BERGEN KOMMUNE

BYRÅDET

Byrådssak /26 **Saksframstilling**

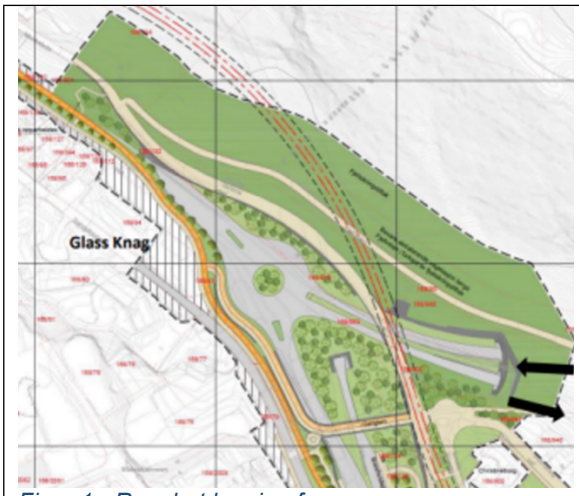
Vår referanse: 2025/165986-76

Sluttbehandling, Bergenhus. E39 Fløyfjelltunnelen - tunnelramper i Sandviken

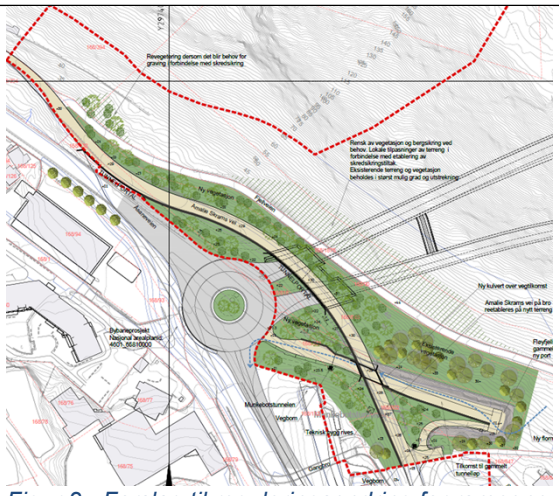
Hva saken gjelder:
Statens vegvesen har utarbeidet forslag til reguleringsplan for tunnelramper fra Fløyfjelltunnelen til Sandviken. Det ble varslet oppstart for endringen den 09.08.2025.

Formålet med reguleringsplanen er å legge til rette for en rampeløsning som gir besparelser i byggetid og kostnader når Fløyfjelltunnelen skal oppgraderes og forlenges til Eidsvåg.

Tiltaket skal etableres samtidig med planlagt forlengelse av Fløyfjelltunnelen mot Eidsvåg, og oppgradering av eksisterende Fløyfjelltunnel fra Nygårdstangen frem til tunnelens forlengelse i nord. Planforslaget vil endre på regulert løsning for fremtidige tunnelramper fra Fløyfjelltunnelen i Sandviken som ble vedtatt i 2023.



Figur 1 - Regulert løsning for rampene


Figur 2 - Forslag til reguleringsendring for rampene

Løsningen som nå foreslås er å flytte portaler for rampene i Sandviken mer rett inn mot fjellet fra regulert rundkjøring, slik at disse kan etableres uavhengig av dagens portal for sørgående hovedløp. Med dette grepet oppnår en flere fordeler:

- Eksisterende sørgående løp av Fløyfjelltunnelen kan holdes åpent gjennom store deler av byggeperioden.
- Nordgående avrampe mot Sandviken kan tas i bruk før sørgående løp er ferdigstilt.
- Anleggsfasen der trafikk til/fra Sandviken ikke kan benytte direkte kobling mot Fløyfjelltunnelen blir vesentlig forkortet.

- Ved å etablere en ny portal i Sandviken på et tidlig tidspunkt i prosjektet får en mulighet for mer rasjonell anleggsdrift med driving av flere stuffer (arbeidsfronter) samtidig, noe som kan redusere total byggetid for hele prosjektet.

Planforslaget var på høring og offentlig ettersyn i perioden 28.02.2026–14.04.2026. Det er også foretatt en begrenset høring i perioden 29.05.2026–19.06.2026.

Uttalelsene og merknadene peker i hovedtrekk på følgende:
- Konflikter i forholdet mellom teknisk utforming og hensynet til viktige landskaps- og kulturmiljøverdier.
- Ulemper for nærliggende bebyggelse i form av støy, anleggsaktivitet og visuelle endringer.

Alle merknader er kommentert i vedlagt merknadsskjema.

Fagetatens vurdering og anbefaling:
Plan- og bygningsetaten mener at den nye kryssløsningen sikrer en god kobling fra de fremtidige lokalveiene Åsaneveien og Sandviksveien til rampetunneler mot Fløyfjelltunnelen mot sør. Løsningen sikrer også areal for hovedsykkelruten mellom Sandviksveien og Åsaneveien med kobling for gående og syklende mot Amalie Skrams vei og Munkebotn.

For å sikre drift og vedlikehold av dagens Fløyfjelltunnel reguleres det to adkomstveger til Fløyfjelltunnelens eksisterende utløp. Den ene adkomstvegen er å opprettholde deler av dagens på dagens sørgående løp. Denne blir dimensjonert for lastebiler. Den andre tilkomsten er fra Amalie Skrams veg til portalen og dimensjoneres for mindre kjøretøy. Fagetaten utfordrer forslagsstiller til å se nærmere på behovet for begge adkomstveger i detaljprosjekteringen og vurdere om denne kan utgå for å unngå kjøring på Amalie Skrams veg, og frigjøre areal til å revegetere området.

Planen sikrer at eksisterende vegetasjon i området mellom Fjellveien og Amalie Skrams vei skal bevares så langt det er mulig og fagetaten vurderer at hensynet til naturmangfoldloven er ivaretatt. Det er lagt inn hensynssoner for bevaring av natur, og den økologiske korridoren som er registrert i temakart blågrønne strukturer (KPA 2018) ovenfor Fjellveien blir opprettholdt. Det vurderes at flytting av påhugg for Fløyfjelltunnelen vil gi ubetydelige endringer for tema naturmangfold.

Plan- og bygningsetaten er glad for at løsningen reduserer byggetiden og slutter seg til den foreslåtte endringen av tunnelrampene og det planfaglige grepet i planforslaget. Forslaget til detaljregulering vurderes å være tilfredsstillende og anbefales vedtatt.

Økonomiske konsekvenser:
Tiltaket finansieres av statlige midler, og gir ingen direkte økonomiske konsekvenser for kommunens økonomi.

Byrådets vurdering og anbefaling/konklusjon:
Byrådet mener det haster å få på plass en utbedring av Fløyfjellstunnelen og er fornøyd med at reguleringsendringen legger opp til en raskere fremdrift som sikrer tidligere åpning av ny Fløyfjellstunnel. Det er helt nødvendig å øke beredskapen i trafikksystemet i Bergen, som er svært sårbart for hendelser i trafikksystemet. Denne løsningen gir Bergen en etterlengtet omkjøringsvei, og muliggjør samtidig raskere ferdigstillelse av bybanen til Åsane.

Byrådet er spesielt fornøyd med at den nye rampeløsningen gir besparelser i både byggetid og kostnader. Vegvesenet har estimert at besparelsen i byggetid er minst tre år, kanskje opp mot fire. Dette gjør at man reduserer behovet for anleggsområder både i Sandviken og i Eidsvåg, noe som vesentlig reduserer ulempene på begge stedene. Når rampene kan

bygges samtidig med forlengelsen til Eidsvåg i egne traseer, vil man kunne opprettholde trafikk på dagens løsning, mens man ferdigstiller ny løsning. Dette gir vesentlig lavere ulemper for bilistene og man unngår store trafikkøkninger gjennom tettbygde områder i anleggsfasen. Byrådet ser at å drive tunnelen mellom Sandviken og Eidsvåg fra to sider, reduserer risikoen i prosjektet, og er fornøyd med at reguleringsendringen legger opp til mulighet for mellomlagring og opplasting av masser i bergrommet slik at massene kan kjøres ut på tider av døgnet hvor trafikken er lav.

Bergen bystyre vedtok i møtet 31.05.2023 sak 161/23 områdereguleringsplan for Fløyfjelltunnelen – rigg- og anleggsområde (Saltimport). I vedtaket kom det frem at dette var et nødvendig, men ikke et ønsket vedtak. Saltimportplanen er senere opphevet, men reguleringsendringen som nå fremmes i denne saken vurderes å gi mange av de samme fordelene som Saltimportplanen ga, med langt lavere negative konsekvenser for beboerne i området.

Fagetaten utfordrer forslagsstiller til å se nærmere på behovet for begge adkomstveger i detaljprosjekteringen og vurdere om denne kan utgå for å unngå kjøring på Amalie Skrams veg, og frigjøre areal til å revegetere området. Byrådet har derimot forståelse for at Statens vegvesen har behov for tilkomst til bergrommene i rampene som stenges når ny løsning er på plass, og ser behovet for muligheten for lagring av utstyr. Det nevnes også i planbeskrivelsen at den tomme tunnelen kan senere benyttes til beredskap og samfunnssikkerhet. Byrådet er enige i at man i krisesituasjoner kan ha behov for tilgang til store bergrom, og det er derfor ikke ønskelig å stenge eksisterende adkomst til tunnelen. Byrådet vil derfor oppfordre vegvesenet til i det videre arbeidet vurdere muligheten for en slik fremtidig bruk i samarbeid med kommunen, i stedet for at en adkomstveg utgår.

Oppsummert vurderer byrådet at reguleringsendringen sikrer en både billigere løsning som kan realiseres raskere enn vedtatt regulert rampeløsning. Løsningen gir også kortere og lavere trafikale utfordringer. Byrådet anbefaler derfor å vedta reguleringsendringen slik den er anbefalt.

Begrunnelse for framleggelse til bystyret:
Som det fremgår av Reglement for Bergen bystyre og utvalgene 2023-2027, punkt 5.7.3 bokstav d, følger det av plan- og bygningslovens § 3-3 andre ledd at det ligger til bystyret selv å vedta reguleringsplaner, jf. pbl. § 12-12 første ledd. For endring av reguleringsplan gjelder samme bestemmelser som for utarbeiding av ny plan, jf. pbl § 12-14.

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:
I medhold av plan- og bygningsloven § 12-12, vedtas følgende forslag til detaljregulering:

a. Bergenhus. E39 Fløyfjelltunnelen - tunnelramper i Sandviken, arealplan-ID 71870000 vist på plankart, datert 03.07.2026

b. Tilhørende reguleringsbestemmelser, datert 03.07.2026

Dato: 25. august 2026

Christine B. Meyer
Byrådsleder

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Vedlegg:

1. Fagnotat, datert 03.08.2026
2. Plankart VN1, datert 03.07.2026
3. Plankart VN2, datert 03.07.2026
4. Reguleringsbestemmelser datert 03.07.2026
5. Planbeskrivelse datert 03.07.2026
6. Merknadsskjema datert 03.07.2026
7. Illustrasjonsplan datert 17.06.2026
8. Snitt og oppriss datert 17.06.2026
9. ROS-analyse datert 05.12.2025
10. Støyutredning datert 05.12.2025
11. Miljøprogram datert 09.01.2026
12. Miljørisikoanalyse datert 05.12.2025
13. VA-rammeplan datert 10.07.2026