BERGEN KOMMUNE

Plan- og bygningsetaten

Til
BBU - Planseksjonen (Arbeidssted)

Fra
Plan- og bygningsetaten

Fagnotat

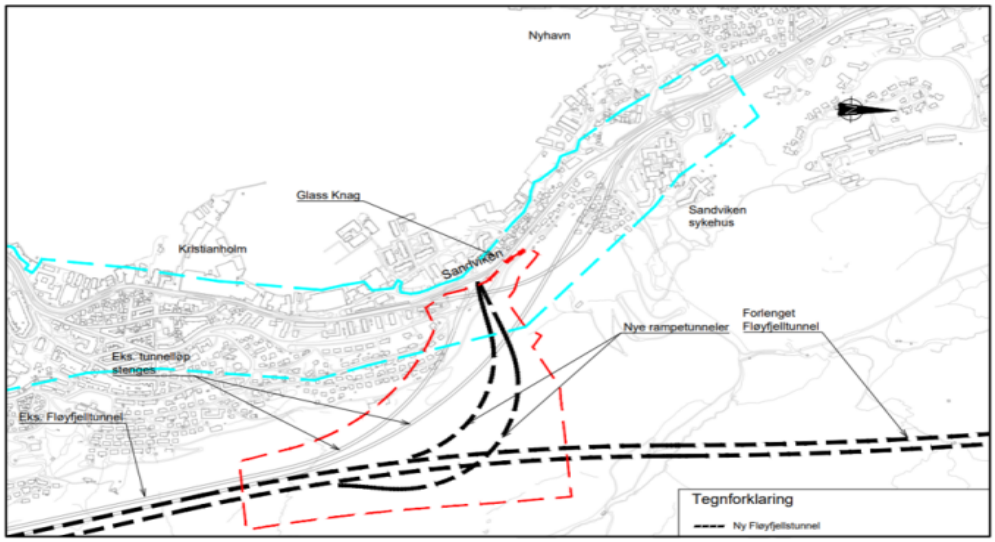
Vår referanse: PLAN-2025/12912-74
Saksbehandler: Helga Rasten
Dato: 03.08.2026

Forslag til detaljregulering anbefales vedtatt Bergenhus. E39 Fløyfjelltunnelen - tunnelramper i Sandviken, Arealplan-ID 71870000

Om planforslaget

Statens vegvesen legger frem forslag til detaljregulering av tunnelramper fra Fløyfjelltunnelen til Sandviken. 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. Løsningen som foreslås er å flytte portaler for rampene i Sandviken mer rett inn mot fjellet, slik at disse kan etableres uavhengig av dagens portal for sørgående hovedløp.



Figur 1. Planlagte nye ramper samt oppgradert og forlenget Fløyfjelltunnelen er vist med sort stiplet linje, planavgrensning for denne planen er vist med rød stiplet linje. Varslingsgrense for pågående planarbeid for Bybanen sentrum-Sandviken (PlanID 71720000) er vist med blå stiplet linje.

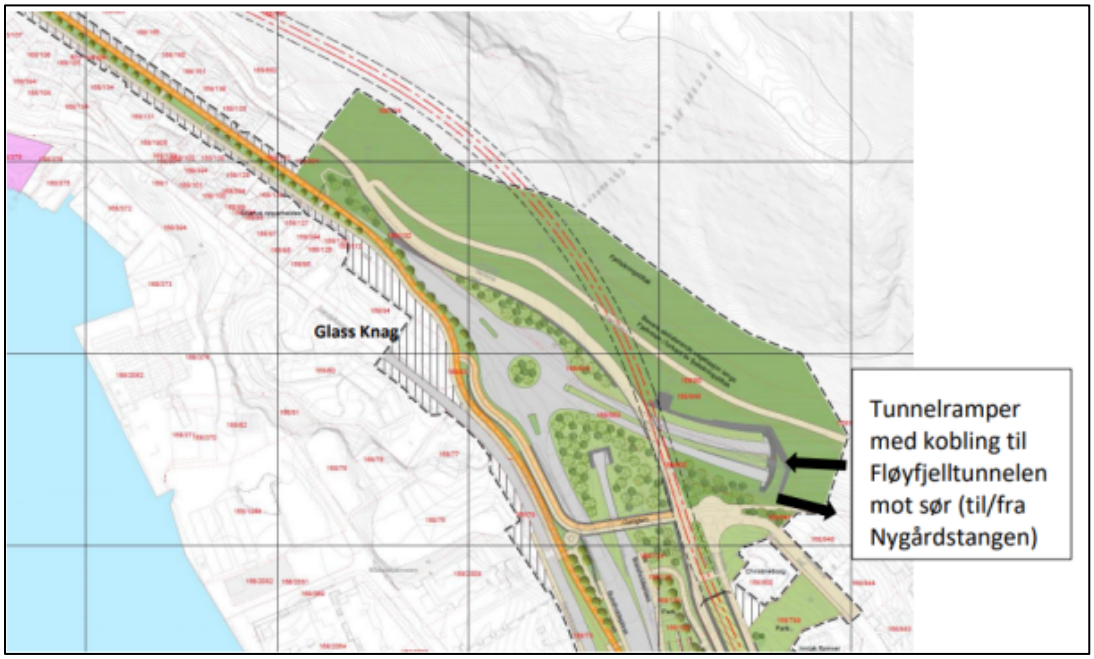
Postadresse:
Postboks 7700,
5020 BERGEN
Kontoradresse:
,
5008 BERGEN

Telefon: 55566310
E-post: postmottak.planogbygg@bergen.kommune.no

Internett: www.bergen.kommune.no

Gjeldende vedtatt løsning

Vedtatte planer tar utgangspunkt i dagens tunnelpåhugg i Sandviken for sørgående trafikk for fremtidig rampetunnel mot sentrum. Fremtidig rampetunnel fra sentrum mot Sandviken er 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. Regulert rampeløsning er vist i figuren under.



Figur 2. Vedtatt løsning for tunnelramper i Sandviken

Forholdet til pågående tilgrensende planarbeid for Bybanen

Dette planforslaget kommer til å delvis overlappe med pågående planarbeid for Bybanen sentrum-Sandviken (PlanID 71720000) for området rundt Amalie Skrams veg. Mindre justeringer rundt høyder i Amalie Skrams veg håndteres i ny bybaneplan og vil ikke påvirke løsningene i denne planen. Ny bybaneplan forventes å bli lagt ut til offentlig ettersyn høsten 2026.

Foreslått ny løsning for tunnelramper

Dette planforslaget foreslår å flytte portaler for rampene i Sandviken mer rett inn mot fjellet, 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 åpen 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 ramper i Sandviken på et tidlig tidspunkt i prosjektet får en mulighet for mer rasjonell anleggsdrift med tunneldriving fra flere angrepspunkt samtidig, noe som kan redusere total byggetid for hele prosjektet.

Den nye løsningen berører ikke plassering av rundkjøringen som er regulert i reguleringsplan for Bybanen – Åsane delstrekning 2, plan ID 65810000. Planforslaget omfattes ikke av forskrift om konsekvensutredninger. Figuren under viser foreslått ny rampeløsning, med planavgrensning vist med rød stiplet linje.



Figur 3. Utsnitt av illustrasjonsplan som viser regulert dagsone

Se planbeskrivelsen med vedlegg for utfyllende opplysninger.

Planprosess og medvirkning

Det ble varslet oppstart 09.08.2025. Planforslaget var på høring og offentlig ettersyn 28.02.2026-14.04.2026. Det er foretatt en begrenset høring i perioden 29.05.2026-19.06.2026. Vi har gått gjennom materialet og vurderer merknadsskjemaet som dekkende.

Merknader og uttalelser ved offentlig ettersyn

Til høring og offentlig ettersyn ble det mottatt tre private merknader og 12 høringsuttalelser. Disse er oppsummert og kommentert i merknads- og endringsskjema datert 03.07.2026.

I uttalelsene og merknadene blir det i hovedtrekk pekt 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

Det er i tillegg foretatt en begrenset høring i perioden 29.05.2026 – 19.06.2026. Bakgrunnen for høringen var i hovedsak at Statens vegvesen trenger tilgang til eksisterende Fløyfjelltunnel for større kjøretøy. Det kom inn en privat merknad og tre uttalelser fra høringsparter til denne. Uttalelsene peker på mye av de samme temaene som ble tatt opp i offentlig ettersyn. Fagetaten stiller seg bak vurderingene som er oppsummert og kommentert i det samme merknads- og endringsskjema nevnt ovenfor.

Endringer etter offentlig ettersyn og begrenset høring

Endringene som er foretatt fremgår av merknads- og endringsskjema datert 03.07.2026. Planmaterialet er oppdatert i henhold til endringene. Kort oppsummert innebærer endringene:

- I reguleringsplanen som var på høring var det foreslått at eksisterende og regulert (i planID 65810000) tilfart til dagens Fløyfjelltunnel skulle stenges. Dette er endret til at dagens tilfart skal kunne benyttes som adkomst til eksisterende tunnel for store kjøretøy. Bakgrunnen for endringen er at Statens vegvesen trenger tilgang til eksisterende Fløyfjelltunnel for vedlikehold. Adkomsten er tilpasset regulert rundkjøring i planID 65810000 og går i kulvert under Amalie Skrams vei, dimensjonert for lastebil. Resterende arealer som inngikk i o_BG2, skal kunne gjenskapes til nytt terreng. Plankartet er derfor endret til å vise en veg fra rundkjøringen til dagens portal, noe sør for eksisterende tilfart. Denne vegen, i tillegg til den eksisterende adkomstvegen skal eies og driftes av Statens vegvesen.
- I tillegg er det gjort mindre justeringer av bestemmelser som blant annet sikrer at Fjellveien opprettholdes gjennom hele anleggsperioden.
- Tidligere o_PA er endret til o_AVG7. Det var et parkareal med midlertidig bygge- og anleggsområde, hvor det var tillatt med tiltak ifm. etablering av tunnelpåhugg. I praksis er dette da et areal tilhørende veg- og tunnelanlegget. Arealformålet er endret for å vise den reelle bruken av området.
- Eierforholdet på adkomstvegene o_V3, o_V6 og o_V7 er endret fra offentlig til privat, og skal eies og driftes av Statens vegvesen.

Vurdering av planforslaget

Plan- og bygningsetaten kommenterer sakens sentrale problemstillinger. Øvrige tema anses som tilfredsstillende løst og belyst.

Vi slutter oss til hovedformålet endring av tunnelramper og det planfaglige grepet i planforslaget. Forslaget til detaljregulering vurderes å være tilfredsstillende og anbefales vedtatt.



Figur 4. 3D-illustrasjon som viser foreslått dagløsning

Vei og trafikk

Reguleringsplanen legger til rette for etablering av sørvendte rampetunneler mellom rundkjøring på dagens E39 ved Glas Knag og planlagt forlenget Fløyfjelltunnel.

Kryssløsningen sikrer en god kobling fra de fremtidige lokalveiene Åsaneveien og Sandviksveien til rampetunneler mot Fløyfjelltunnelen mot sør, areal for hovedsykkelruten mellom Sandviksveien og Åsaneveien samt kobling for gående og syklende mot Amalie Skrams vei og Munkebotn.

I forbindelse med etablering av ny tunnelportal for rampene, foreslås Amalie Skrams vei flyttet ca. 3 meter inn i terrenget over den nye tunnelportalen. Plasseringen av tunnelportalen skal minimere konflikten med eksisterende Munkebotstunnel, som ligger under det aktuelle området. Det ble vurdert å senke Amalie Skrams vei for å redusere stigningen til om lag 7 %. En slik senkning vil kunne gi vanskelige tilknytninger til tilgrensende veger og avkjørsler, og derfor er stigningen på 9 % beholdt. Det anbefales å vurdere nærmere i detaljprosjekteringen hvorvidt det er mulig å redusere stigningen på Amalie Skrams vei.

Det reguleres to adkomstveger til Fløyfjelltunnelens eksisterende utløp, som skal brukes av Statens vegvesen til drift og vedlikehold av Fløyfjelltunnelen. Den ene adkomstvegen fra rundkjøringen til portalen, på dagens sørgående løp, er dimensjonert for lastebiler (V6 og V7

i plankart). Den andre regulerte adkomstvegen (V3 i plankartet) er kortere, om lag 45 m lang, og kobler seg også til tunnelportalen for det tidligere sørgående løpet. I motsatt ende er den koblet til Amalie Skrams vei. Vegen er dimensjonert for mindre kjøretøy som pickuper, og er brattere enn den lengre adkomstvegen – den faller nedover mot portalen med stigning på opptil rundt 8,75 %. Denne vegen er foreslått for å sikre nødvendig fleksibilitet i adkomst til området, da det ikke er avklart hva fremtidig bruk av bergrommet vil være. Fagetaten vil utfordre 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.

Gang- og sykkelareal

Amalie Skrams vei er en viktig gang- og sykkelrute gjennom i området, med forbindelse til Fjellveien og Byfjellene. Denne funksjonen opprettholdes med denne planen, med utbedret standard. Fjellveien blir antakelig stengt i anleggsperioden (midlertidig), men skal holdes åpen for gående og syklende. Dette mener fagetaten er en svært positiv endring etter offentlig ettersyn.

Trafikksikkerhet

Endringer i planforslaget etter offentlig ettersyn medfører ingen endringer til gjennomført risikoanalyse for trafikksikkerhet for hele Fløyfjelltunnelen.

Landskap, naturmiljø og friluftsliv

Eksisterende (og regulert) tilfart til dagens Fløyfjelltunnel, ca. 100 lengdemeter vegareal med bredde 12 m og fjellskjæring på begge sider skal i hovedsak gjøres om til grøntområder. Noe av arealet er avsatt til tilkomstveg (se avsnitt om vei og trafikk ovenfor). Den andre adkomsten til eksisterende Fløyfjelltunnel ivaretas gjennom en kjørbar gangveg fra Amalie Skrams vei, som leder til gjenmurt portal med låsbar port. Gangvegen fordrer at fyllingen trappes ned i forkant av porten, noe som vil skape en større grop i terrenget. Siden revegetering er viktig for å redusere inntrykket av gropen, vil fagetaten utfordrer forslagsstiller til å vurdere dette nærmere i detaljprosjekteringen, og spesielt om gangvegen kan utgå.

Grøntområdet skal revegeteres med tilsvarende beplanting som løvskogen omkring. Areal som endres ved anleggsarbeid for nye tunnelpåhugg og portaler skal reetableres og revegeteres tilsvarende.

Eksisterende (og regulert) bro i Amalie Skrams vei skal rives og erstattes av ny veg som legges på en revegetert fylling i tilsvarende samme trasé. Hensikten med å etablere fyllinger er å tilbakeføre landskapet til tidligere situasjon. Å redusere fjellskjæringer og terrengmurer vil virke positivt på opplevelsen av landskapet. Det samme vil tilbakeføringen til et mer sammenhengende grøntareal, som også kan ha positiv virkning på lokale økosystem. Fjerning av bro gir en reduksjon av konstruksjoner i et område som ellers er dominert av samferdselsanlegg tett opp mot småhusbebyggelse.

Selve veganlegget skal gjøres så grønt som mulig, ved å etablere beplantede trafikkøyer der det er mulig, også med treplanting i øy i rundkjøring.

Fjellveien – Munkebotn med tilkopling til Måseskjæret skal opprettholdes som viktige blågrønne turvegakser i området. Økologisk korridor i lien ovenfor Fjellveien opprettholdes også.

Naturmangfold

Både i gjeldende plan (PlanID 65810000) og i dette planforslaget forventes det inngrep i naturområde (o_GN) og Fjellveien for å etablere påhugg for fylkesvegtunnel i retning Sandviken sykehus.

I bestemmelsene til gjeldende plan heter det at eksisterende vegetasjon i området (GP13) mellom Fjellveien og Amalie Skrams vei skal bevares så langt det er mulig. Området er i dette planforslaget endret til annen veggrunn (o_AVG7) slik at en stor alm og flere asketrær står i fare for å måtte fjernes på grunn av endringen. De fleste asketrærne er dog hardt angrepet av askeskuddsyke og dels døende.

Det kan etableres rassikring i naturområdet ovenfor Fjellveien (o_GN) og i forbindelse med etablering av påhugg for fylkesvegtunnel vil det være behov for inngrep i vestre deler av formålsområdet som inkluderer området med eiketrær, inkludert en hul eik. Inngrepene vil være i samsvar med gjeldende plan. Deler av området langs Fjellveien er i tillegg gitt hensynsone for bevaring av naturmiljø (H560_1) også i samsvar med gjeldende plan.

Vurdering i henhold til naturmangfoldloven §§ 8 - 12 følger nedenfor. Tiltaket vurderes ikke å være i strid med naturmangfoldloven.

- Med hensyn til naturmangfoldloven § 8-12 vurderes kunnskapsgrunnlaget som godt, basert på vurderinger gjort i gjeldende plan. Tiltakets faktiske virkning avklares i senere faser og føre-var-prinsippet er lagt til grunn. Tilsvarende ble påpekt i gjeldende plan, og det er samme virkning som videreføres.
- Det er lagt inn hensynsoner for bevaring av natur (H560_1 og H560_2) for i størst mulig grad å sikre forekomst av store gamle trær og misteltein. Disse virkninger og skadereduserende tiltak er i samsvar med gjeldende plan.
- Økologisk korridor registrert i temakart blågrønne strukturer (KPA 2018) ovenfor Fjellveien blir opprettholdt.
- Det er en del usikkerhet om hvor omfattende areal som faktisk blir berørt i anleggsfasen, men for å sikre nødvendig areal er det foretatt en endring fra parkareal til annen veggrunn for å kunne handle i samsvar med plan. Det vurderes derfor å være samsvar mellom gjeldende plan og planforslag og at flytting av påhugg for Fløyfjelltunnelen vil gi ubetydelige endringer for tema naturmangfold.

Anleggsgjennomføring

Planområdet har lite tilgjengelig plass da området er preget av tett bebyggelse, bratte fjellskråninger og med en stor mengde trafikk gjennom området. Det finnes i praksis heller ingen alternative omkjøringsveger. I planlegging av anleggsgjennomføringen har hovedfokuset vært på å kunne etablere det nye rampesystemet uten stor påvirkning på dagens trafikksystem, samtidig med mål om at rampetunnelene kan åpne samtidig med selve forlengelsen av Fløyfjelltunnelen. Fagetaten vurderer det som positivt at planforslaget medfører en vesentlige kortere anleggsperiode sammenlignet med vedtatt plan.

Planbeskrivelsen inneholder foreløpige faseplaner for anleggsgjennomføring, blant annet for å avklare arealbehovet til anleggsarbeidet som bør inngå i reguleringsplanen og hvordan trafikkavvikling i anleggsfasen er tenkt løst. Faseplaner detaljeres i det videre prosjekteringsarbeidet.

Fjellveien blir antakelig stengt i anleggsperioden (midlertidig), men skal holdes åpen for gående og syklende.

Massehåndtering

I dette planforslaget legges det opp til et mindre midlertidig riggområde utenfor tunnelpåhugg som kan romme et par salver. Videre blir det lagt opp til mellomlagring av masser i en fjellhall i tilknytning til rampene. Massene kjøres ut fra anlegget på tider av døgnet med liten trafikk. Det reduserer også støynivået for dem som bor eller oppholder seg tett på anleggsområdet. For mer informasjon om massehåndtering for hele Fløyfjelltunnelen, se til gjeldende planID 65840000.

Bestemmelsene stiller krav til at det skal utarbeides massehåndteringsplan før anleggsstart, det er også satt opp som et dokumentasjonskrav før gjennomføring av tiltak. Det er rekkefølgekrav til at før igangsettingstillatelse skal det være avklart hvordan massene fra tunnelen skal håndteres.

Klimabudsjett for anleggsfasen

Utslipp av klimaskadelige gasser fra store vegprosjekter er omfattende, spesielt i forbindelse med tunneldriving og massetransport. Som omtalt i vedlagt Miljøplan skal energiforbruk og klimagassutslipp i forbindelse med anleggsaktiviteten begrenses mest mulig gjennom redusert transportomfang og valg av materialer, utstyr og energikilder som gir lavt energiforbruk og utslipp. Det skal utarbeides klimagassbudsjett for hele prosjektet, inkl. Fløyfjelltunnelen sør, forlengelse til Eidsvåg og ramper i Sandviken. Klimagassberegninger skal brukes som en del av beslutningsunderlaget for valg av løsninger og materialer.

Støy og lokal forurensing

Det er gjennomført støyberegninger for tiltaket i permanent situasjon. Beregningene viser lite forskjell fra den regulerte løsningen. Støytiltak som er sikret i reguleringsplan for Bybanen til Åsane delstrekning 2 blir derfor uendret. Støyutredningen er vedlagt planforslaget.

Anleggsarbeid i dagen vil kunne gi støyoverskridelser fra gjeldende regelverk for støy i anleggsfasen, særlig på kveld og natt. De største støykildene i anleggsfasen er knyttet til etablering av byggegrop og forskjæring. Støy fra tunnelventilasjon i anleggsfasen kan også gi støyoverskridelser for de nærmeste naboene på nattestid. Plan for tiltak mot støy, støv, strukturlyd og vibrasjoner i anleggsfasen må foreligge før oppstart av arbeidet. Eventuelle overskridelser må varsles, og avbøtende tiltak gjennomføres i henhold til planen. Det bør også gjennomføres sanntidsmåling av støy og luftkvalitet anleggsområdet.

Det er gjennomført en innledende miljørisikoanalyse (se vedlegg). Analysen viser risiko for forurensning av land og vann og hvordan denne risikoen kan reduseres med tiltak. Detaljering av tiltak følges opp i prosjektering- og byggefase.

Skredfare, sikringsssone

Deler av planområdet er dekket av hensynssone H310 (ras- og skredfare). Det er behov for skredsikringstiltak i overkant av Fjellveien for å ivareta sikkerheten langs påhugget til Fløyfjelltunnelen. Bestemmelsene stiller krav til at tiltaket må detaljprosjekteres.

Vann og avløp,

Vedlagt VA-rammeplan gjelder VA-anlegg tilhørende ramper og rundkjøring i Sandviken. VA-tiltak knyttet til andre deler av Fløyfjelltunnelen er omtalt i plandokumentasjon for Fløyfjelltunnelen og vedtatt plan for Bybanen i Eidsvåg.

Eksisterende vannledning i Amalie Skrams vei må legges om som følge av etablering av ny portal til Fløyfjelltunnelen og sideforskyving av Amalie Skrams vei. I tillegg skal eksisterende (regulert) bro over dagens E39 Åsaneveien erstattes med en fylling og kulvert. Vannledningen foreslås lagt om fra kryssing av portal til eksisterende vannkum i sør. Løsning for frostsikring avklares i videre planfaser og må godkjennes av Bergen Vann. Det foreslås også å legge om eksisterende vannledning som krysser under dagens bro i Amalie Skrams vei. VA-rammeplan er godkjent av Bergen Vann 03.07.26 med noen små endringer.

Kulturminner

Planforslaget vil i liten grad berøre kulturminner og kulturmiljø eller endre på dagens situasjon. Kjøretilkomst til eksisterende portal og ny kjøretilkomst til Amalie Skrams vei vil gi en videreføring av dagens situasjon. Revegetering i dagens tunnelportal blir i et mindre omfang og endrer i liten grad dagens situasjon eller virkning for kulturmiljøet. Ny tunnelportal etableres i en helhet med Amalie Skrams vei. Murer i tilknytning til portalen skal mures opp i naturstein og terrenget formes slik at det visuelle inntrykket av murene dempes.

Fjellveien blir antakelig stengt i anleggsperioden (midlertidig), men skal holdes åpen for gående og syklende. Veien skal ikke legges om eller endres som følge av tiltaket i permanent situasjon. Tiltaket vurderes å ikke påvirke kulturmiljøet til Fjellveien og det omkringliggende landskapet.

Anbefalt vedtak:

1. I medhold av plan- og bygningsloven §§ 12-12, jf. 12-11, vedtas følgende forslag til detaljregulering:
   a. Bergenhus. E39 Fløyfjelltunnelen - tunnelramper i Sandviken, arealplan-ID 71870000 vist på plankart, sist datert 03.07.2026
   b. Tilhørende reguleringsbestemmelser, sist datert 03.07.2026

Plan- og bygningsetaten

Thomas John Leathem
Saksbehandler

Hege Løtveit
Fungerende etatsdirektør

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

Vedlegg:

Plankart datert 03.07.2026
Reguleringsbestemmelser datert 03.07.2026
Planbeskrivelse datert 03.07.2026
Merknadsskjema datert 03.07.2026
Illustrasjonsplan datert 17.06.2026
Snitt og oppriss datert 17.06.2026
ROS-analyse datert 05.12.2025
Støyutredning datert 05.12.2025
Miljøprogram datert 09.01.2026
Miljørisikoanalyse datert 05.12.2025
VA-rammeplan datert 10.07.2026

Fullstendig dokumentoversikt og saksgang, se https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/offentlig-innsyn/innsynplanogbyggesak saksnr PLAN-2025/12912