

## Planinitiativ for E39 Fløyfjelltunnelen - tunnelramper Sandviken

|                      |                                                   |
|----------------------|---------------------------------------------------|
| Forslag til plannavn | E39 Fløyfjelltunnelen - tunnelramper Sandviken    |
| Bydel, gnr./bnr.     | Bergenhus, 168/3, 168/112, 168/818, 168/848 m.fl. |
| Vegnavn              | E39                                               |

### 1 Målsetting for prosjektet

#### 1.1 Samfunnsmål

Samfunnsmålene er hentet fra KVV for Bergsområdet (2011) og er definert slik:

- I 2040 skal Bergensregionen ha et transportsystem og utbyggingsmønster som gir god tilgjengelighet til viktige reisemål, og effektiv transport for brukerne
- På kort sikt skal Bergen ha en bilandel og et reisemønster som sikrer lovpålagt krav for luftkvalitet i sentrale deler av Bergen

#### 1.2 Effektmål

Effektmålene sier noe om prosjektets virkninger for brukerne og er hentet fra prosjektbestillingen:

- Trafikkulykker med hardt skadde og/eller drept skal ikke skje
- Reduksjon i byggetiden for oppgradering og forlenging av E39 Fløyfjelltunnelen
- Minimere perioden med lange omkjøringer for trafikantene
- Øke opptiden på E39 gjennom Fløyfjelltunnelen, og redusere omfang av stenging som ikke er planlagt og varslet

#### 1.3 Resultatmål

- Gjeldende lover, forskrifter og normaler skal legges til grunn for løsninger
- Reguleringsplanen skal utarbeides i samsvar med av samfunns- og effektmål og i størst mulig grad i samsvar med overordnede planer
- Oversendt planforslag til Bergen kommune november 2025
- Mål om vedtatt reguleringsplan vår 2026
- Utbyggingen skal legge til rette for raskest mulig utbygging av bybane og sykkel til Åsane

### 2 Bakgrunn

E39 Fløyfjelltunnelen går i dag mellom Nygårdstangen i sør og Sandviken i nord. Tunnelen er ca. 3,7 km lang og har en årsdøgntrafikk (2023) på ca. 48.000 kjøretøy pr. døgn. Tunnelen ble åpnet i 1988/89. Dagens Fløyfjelltunnel er bygget med to tuber med fullprofilboring og utstrossing for å få tilstrekkelig bredde. Dette gjør at profilet i hver av tubene har for liten bredde/høyde til at man kan kjøre toveistrafikk i en tube, selv om det er to felt. Profilet tilsvarer omtrent T8.

Forlengelsen av Fløyfjelltunnelen til Eidsvåg er omtalt i konseptvalgutredning (KVV) for transportsystemet i Bergsområdet (2011) og er en forutsetning for å kunne realisere ny

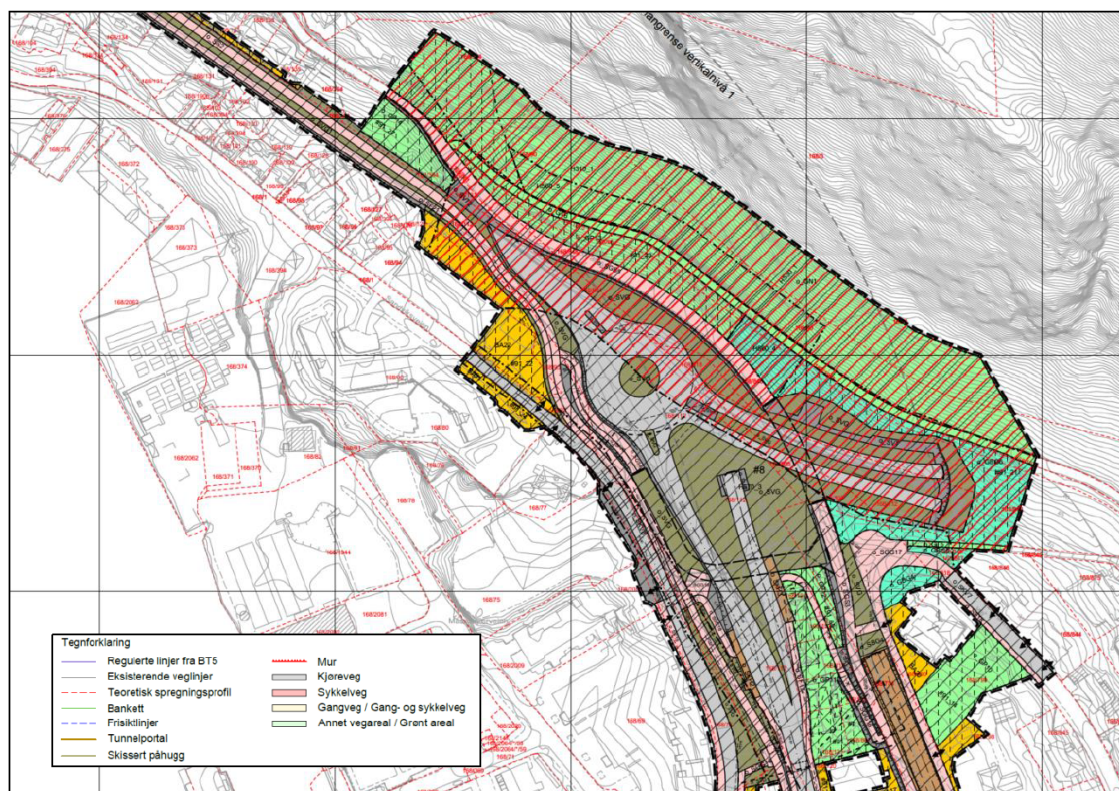
bybane og sykkelstamveg fra sentrum til Åsane. Dette fordi Bybanen skal overta den eksisterende traseen av E39 fra Sandviken sykehus til Eidsvåg.

Samtidig må eksisterende Fløyfjelltunnel oppgraderes etter Tunnelsikkerhetsforskriften, i tillegg til å tilrettelegges for mulig toveistrafikk ved planlagte stengninger i ett av løpene. Prosjektene er derfor slått sammen for å oppnå en rasjonell anleggsgjennomføring.

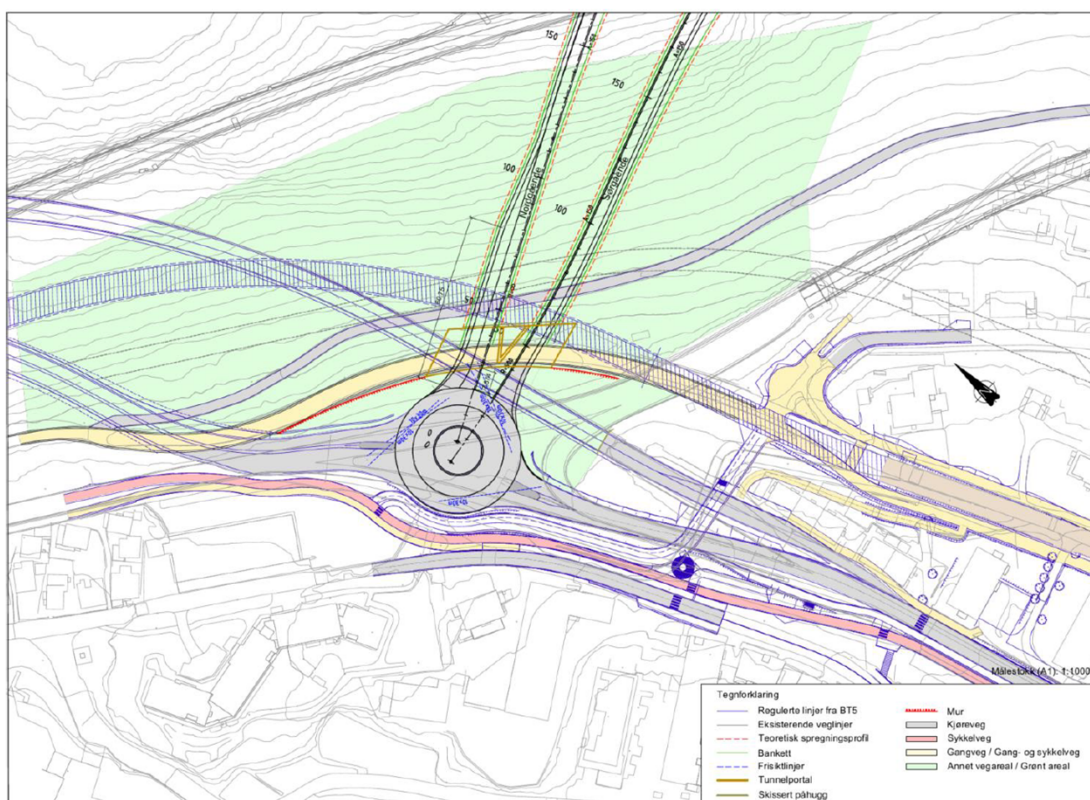
Prosjektet er omfattet av flere reguleringsplaner. Oppgradering av eksisterende tunnel dekkes av reguleringsplan «E39 Fløyfjelltunnelen sør». Forlengelsen til Eidsvåg dekkes av tre ulike reguleringsplaner. Tunnel delen dekkes av «Bybanen fra sentrum til Åsane, Fløyfjelltunnelen – forlengelse til Åsane». Dagsonen i Eidsvåg dekkes av «Bybanen fra sentrum til Åsane, delstrekning 3, Eidsvågtunnelen – Tertneskrysset», mens ramper i krysset i Sandviken dekkes av «Bybanen fra sentrum til Åsane, delstrekning 2, Sandbrogaten til Eidsvågtunnelen».

Vedtatt planer tar utgangspunkt i dagens tunnelpåhugg i Sandviken for sørgående trafikk for fremtidig rampetunnel mot sentrum. Fremtidig rampetunnel fra sentrum mot Sandviken planlagt parallelt med dagens tunnelportal. Dette betyr at arbeidene med tunnelrampene og dagsonene må vente til etter at den forlengede Fløyfjelltunnelen er åpnet for trafikk i begge retninger til Eidsvåg, noe som gir lang byggetid og lange perioder med omkjøringer til og fra Sandviken.

Løsningen som nå foreslås har tunnelpåhugg uavhengig av dagens Fløyfjelltunneler, noe som muliggjør ferdigstilling av tunnelrampene samtidig med resten av tunnelprosjektet til Eidsvåg. På denne måten kan byggetiden, og omfanget av lange omkjøringer for trafikantene til og fra Sandviken, reduseres.



Regulert løsning for tunnelramper i Sandviken



Forslag til ny løsning for tunnelramper i Sandviken (skisse utarbeidet av Norconsult)



**Oversikt over linjeføring med påkobling mot hovedløp i Sandviken (skisse utarbeidet av Norconsult)**



### 3.1 Veg- og trafikkfaglige forhold

Det legges opp til følgende standard:

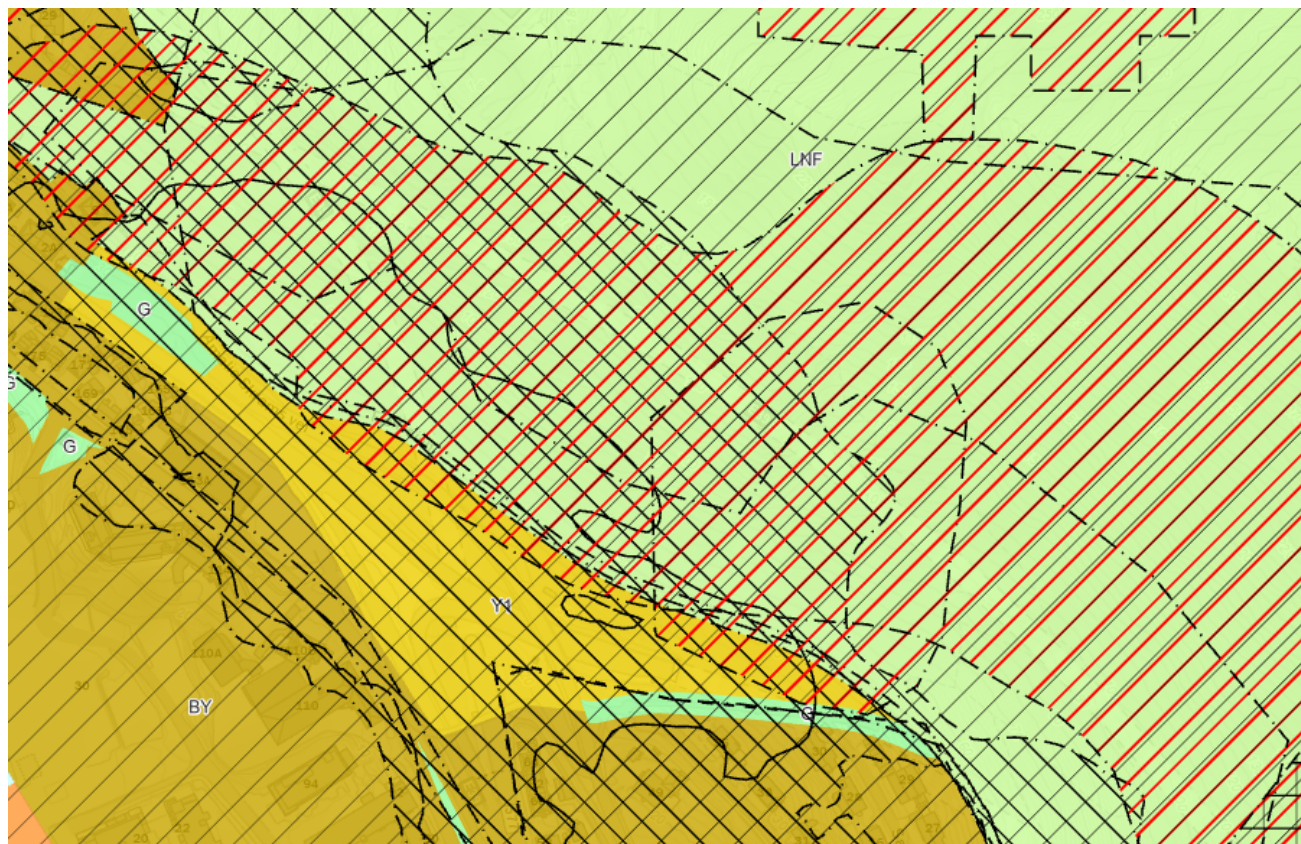
- Hovedløpene i Fløyfjelltunnelen utformes med tunnelprofil 2 x T9,5. Minimumskrav til tunnelprofil i rampene er T7,5 med tillegg for siktutvidelse, dette avklares ved videre detaljering av planen.
- Fartsgrense: 80 km/t i hovedløpene og redusert hastighet i tunnelrampene inn mot krysset i Sandviken

Det er identifisert og søkt Vegdirektoratet om følgende fravik fra Vegnormalene:

- Kryss utenfor tunnelmunning (innvilget)
- Valg av tunnelprofil for rampetunnel større enn minimumsprofil (innvilget)
- Rekkverk ved tunnelportal (trenger mer dokumentasjon)
- Avstand fra tunnelmunning til stengepunkt mindre enn 100 m (innvilget)

### 3.2 Forholdet til overordnede planer og retningslinjer

Tiltaket vil i hovedsak ligge i fjell, med unntak av den korte dagsonen fra tunnelmunning til fremtidig rundkjøring i Sandviken. I KDP 2018 er ikke forlengelse av Fløyfjelltunnelen til Eidsvåg vist, men dette går frem av reguleringsplanen «Bybanen fra sentrum til Åsane, Fløyfjelltunnelen – forlengelse til Åsane». Dagsonen for rampene går frem av reguleringsplan «Bybanen fra sentrum til Åsane, delstrekning 2, Sandbrogaten til Eidsvågtunnelen». Tiltaket er i stor grad i overenstemmelse med overliggende reguleringsplaner. Se utklipp av planene nedenfor.



Utsnitt av KPA 2018

Hensynsoner vist i KDP:

- Friluftsliv: Byfjellsgrense - sentrale byfjell
- Naturmiljø
- Faresone
- Støysone

Hensynssoner vist i reguleringsplan «Bybanen fra sentrum til Åsane, delstrekning 2, Sandbrogaten til Eidsvågtunnelen»:

- H310\_1: Faresone ras- og skredfare
- H530\_1: Hensynssone friluftsliv
- H560\_4: Hensynssone bevaring naturmiljø
- H570\_3: Hensynssone bevaring kulturmiljø

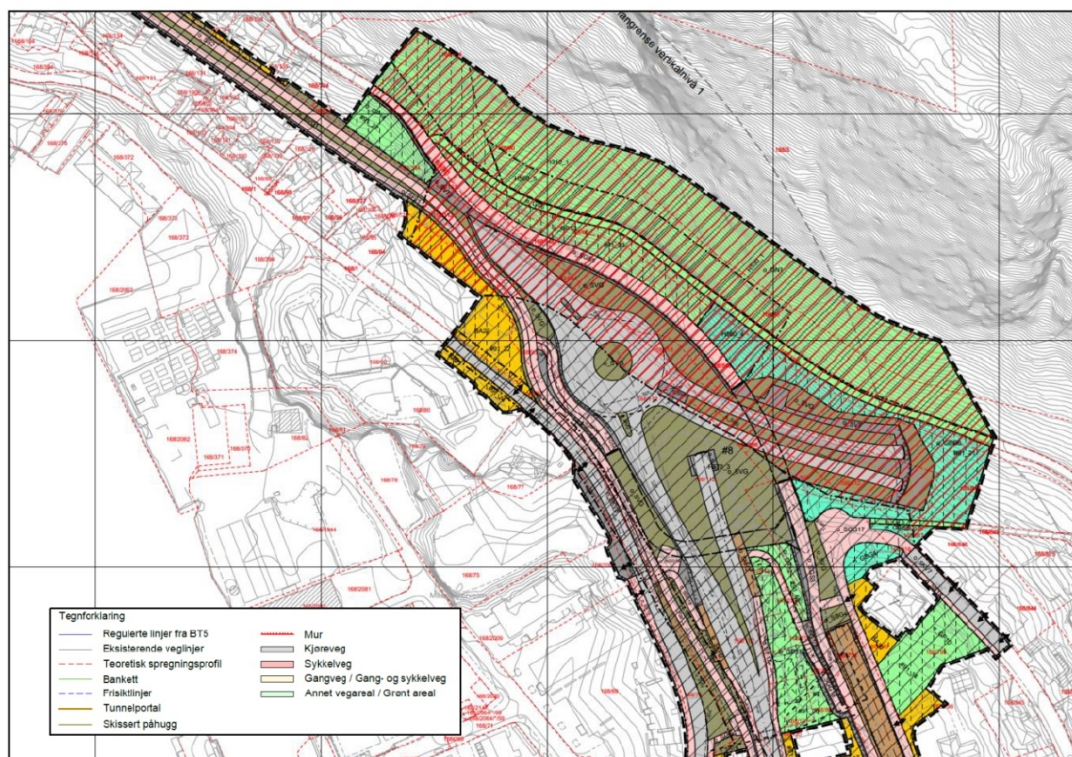
Prosjektet er omtalt i St.mld. nr. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036.

Vedtatte reguleringsplaner i nærområdet:

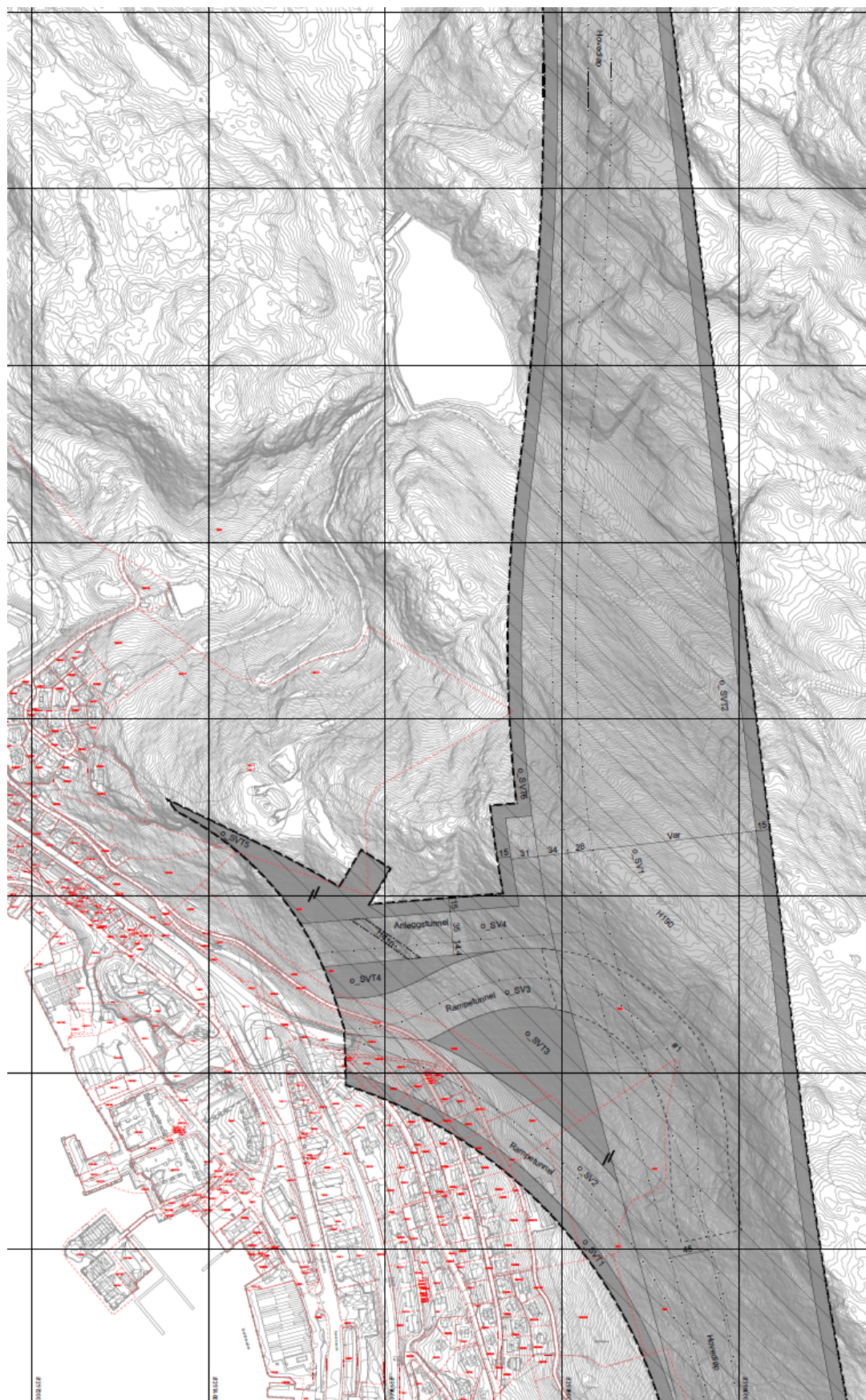
- «Bybanen fra sentrum til Åsane, delstrekning Fløyfjelltunnelen – forlengelse til Eidsvåg» (nasjonal arealplan-ID 4601-65820000), vedtatt 31.05.2023
- «Bybanen fra sentrum til Åsane, delstrekning 2, Sandbrogaten til Eidsvågtunnelen» (nasjonal arealplan-ID 4601\_65810000), vedtatt 31.05.2023

Reguleringsplaner under arbeid i nærområdet:

- «Bergenhuss, Bybanen, Delstrekning Kaigaten – Sandviken» (Nasjonal arealplanid4601\_71720000)



Utsnitt som viser «Bybanen fra sentrum til Åsane, delstrekning 2, Sandbrogaten til Eidsvågtunnelen»



Utsnitt som viser «Bybanen fra sentrum til Åsane, delstrekning Fløyfjelltunnelen – forlengelse til Eidsvåg»

### 3.3 Virkninger av planinitiativet

#### Landskap, omgivelser og strøkskarakter

De deler av planområdet som ligger utenfor fjell er preget av samferdselsanlegg og bebyggelse, men grenser mot Fjellveien og hensynssone for Byfjellene.

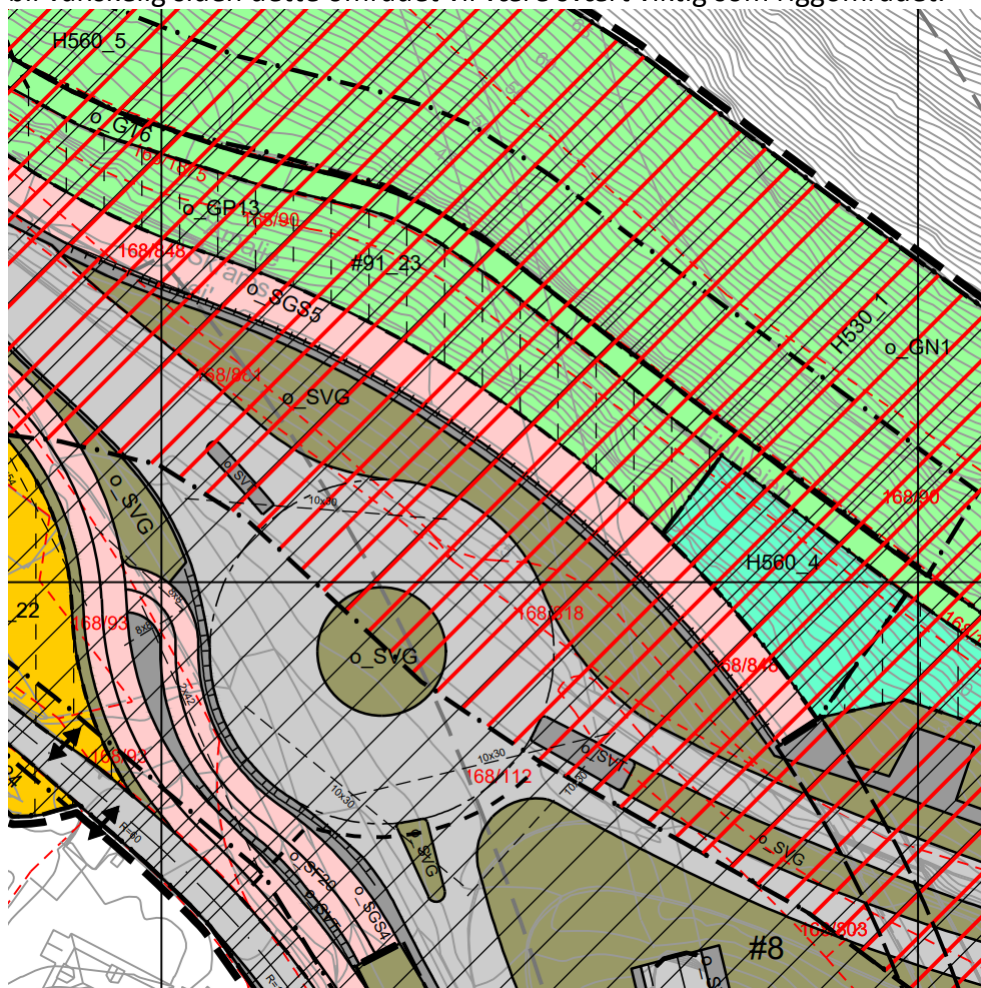
Tunnelportalene blir liggende tett opptil rundkjøringen. Det etterstrebes å redusere fremtoning av portalen, nye murer, og veganlegget. Samtidig gir tiltaket mulighet til å redusere synlighet av eksisterende veikonstruksjoner i området.

#### Redusert trafikk og støy

Tiltaket vil gi en stor reduksjon i trafikken sammenlignet med dagens situasjon. Sammenlignet med regulert løsning blir trafikkmengden den samme.

#### Naturmangfold

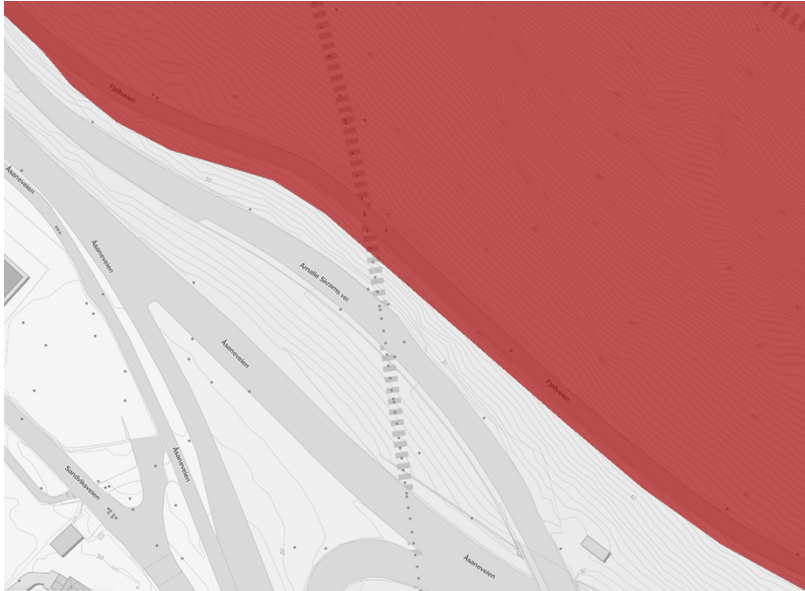
Planen berører hensynssone bevaring naturmiljø, H560\_4. I Bestemmelsene for eksisterende reguleringsplan står det at *eksisterende trær skal så langt det lar seg gjøre beholdes*. Dette kan bli vanskelig siden dette området vil være svært viktig som riggområdet.



Utsnitt fra gjeldende plan som viser hensynssone bevaring naturmiljø, H560\_4

### Friluftsliv

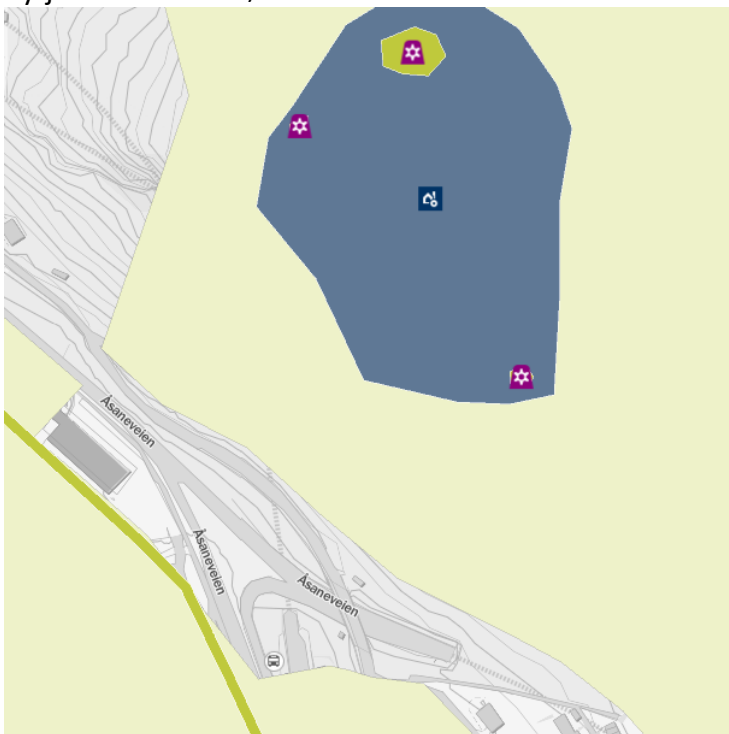
Tiltaket vil inkludere deler av friluftsområdet Byfjellene, verdisatt som svært viktig friluftslivsområde. Grensen for friluftsområdet følger Fjellveien som forutsettes beholdt slik den er i dag, men det må påregnes at denne vil kunne stenges ved etablering av påhuggsområdet og ved driving av starten av rampetunnelene.



Utklipp fra Naturbase - Friluftsområder

### Kulturverdier

Tiltaket ligger i stor grad i fjell, men av berørte kartlagte kulturmiljø er det yttergrensen av Byfjellene som berøres.



Utklipp fra Naturbase - Kulturminner

### Barn og unges interesser

Påvirkes i liten grad, bortsett fra at Fjellveien må påregnes stengt i starten av anleggstiden.

### Forhold for gående, syklende og kollektivreisende

Det vil bli behov for omlegginger, men av trafikkmønsteret, men det ville også vært tilfellet for løsningene i vedtatt plan.

### Konkurransforholdet mellom bil og miljøvennlige reiseformer

Oppgradering av dagens Fløyfjelltunnel gjøres i forbindelse med etablering av bybane til Åsane.

### Trafikksikkerhet

Tiltaket skal gi gode trafikksikre løsninger og fravik avklares med Vegdirektoratet. Mindre omfang av lange omkjøringsveger og tidligere åpning av forlenget tunnel gir også et positivt bidrag til trafikksikkerhet i byggetiden.

### Samfunnssikkerhet og risiko

Tiltaket vil være svært positivt for utbyggingen av Fløyfjelltunnelen. Flere punkt å drive tunnelen fra letter anleggsgjennomføringen og bidrar til kortere byggetid. Ferdig anlegg vil gi større robusthet for trafikksystemet og avvike trafikken i begge retninger i det andre, siden man da vil kunne stenge én tunnel om gangen på tider av døgnet når det planlegges for stengninger. Ny tunnel og oppgradert tunnel vil også kunne gi større opptid på vegnettet.

### Andre aktuelle konsekvenser av tiltaket

Det må etableres et renseanlegg for tunnelvaskevann

Overskuddsmasser som følge av tiltaket. Mulig løsning for mellomlagring av masser i fjell før utkjøring vil vises i planmaterialet.

### Skredvurdering



Oversikt over kartlagt område og ulike faresoner

#### **4 Konsekvensutredning (KU)**

Forslagsstiller vurderer at prosjektet ikke utløser krav om KU.

#### **5 Fremdrift og prioritering**

Foreløpig stipulert fremdrift

| Milepæl                               | Dato         | Merknad |
|---------------------------------------|--------------|---------|
| Oppstartsmøte med Bergen kommune      | Mai 2025     |         |
| Vedtak om oppstart i byrådet          | Sommer 2025  |         |
| Varsling av planoppstart              | Sommer 2025  |         |
| Utarbeidelse av planforslag           | Høst 2025    |         |
| Utkast til plan for 1.gangsbehandling | Oktober 2025 |         |
| Vedtatt plan                          | Vår 2026     |         |

#### **Vedlegg:**

1. Forslag til varslingsgrense, pdf-format
2. Forslag til varslingsgrense, sosi-fil