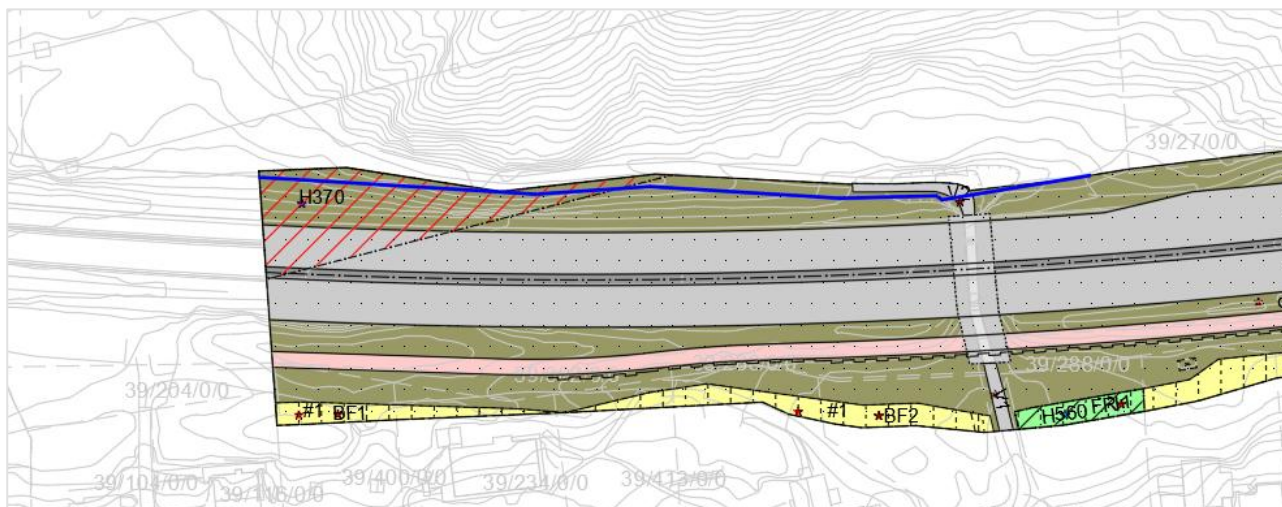
1.5 Planområde

Planområdet starter ca. 150 meter vest for Vandberg-kulverten og strekker seg videre østover langs E136 frem til Ålesund rideklubb. Planområdet omfatter i all hovedsak dagens E136 med tilstøtende sidearealer.



Figur 1-1 – Planavgrensning.

Det gjøres oppmerksom på planområdet som ble varslet ved varsel om oppstart er snevret inn flere steder langs strekningen. Dette er gjort som følge av tilpasning mot gjeldende planer, samt justering av hvilke arealer som er nødvendig å regulere for å sikre tiltakene i planen. På nordsiden av E136 ved Vandberg-kulverten er planområdet utvidet noe (gnr./bnr. 39/8), se figur under. Dette gjøres utelukkende for å rydde opp i den planmessige situasjonen, og det er ikke tenkt å gjøre tiltak i området. Ved å benytte varslingsgrensen ville det medført videreføring av et smalt belte fra gjeldende plan, noe som ikke er hensiktsmessig.



Figur 1-2 – Blå linje markerer deler av planavgrensning som ble varslet, areal nord for blå linje omfatter utvidelse av planen.

2 Planprosess og medvirkning

2.1 Formell planprosess

Reguleringsplanen utarbeides som en detaljregulering etter plan- og bygningsloven § 12-3. Figuren til høyre viser trinnene i planprosessen fra oppstart til godkjent plan.

Oppstartsmøte med Ålesund kommune ble gjennomført 07.07.2025, og varsel om oppstart ble sendt ut til høringsinstanser og berørte naboer/grunneiere 08.09.2025. Frist for innspill ble satt til 08.10.2025. Det kom inn 14 merknader. Varslingsdokumenter og kommentarer til innkomne merknader kan sees i henholdsvis vedlegg 1 og vedlegg 2.

Etter varsel om oppstart er det jobbet med utarbeidelse av selve planforslaget. Komplette planforslag sendes til Ålesund kommune for behandling og legges deretter ut på høring og offentlig ettersyn. Ved behov, vil planforslaget eventuelt revideres før det sendes til politisk sluttbehandling/egengodkjenning i kommunestyret.

2.2 Medvirkning

Det er viktig at alle parter er godt informert og har mulighet til å komme med innspill underveis i planprosessen. Kravene til medvirkning etter plan- og bygningsloven vil følges gjennom hele planprosessen.

Ved varsel om oppstart var det anledning til å komme med uttalelser. Det vil igjen være mulig å komme med uttalelser når planforslaget legges på høring og offentlig ettersyn i seks uker.

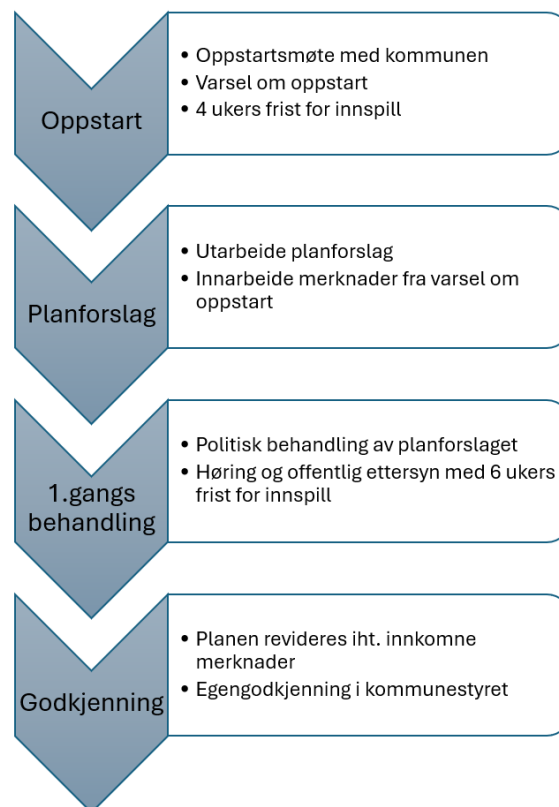
Det kan bli aktuelt med dialogmøter med berørte grunneiere om det viser seg å være nødvendig.

2.3 Krav om konsekvensutredning

I henhold til plan- og bygningsloven § 4-2 og forskrift om konsekvensutredninger er det vurdert om planforslaget utløser krav om konsekvensutredning (KU).

§ 6 fastsetter hvilke planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding, og viser blant annet til tiltak i vedlegg I.

§ 8 fastsetter hvilke planer og tiltak som skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger etter § 10, men ikke ha planprogram eller melding, og viser også til tiltak i vedlegg II.



Figur 2-1: Trinnene i en planprosess.

Vurdering etter forskrift om konsekvensutredninger

Tiltaket gjelder utvidelse av eksisterende E136 fra tre til fire felt over en begrenset strekning på ca. 400 meter, i hovedsak innenfor eksisterende vegtrasé. Følgende bestemmelser i forskriftens vedlegg I og II er særlig relevante:

Vedlegg I punkt 7 b) – Motorveier og andre avkjørselsfrie veier som er forbeholdt motorisert trafikk

- Vegen planlegges ikke som motorveg
- Tiltaket gjelder ikke etablering av ny veg, men utvidelse av eksisterende veg i samme trasé
- Lengden på tiltaket er vesentlig kortere enn terskelverdiene for KU-pliktige tiltak

Tiltaket faller dermed inn under vedlegg II, og skal vurderes etter kriteriene i § 10 (vesentlige virkninger for miljø eller samfunn).

Vurderinger om tiltaket har vesentlige virkninger for miljø eller samfunn

Det er gjennomført en samlet vurdering av planens påvirkning på miljø og samfunn basert på tilgjengelig kunnskapsgrunnlag, herunder fagrapporter, kartdata og innholdet i denne planbeskrivelsen.

Tiltakets karakter og omfang

- Tiltaket skjer i eksisterende transportkorridor som allerede er sterkt preget av samferdselsanlegg og pågående utbygging
- Utvidelsen medfører ingen ny trasé eller nye korridorer i urørte områder
- Inngrepene vurderes som en videreføring og optimalisering av eksisterende arealbruk
- Tiltaket samsvarer med tilstøtende planer, med unntak av planlagt sykkelveg

Naturmangfold og miljø

- Registrerte naturverdier (bl.a. slåttemark ved Vandberg) berøres i liten grad av selve tiltaket
- Påvirkning knyttet til overvannsledning og tekniske tiltak håndteres gjennom egne tillatelser og er ikke en direkte konsekvens av reguleringsplanen
- Planen vurderes å ikke medføre vesentlig negativ påvirkning på naturmangfold eller økosystem

Støy og forurensning

- Området er allerede støybelastet fra eksisterende E136
- Det etableres støyreducerende tiltak (støyskjerm og voll) som samlet sett gir forbedring av støysituasjonen for omkringliggende bebyggelse
- Luftforurensning vurderes å endres lite, da økt kapasitet kan gi jevnere trafikkavvikling

Samfunnsmessige forhold og nærmiljø

- Tiltaket medfører noe arealinngrep og ulemper for naboer, særlig knyttet til anleggsfase og visuelle forhold
- Disse forholdene er vurdert og delvis avbøtt, blant annet gjennom justering av plassering av støyskjerm for å redusere innsyn
- Tiltaket vil samtidig gi forbedret trafiksikkerhet og fremkommelighet

Samlet belastning

- Planområdet er allerede påvirket av eksisterende veg, anleggsvirksomhet og teknisk infrastruktur
- Planforslaget innebærer en videreutvikling av dette systemet, ikke en ny samlet belastning i et nytt område
- Det er ikke identifisert forhold der tiltaket bidrar til en samlet belastning som anses som vesentlig etter forskriftens § 10.

Innspill i planprosessen

Det er i merknader til varsel om oppstart reist spørsmål om behov for konsekvensutredning. Disse er vurdert i planarbeidet, og det er lagt til grunn at påvirkningen av planforslaget er tilstrekkelig belyst gjennom planbeskrivelsen og tilhørende fagrapporter. Det foreligger ikke usikkerhet eller mangel på kunnskap som tilsier behov for ytterligere utredninger.

Konklusjon

På bakgrunn av tiltakets begrensede omfang, lokalisering i eksisterende vegtrasé og vurderte virkninger for miljø og samfunn, konkluderes det med at planarbeidet ikke utløser krav om konsekvensutredning. Planforslaget anses å gi et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag gjennom planbeskrivelse med ROS-analyse og tilhørende fagrapporter.

I oppstartsmøtet med Ålesund kommune 07.07.2025 ble kravet om konsekvensutredning drøftet, og det var felles enighet at planarbeidet ikke utløser krav om konsekvensutredning.

2.4 Grunnerverv

Vedtatt reguleringsplan danner grunnlag for erverv av arealer som er nødvendig, både midlertidig for å sikre tilstrekkelige arealer for å gjennomføre utbyggingen, men også permanent for drift og vedlikehold. Selve grunnervervet følger en egen prosess og inngår ikke som en direkte del av planforslaget. Statens vegvesen vil ha dialog med berørte grunneiere vedrørende dette, parallelt med planprosessen. Dersom det ikke er mulig å inngå gjensidige avtaler for erverv kan det bli aktuelt å ekspropriere nødvendig areal med hjemmel i vegloven § 50, med utgangspunkt i vedtatt reguleringsplan.

3 Rammer for planarbeidet

3.1 Nasjonale planer og føringer

- ❖ *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027*
Dokumentet legger til grunn at FN's bærekraftsmål skal ligge til grunn for samfunns- og arealplanlegging og at planlegging skal være et verktøy for å oppnå helhetlig og bærekraftig utvikling.
- ❖ *Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036*
Overordnede og langsiktige mål for transportpolitikken:
 - Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet
 - Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
 - Nullvisjon for drepte og hardt skadde
 - Effektiv bruk av ny teknologi
 - Mer for pengene
- ❖ Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet
- ❖ Statlige planretningslinjer for klima og energi

3.2 Regionale planer og føringer

- ❖ Fylkesplan for Møre og Romsdal 2025-2028
- ❖ Regional planstrategi 2025-2028 (under arbeid)
- ❖ Fylkesstrategi for samferdsel 2021-2024

Plan for areal, klima og transport i Ålesundsregionen (PAKT)

PAKT er utarbeidet av kommunene Ålesund, Sula og Giske i samarbeid med Statens vegvesen og Møre og Romsdal fylkeskommune. Planen definerer blant annet mål og strategier for den fremtidige utviklingen i regionen om hvordan transportsystemet kan best binde sammen de ulike områdene.

I PAKT sine mål er det blant annet forankra at planen skal bidra til klimagassreduksjon og et transportsystem som skal knytte regionen sammen med tilgrensende områder på en effektiv måte. Samlet vekst i persontransport i regionen skal tas med sykkel, gange og kollektivtrafikk.

Det er også fastsatt at et vegsystem med tilstrekkelig kapasitet og god fremkommelighet er avgjørende for en god utvikling i regionen. Konsentrert arealbruk knyttet til knutepunkt og senterområder og økt satsing på kollektiv, sykkel og gange vil avlaste vegsystemet. I planens retningslinjer om planlegging av vegprosjekt er det fastsatt at gående, syklende og kollektivtrafikk må vektlegges fra starten i prosjektene (Ålesund kommune, 2022).

3.3 Kommunale planer

3.3.1 Kommunedelplan for Ålesund 2016 - 2028

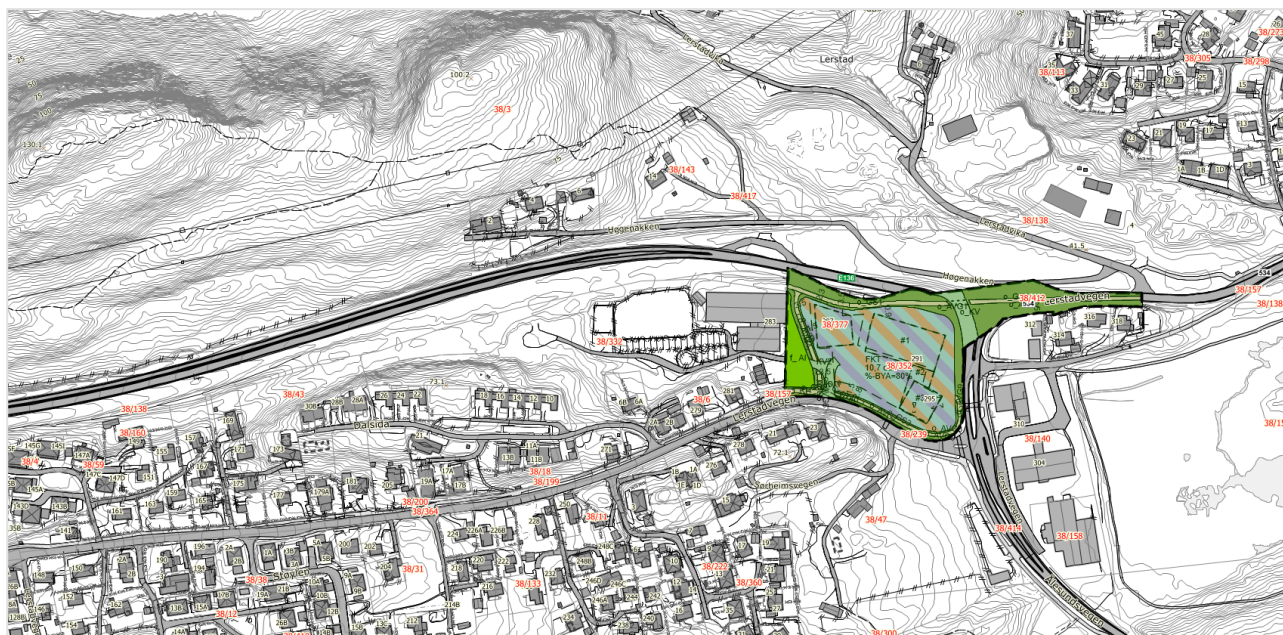
I kommunedelplanen er planområdet hovedsakelig avsatt til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur som utbrer seg rundt innfartsvegens trasé. Tilstøtende områder er avsatt til friområde og boligbebyggelse, se figur på neste side.

Tabell 3-1: Gjeldende reguleringsplaner i og rundt planområdet.

Nr.	Plannavn	Planid	Vedtatt
1	Områderegulering for E136 Breivika – Lerstad	15042012007931	04.09.2014
2	Lerstadbakken, reg.endring vedr. ridesenter, m/best	1504316	28.09.1983
3	Lerstadbakken – gnr. 38 bnr. 110, 111, 118 m/fl – mindre endring	15042015002463	26.05.2015
4	Reguleringsplan for Gåseid - Lerstad	15042012001969	06.02.2014
5	Skuggenhaugen – Lerrstad, innfartsveg, reg.plan for S med sideveg Gåseidkrysset - Ratviksvingen	1504287	18.05.1981

3.4.2 Reguleringsplaner under arbeid

Planområdet grenser inntil Detaljregulering for Lerstadvegen, gbnr. 38/352 m.fl. – Lerstad nærsenter, planid 2023007210. Planen er under arbeid og ble lagt ut på høring og offentlig ettersyn i perioden 04.07.2025 – 05.09.2025.



Figur 3-3: Reguleringsplaner under arbeid (Kilde: Ålesund kommune).

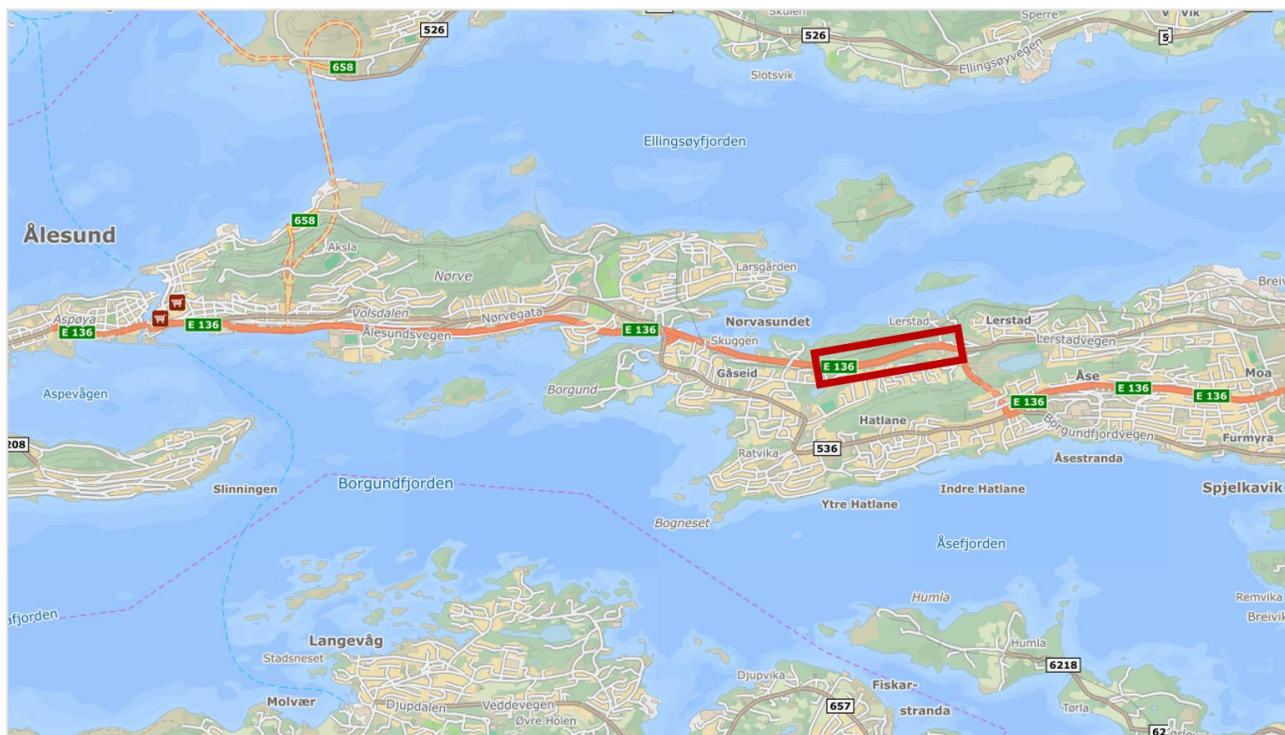
Vest for planarbeidet er det pågående planarbeid med Borgundfjordtunnelen – detaljregulering, planid 2023007323. Planen ble besluttet lagt på offentlig ettersyn 23.01.2018.

4 Dagens situasjon

I dette kapittelet vil dagens situasjon beskrives på et overordnet nivå. Dagens situasjon for spesifikke tema, som for eksempel kulturminner og friluftsliv, vil omtales nærmere i kapittel 6 under virkninger av planforslaget.

4.1 Om planområdet

Planområdet er lokalisert ca. 6,5 km øst for Ålesund sentrum og ca. 3,3 km vest for Moa kjøpesenter, og omfatter et areal på ca. 61,4 dekar. Planområdet omfatter hovedsakelig arealet til dagens innfartsveg / E136 med tilstøtende sidearealer på nord- og sørsiden. Ålesund Rideklubb og Meny Lerstad ligger i umiddelbar nærhet til planområdet i sørøst. Mot vest stopper planområdet ca. 150 meter vest for Vandberg.



Figur 4-1: Viser planområdets lokasjon markert med rødt rektangel (Kilde: Finnkart).

4.2 Arealbruk og bebyggelse

Arealbruken innenfor planområdet består av kjøreveg E136 med tilhørende vegareal, samt noe vegetasjon i form av barskog på begge sider av veien. Nord for veien er det bratt terreng opp mot Høgenakken, og terrenget er dekt av tett skog. På sørsiden gjenstår det et smalt vegetasjonsbelte i form av skog mellom dagens anleggsområde og boligbebyggelsen nord for Lerstadvegen. Det er to mindre forekomster av innmarksbeite øst og vest for Vandberg-kulverten. Noe av skogen vest for Ridesenteret er kategorisert som dyrkbar jord, men området er allerede i dag preget av pågående anleggsarbeid (NIBIO, 2025).

Nordøst for planområdet er det pågående anleggsarbeid i forbindelse med etablering av toplanskruss og tunnelutsprenging. Sør for planområdet er det opparbeidet ridebane i tilknytning til Ålesund Rideklubb.



Figur 4-2: Foto av avskoget område på sørsiden av E136 (Foto: Norconsult).

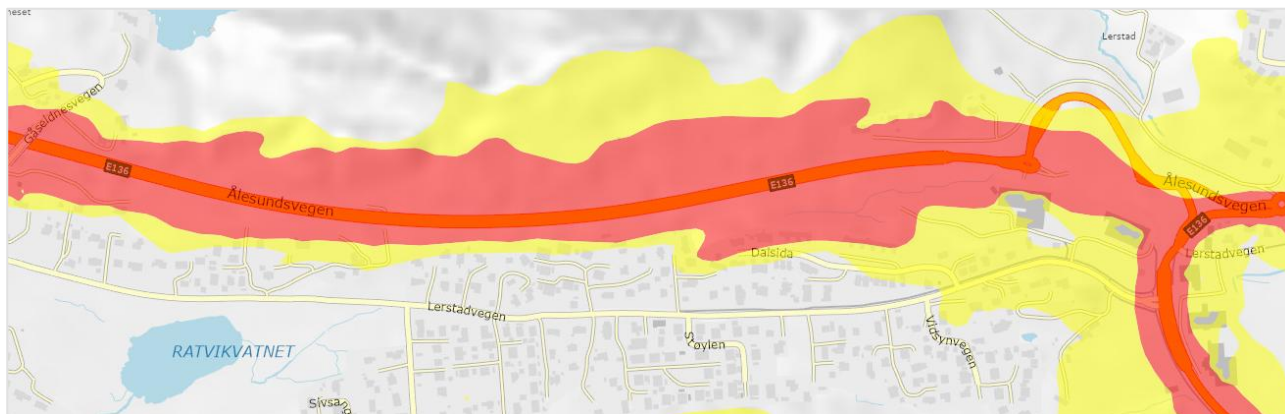
4.3 Dagens veg

Dagens innfartsveg har opprinnelig tre felt med gjennomgående 80 km/t fartsgrense, med forbikjøringsfelt i østgående kjøreretning. I anleggsperioden er forbikjøringsfeltet delvis avsperrt og fartsgrensen er redusert som følge av anleggsarbeid på sørsiden av vegen (avskoging og etablering av fjernvarmeledninger). Like nord for ridesenteret er det etablert en midlertidig rundkjøring som omdirigerer trafikken som opprinnelig kjører forbi Meny Lerstad.

Ifølge vegkart fra Statens vegvesen (2026) er årsdøgntrafikken (ÅDT) 22.300 totalt, hvor andelen lange kjøretøy er 8 %.

Når det gjelder trafikkstøy viser støykart fra Statens vegvesen (2026) at noe bebyggelse på begge sider av vegen ligger innenfor rød støysone. Gul støysone omfatter noe mer bebyggelse på sørsiden, spesielt i sørøst mot Dalsida og bak Ålesund Rideklubb.

- ❖ Gul støysone: Støynivå Lden 55-65 dB
- ❖ Rød støysone: Støynivå Lden 65 dB og høyere



Figur 4-3: Støysonekart i og rundt planområdet (Statens vegvesen, 2026).

5 Beskrivelse av planforslaget



Figur 5-1: Utsnitt fra modell som viser 4-felts veg, støyskjerm og sykkelveg (Kilde: Norconsult).

5.1 E136

Strekningen som inngår i planforslaget er en del av utbyggingen av E136 mellom Breivika og Lerstad, en utbygging som vil forbedre transportsystemet mellom bysentrum og Breivika / Moa. Utbyggingen av strekningen Breivika - Lerstad er i gang med planlagt ferdigstilling høsten 2027. Den 6. februar 2026 ble det bestemt at rammen for strekningen Lerstad-Campus skulle økes. Reguleringsarbeidet for strekningen videre vestover mot campus vil starte opp i 2026.

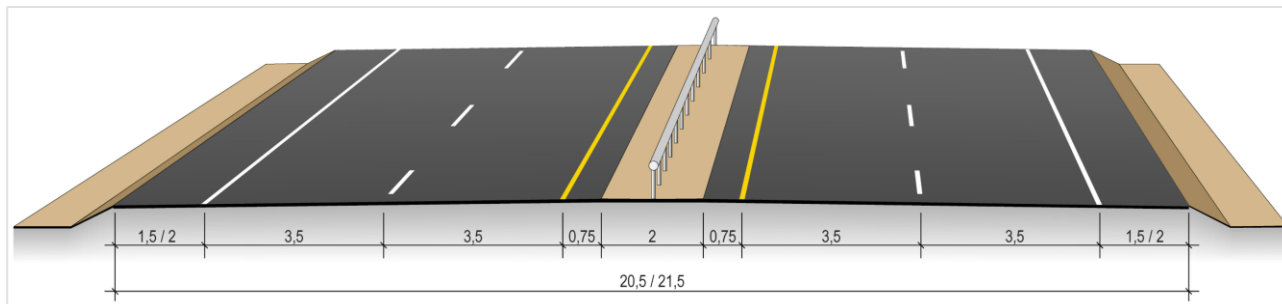
5.1.1 Vegtrasé

Nye E136 planlegges i samme trasé som dagens veg. All utvidelse, med unntak av en stopplomme for vestgående kjøretretning, planlegges mot sør.

5.1.2 Teknisk beskrivelse

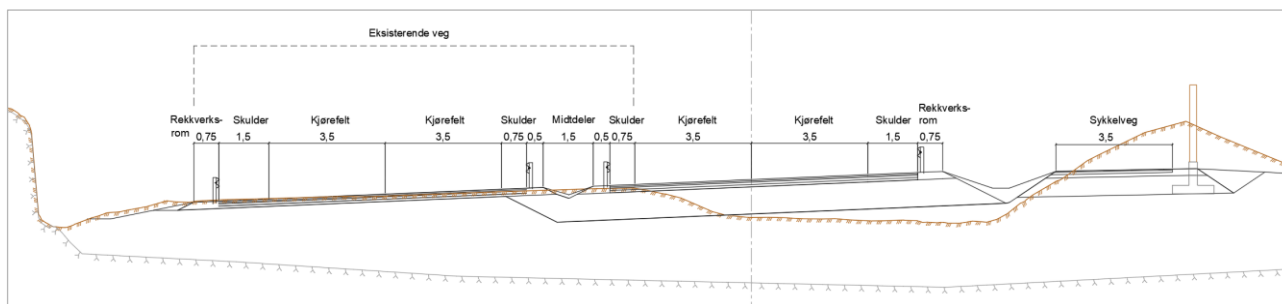
I planen fra 2014 for Breivika-Lerstad ble E136 planlagt etter dimensjoneringsklasse S7 med trafikkmengde over 12.000 kjøretøy/døgn og fartsgrense 80 km/t. Total vegbredde var minimum 20 meter, med to kjørefelt i hver retning inkludert fysisk midtdeler.

S7 er ikke lenger en dimensjoneringsklasse som er gjeldende i Statens vegvesens håndbok N100. Dagens håndbok deler hovedveger inn i H1, H2, H3, Hø1 og Hø2, basert på årsgjennsnitt og fartsgrense. I planen er det lagt til grunn dimensjoneringsklasse H3 med fartsgrense 90 km/t. Fartsgrensen settes til 80 km/t i henhold til fravik som er gitt av Vegdirektoratet. Totalbredde fra skulder til skulder er 20,5 meter, der det er 2 meter midtdeler.



Figur 5-2: Tverrprofil for H3, fartsgrense 90 km/t (Statens vegvesen, 2023).

På figuren under viser et mer detaljert normalprofil der hele profilet viser inkludert sykkelveg og støyskjerm på sørsida av E136.



Figur 5-3: Normalprofil for E136 med sykkelveg

5.1.3 Midlertidig innsnevring til 3-felts veg

Selv om det reguleres 4-felts veg, vil utbyggingen i første fase innebære en midlertidig etablering av 3-felts veg som tilpasning inn mot eksisterende veg. Videre utbygging vestover mot Campus og bysentrum inngår ikke i denne fasen. I midlertidig fase starter planlagt innsnevring til 3-felts veg ca. 220 meter øst for Vandberg-kulverten, med henholdsvis to kjørefelt for østgående trafikk og ett kjørefelt for vestgående trafikk. Fra Vandberg-kulverten mot vest, vil eksisterende veg benyttes inntil neste steg i utbyggingen starter. Denne parsellen vil inngå i E136 Lerstad-Campus.



Figur 5-4: Utsnitt fra modell som viser innsnevringen til 3-felts veg i området ved Vandberg-kulverten (Kilde: Norconsult).

5.2 Sykkelveg

I 2014-planen ble det planlagt et høystandardtilbud for gående og syklende på sørsiden langs Lerstadvegen fra Breivika og Moa til Lerstad. I vest ved Meny Lerstad er det regulert en løsning hvor man krysser eksisterende E136 i kulvert, før gang- og sykkelvegen bygges videre vestover langs Lerstadvegen, sør for innfartsvegen.

I senere tid er det sett nærmere på kulvertløsningen og trasé videre vestover for sykkelvegen. Løsningen er ønsket endret, noe som innebærer at sykkelvegen ikke bygges langs Lerstadvegen vestover mot sentrum, men parallelt på sørsiden av ny E136. Det reguleres sykkelveg gjennomgående fra vest til øst i planen med en bredde på 3,5 meter.

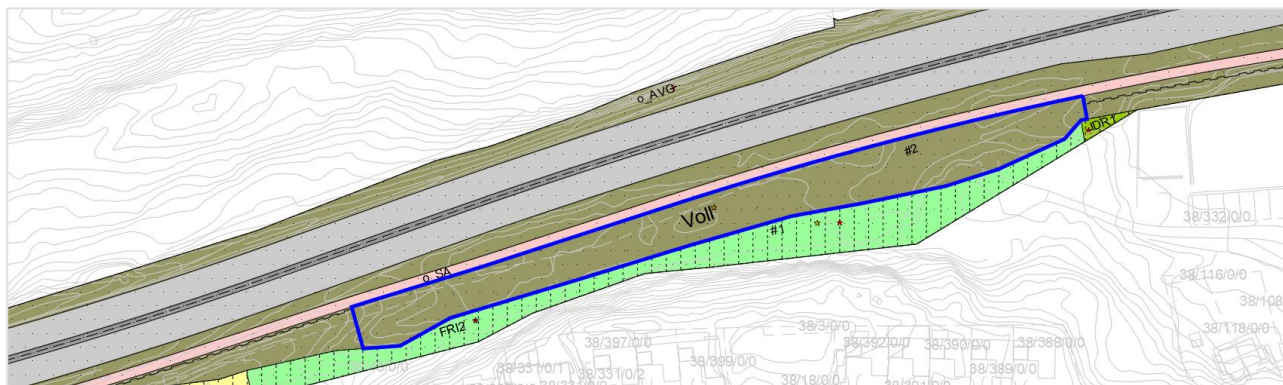
Det er sett på ulike løsninger for hvordan kobling sørover mot Lerstadvegen skal løses. Et av alternativene har vært å regulere en av- og påkjøringsrampe ved Vandbergkulverten, og videre forbindelse sørover til Lerstadvegen. I regulert løsning er det gått bort fra dette, og koblingen er planlagt etablert lenger vest ved Gåseidnesvegen (utenfor denne reguleringsplanen). Dette vil inngå som en del av planarbeidet for påfølgende strekning E136 Lerstad-Campus.



Figur 5-5: Utsnitt fra modell som viser sykkelveg, støyskjerm og voll under Dalsida.

5.3 Støyreduserende tiltak

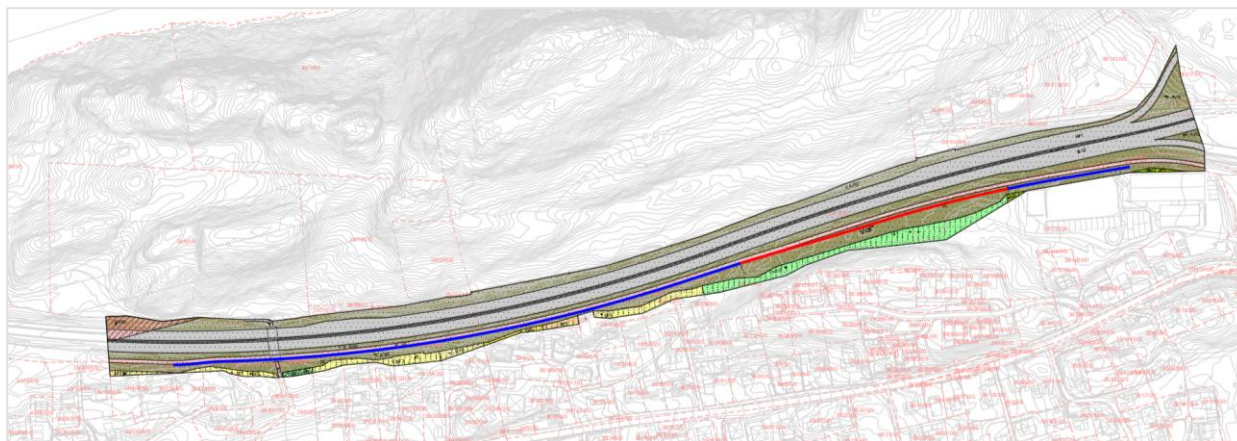
For å sikre tilfredsstillende støyforhold vil det etableres støyreduserende tiltak på sørsiden av ny E136. Fra ridesenteret og videre vestover forbi ridebanen skal det etableres en støyskjerm på ca. 120 meter. Videre vestover på en strekning på ca. 260 meter, nord for bebyggelsen på Dalsida som ligger på et høydedrag, etableres det ikke støyskjerm - men det er tenkt å etablere voll mot friområdet i sør. Dette gjøres for å kunne ha muligheten til å gjenbruke en del av prosjektets overskuddsmasser, og samtidig tilrettelegge for bedre bruk av det regulerte friområdet forbi Dalsida. Vollen vil også ha noe støyreduserende effekt.



Figur 5-6: Utsnitt av plankartet, blå linje markerer område for voll.

Fra vollen vil det videre vestover etableres en støyskjerm med lengde på ca. 550 meter. På den siste delen av planen i vest (ca. 60 meter) etableres det ikke støyskjerm. Her vil det komme en skjæring som vil avbøte støynivået, og beregninger viser at en eventuell støyskjerm ikke vil ha nevneverdig effekt.

Det var opprinnelig tenkt å etablere støyskjermen mellom kjørevegen og sykkelvegen ettersom støytiltak har best effekt jo nærmere støykilden de etableres. Etter innspill fra naboer ved varsel om oppstart ble det ytret bekymring vedrørende økt innsyn til bebyggelsen sør for sykkelvegen. Det er derfor valgt å etablere skjermen på sørsiden av sykkelvegen. Dette hindrer innsyn til boligene, samtidig som støyforhold ivaretas. Støyskjermen vil ha en høyde på 2,5 meter.

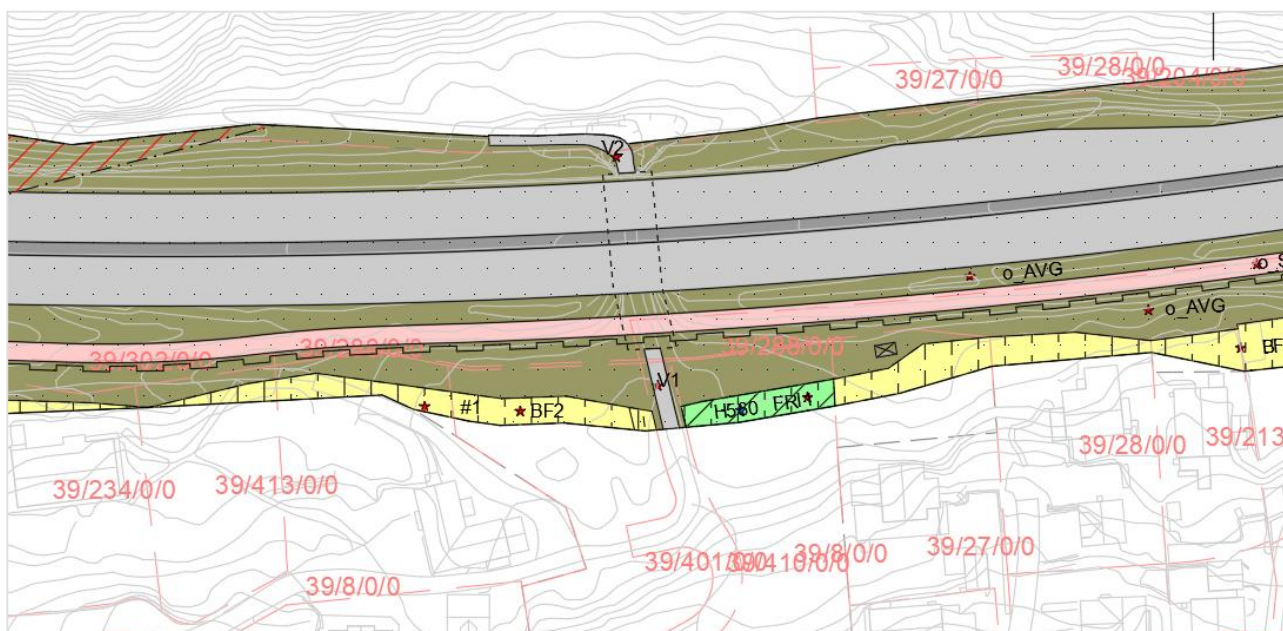


Figur 5-7: Utsnitt av plankartet, blå linje markerer støyskjerm mens voll er markert med rød linje.

Det etableres også støyreducerende tiltak nordvest for to-plankrysset opp mot bebyggelsen langs Høgenakken. Disse går imidlertid utenfor plangrensen til denne reguleringsplanen, og etableres på bakgrunn av gjeldende reguleringsplan.

5.4 Vandberg-kulverten

Dagens kulvert ved Vandberg videreføres, men må forlenges mot sør som følge av utvidelse til fire felt og sykkelveg. Det er tenkt å gjenbruke dagens kulvert og bygge en forlengelse på ca. 12 meter. Forlengelsen vil vinkles noe mot øst for å tilpasse dagens (og regulert) veg. Forlengelsen vil ta høyde for fremtidig utbygging av fire felt, selv om det i første fase av utbygging av E136 Breivika-Lerstad bygges tre kjørefelt over kulverten.



tillegg en 400 mm vannledning sør til eksisterende vannledning i Lerstadvegen. Dette gjøres for å forsterke forsyningsikkerheten i området, og skape et ringsystem for vannforsyningsanlegget.

Ny vannledning og overvannsledning fra Vandbergkulverten og sør til Lerstadvegen legges i samme trase. Øverste del av traseen er lagt under regulert veg fra reguleringsplan for Gåseid - Lerstad. Videre legges ledningene i friområde med hensynssone slåttemark, frem til tilkobling til eksisterende ledningsnett.

I henhold til VA-norm Sunnmøre skal det utarbeides VAO-rammeplan i forbindelse med regulering. Ettersom utbyggingen ble igangsatt basert på tidligere plan er det gjort detaljprosjektering av VAO-anlegg i forbindelse med byggesaken. Det vil derfor ikke være behov for VAO-rammeplan, ettersom detaljprosjekteringen er på et mer detaljert nivå enn rammene som fastsettes i en slik plan.

5.6 Fjernvarme

Det skal etableres fjernvarmeledninger på sørsiden av E136. Arbeidet ble igangsatt før dette planarbeidet, med grunnlag i tidligere plan som senere ble opphevet. Alt av fjernvarmeanlegg vil ligge innenfor samferdselsformålet som reguleres i dette planarbeidet. Ledningene vil hovedsakelig følge traséen til regulert sykkelveg.

5.7 Plankart



Figur 5-9: Utsnitt av plankartet.

5.7.1 Eierform

I plankartet opereres det med to ulike eierformer. Eierformene har ulike prefiks:

- ❖ Formål markert med prefiks «o_» foran formålsteksten er offentlige formål (f.eks. «o_KV»)
- ❖ Formål uten prefiks foran formålsteksten er private formål (f.eks. «BF»)

5.7.2 Arealformål

Plankartet reguleres i to ulike vertikalnivå:

- ❖ Vertikalnivå 1 – Under grunnen (tunnel)
- ❖ Vertikalnivå 2 – På grunnen/vannoverflaten

Tabellen under viser arealregnskap for alle reguleringsformål fra plankartet, inkludert beskrivelse av formålet funksjon.

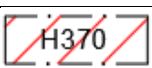
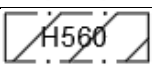
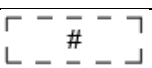
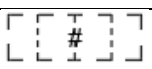
Tabell 5-1: Arealregnskap med funksjonsbeskrivelse.

Arealformål			
Kart-symbol	Formål (sosi-kode)	Areal (daa)	Funksjon
§12-5 NR. 1 – BEBYGGELSE OG ANLEGG			
BF	Boligbebyggelse – frittliggende småhusbebyggelse (1111)	2,6	Omfatter eksisterende boligområder på sørsiden av E136. Arealene videreføres fra gjeldende reguleringsplaner, og er kun med for å sikre tilgang til midlertidig bygge- og anleggsområder. Det er ikke planlagt permanente tiltak, og føringer fra gjeldende plan videreføres.
BK	Boligbebyggelse – konsentrert småhusbebyggelse (1112)	0,2	Omfatter eksisterende boligområder på sørsiden av E136. Arealene videreføres fra gjeldende reguleringsplaner, og er kun med for å sikre tilgang til midlertidig bygge- og anleggsområder. Det er ikke planlagt permanente tiltak, og føringer fra gjeldende plan videreføres.
IDR	Idrettsanlegg (1400)	0,2	Omfatter et smalt belte av arealene til Ålesund Rideklubb. Formålet er kun med for å sikre tilgang til midlertidig bygge- og anleggsområder. Det er ikke planlagt permanente tiltak, og føringer fra gjeldende plan videreføres.
§12-5 NR. 2 – SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR			
V	Veg (2010)	0,1	Omfatter veg gjennom Vandberg-kulverten og videre trasé sør til Lerstadvegen.
KV	Kjøreveg (2011)	21,9	Omfatter planlagt E136 inkludert vegskulder og stopplommer.
SA	Sykkelanlegg (2017)	3,7	Omfatter etablering av sykkelveg på sørsiden av E136.
AVT	Annen veggrunn – tekniske anlegg (2018)	2,6	Omfatter areal til midtrabatt og tekniske installasjoner.
AVG	Annen veggrunn – Grøntareal (2019)	55,3	Omfatter areal til bl.a. grøfter, skråningsutslag, skjæringer, tekniske installasjoner og andre innretninger for drift og vedlikehold av anlegget.
§12-5 NR. 3 – GRØNNSTRUKTUR			
FRI	Frrområde (3040)	3	Omfatter eksisterende frrområde på sørsiden av E136. Arealene videreføres fra gjeldende reguleringsplaner, og er kun med for å sikre tilgang til midlertidig bygge- og anleggsområder. Det er ikke planlagt permanente tiltak, og føringer fra gjeldende plan videreføres.
SUM		61,2	

5.7.3 Hensynssoner og bestemmelsesområder

Tabellen under viser arealregnskap for alle hensynssoner og bestemmelsesområder i plankartet, inkludert beskrivelse av funksjon.

Tabell 5-2: Hensynssoner og bestemmelsesområder.

Hensynssoner og bestemmelsesområder		
Kart-symbol	Hensynssone/ bestemmelsesområde	Funksjon
§12-6 HENSYNSSONER		
	Høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler) (370)	Faresone rundt høyspentlinjer, 30 meter til hver side. Restriksjoner/hensyn er sikret i bestemmelsene.
	Bevaring naturmiljø (560)	Hensynssone for bevaring av naturmiljø (slåttemark) som videreføres fra gjeldende plan.
§12-7 BESTEMMELSESONMRÅDER		
	Vilkår for bruk av arealer, bygninger og anlegg (2)	Bestemmelsesområde for å sikre tillatelse til å etablere voll innenfor annen vegggrunn – grøntareal.
	Midlertidig bygge- og anleggsområde	Områder som i midlertidig fase/anleggsfasen skal benyttes til riggområder og anleggsdrift til bygging av planlagte tiltak. Arealene skal istandsettes til opprinnelig stand etter endt anleggsperiode (sikres gjennom bestemmelser).

5.8 Rekkefølgekrav

I denne utbyggingsfasen er det tenkt å etablere ny kjøreveg E136 og støyskjerm. Sykkelvegen er ikke tenkt prioritert utbygd før utbyggingen av neste fase videre vestover avklares – dette vil sikre et sammenhengende sykkelnett. Det knyttes derfor ikke rekkefølgekrav til sykkelvegen, men det knyttes rekkefølge til støyskjermingstiltak og tekniske løsninger.

I bestemmelsene er det lagt inn følgende rekkefølgekrav:

«9.1 – Støyreducerende tiltak

Ved utbygging av nytt veganlegg skal det utføres støyskjermingstiltak i henhold til plankartet. Skjermingstiltak skal ferdigstilles før eller senest samtidig med veganlegget.

Kravet om støyreducerende tiltak gjelder også dersom det bygges midlertidig avslutning til 3-felt ved Vandberg-kulverten.»

«9.2 – Vann og avløp

Tekniske løsninger for vann-, avløps- og overvannshåndtering skal detaljprosjekteres og godkjennes i forbindelse med søknad om byggetillatelse.

Avløp fra planområdet skal føres til godkjent kommunalt renseanlegg. Før det kan gis godkjenning til tilkøpling for nye utbyggingstiltak i planområdet, må det dokumenteres at anlegget støtter vilkåra som er gitt i utslippstillatelsen fra Statsforvalteren.»

6 Virkninger av planforslaget

6.1 Forholdet til gjeldende planer

6.1.1 Kommunedelplan for Ålesund 2016-2028

Utvidelse av E136 er hovedsakelig i tråd med gjeldende kommunedelplan (KDP) for Ålesund 2016-2028, der det er avsatt et større areal rundt dagens trasé som tar høyde for utbyggingen til fire felt. Det er imidlertid behov for omdisponering av noe areal på sørsiden av tiltaket, som i KDP er avsatt til friområde og boligbebyggelse. Dette er nødvendig for å regulere nok areal til skråningsutslaget på sørsiden av sykkelvegen.

6.1.2 Gjeldende reguleringsplaner

I forhold til gjeldende reguleringsplaner vil planene som nevnt i kapittel 3.4 berøres og erstattes delvis av dette planforslaget. For planene som omfatter boligbebyggelse, friområde og ridesenter sør før E136 vil noe areal omdisponeres til annen vegg grunn – grøntareal som følge av sykkelvegens skråningsutslag og etablering av støytilltak. Det er også regulert midlertidig bygge- og anleggsområde som kun skal benyttes i anleggsfasen. Formål fra gjeldende plan videreføres uendret på disse midlertidige arealene, og i bestemmelsene er det sikret at arealene skal istandsettes etter endt anleggsarbeid.

For reguleringsplanen for Lerstad nærsenter som er under arbeid (se kapittel 3.4.2) vil ikke dette planarbeidet berøre areal innenfor planen. Plangrensen er lagt i flukt med planen.

6.2 Landbruk

Det er ikke aktiv landbruksdrift innenfor eller i nærheten av planområdet. Ifølge NIBIO (2026), som baserer seg på AR5-data, består arealet på begge sider av eksisterende E136 hovedsakelig av barskog med høy bonitet. Store deler av skogen sør for vegen er allerede fjernet i forbindelse med pågående anleggsarbeid. Like sørøst for Vandberg-kulverten og helt sørvest i planområdet er det to mindre areal med innmarksbeite. Planen medfører ikke virkninger for landbruk.

6.3 Naturmangfold

6.3.1 Slåttemark og arter

Mellom Lerstadvegen og Vandberg-kulverten er det ifølge Miljødirektoratets (2025) Naturbase registrert slåttemark med «viktig» verdi. Registreringen er fra 2008 og får sin verdi på bakgrunn av at den er liten, intakt og har et høyt innslag av rødlistearter. Innenfor samme område med slåttemark er det registrert fem ulike sopparter som er kategorisert som truet og nær truet, fra 1998 og 2008. Rundt Ratvikvatnet er det fra 1980 registrert en sårbar fugleart – Vannrikse. Utstrekningen omfatter hovedsakelig området rundt Ratvikvatnet, men strekker seg et lite stykke nord langs Lerstadvegen.

Planforslaget berører ikke lokasjonene hvor artene eller slåttemarken er registrert. Vegen som reguleres inn mot Vandberg-kulverten er allerede regulert i gjeldende plan, og det gjøres ikke endringer. Utvidelsen av kulverten er tilpasset mot regulert veg.



Figur 6-1: Utsnitt fra Naturbase fra Miljødirektoratet (Naturbase, 2025) over naturtyper og arter av nasjonal forvaltningsinteresse.

Det skal etableres en overvannsledning langs regulert vegtrasé ned mot Lerstadvegen. Dette vil innebære anleggsarbeid og inngrep i området med Slåttemark. Dette inngår for øvrig ikke som en del av planarbeidet, og det vurderes at planforslaget ikke vil ha vesentlige virkninger for slåttemarka og registrerte arter.

Tiltak med overvannsledning vil gjennomføres på bakgrunn av gjeldende planer og en egen byggesak, samt dispensasjonssøknad for utslipp til Ratvikavatnet – se vedlegg 6.

6.3.2 Vilt og stikkrenne/kulvert

Ifølge Hjortefallsregisteret (2025) er det de siste 10 årene, fra september 2015 til september 2025, registrert 7 fallvilt innenfor planområdet. Alle ulykker oppsto som følge av påkjøring av motorkjøretøy, og omfattet hovedsakelig hjort og rådyr, se Figur 6-2.



Figur 6-2: Utsnitt fra Hjorteviltregisteret.

Midt mellom ridesenteret og Vandberg-kulverten ligger det en stikkrenne/stålrørskulvert (Figur 6-3). Stikkrenna er ikke tilgjengelig i dagens situasjon da den ligger midt i området som per i dag benyttes til anleggsarbeid i forbindelse med fjernvarmeledninger.



Figur 6-3: Lokasjon og foto av stikkrenna (Kilde: Google Maps og Norconsult).

Fra grunneier i området er det informert om at opprinnelsen til stikkrenna var at man ønsket å kunne krysse E136 med hest. Stikkrenna har ikke blitt brukt til dette formålet som følge av at utformingen var for liten. Det er usikkert om vilt i området benyttet stikkrenna før anleggsarbeidet ble igangsatt.

Planforslaget legger ikke opp til å re-etablere stikkrenna da det ikke vil være gjennomførbart med de tiltakene som planlegges. Virkningene vurderes som relativt små. Ferdsel med hest vil ikke påvirkes.

Med tanke på eventuelt vilt vil støyskjermen være en barriere som hindrer viltet i å ferdes ut på E136, samtidig som den vil lede viltet vestover til Vandberg-kulverten. På strekningen som reguleres er det fra 01.01.2025 til 28.02.2026 registrert én ulykke med viltedyr. Dette vitner om at frekvensen på ulykker med vilt ikke har økt i forhold til tidligere situasjon da stikkrenna var tilgjengelig.

6.4 Vanmiljø

Planforslaget omfatter ikke vannforekomster, elver eller bekker. Selve tiltaket vil imidlertid medføre utslipp av overvann til Ratvikvatnet som ligger utenfor planområdet. I Statsforvalteren i Møre og Romsdal sin høringsuttalelse i forbindelse med søknad om etablering av overvannsledning og vannledninger er det uttalt at saken er utilstrekkelig opplyst når det gjelder økt salttilførsel til Ratvikvatnet naturreservat. Norconsult har på vegne av Statens vegvesen utarbeidet et notat for å svare ut høringsuttalelsen.

I og med at det ikke foreligger data for kjemiske forhold for Ratvikvatnet i Vann-Nett har Norconsult målt en del relevante parametere 19.11.2025. Dybdemålingene viste at Ratvikvatnet har et største dyp på 4 meter. Målingen viste ingen sprangsjikt i vannmassene verken når det gjaldt konduktivitet, temperatur eller turbiditet.

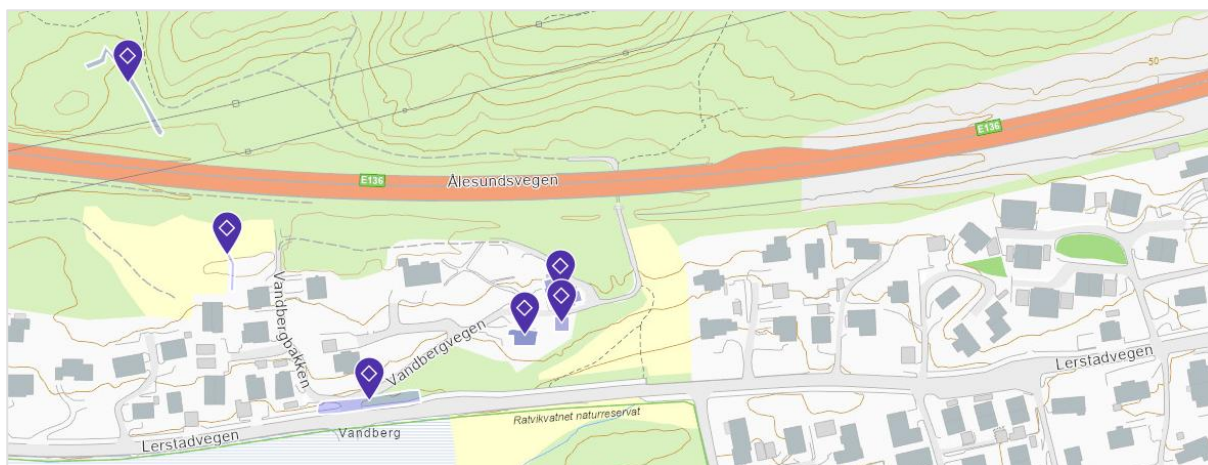
Ratvikvatnet blir tilført en del salt fra E136 og sannsynligvis også fra andre småveger i nærområdet. Vannet er imidlertid veldig grunt og ligger sannsynligvis vindeksponert til, noe som gjør at det skal lite til å sirkulere vannmassene. I tillegg bidrar nedbørsfeltets størrelse og en relativt høy middelavrenning i feltet til hyppig vannutskiftning.

Basert på foreliggende data viser Ratvikvatnet ingen tegn på saltindusert kjemisk sprangsjikt. Konduktiviteten i vannforekomsten var også lav på måletidspunktet. I og med at vannet er såpass grunt og har god vanntilførsel gjennom hele året vurderes Ratvikvatnet å ikke være utsatt for denne problemstillingen. Noe økt mengde overvann fra E136 i fremtiden vurderes å ikke medføre nevneverdige negative konsekvenser for verneverdiene i Ratvikvatnet naturreservat.

For utfyllende beskrivelser viser det til vedlagt notat (vedlegg 3) E136 Breivika-Lerstad – Vurdering av økt vannslipping til Ratvikvatnet naturreservat.

6.5 Kulturminne

Like vest for planområdet er det registrert to grenserøysere, en på nordsiden og en på sørsiden. Grenserøysene er uten vern, lokal-ID henholdsvis 315668-0 og 315667-9. Kraftledningen Tafjord-Nørve som ble etablert i 1923 går forbi planområdet. Ledningen har nasjonal verdi og er statlig listeført (nordlig kraftlinje i utsnittet under). I nærheten av Vandberg-kulverten er det registrert en stue, skomakerverksted og våningshus fra 1800-tallet som også er uten vern. Planen vil ikke berøre kulturminnene, og vil således ikke ha negativ påvirkning.

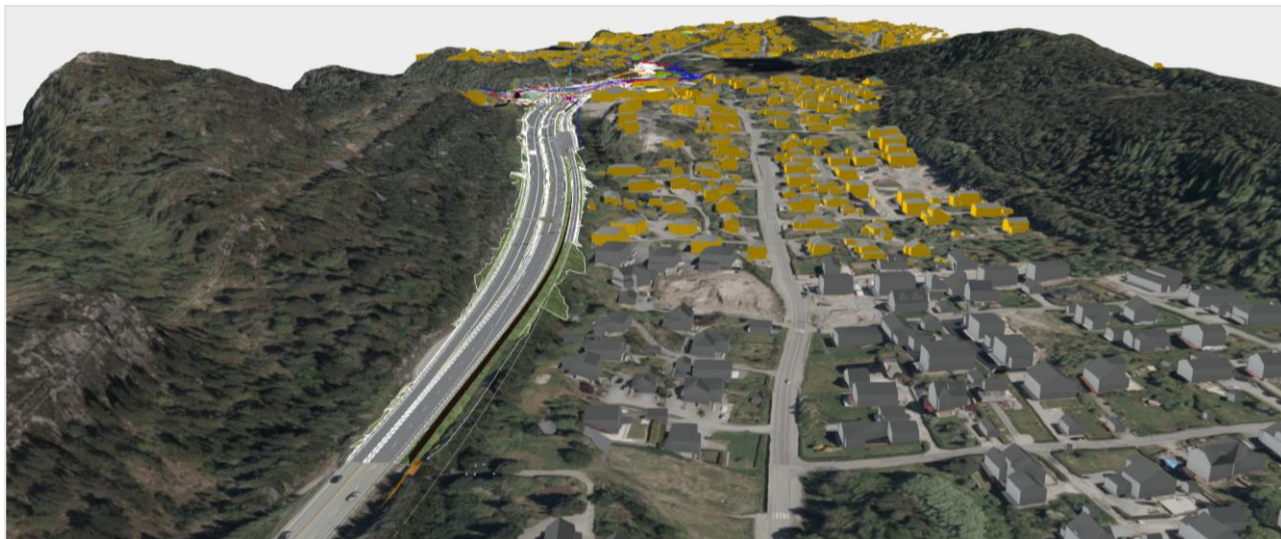


Figur 6-4: Kulturminne- og miljø i nærheten av planområdet (Miljødirektoratet, 2025).

6.6 Landskap

Norge er av Norsk institutt for jord- og skogkartlegging (NIJOS) delt i 45 landskapsregioner basert på fellestrekk i landskapet. Ålesund ligger i «Landskapsregion 20 Kystbygdene på Vestlandet», og underregionen på Sunnmøre karakteriseres som ytterkyst preget av særlig ruvende hattfjelløyer. Landskapets i regionen er blant annet preget av storøyer/halvøyer, svaberg og fjellknauser, fjorder og sund (NIJOS, 2005).

Planområdet ligger lavt i landskapet mellom Høgenakken i nord og Hatlaåsen i sør. Hele dalområdet som strekker seg fra Lerstadvatnet i øst til Ratvika i vest er stort sett bebygd med blant annet næringsbebyggelse, boligbebyggelse, veger og idrettsanlegg. Selve E136 ligger langs foten til Høgenakken.



Figur 6-5: Utsnitt fra modell fra fugleperspektiv mot øst (Kilde: Norconsult).

Utvidelsen av E136 med støyskjerm og sykkelveg bryter ikke viktige landskapssammenhenger. Vegen i seg selv kan karakteriseres som noe dominerende sett i overordna perspektiv. Ettersom tiltaket skal gjenbruke dagens trasé vil ikke dette forsterkes vesentlig.

Mye av skogen som lå som et belte/barriere mellom kjørevegen og tilstøtende boligbebyggelse er allerede avskoget gjennom det pågående anleggsarbeidet. Virkninger av avskogingen i seg selv er noe negativ sett i et landskapsperspektiv på et mer lokalt nivå. En videreføring ville skjult tiltaket i større grad.

6.7 Friluftsliv

Innenfor planområdet er det ifølge Miljødirektoratet (2025) registrert et mindre friluftslivsområde som strekker seg rundt Vandberg-kulverten: Dalen – tilkomst, akebakke og slåttemark. I nord omfattes planområdet delvis et større friluftslivsområde: Høgenakken – nærturterreng, tursti, bær og utsiktspunkt. I kartdatabaser går friluftslivsområde delvis inn på E136. I realiteten er området avgrenset et stykke nord for vegen.

Friluftslivsinteressene på Høgenakken får ikke nevneverdige, negative virkninger som følge av planforslaget. Utvidelsen av vegen skjer mot sør. Når det gjelder de visuelle virkningene i forbindelse med friluftsliv kan vegen bli mer synlig etter utvidelsen. Det vurderes imidlertid ikke som en direkte, negativ virkning. Fra dagens situasjon til framtidig, ferdig utbygd situasjon vil ikke dette påvirke opplevelsen eller friluftslivskvalitetene.

Det regulerte friområdet i gjeldende plan mellom ny E136 og Dalsida vil reduseres noe som følge av at det reguleres annen veggrunn for etablering av voll. Deler av gjenstående friområde gjenreguleres med et belte med midlertidig bygge- og anleggsområde sør for vollen. Friområdet i dagens situasjon vurderes til å ikke ha vesentlig verdi, og etablering av voll vil fungere som en barriere mot E136 og redusere støynivået. Dette vil ha positive virkninger da området vil bli mer attraktivt og tilrettelagt for utvikling og bruk – eksempelvis til ridning og turgåing gjennom området, avskjermet fra trafikken på nye E136.

6.8 Veg og trafikk

Ifølge Statens vegvesens vegkart er det registrert flere trafikkulykker langs E136 gjennom planområdet, men det er ingen kjente ulykkespunkt (minimum 4 politirapporterte personskadeulykker innenfor 5 år på en strekning på 100 meter). Dagens veg har rekkverk gjennomgående på sørsiden og mellom kjøreretningene. Siden det pågår anleggsarbeid i 2025-2026, er det for østgående retning endret kjøremønster til ett kjørefelt og med redusert hastighet. Like nord for ridesenteret er det etablert en midlertidig rundkjøring.

Etter ny veg er ferdig bygd vil trafikksikkerheten være enda bedre enn i eksisterende situasjon, da det blir ny veg som følger alle krav til bygging av nye veger i Statens vegvesens vegnormaler.

Det er ikke gjort egne trafikkvurderinger avgrenset kun for vegstrekningen som inngår i dette planarbeidet. Planlagt veg erstatter dagens veg, uten nye påkjøringsramper eller andre ferdselsårer som tilfører mer trafikk, men det kan bli noe trafikkøkning som følge av utbedring av veg.

Tiltaket sett i sammenheng med prosjektet E136 Breivika-Lerstad med ny vegkobling mot Moa, vil ha positive virkninger for lokalvegnettet. Lerstadtunnelen som bygges i perioden 2024-2027 vil ta unna store deler av trafikken som i dag går langs Lerstadvegen. Vegstrekningen som planlegges i dette planforslaget er en forlengelse av dette prosjektet.

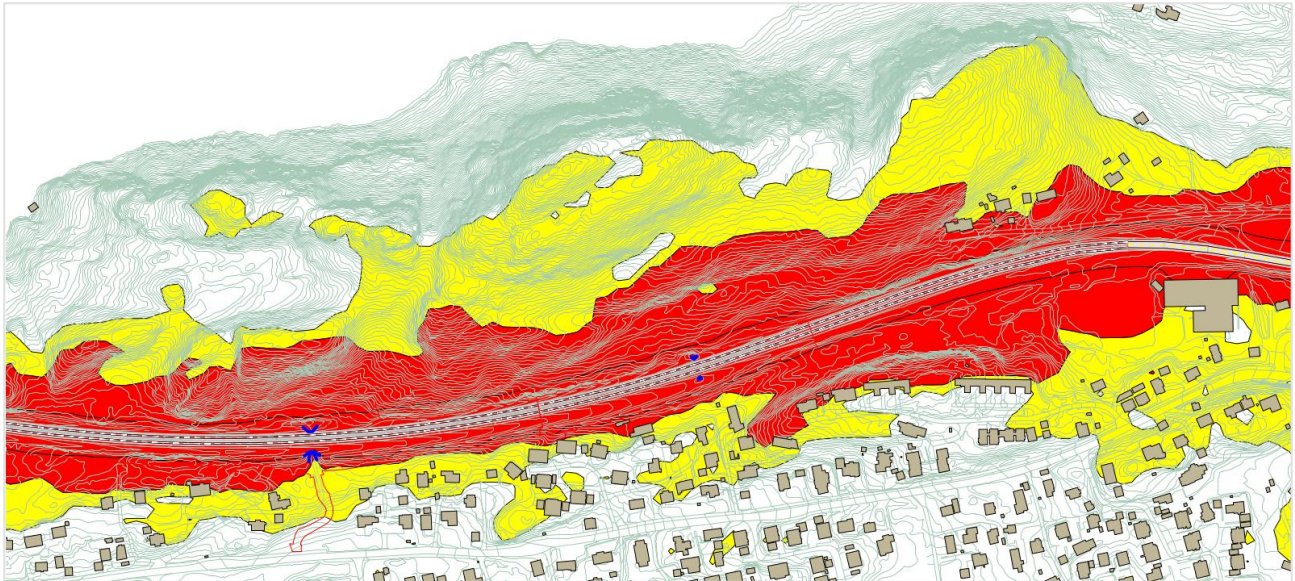
I dagens situasjon ferdes syklister som skal forbi planområdet langs Lerstadvegen langs felles gang- og sykkelveg. Ved å etablere sykkelveg langs innfartsvegen vil man sikre et bedre tilbud for syklister. Samtidig vil tilbudet føre til at flere benytter sykkelvegen og andel syklende langs Lerstadvegen går ned, noe som vil være positivt for gående langs Lerstadvegen.

I anleggsperioden kan det bli noe trafikklekkasje til Lerstadvegen, men økt belastning og påfølgende virkninger av dette vil avbøtes ved at det vil gjennomføres generelle tiltak på Lerstadvegen. Det er tiltenkt at E136 skal ha to felt åpne under byggeperioden.

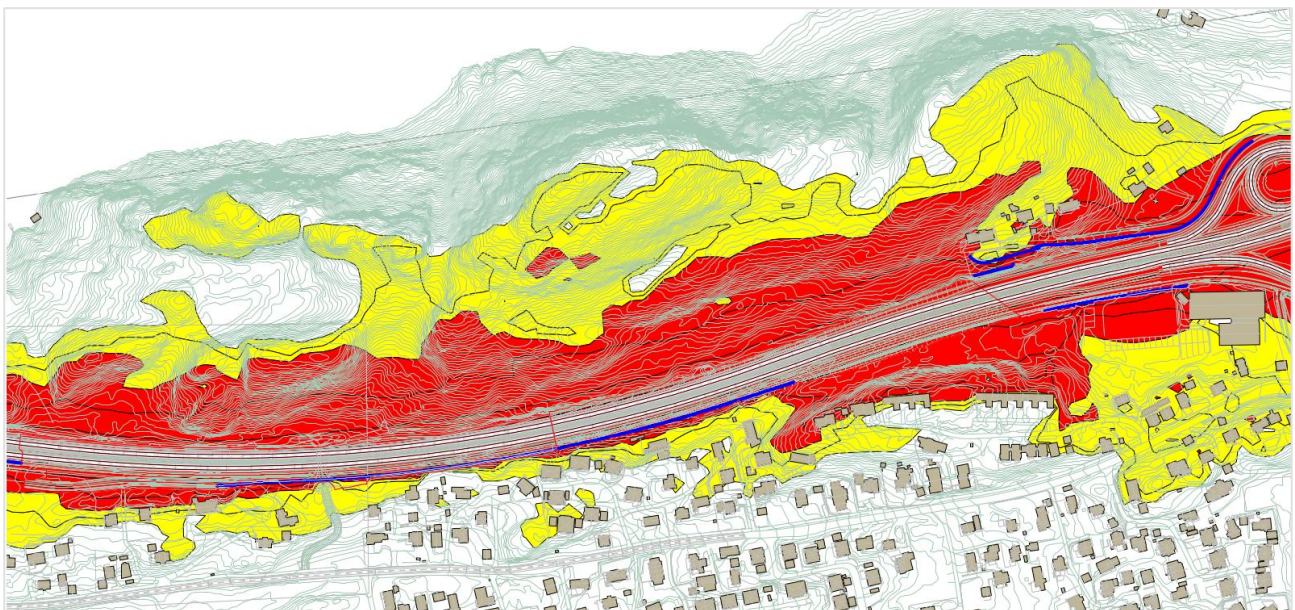
For kollektivtrafikken vil ikke planforslaget har virkninger. Kollektivtrafikken benytter dagens veg, men det er ikke etablert bussholdeplasser i dag, og det vil ikke bli opparbeidet gjennom planforslaget. Situasjonen for kollektivtrafikk vil sånn sett holdes uendret.

6.9 Støyforurensning

Multiconsult har utarbeidet en rapport med støyberegninger i forbindelse med planforslaget, se vedlegg 4. Det er beregnet døgnekvivalent lydnivå L_{den} og støysonekart for strekningen, både med regulerte tiltak og for dagens situasjon – med trafikk tall fremskrevet til år 2047. Gjeldende retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging T-1442 er lagt til grunn.



Figur 6-8: Støysonekart 4 meter over terreng for dagens situasjon med trafikk tall fremskrevet til år 2047 (Kilde: Multiconsult).



Figur 6-9: Støysonekart 4 meter over terreng for framtidig, ferdig bygd situasjon med støyskjerm med trafikk tall fremskrevet til år 2047 (Kilde: Multiconsult).

Støysonekartene viser at etablering av støyskjerm på sørsiden av E136 jevnt over vil forbedre dagens situasjon. Det blir færre boliger innenfor gul støysone, der utstrekningen av støysonen krymper vesentlig. For eiendommer som ligger i gul og rød støysone er det imidlertid anbefalt at det gjøres mer detaljerte beregninger og eventuelle kartlegginger med befaring av bygninger for å vurdere om det er krav om lokal skjerming av uteplass og/eller tiltak på fasade. For boliger med rammetillatelse fra 2014 og senere er det bestemt at disse ikke skal befares og det tilbys ikke støytiltak.

Det vises til vedlagt rapport for detaljerte beskrivelser.

6.10 Luftforurensning

Luftforurensning langs veg domineres normalt av trafikkrelaterede utslipp, og mengdene påvirkes av både trafikkmengde, hastighet, værforhold og lokale spredningsforhold. Data fra Miljødirektoratet (2026) sin kartløsning «Luftkvalitet i Norge» viser at forurensningsnivåene er høyest i morgenrushet, før det avtar utover dagen og er lave fra ettermiddagen og gjennom natten. Dette samsvarer med variasjoner i trafikkmengde.



Figur 6-10: Utsnitt av varslet luftkvalitet mandag 09.03.2026 kl. 08:00 fra Luftkvalitet i Norge (Miljødirektoratet, 2026).

Planforslaget legger til rette for utvidelse av eksisterende E136 fra tre til fire felt. Økt kapasitet kan gi noe høyere trafikkvolum på sikt, men samtidig kan det bidra til bedre og jevnere trafikkavvikling og mindre kø. Mindre kø og jevnere trafikkavvikling kan redusere lokale utslipp sammenlignet med mye start- og stoppkjøring.

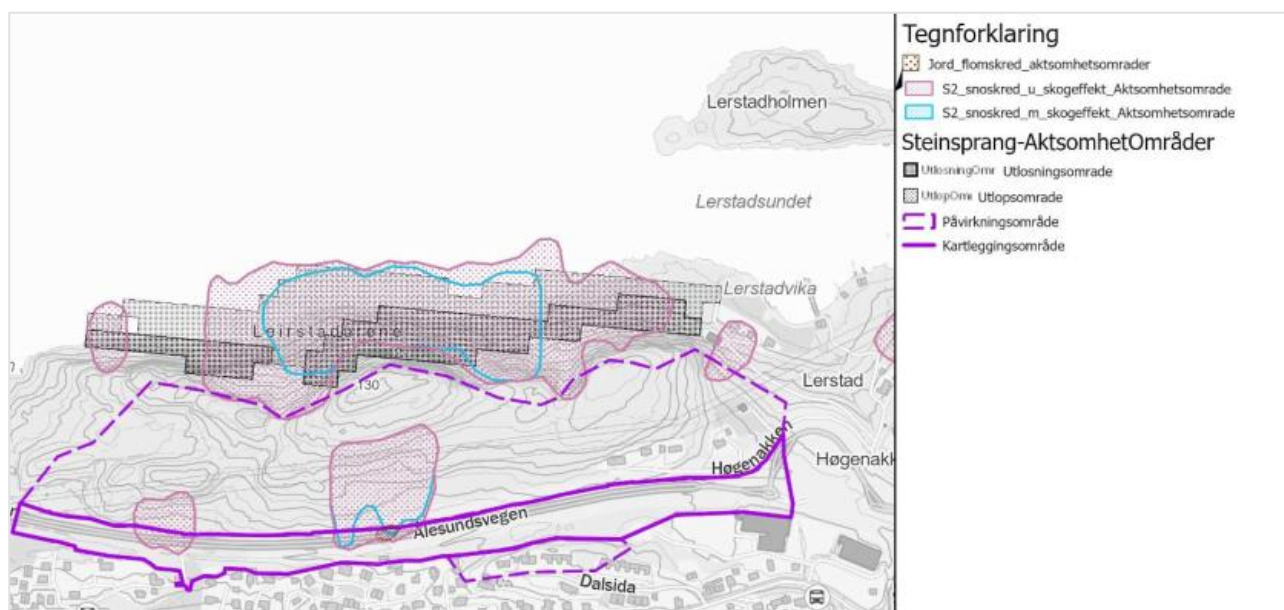
Tidligere skog på sørsiden av vegen er fjernet. Vegetasjon kan bidra til en viss filtrering av partikler. Det planlegges imidlertid støyskjerm på store deler av strekningen, som kan motvirke spredning av partikler. spredning av luftforurensning.

Det vurderes at planforslaget vil gi små endringer i lokal luftkvalitet sammenlignet med dagens situasjon. Økt vegkapasitet kan gi noe økt trafikk og dermed økte utslipp, men dette kan delvis motvirkes av jevnere trafikkavvikling. Samtidig kan planlagt støyskjerm bidra til mindre spredning av partikler mot boligbebyggelsen sør for E136.

6.11 Ras- og skredfare

I forbindelse med planarbeidet er det gjennomført en skredfarevurdering for vegstrekningen med tilhørende sideområder, se vedlegg 5 *GEO-RAP-01 Skredfarevurdering E136 Breivika – Lerstad, Ålesund kommune*.

Det er ikke registrert tidligere skredhendelser ved påvirknings- eller kartleggingsområdet for nytt reguleringsområde ved E136 Breivika – Lerstad. Det er imidlertid registrert aktsomhetsområder for snøskred og jord- og flomskred, se figur under.



Figur 6-11: Aktsomhetskart for skred ved kartleggings og påvirkningsområde.

Reguleringsområdet er vurdert av Norconsult for sikkerhetsklasse for ÅDT > 12 000, der største samla skredsannsynlighet ikke skal overstige nominell årlig sannsynlighet større enn 1/1000. Skredfarevurderingen konkluderer med at det er en liten faresone for steinsprang fra en skråning i sørøstlig del av kartleggingsområdet som har større sannsynlighet enn 1/1000, og ikke oppfyller kravet for sikkerhet. Resterende områder har tilstrekkelig sikkerhet mot skred.

Planlagt veglinje ligger ikke innenfor kartlagt faresone, og det vil ikke være krav om skredsikring. Ved arbeid innenfor denne sonen kan det være aktuelt med avbøtende tiltak. For utfyllende beskrivelser og fullstendig vurderinger av skredfare vises det til vedlagt rapport.

6.12 Konsekvenser for naboer

Konsekvenser for naboer omfatter flere tema, blant annet støy, friluftsliv og folkehelse. Konsekvenser og virkninger for disse temaene er omtalt i egne delkapitler. Sett bort fra disse temaene vil andre konsekvenser for naboer omfatte erverv og innsyn.

For å sikre nok areal til utvidelse av kjørevegen og etablering av sykkelveg er det nødvendig med noe erverv fra enkelteierdommer sør for eksisterende E136. Majoriteten av arealet er ikke byggbart areal i eksisterende situasjon (blant annet som følge av byggegrense mot E136). Erverv vil likevel påvirke grunneiere og aktuelle eiendommer.

Ved varsel om oppstart og underveis i planprosessen er det ytret bekymring fra naboer at avskoging sør for E136, utvidelse lenger sør mot bebyggelse og etablering av sykkelveg vil medføre økt innsyn. Det var opprinnelig tenkt å etablere støyskjerm mellom kjørevegen og sykkelvegen for å sikre best mulig effekt av støyskjermen (jo nærmere støytiltaket etableres støykilden jo bedre effekt har tiltaket). Underveis i utarbeidelsen av planforslaget er løsningen endret. Regulert løsning innebærer derfor at støyskjermen vil etableres på sørsiden av sykkelvegen. Dette vil hindre innsyn mot eksisterende bebyggelse. Støyberegninger viser at effekten av støyskjermen på sørsiden fortsatt vil sikre tilfredsstillende støyforhold i tråd med kravene i T-1442.

Det vises til øvrige kapitler for mer konkret informasjon om spesifikke tema, både under beskrivelse av tiltaket og virkninger.

6.13 Barn og unge sine interesser

Barn og unge er en gruppe som skal ivaretas spesielt i alt planarbeid, og det er utarbeidet en egen rikspolitisk retningslinje for å styrke barn og unges interesser i planlegging. Unge ferdes ofte som myke trafikanter, en gruppe som må ivaretas særskilt. Det er også i den forbindelse med hensyn til barn og unge å ta vare på nærmiljø og friluftsområder som de benytter.

Det er ingen særlige verdier knyttet til barn og unge innenfor planområdet. Majoriteten av arealet innenfor planområdet er tilknyttet til E136 med sidearealer. På nordsiden er det bratt areal som ikke er tilgjengelig for ferdsel eller opphold, og på sørsiden er det gjort avskoging som gjør at eventuell bruk av det tidligere skogsområdet er borte. Ved Vandberg-kulverten er det registrert akebakke (se kap. 6.7). Denne vil berøres noe, men kun i anleggsperioden.

Det vurderes derfor at planforslaget ikke medfører nevneverdige, negative virkninger for barn og unge sine interesser. Sykkelvegen vil medføre positive virkninger i form av et bedre ferdestilbud for barn og unge som sykler.

6.14 Folkehelse

Folkehelse skal inngå som vurderingstema i arealplanlegging da det fysiske miljøet og løsningene i omgivelsene har stor betydning for om mennesker har det bra eller ikke. Det er flere tema som kommer inn under folkehelse, blant annet tilgang til friområder og ferdselsområder for myke trafikanter, støy og luftforurensning.

På et overordnet nivå vil etablering av oppgradert og bedre veg som er mer trafiksikker og gir kortere reisetid være positive faktorer i forbindelse med folkehelse. Etablering av sykkelveg vil medføre positive virkninger for folkehelsen, da et bedre tilbud for sykkel vil sannsynliggjøre at flere velger å sykle fremfor biltransport. Tilgjengeligheten til friluftsområder opprettholdes gjennom at Vandberg-kulverten videreføres og utvides.

For støy i anleggsperioden vil eksempelvis sprengningsarbeid hovedsakelig utføres mellom kl. 07:00 og 20:00, men periodevis frem til 23:00. Generell anleggsstøy vil forekomme i nærheten av bebyggelsen sør for E136, noe som er negativt i et folkehelseperspektiv. Dette vil for øvrig være midlertidig og begrenset kun til anleggsperioden.

Støyberegninger (se vedlegg 4) viser at støysituasjonen i permanent situasjon etter endt utbygging jevnt over vil bli bedre som følge av etablering av støyreducerende tiltak.

6.15 Universell utforming

Det er nedfelt i formålsparagrafen til plan- og bygningsloven at prinsippet om universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak. Dette skal sikre at også de som har nedsatt funksjonsevne skal ha likeverdige muligheter til samfunnsdeltagelse.

Kjøreveg og sykkelfelt skal bygges i tråd med Statens vegvesens håndbøker. Universell utforming er også sikret i N100: «*Prinsippene om universell utforming legges til grunn for veger og gater. Universell utforming innebærer utforming eller tilrettelegging av veg- og gatesystemet slik at det kan brukes av alle i så stor utstrekning som mulig. Dette gjelder hele transportsystemet*».

Spesifikke krav til universell utforming er videre definert i håndbok V712. Håndboken fastsetter blant annet at gang- og sykkelveger skal ha en maksimal stigning på 5 % for å oppnå universell utforming, og turveger kan ha inntil 8,3 % stigning, men 10 % kan aksepteres i vanskelig terreng.

Sykkelvegen ligger parallelt med kjørevegen og følger i hovedsak samme høyde som kjørevegen. Sykkelvegen har stigning på mindre eller lik 5 %, og ivaretar kravet om universell utforming.

6.16 Andre tema

6.16.1 Vurdering etter naturmangfoldloven §§ 8-12

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget

I planarbeidet er det innhentet kunnskap om terrestrisk naturmangfold gjennom offentlige databaser som Kilden fra Nibio og Naturbase fra Miljødirektoratet. Store deler av planområdet omfatter dagens veg med sideareal, og avskoget område på sørsiden av vegen. Man kan derfor med relativt høy sikkerhet lene seg på databasene, som underbygger at vegarealet ikke har forekomst av vesentlige naturmangfoldverdier.

Databasene viser imidlertid at det er registrert naturmangfold rundt Vandberg-kulverten, et område som ikke i like stor grad er bebygget. Det er også gjort befarings av området for å underbygge funnene fra databasene.

Basert på dette er det vurdert at det ikke er nødvendig med ytterligere kartlegginger eller lignende, og at kunnskapsgrunnlaget som er benyttet er tilstrekkelig.

§ 9 Føre-var-prinsippet

Kunnskapsgrunnlaget om naturmangfold og tiltaket i seg selv vurderes som tilstrekkelig, og prinsippet får dermed ikke anvendelse. Beslutning kan tas basert på kunnskapen som er tilgjengelig og innhentet, og ev. skade på naturmangfoldet er beskrevet og vurdert. Det anses ikke at det er risiko for alvorlig eller irreversibel skade.

§ 10 Økosystemtilnærming og samlet belastning

Påvirkningen av terrestrisk naturmangfold er lav, og den samlede belastningen vurderes som liten.

§ 11 Kostnaden ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver

Det forutsettes at tiltakshaver bærer kostnadene for å hindre eller begrense skade naturmangfoldet kan få av tiltaket.

§ 12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Tiltaket vil i liten grad påvirke naturmangfold. Naturmangfoldet som blir berørt i anleggsperioden er konsentrert rundt Vandberg-kulverten. Både anleggsarbeidet og istandsettelsen etter endt anleggsperiode må gjøres på mest mulig skånsom måte med hensyn til naturmangfoldet.

6.17 Avbøtende tiltak

Støyskjermen vil være et essensielt avbøtende tiltak. Samtidig som tiltaket vil ha en støyreducerende effekt, vil det også være et viktig element for å skåne bebyggelsen på sørsiden av E136 mot fremtidig innsyn fra kjørevegen og sykkelvegen. Etablering av støyskjermen er sikret i rekkefølgebestemmelsene.

I bestemmelsene er det også sikret at areal som benyttes i anleggsfasen (midlertidig bygge- og anleggsområder) på sørsiden av E136 skal istandsettes til opprinnelig stand. Selv om slike områder kun skal benyttes i anleggsperioden kan ødeleggelse av slike arealer medføre virkninger på lik linje med andre permanente arealformål. Det vil være viktig å istandsette arealene for å begrense det totale fotavtrykket til tiltaket.

7 ROS-analyse

Plan- og bygningsloven stiller krav om gjennomføring av risiko- og sårbarhetsanalyser (ROS-analyser) ved all arealplanlegging, jf. § 4-3. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål.

ROS-analysen er utarbeidet som en del av denne planbeskrivelsen, og vurderer og analyserer relevante farer, sårbarheter og risikoforhold ved det aktuelle planområdet. Behov for sårbarhets- og risikoreduserende tiltak vil inngå i analysen.

7.1 Metode

7.1.1 Begreper og forkortelser

Tabell 7-1: Oversikt over begreper og forkortelser.

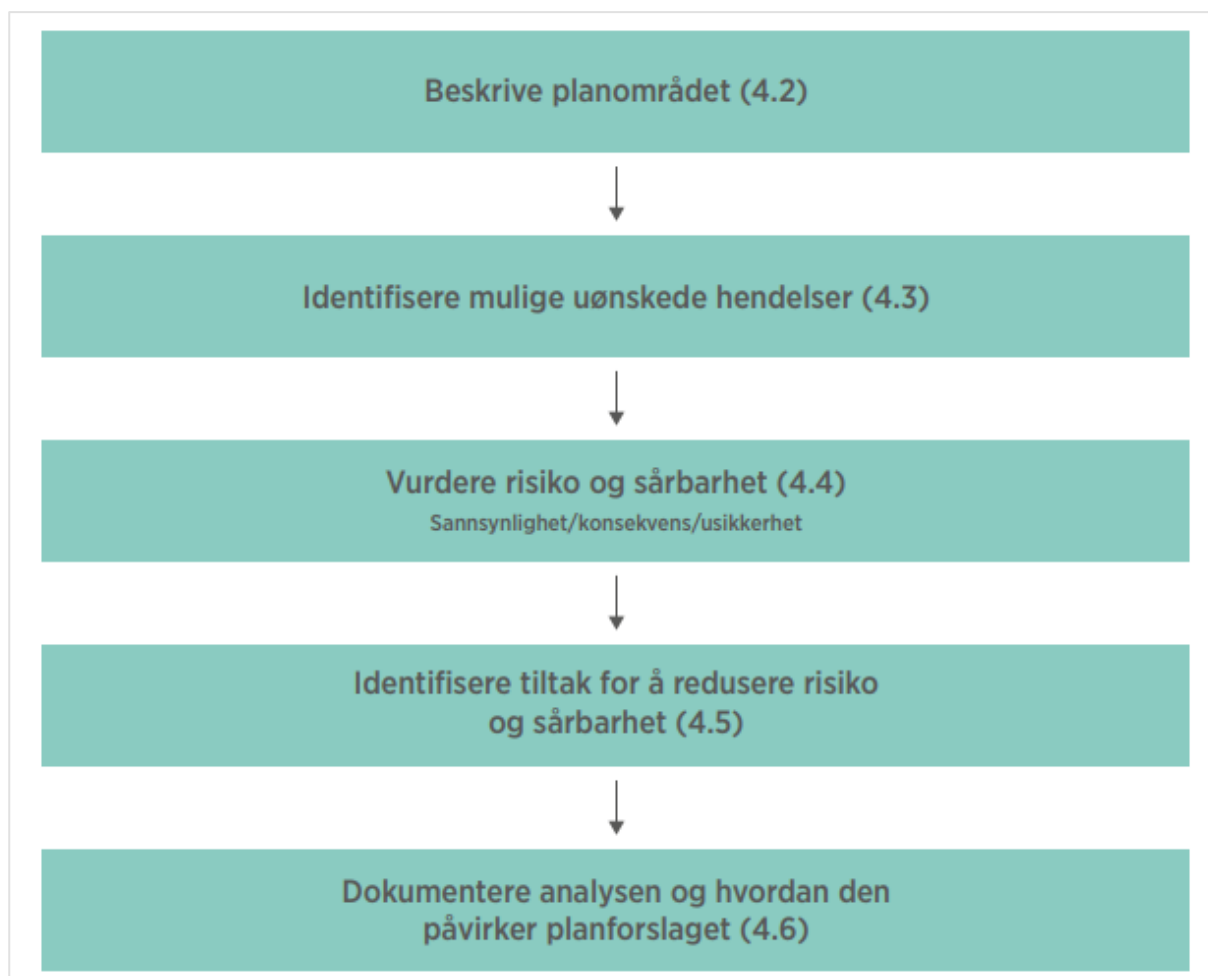
Uttrykk	Definisjon
Fare	Forhold som kan føre til en uønsket hendelse.
Sannsynlighet	Et mål for hvor trolig det er at en bestemt hendelse inntreffer i planområdet innenfor et visst tidsrom.
Sårbarhet	Vurderer motstandsevnene til utbyggingsformålet, samfunnsfunksjonene og ev. barrierer, og evnen til gjenopprettelse.
Konsekvens	Virkningen de uønskede hendelsene kan få i et planområde eller utbyggingsformålet.
Usikkerhet	Handler om å vurdere kunnskapsgrunnlaget som ligger til grunn for ROS-vurderingen.
Barrierer	Eksisterende tiltak, f.eks. flom/skredvoll, sikkerhetssoner rundt farlig industri eller varslingsystemer som kan redusere sannsynlighet for og konsekvensen av en uønsket hendelse.
Risikoreduserende tiltak	Tiltak som reduserer sannsynligheten eller konsekvensen av en uønsket hendelse.
Risiko	Risikoen uttrykkes ved sannsynlighet og konsekvens. Risiko = Sannsynlighet x Konsekvens

7.1.2 Trinnene i en ROS-analyse

Figuren under viser trinnene i ROS-analysen. I henhold til figuren er første trinn allerede gjennomført i planbeskrivelsen tidligere kapitler. De neste fire trinnene utgjør selve ROS-analysen.

Det første trinnet (4.3 i figuren) består av en fareidentifikasjon. Hensikten med fareidentifikasjonen er å identifisere mulige uønskede hendelser. Fareidentifikasjonen tar utgangspunkt i sjekklisten fra Statsforvalteren i Møre og Romsdal. Risikoen vurderes ikke spesifikt på dette stadiet, men det vurderes om hendelser/tema etter sjekklisten er aktuelle eller ikke. Trinnet sorterer dermed ut hvilke temaer som er aktuelle for videre sårbarhetsvurdering og risikoanalyse.

Det neste trinnet (4.4) består av en sårbarhetsvurdering der planområdet og tiltakets sårbarhet (lav, middels eller høy sårbarhet) vurderes i forhold til temaene/forholdene som var aktuelle fra det foregående trinnet. Videre gjennomføres selve risikoanalysen der sannsynlighet, konsekvens og usikkerhet vurderes (se kapittel 7.1.3). Avbøtende tiltak i trinn 4.5 gjøres parallelt i dette trinnet. Avslutningsvis oppsummeres ROS-analysen og det tas stilling til hvordan funnene påvirker planforslaget.



Figur 7-1: Viser trinnene i en ROS-analyse (Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, 2017).

7.1.3 Sannsynlighet, konsekvens og risikogradering

Sannsynlighet og konsekvens av en uønsket hendelse skulle inntreffe vurderes i tre kategorier: Lav, middels og høy. Konsekvenstypene tar utgangspunkt i tre forskjellige kategorier: Liv og helse (LH), stabilitet (S) og materielle verdier (MV). Risiko vurderes separat for aktuelle temaer for anleggsfase og driftsfase.

Tabellen under viser sannsynlighetskriterier for uønskede hendelser skal inntreffe, for både anleggs- og driftsfase.

Nr.	Betegnelse	Anleggsfase	Driftsfase
S1	Lav sannsynlighet	Vil trolig ikke skje i anleggsfasen	Sjeldnere enn 1 gang per 10 år
S2	Middels sannsynlighet	Kan skje 1-2 ganger i anleggsfasen	Skjer en gang per 10 år
S3	Høy sannsynlighet	Kan skje flere ganger i anleggsfasen	Skjer oftere enn en gang per 10 år

Tabellen under viser konsekvenskriterier for uønskede hendelser fordelt på de ulike kategoriene:

Nr.	Betegnelse	Liv og helse (LH)	Stabilitet (S)	Materielle verdier (MV)
K1	Lav konsekvens	Ingen personskade	Begrenset og kortvarig forstyrrelse i kritiske funksjoner/dagligliv e.l., typisk 1-12 timer	Små direkte økonomiske tap og lokal skade, under 2.5 mill. NOK
K2	Middels konsekvens	Alvorlige skader	Merkbar driftsreduksjon i en eller flere kritiske funksjoner i et avgrenset område, typisk 1-2 døgn	Betydelige økonomiske tap og/eller omfattende skader, 2.5 – 10 mill. NOK
K3	Høy konsekvens	En eller flere døde	Alvorlig eller kritisk svikt i funksjoner/samferdsel/forsyning e.l. i mer enn 7 døgn	Store økonomiske tap, > 10 mill. NOK

Tabellen under viser konsekvenskriterier for uønskede hendelser fordelt på de ulike kategoriene:

Sannsynlighet	Konsekvens		
	Lav	Middels	Høy
Lav			
Middels			
Høy			

	Lav risiko	Akseptabel risiko
	Middels risiko	Risiko som bør vurderes nærmere
	Høy risiko	Mest kritisk risiko, hvor tiltak må iverksettes for å redusere risikoen til gul eller grønn

7.2 Fareidentifikasjon

Tabell 7-2: Sjekkliste av aktuelle forhold/uønskede hendelser.

	Inneholder analysen vurderinger knyttet til klimatilpassing?	Skriv svaret (alle punkt er ikke like aktuelle i alle planar)	
Klima-tilpassing	a	Er kunnskapen beskrevet i «Klimaprofil Møre og Romsdal» nytta i ROS-analysen?	Kunnskapen er benyttet med tanke på økt nedbør og håndtering av overvann. Havnivåstigning og stormflo er ikke relevant for planen/tiltaket, men i planområdet vil det være nødvendig med en robust overvannshåndtering som tar høyde for ekstremnedbør som følge av klimaendringer. Dette er tatt høyde for i VAO-prosjekteringen.
	b	Er klimatilpassingsdelen i «Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpassing» brukt i ROS-analysen?	Aktuelle tema er overvann.
	c	Vurderer ROS-analysen om klimaendringer gir et endret risiko- og sårbarhetsbilde, og er denne vurdering synliggjort?	Klimaendringer gir større utfordringer med tanke på håndtering av overvann når man etablerer større område med tette flater. Utvidelse av E136 og sykkelveg gir større areal med tette flater. Håndtering av overvann må ta høyde for økt nedbør som følge av klimaendringer
	d	Vurderer ROS-analysen hvordan hensynet til et endra klima kan ivaretas, og er denne vurderingen synliggjort?	Overvann som følge av økt nedbør må håndteres i samsvar med bestemmelsene.
	e	Legger ROS-analysen til grunn høye alternativ fra nasjonale klimaframskrivninger når den vurderer konsekvensen av klimaendringer?	Se punkt a.
	f	Er det lagt vekt på gode helhetlige løsninger og ivaretagelse av økosystem og areal med verdi for klimatilpassing, som også kan bidra til økt kvalitet i uteområde?	Arealene som inngår i planen er hovedsakelig regulert til samferdselsformål, med unntak av tilstøtende arealer som kun skal benyttes midlertidig i anleggsfasen (og istandsettes). Det er stilt krav til håndtering av overvann i bestemmelsene.
	g	Tar planen hensyn til behovet for åpne vannveier, blågrønne strukturer, og forsvarlig overvannshåndtering?	Ja. VAO-anleggene i planen er detaljprosjektert, samtidig er det stilt krav i bestemmelsene til håndtering av overvann.
	h	Vurderer planen ivaretagelse, restaurering eller etablering av naturbasert løsninger? Grunngi dersom naturbaserte løsninger velges bort).	Arealene som inngår i planen er hovedsakelig regulert til samferdselsformål, med unntak av tilstøtende areal som kun skal benyttes midlertidig i anleggsfasen. Naturbaserte løsninger vurderes ikke som aktuelt.

	Er det knyttet risiko til følgende element?	Ja	Nei	Kommentar	
Naturgitte forhold	1	Er området utsatt for snø-, flom-, jord- og/eller steinskred?	X		Deler av planområdet ligger innenfor aktsomhetsområde for snøskred og jord- og flomskred.
	2	Er området utsatt for større fjellskred?		X	
	3	Er det fare for flodbølger som følge av fjellskred i vann/sjø?		X	
	4	Er det fare for områdeskred av kvikkleire?		X	Ifølge NVE atlas er deler av området innenfor kvikkleire utløsningsområde. Det er imidlertid kategorisert som område uten fare.

	5	Er området utsatt for flom og/eller erosjon? Inkluder nødvendig klimapåslag.		X	
	6	Er området utsatt for stormflod? Inkluder havnivåstigning og bølgepåvirkning i vurderinga.		X	
	7	Kan utbygginga endre eksisterende risiko for tilstøtende område?		X	Tiltakene vil ikke påvirke risikobildet for tilstøtende områder.
	8	Er det kjente problem med overflatevann, avløpssystem, lukka bekker, oversvømmelse i kjeller, osv.?		X	Ikke kjente problem. I forbindelse med utbyggingen skal det etableres ny overvannsløsning langs E136, med løsninger som fører overvann til Nakkevika i nordøst og Ratvikvatnet i sør.
	9	Kan det være fare for skogbrann/lyngbrann i området?		X	Ikke innenfor selve planområdet, men tilstøtende område i nord er uberørt terreng med skog.
	10	Annet (Spesifiser)?			

		Er det knyttet risiko til følgende element?	Ja	Nei	Kommentar
Virkso mhets- risiko	11	Omfatter planen storulykkevirksomhet eller farlige anlegg?		X	
	12	Er det storulykkevirksomheter/farlig anlegg i nærheten som kan utgjør en risiko for planområdet?		X	
	13	Annet (spesifiser)?			

		Er det knyttet risiko til følgende element?	Ja	Nei	Kommentar
Kraft- forsyni ng	14	Er området påvirket av magnetfelt over 0,4µT fra høyspentlinjer?		X	Det går en høyspentlinje 132 kV like utenfor planområdet. Risikoen med tanke på magnetfeltet endres ikke som følge av tiltakene.
	15	Vil tiltaket endre (styrke/svekke) forsyningstrykkggheten i området?		X	
	16	Annet (spesifiser)?			

		Er det knyttet risiko til følgende element?	Ja	Nei	Kommentar
Brann/ ulykke s- bereds kap	17	Har området mangelfull slukkevannforsyning (mengde og trykk)?		X	Det er ikke byggverk eller tiltak som krever slukkevann etter TEK17.
	18	Har området dårlig tilkomst for nødteater?	X		Tilkomst/tilgjengelighet for nødteater er noe redusert som følge av pågående anleggsarbeid da østlige kjøretretning er redusert fra 3 til 2 felt med endret kjøremønster.
	19	Annet (spesifiser)?			

		Er det knyttet risiko til følgende element?	Ja	Nei	Kommentar
Omgivelser	20	Er det regulerte vannmagasin med spesiell fare for usikker is i nærheten?		X	
	21	Er det terrengformasjoner som utgjør spesiell fare (stup etc.)?		X	
	22	Vil tiltaket (utbygging/drenering) kunne føre til oversvømmelse i mer lavtliggende områder?		X	
	23	Annet (spesifiser)?			

		Er det knyttet risiko til følgende element?	Ja	Nei	Kommentar
Vannforsyning	24	Er det problem knyttet til vannforsyning og avløp i området?		X	
	25	Ligger tiltaket i eller nært nedslagsfelt for drikkevann, og kan dette utgjøre en risiko?		X	
	26	Annet (spesifiser)?			

		Er det knyttet risiko til følgende element?	Ja	Nei	Kommentar
Sårbar objekter	27	Medfører bortfall av kritisk infrastruktur spesielle ulemper for området?		X	
	27	Er det spesielle brannobjekt i området?		X	
	29	Er det omsorgs- eller oppvekst-institusjoner i området?		X	
	30	Annet (spesifiser)?			

		Er det knyttet risiko til følgende element?	Ja	Nei	Kommentar
Samferdsel	31	Er det kjente ulykkespunkt på transportnett i området?		X	Selv om det er registrert ulykker langs E136 ifølge Statens vegvesens vegkart er det ikke kjente ulykkespunkt (ulykkespunkt innebærer minimum 4 politirapporterte personskadeulykker innenfor 5 år på en strekning på 100 meter).
	32	Vil utilsikta/ukontrollerte hendelser som kan inntreffe på nærliggende transportårer inkl. sjø- og luftfart utgjøre en risiko for området?		X	
	33	Er det transport av farlig gods til/gjennom området?	X		E136 er hovedåren inn til Ålesund sentrum. Man har ikke nøyaktig oversikt, men tankbiler med drivstoff og annet farlig gods benytter vegen om man skal transportere gods til og fra Ålesund sentrum. Dagens situasjon vil være lik fremtidig situasjon.
	34	Kan området bli isolert som følge av blokkert infrastruktur, f.eks. som følge av naturhendelser?		X	
	35	Annet (spesifiser)?			

--	--	--	--	--	--

Miljø/ Landbruk		Er det knyttet risiko til følgende element?	Ja	Nei	Kommentar
	36	Vil planen/tiltaket bli berørt av, eller forårsake forurensning i form av lyd, lukt eller støv?	X		Tiltaket er 4-felts veg, som vil forårsake støv og støv. Trafikkmengden vil være tilsvarende dagens situasjon.
	37	Vil planen/tiltaket bli berørt av, eller kan skape fare for akutt eller permanent forurensning?		X	
	38	Vil tiltaket ta areal fra dyrka eller dyrkbar mark?		X	Ifølge Nibio (Kilden) er noe av skogen vest for ridesenteret kategorisert som dyrkbar jord. Tidligere var området dekt av barskog, men mesteparten er avskoget når i forbindelse med pågående anleggsarbeid. Det er ikke vurdert noe risiko knyttet til dette.
	39	Annet (spesifiser)?			

Er området påvirket/forurenset fra tidligere bruk		Er det knyttet risiko til følgende element?	Ja	Nei	Kommentar
	40	Gruver: åpne sjakter, steintipper etc.?		X	
	41	Militære anlegg: fjellanlegg, piggrådsperringer etc.?		X	
	42	Industrivirksomhet eller aktiviteter som f.eks. avfallsdeponering, bålbrekking, skipsverft, gartneri etc.?		X	
	43	Annet (spesifiser)?			

Tilsikta hendelser		Er det knyttet risiko til følgende element?	Ja	Nei	Kommentar
	44	Er tiltaket i seg selv et sabotasje-/terrormål?		X	
	45	Fins det potensielle sabotasje-/terrormål i nærheten?		X	
	46	Annet (spesifiser)?		X	

7.3 Sårbarhetsvurdering

Gjennom fareidentifikasjonen fremsto følgende farer som relevante, og det gjøres en sårbarhetsvurdering av disse:

- 1 Er området utsatt for snø-, flom-, jord- og/eller steinskred?
- 18 Har området dårlig tilkomst for nødetaer?
- 33 Er det transport av farlig gods til/gjennom området?
- 36 Vil planen/tiltaket bli berørt av, eller forårsake forurensning i form av lyd, lukt eller støv?

7.3.1 Er området utsatt for snø-, flom-, jord- og/eller steinskred

I forbindelse med utarbeidelse av planforslaget er det gjennomført en skredfarevurdering. Vurderingen konkluderer med at det er en liten faresone for steinsprang fra skråning i sørøstlig del av kartleggingsområdet. Planlagt veglinje ligger ikke innenfor kartlagt faresone og det vil ikke være krav til skredsikring. Ved arbeid innenfor sonen kan det være aktuelt med avbøtende tiltak, men dette er ikke vurdert i arbeidet.

Kartleggings- og påvirkningsområdene har fjellsider og skrenter brattere enn 45 grader, men det er ikke kartlagt spor etter tidligere steinskredavsetninger. Skredfare i kategorien steinskred trenger ikke utredning. For jordskred er det definert et lite aktsomhetsområde på midten av strekningen. Det er observert vann i aktsomhetssonen, men basert på usammenhengende løsmassedekke og manglende tegn på erosjon, er det vurdert som lite sannsynlig at det vil gå jordskred i dette området. Nominell årlig sannsynlighet for jordskred vurderes å være mindre enn 1/1000.

Når det gjelder flom-, snø- og sørpeskred er vurdert at nominell årlig sannsynlighet er mindre enn 1/1000. Oppsummert er det i vurderingene konkludert med at det er en liten faresone for steinsprang nord for Dalsida som har sannsynlighet større enn 1/1000, og ikke oppfyller kravet for sikkerhet. Resterende område har tilstrekkelig sikkerhet mot skred. Det vil ikke være krav til skredsikring, men arbeid innenfor steinsprangsonen kan det være aktuelt med avbøtende tiltak.

Planområdet vurderes til å være lite sårbart, og relativt lik som dagens situasjon. Det er planlagt å etablere støyvoll forbi området med faresone for steinsprang (nord for Dalsida), noe som vil fungere som et avbøtende tiltak og redusere konsekvensene av et eventuelt steinsprang. Dette vil også gjøre tiltaket med utvidelsen av vegen fra 3 til 4 felt mindre sårbart dersom et steinsprang inntreffer. Ettersom området er lite sårbart og lik dagens situasjon gjennomføres det ikke risikoanalyse for temaet.

7.3.2 Har området dårlig tilkomst for nødetater

Tilkomsten og tilgjengeligheten for nødetater vil kunne bli noe redusert i anleggsperioden. Både i permanent situasjon og i fasen før det gjennomgående blir bygd 4-felts videre mot Campus vil tilkomsten og tilgjengeligheten være bedre enn dagens situasjon.

Planområdet vurderes som noe sårbart i forhold til tilkomst i anleggsperioden, men ikke sårbart i permanent situasjon. Temaet inngår i videre risikoanalyse.

7.3.3 Er det transport av farlig gods til/gjennom området?

E136 er hovedåren inn til Ålesund sentrum. Planområdet og tiltaket er ikke vesentlig utsatt for transport av farlig gods utover «tradisjonell» transport som er normalt på hovedårer til byer og tettsteder. Det vurderes at planområdet er lite sårbart ovenfor temaet.

At det i anleggsfasen er endret kjøremønster er vurdert til å ikke påvirke sårbarheten, ettersom det er redusert fartsgrense – som fungerer som risikoreduserende tiltak for uønskede hendelser skal oppstå i forbindelse med transport av farlig gods. Ettersom det er vurdert at planområdet og tiltaket er lite sårbart gjennomføres det ikke risikoanalyse for temaet.

7.3.4 Vil planen/tiltaket bli berørt av, eller forårsake forurensning i form av lyd, lukt eller støv?

Både i dagens situasjon og i framtidig situasjon vil planområdet både bli berørt av og forårsake støv- og luftforurensning. Selve planområdet og tiltaket inneholder ikke støyfølsomme anlegg og er således lite sårbart ovenfor temaet. Tilstøtende bebyggelse som grenser til planen vil for øvrig være mer sårbare. Det vil i permanent situasjon etableres støyskjerm og støyvoll, som både vil ha støyreducerende effekt, men samtidig være en barriere for spredning av partikler. Temaet inngår i videre risikoanalyse.

7.4 Risikoanalyse

Risikoanalysen vil bli presentert og utredet separat for anleggs- og driftsfasen.

7.4.1 Har området dårlig tilkomst for nødetater

Anleggsfasen

Tema/forhold	Sannsynlighet	Konsekvens	Risiko
18 Har planen dårlig tilkomst for nødetater	Lav	LH	Lav
		S	-
		MV	-

Tilgjengeligheten og generell tilkomst til planområdet vil være redusert over en lengre periode i forbindelse med anleggsarbeid. Det er ikke kjent med uønskede hendelser i forbindelse med utrykning av nødetater eller annen problematikk knyttet til hverken tilkomst eller tilgjengelig gjennom planområdet langs dagens E136. Sannsynligheten for uønskede hendelser vurderes derfor som lav.

Eventuelle konsekvenser av en uønsket hendelse vil hovedsakelig knytte seg til kategorien liv og helse. Stabilitet og materielle verdier vurderes ikke som relevante, og det vurderes derfor ikke konsekvensgrad. Eksempel på en uønsket hendelse kan være at et kjøretøy får motorstans på dagens veg, noe som medfører kø og dårligere tilgjengelighet. For østgående kjøretøretning er det som tidligere nevnt kun ett kjørefelt åpent i dagens situasjon (pågående anleggsarbeid). Hele strekningen er ikke gjennomgående fysisk avsperrret, men adskilt ved hjelp av trafikkskilt/-kjegler. Det vil derfor være mulig å raskt fjerne kjøretøyet til avsperrret kjørefelt for å opprettholde både tilgjengeligheten og framkommeligheten. I forhold til tilkomst til og for nødetater vurderes derfor konsekvensene som lave for liv og helse.

Driftsfasen

For driftsfasen er det vurdert at det ikke er vesentlig risiko for dårlig tilkomst for nødetater, og av den grunn gjøres det ikke risikoanalyse. I framtidig situasjon vil E136 bestå av fire fullverdige kjørefelt inkludert skulder, som sikrer god tilkomst selv om en uønsket hendelse skulle oppstå, og bedre tilkomst enn i dagens situasjon.

7.4.2 Vil planen/tiltaket bli berørt av, eller forårsake forurensning i form av lyd, lukt eller støv?

Anleggsfasen

Tema/forhold	Sannsynlighet	Konsekvens		Risiko
36 Vil planen/tiltaket bli berørt av, eller forårsake forurensning i form av lyd, lukt eller støv?	Middels	LH	Lav	Lav
		S	-	
		MV	-	

I anleggsfasen vil det forekomme støy og noe støvforurensning som følge av grave-, sprengningsarbeider og lignende. Dette er en kjent konsekvens av planforslaget. Når det kommer til selve risikoen, knytter dette seg til uønskede hendelser som kan påvirke nærliggende bebyggelse. Det vurderes som middels sannsynlig at det oppstår uønskede hendelser i anleggsfasen som eksempelvis påvirker naboers søvn, helseplager eller lignende.

Konsekvensene av eventuelle uønskede hendelser vil omfatte kategorien liv og helse. Det ansees ikke at de kan medføre konsekvenser for stabilitet eller materielle verdier. For liv og helse vurderes konsekvensene som lave, da det trolig ikke vil medføre alvorlige skader. Konsekvenser knytter seg hovedsakelig til støy og støv, da lukt sannsynligvis ikke vil bli et vesentlig problem.

Driftsfasen

Tema/forhold	Sannsynlighet	Konsekvens		Risiko
36 Vil planen/tiltaket bli berørt av, eller forårsake forurensning i form av lyd, lukt eller støv?	Lav	LH	Lav	Lav
		S	-	
		MV	Lav	Lav

I driftsfasen vil det som i anleggsfasen trolig ikke knytte seg risiko for uønskede hendelser med lukt. Noe støy og støv i driftsfasen vil forekomme, men det er lav sannsynlighet for at skulle oppstå uønskede hendelser tilknyttet støy/støv. Det vil være relativt forutsigbare støynivåer gjennom døgnet, som vil variere i takt med trafikkmengdene. Støvproblematikk vil kunne oppstå i tørre perioder med mer vegstøv enn vanlig. Det er forankret i bestemmelsene at det skal etableres både støyskjerm og -voll, som vil avbøte eventuelle uønskede hendelser knyttet til både støy og støv.

Konsekvensene av uønskede hendelser vurderes kun til å omfatte kategoriene liv og helse og materielle verdier. Om det eksempelvis skulle oppstå ulykker eller ødeleggelse av støyskjermen vil dette i en begrenset periode kunne føre til økt støy og mer støv inn i boligområdene. Materielle verdier knytter seg til opprettinger av skader, og konsekvensene vurderes som lav.

7.5 Usikkerhet

I ROS-analyser vil det være noe usikkerhet om en hendelse er aktuell eller ikke. Dette gjelder også vurderinger av sannsynlighet og konsekvens. Graden av usikkerhet avhenger hovedsakelig kunnskapsgrunnlaget som er benyttet. Usikkerheten i ROS-analysen vurderes som relativt lav. Det er god kunnskap om dagens veg, og ettersom tiltaket innebærer en utvidelse i samme trasé skaper dette et mer forutsigbart og kjent grunnlag, kontra planlegging av en ny veg i et helt nytt område/trasé. Det er også gjennomført støyvurderinger som inngår i kunnskapsgrunnlaget for vurderinger av temaet for støy.

7.6 Oppsummering og avbøtende tiltak

Tabellen under viser risikomatriksen og de tema/forhold som er risikovurdert. Tallet henviser til nummeret fra sjekklisten, A eller D angir om det er anleggsfasen eller driftsfasen mens LH/MV er forkortelser for konsekvenskategoriene liv og helse og materielle verdier.

Sannsynlighet	Konsekvens		
	Lav	Middels	Høy
Lav	18-A-LH 36-D-LH 36-D-MV		
Middels	36-A-LH		
Høy			

Alle tema/forhold som er risikoanalysert er vurdert til akseptabel risiko. Selv om det er vurdert lav usikkerhet vil det alltid være en viss restrisiko da man ikke har nøyaktig data på når uønskede hendelser eventuelt skulle oppstå. Restrisikoen ansees imidlertid som akseptabel.

Temaet støy er kanskje det mest vesentlige av de vurderte forholdene. Temaet er allerede utredet i eget notat med beregninger, og ivaretatt gjennom planforslaget – som både regulerer støyreducerende tiltak i plankartet og bestemmelsene sikrer at disse skal etableres. Bestemmelsene sikrer også at T-1442 skal legges til grunn, som gjelder både anleggs- og driftsfasen. Dette er avbøtende tiltak som vil være viktig for at risikoen skal være på et akseptabelt nivå. Det foreslås ikke avbøtende tiltak utover disse.

8 Referanser

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap. (2017). *Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging. Metode for risiko- og sårbarhetsanalyse.*

Hjorteviltregisteret. (2025). Hentet fra Fallvilt:

<https://hjorteviltregisteret.no/FallviltInnsyn/Kart?fromDate=2025-03-18&toDate=2025-09-18&arter=1,2,3,4,7,9,11,12,13,14,16&kjonn=1,2,3&alderskategorier=1,2,3,4&arsaker=1,2,3,4,5,6,7&utfall=1,2,3,4,5,6,7>

Miljødirektoratet. (2025). *Naturbase*. Hentet fra

<https://geocortex02.miljodirektoratet.no/vertigisstudio/web/?app=a3a09afee5c24c459c53a9a9ff0915f1>

Miljødirektoratet. (2026). *Luftkvalitet i Norge*. Hentet fra <https://luftkvalitet.miljodirektoratet.no/kart/59/10/5/aqi>

NIBIO. (2025). *Kilden*. Hentet fra kilden.nibio.no

NIJOS. (2005). *Nasjonalt referansesystem for landskap. Beskrivelse av Norges 45 landskapsregioner.*

Statens vegvesen. (2023). *N100 Veg- og gateutforming*. Hentet fra

<https://viewers.vegnorm.vegvesen.no/product/859984/nb#id-9294b876-a537-4d0d-e33f-d90073499264>

Statens vegvesen. (2026a). Hentet fra Vegkart: www.vegkart.atlas.vegvesen.no

Statens vegvesen. (2026b). Hentet fra Støysoner for riks- og fylkesveger: [https://kart-](https://kart-vegvesen.maps.arcgis.com/apps/instant/sidebar/index.html?appid=e3635512dfa24b7f9b97687a0c68d888&locale=en)

[vegvesen.maps.arcgis.com/apps/instant/sidebar/index.html?appid=e3635512dfa24b7f9b97687a0c68d888&locale=en](https://kart-vegvesen.maps.arcgis.com/apps/instant/sidebar/index.html?appid=e3635512dfa24b7f9b97687a0c68d888&locale=en)

Strava. (2025). *Strava Heatmap*. Hentet fra [https://www.strava.com/maps/global-](https://www.strava.com/maps/global-heatmap?sport=All&style=dark&terrain=false&labels=true&poi=true&cPhotos=true&gColor=blue&gOpacity=100#15.52/62.468324/6.273143)

[heatmap?sport=All&style=dark&terrain=false&labels=true&poi=true&cPhotos=true&gColor=blue&gOpacity=100#15.52/62.468324/6.273143](https://www.strava.com/maps/global-heatmap?sport=All&style=dark&terrain=false&labels=true&poi=true&cPhotos=true&gColor=blue&gOpacity=100#15.52/62.468324/6.273143)

Ålesund kommune. (2022). *Plan for areal, klima og transport i Ålesundsregionen.*

Vedlegg

Vedlegg 1 – Varslingsdokumenter

Vedlegg 2 – Merknadsbehandling og merknader varsel om oppstart

Vedlegg 3 – Vurdering av økt vannslipping til Ratvikavatnet naturreservat

Vedlegg 4 – Støyberegninger – E136 Breivika – Lerstad vestlig del, gbnr. 39/409 og 38/412

Vedlegg 5 – Skredfarevurdering E136 Breivika – Lerstad

Vedlegg 6 – Vedtak igangsettelsestillatelse og dispensasjonssøknad