Merknadsskjema – Offentlig ettersyn og Begrenset høring

Plannavn	E39 Fløyfjelltunnelen – tunnelramper i Sandviken
Arealplan-ID	71870000
Saksnummer	2025/12912
Utarbeidet av	Norconsult AS
Sist revidert	03.07.2026

Begrenset høring 29.05 – 19.06.2026

Nr.	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar	Endringer		
				Kart	Bestemmelser	Beskrivelse
1	Ellen Sandberg Sudmanns vei 35 19.06.2026 Doknr.: 70	1. Støyskjerming Skuffende utvikling når man endelig øynet et håp om bedre støyvilkår etter mange og stadig forverrede år. Vanskelig å forstå hvordan dette blir mht. den nåværende svært støybærende fjellskjæringen i front/øst for tunnelløpet. Blir skjæringen like høy og lang som nå? I så fall bør der gjøres avdempende tiltak på den. Ser at vegvesenet i tillegg til adkomst for vedlikehold også snakker om å oppbevare utstyr på denne tilkomstvegen. Siden slikt vedlikeholdsarbeid i tunnelene oftest skjer på nattetid, betyr det støy fra både folk og maskiner (slik det dessverre skjer til stadighet nå) - og kanskje skal utstyret også flyttes til og fra andre destinasjoner med dertil tilhørende støy. Jeg påpekte ved forrige forslag det påtrengende behovet for støysikring for min og nærliggende eiendommer når det nye veianlegget etableres og dette	1. Støyskjerming Tatt til orientering. Støyforhold er vurdert som en del av planarbeidet. Merknaden gjelder støyforhold både i driftsfasen og i forbindelse med framtidig drift og vedlikehold av tunnelanlegget. Innspillet viser til eksisterende støybelastning fra E39 og uttrykker bekymring for at planforslaget ikke vil gi forbedrede støyforhold for nærliggende boliger. Støyforhold er vurdert som en del av planarbeidet, og det er utarbeidet egne støyfaglige vurderinger for tiltaket. Beregningene viser at etablering av nye tunnelramper og omlegging av veganlegget ikke medfører vesentlig økning i støybelastningen for omkringliggende bebyggelse sammenlignet med dagens situasjon. Planforslaget er derfor ikke utløst av behov for støyskjerming av eksisterende bebyggelse, men av behovet for oppgradering av tunnelsystemet og etablering av nye tunnelramper. Endelig utforming av skjæringer og tekniske anlegg vil bli detaljprosjektert i den videre prosessen. Det legges til grunn at anlegget skal utformes på en måte som ivaretar hensynet til omgivelsene så langt det er praktisk og teknisk mulig.			

		siste forslaget gjør slik sikring ytterligere påkrevet. Kan ikke se at det er nevnt noe om støybelastning/-sikring i siste versjon av planene, noe som er svært skuffende. Krysser fingrene for at vi denne gangen blir støyskjermet siden vi ikke fikk noe som helst slikt da tunnelen ble etablert.	Adkomstvegene som etableres ved tunnelinnslaget skal primært benyttes for drift, vedlikehold og adkomst til tekniske installasjoner. Omfanget av framtidig aktivitet på området forventes å være begrenset. Eventuelle vedlikeholdsarbeider vil bli gjennomført i henhold til gjeldende krav og rutiner for støyhåndtering. Anleggsarbeider kan medføre midlertidige støyulemper. Dette vil bli håndtert i byggefasen gjennom krav til støyoppfølging, arbeidsvarsling og nødvendige avbøtende tiltak i samsvar med gjeldende regelverk og retningslinjer. Det foreslås ingen endringer i planforslaget som følge av merknaden. Det vises til Ellen Sandberg sin merknad til offentlig ettersyn og utsvar av denne, merknad nr. 3 under private merknader i tabellen under.			
		2. Fremmedarter Det er et felt med parkslirekne ved starten (sydenden) av broen til Munkebotn og regner med at det hensyntas når det evt skal flyttes jordmasser i området. Kjenner ikke utbredelsen, men det har vært gjort saneringsforsøk med varmdamp i rør ned i jorden - uten hell. Vet ikke om det var i regi av kommunen eller Statens vegvesen, men området er kanskje kartlagt? Der er også et stort felt med parkslirekne på kommunens tomt nord for Brødretomten (altså mellom Amalie Skrams vei 45 og 49), hvis det er relevant i denne sammenhengen.	<u>2. Fremmedarter</u> Merknad er tatt til orientering. Merknaden gjelder forekomst av parkslirekne og behovet for å hindre spredning av fremmede arter i forbindelse med anleggsarbeid og massehåndtering. Forekomster av fremmede arter er et tema som er vurdert i planarbeidet, og innspillet bidrar med nyttig lokalkunnskap om eksisterende forekomster i området. Det er registrert forekomster av fremmede arter innenfor og i nærheten av planområdet, og parkslirekne er en art som krever særskilt oppmerksomhet ved gjennomføring av anleggsarbeider. I anleggsfasen vil det bli stilt krav om kartlegging og håndtering av eventuelle forekomster av fremmede arter i berørte områder. Flytting og disponering av jord- og steinmasser skal skje på en måte som hindrer spredning av fremmede arter. Nødvendige tiltak vil bli fulgt opp i forbindelse med detaljprosjektering og gjennomføring av tiltaket, i tråd med gjeldende regelverk og etablerte rutiner for massedisponering og naturmiljø. Opplysningene om forekomstene ved broen til Munkebotn og på kommunal eiendom nord for Brødretomten vil bli oversendt tiltakshaver for videre oppfølging i det videre arbeidet. Det foreslås ingen endringer i plankart eller planbestemmelser som følge av merknaden.			

1	Byantikvaren 19.06.2026 Doknr.: 73	1. Byantikvaren beskriver at selv om bestemmelsene av planen er endret i samsvar med tidligere ønsker, er virkningene for kulturmiljøet svært negative. 2. Det må utarbeides avbøtende tiltak siden planen ligger innenfor flere hensynssoner og har nærhet til fredete bygninger. 3. Planmaterialet fremstår som lite tilgjengelig og det er utfordrende å få en helhetlig oversikt over tiltaket. Konsekvensene av planarbeidet må sees i sammenheng med andre planarbeid som eksempelvis bybaneprosjektet. 4. Byantikvaren peker videre på muligheten for å etablere kulvertløsning slik at deler av landskapet som gikk tapt ved etablering av tunnelen kan restaureres. 5. Byantikvaren er positiv til at Fjellveien opprettholdes som turvei i anleggsfasen.	1. Plangrepet det nå reguleres for videreføre i stor grad dagens situasjon. Vegtilkomst til Amalie Skrams vei er et nytt element. 2. Tas delvis til følge. Det er innarbeidet flere bestemmelser som sikrer naturkvaliteter og områdets verdi for bla. Kulturminner (§4.3.1.a) samt naturmiljø og hensyn til trær (§4.3.2), samt ivaretakelse av Fjellveien med siktlinjer (§4.3.3.a). 3. Reguleringsplan PlanID 71720000 Bybanen, delstrekning Kaigaten-Sandviken, vil trolig inkludere deler av planområde for Fløyfjelltunnelen. 4. Tas ikke til følge. Dette vil være svært kostnadsdrivende og det er ikke finansiering til en slik løsning 5. Tas til orientering			
2	Vestland fylkeskommune 19.06.2026 Doknr.: 71	Vestland fylkeskommune har ingen vesentlige merknader til planendringa.	Tatt til orientering.			
3	Bymiljøetaten 19.06.2026		Bakgrunnen for at reguleringsplanen er endret etter offentlig ettersyn, er på grunn av følgende punkter	X	X	X

	Doknr.: 72	1. Natur Bymiljøetaten er kritisk til at planforslaget etter begrenset høring legger opp til mindre grønnstruktur enn forslaget ved offentlig ettersyn. De mener de grønne arealene er blitt mer oppstykket og mindre helhetlige, særlig ved tunnelpåhogget der tidligere grønnstruktur er endret til annen veigrunn. Det vurderes som positivt at bestemmelsene sikrer at områdene skal fremstå som grønne etter anleggsperioden gjennom bevaring eller nyetablering av vegetasjon, og at biologisk mangfold skal vektlegges. Bymiljøetaten etterlyser likevel en mer sammenhengende utforming av grøntområdene, samt bedre dokumentasjon av hvordan terrengtilpasning skal gjennomføres i det bratte og eksponerte terrenget. De ber også om at vegetasjon som fjernes erstattes med tilsvarende arter der dette er mulig.	• Bedre tilpasning og repetering av gjeldende reguleringsplan (planID 65810000) • Det har kommet frem flere detaljer om gjennomføring av regulert tiltak innenfor planområdet, særlig for etablering av fylkesvegtunnelen. Reguleringsplanen for Fløyfjelltunenlen endrer ikke dette tiltaket. Ettersom areal reguleres og tiltaket har blitt tydeligere, er det inkludert i reguleringsplanen. Planen viderefører detaljeringsgrad fra DS2 for et tiltak som ikke er en del av Fløyfjelltunnelen, men som er tatt med siden det blir mindre justering av Amalie Skramsvei. • Statens vegvesen ønsker å ha kjørbar adkomst til eksisterende tunnelportal for Fløyfjelltunnelen, for større kjøretøy (dimensjonert for lastebil) Natur Delvis tatt til følge Det er satt av mindre arealer til natur i justert planforslag. • Statens vegvesen ønsker å opprettholde adkomst til dagens portal for Fløyfjelltunnelen. Statens vegvesen trenger tilgang til eksisterende Fløyfjelltunnel for større kjøretøy. Behovet for dette har kommet fra drifts- og vedlikeholdshensyn med mulighet for lagring av utstyr. Den tomme tunnelen kan senere benyttes til beredskap og samfunnssikkerhet. I krisesituasjoner kan man trenge tilgang til store bergrom, og det er derfor ikke ønskelig å stenge eksisterende adkomst til tunnelen. • 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. Det foreslås supplerende bestemmelse for o_AVG7: *Innenfor o_AVG7 skal stedegen vegetasjon bevares eller erstattes så langt det*			

		Den viktigste innvendingen gjelder det midlertidige bygge- og anleggsområdet #MBA4, hvor det åpnes for omfattende terrenginngrep, vegetasjonsfjerning og rassikringstiltak knyttet til etablering av tunnelpåhogget. Bymiljøetaten mener dette kan gi betydelige negative konsekvenser for naturverdier, friluftsliv, klimaregulering og karbonlagring. De påpeker at omfanget av inngrepene ennå ikke er tilstrekkelig avklart, og stiller spørsmål ved om konsekvensene er tilstrekkelig utredet i tråd med naturmangfoldloven §§ 8–12. Bymiljøetaten ber derfor om at det gjennomføres ytterligere utredninger av rassikrings- og terrenginngrepene før planforslaget behandles i 2. gangs behandling. Hovedpunkt er: - Vurderer at det er uheldig at det er satt av mindre areal til grønne formål ved at kulvert som var vist ved dagens tunnelinnslag nå er fjernet. - Manglende vurderinger av konsekvenser for store natur- og friluftslivsverdier kan etter vår vurdering være i strid med de miljørettslige prinsippene fastsatt i Naturmangfoldloven. - Ber om at det gjøres ytterligere utredninger av rassikring og nødvendige tiltak for etablering av tunnelpåhogg før 2. gangs behandling	*er mulig, og reetablering av vegetasjon skal ha et naturlig preg.* Dette for å sikre at området beplantes med tilsvarende arter som blir fjernet, så lenge det ikke er i strid med andre hensyn. • Det midlertidige bygge- og anleggsområde #MBA4 er inkludert, med tilsvarende utstrekning ovenfor Fjellveien som i DS2, og ligger på del av o_GN i nordvest. Det er laget forslag til justerte bestemmelser for #MBA under, som samsvarer med bestemmelsene for det som i DS2 er #91_23, som også inkluderte hele GP som nå er endret til o_AVG7. På denne måten er det like tiltak som tillates i o_GN og #MBA4, som det er i gjeldende reguleringsplan. • Ved dette blir det ingen endringer i hva som er tillatt av midlertidige tiltak i o_GN og #MBA4 og i gjeldende reguleringsplan. Forslag til justerte bestemmelser for midlertidige bygge- og anleggsområder - MBA - bedre tilpasning mot gjeldende plan (PlanID 65810000). 5.2.1: Områder for bestemmelsesområde Midlertidig bygge- og anleggsområde, kan benyttes til tiltak som er nødvendige for å gjennomføre veganlegget. 5.2.2: Innenfor #MBA4 tillates det midlertidige omkjøringsveger, anleggsområder, tiltak for støyskjerming, riggplass, anleggsveger, lagerplass for bygningsmateriell, midlertidig massedisponering, maskiner og brakker. 5.2.3: Områdene innenfor midlertidige bygge- og anleggsområder, med arealformåla GN, BG og TV (naturområde, blågrønnstruktur, turveg), skal etter bygge- og anleggsperiode opparbeides og settes i stand i samsvar med arealformål i denne planen. Ved istandsetting av de midlertidige bygge- og anleggsområdene, skal de sees i sammenheng med tilgrensende grønnstruktur. 5.2.4: Midlertidig bygge- og anleggsområder er gyldige i 10 år fra dato planen trer i kraft. 5.2.5: I anleggsperioden skal områdene til enhver tid være forsvarlig sikret og ikke medføre fare for beboere, brukere og omgivelser i og ved planområdet. Inngrep			

			skal begrenses i størst mulig grad og eksisterende kantvegetasjon skal hensyntas spesielt. <u>Utredninger ifht. Naturmangfoldloven</u> Vi har svart ut hensyn til naturmangfoldloven i planomtalen (revidert versjon 4.10, se rød tekst under) og vist til at kunnskapsgrunnlaget er godt, men at tiltakets faktiske virkning ikke avklares i denne fasen. Føre-var-prinsippet ble lagt til grunn og man kan forvente store inngrep som BMA påpeker. Tilsvarende ble påpekt i DS2 og det er samme virkning som videreføres. Tunnelrampeplanen Fløyfjellsplanen endre r ikke fylkesveitunnelens plassering og behov. Ny utredning av naturmangfold krever mer detaljer om tiltaket. Selv om plankartet inkluderer tunnelportal for fylkesveitunnel er tunnelen ikke en del av planen for Fløyfjelltunnelen, men bybanen DS2 og videre prosjektering av den tunnelen må følge planarbeidet for bybanen. Det er derfor lagt til grunn detaljering hentet inn fra DS2. <u>Ytterligere utredninger av rassikring</u> BMA uttaler at siden omfanget av rassikring og nødvendige tiltak for etablering av tunnelpåhogg er ukjent, vil ikke konsekvensene være avklart/vurdert ved vedtak av reguleringsplan. Til det må sies at denne plan viderefører detaljering fra DS2. Det er dessuten i virkningsvurdering tatt hensyn til at man kan risikere store inngrep og derfor kommet med forslag til skadereduserende tiltak av den grunn. <u>Virkningsvurderinger</u> Det vises til justert tekst for virkningsvurdering av tiltaket for naturmangfold miljøkonsekvenser (kap. 4.10). I endringsnotatet er det oppsummering av endringer som er beskrevet.			
		<u>Trafikk</u> I revidert planforslag er det foreslått en ny adkomstvei til dagens tunnelportal, o_V6-7. Det er ikke avklart hva som blir fremtidig bruk av bergrommet i dagens tunnel. Bymiljøetaten vurderer det som	<u>Trafikk</u> Ber om at o_V3 utgår fra planforslaget • o_V3 beholdes, av hensyn for drift og vedlikehold. o_V3 er foreslått for å sikre nødvendig fleksibilitet i adkomst til området, herunder drift, beredskap og			

		positivt at det tilrettelegges for at nødvendig kjøring til den avstengte tunnelen ikke trenger å kjøre via de kommunale boliggatene og på offentlig gang- og sykkelveg i kommunal veg Amalie Skrams veg. Vi stiller imidlertid spørsmål ved behovet for veg o_V3, da vi ikke ser at det foreligger en begrunnelse for at det er behov for begge adkomstvegene. Vi ber derfor om at o_V3 utgår fra planforslaget, for å unngå kjøring på den offentlige gang- og sykkelvegen. Vegene o_V3, o_V6 og o_V7 skal, slik vi forstår planforslaget, ikke være åpne for trafikk for allmennheten. Etter vårt syn skal disse derfor reguleres med privat status, selv om de skal eies og forvaltes av en offentlig etat. Vi forventer at det blir Statens vegvesen som skal være eier av disse vegene. Bymiljøetaten er positiv til bestemmelse § 3.6.4.b. om at Fjellveien skal holdes åpen gjennom hele anleggsperioden.	eventuell fremtidig bruk av bergrommet i eksisterende tunnel. Det er per i dag ikke endelig avklart hva fremtidig bruk av bergrommet vil være, og planforslaget legger derfor til rette for en robust løsning som ikke begrenser fremtidige disponeringer. o_V3, o_V6 og o_V7 bør reguleres private. • Disse vegene reguleres til annen eierform, eies og driftes av Statens vegvesen.			

Offentlig ettersyn 28.02. – 16.04.2026

Nr.	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar	Endringer		
				Kart	Bestemmelser	Beskrivelse
1	Christineborg borettslag Sandviksveien 114 Epost datert 10.03.2026	1. Vurdering av støydempende tiltak for Christineborg borettslag o Det bes om etablering av støydempende tiltak for beboerne, spesielt for den sørligste delen av bygget og hagen med uteplass, som er utsatt for høy trafikkstøy fra Åsaneveien og innkjørselen til Fløyfjellstunnelen. 2. Avklaring av støysonekart og støyberegninger	1. Støydempende tiltak vil bli vurdert i byggeplanfasen. 2. Deler av bygningen ligger i gul støysone fra ny rundkjøring og nærliggende vegsystem. Det er			

		○ Det påpekes at støykartene i Statens vegvesen sin plan (PLAN 2025/2912-37) viser området som gul sone, mens Multiconsult sine støykart fra 2025 viser samme område som rød sone. Tiltakshaver må avklare denne uoverensstemmelsen og sikre at riktig støyklassifisering legges til grunn. 3. Vurdering av støyskjermingstiltak for uteoppholdsarealer ○ Det er foreslått støyskjerming for uteoppholdsarealer for boliger vest for Christineborg borettslag. Tiltakshaver må vurdere om tilsvarende tiltak skal etableres for Christineborg borettslag, spesielt for områder som er markert som rød sone i Multiconsult-rapporten. 4. Informasjon og dialog med borettslaget ○ Borettslaget ber om å bli fortløpende orientert under saksbehandlingen og ønsker at Bergen kommune foretar en befaring. Tiltakshaver må sikre god kommunikasjon og involvering av borettslaget i prosessen.	kun støy fra nytt veganlegg som er beregnet og vist i støyrapporten vedlagt denne planen. Ved vurdering av støytiltak vil normalt andre trafikkerte veier i området inkluderes for en helhetlig løsning. 3. Lokal støyskjerming av uteoppholdsareal vil bli vurdert i byggeplanfasen for uteoppholdsareal med støynivå i gul eller rød støysone fra nytt veganlegg. Utførte beregninger har vist at effektiv støyskjerming langs veg ikke er mulig å få til på en god måte i dette området. Ved behov vil derfor lokal avskjerming av private uteplasser bli vurdert i en senere planfase. 4. Bedt om utsvar fra BK/SVV			
2	Ellen Sandberg Skjema innsendt 24.03.2026	1. Støydempende tiltak før anleggsstart ○ Tiltakshaver må sikre at det gjennomføres grundige støydempende tiltak inn mot Ellen Sandbergs bolig i Sudmanns vei 35 og andre nærliggende naboer. ○ Disse tiltakene skal være på plass før anleggsstart for nye påkjøringsramper mot Amalie Skrams vei / Glass Knag. 2. Vurdering av eksisterende støybelastning	1. Støyreduserende tiltak for boliger som ligger i gul eller rød støysone fra nytt veganlegg vil bli vurdert i senere planfase. Det samme gjelder vurdering av om det er aktuelt å gjennomføre støytiltak før anleggsstart. 2. Ved nytt veganlegg vil det normalt tilbys støydempende tiltak om det nye veganlegget			

		○ Det må tas hensyn til at støybelastningen fra eksisterende sørgående innløp av Fløyfjelltunnelen allerede er massiv og svært sjenerende. ○ Tiltakshaver må vurdere om det er mulig å utløse støyskjerming selv om det er et eksisterende veianlegg. 3. Støy under anleggsperioden ○ Det forventes at trafikken til sørgående løp opprettholdes gjennom anleggsperioden for ramper og rundkjøring ved Glass Knag. ○ Tiltakshaver må vurdere hvordan dette vil påvirke støybildet og om det vil forsterke støyen ytterligere. 4. Håndtering av forskjæring og steinmasser ○ Det skal lages forskjæring ved nye ramper og fylles igjen ved eksisterende tunnellinnløp. ○ Tiltakshaver må sikre at mellomlagring av steinmasser ikke medfører uakseptabel	bidrar med støynivå over grenseverdi eller nytt anlegg bidrar til en økning av støynivå på minst 3 dB og samtidig ligger i gul eller rød støysone. Ved utarbeidelse av støyreduserende tiltak vil det normalt også tas hensyn til andre eksisterende støykilder i området. 3. Merknaden tas til følge ved at samlet støybelastning i anleggsperioden, inkludert effekt av trafikk, skal vurderes nærmere i YM-plan og senere planfase. Støy i anleggsperioden er vurdert på overordnet nivå, og vil bli nærmere konkretisert i byggeplanfasen. Reguleringsbestemmelsene stiller krav til at støy fra anleggsvirksomhet skal håndteres i samsvar med gjeldende retningslinje T-1442, og at det skal utarbeides YM-plan. Gjennom denne skal det vurderes behov for avbøtende tiltak, inkludert tilpassing av anleggsdrift, skjermingstiltak og eventuelle restriksjoner på arbeidstid. Samspill mellom anleggsstøy og trafikkstøy vil inngå som en del av denne vurderingen, og tiltak skal utformes slik at samlet støybelastning for omgivelsene blir avgrenset så langt som mulig. Det er utført støyberegninger for anleggsfasen som viser overskridelser av støynivået, spesielt ved etablering av byggegrop og forskjæring. Det er ikke tatt stilling til hvordan dette skal håndteres, noe som må avklares i byggeplan og følges opp av entreprenør. 4. Delvis tatt til følge. Om det er aktuelt å gjennomføre permanente eller midlertidige støytiltak før anleggsstart vurderes i senere planfase/byggeplan. Håndtering av overskuddsmasser, inkludert eventuell mellomlagring, vil bli nærmere detaljert i senere fase og gjennom anleggsgjennomføringen. Det stilles krav i reguleringsbestemmelsene om at anleggsarbeid skal gjennomføres i samsvar			

		støybelastning for naboene, basert på tidligere erfaringer. 5. Tidspunkt for støyskjerming o Tiltakshaver må sørge for at støyskjerming mot Sudmanns vei / Sandvikslien / Amalie Skrams vei skjer i forkant av anleggsstart for påkjøringsramper og rundkjøring. o Det oppfordres til at tiltakene gjennomføres så snart som mulig, da støyen allerede er svært belastende.	med gjeldende retningslinjer for støy (T-1442), og at det skal utarbeides plan for ytre miljø (YM-plan). Dette skal sikre at støybelastningen for naboer blir kartlagt og avbøtende tiltak gjennomføres ved behov. Eventuell mellomlagring av masser skal lokaliseres og driftes slik at ulemper for omgivelsene blir avgrenset. 5. Delvis tatt til følge. Detaljering av tidspunkt for etablering av støyskjerming, herunder om tiltak kan etableres i forkant av eller tidlig i anleggsfasen, vil bli vurdert nærmere i senere planfase og gjennom utarbeidelse av YM-plan. Det vil i denne sammenheng legges vekt på å redusere belastningen for nærliggende bebyggelse i anleggsperioden, herunder vurdere midlertidige skjermingstiltak der dette er hensiktsmessig.			
3	Munkebotten vel, v/Hans Peter Andersen Skjema innsendt 24.03.2026	1. Adkomst og trafikksikkerhet o Sikre at ny veiløsning til Munkebotn via Sandviken sykehus blir optimert for trygg tilgang for brannbiler, redningskjøretøy og øvrig trafikk, spesielt med tanke på bratthet og skarpe svinger. 2. Bevaring av lekeplass o Ta hensyn til lekeplassen ved Munkebotn 14–16, som er mye brukt av barnefamilier, og sørge for at denne bevares selv om det etableres ny vei i området. 3. Avfallsløsning og kildesortering o Sikre en god løsning for avfallshåndtering, spesielt med tanke på at BIR's returpunkt i Amalie Skrams vei brukes av beboerne. Dersom returpunktet fjernes, må det vurderes	1. Ikke tatt til følge. Adkomst til Munkebotn via Sandviken er regulert i planID 65810000. 2. Ikke tatt til følge. Lekeplassen ved Munkebotn 14-16 er utenfor planområdet. 3. Ikke tatt til følge. Reguleringsplanen for Fløyfjelltunnelen medfører ingen endringer for BIRs returpunkt i Amalie Skrams vei.			

		alternative løsninger slik at beboerne fortsatt har praktisk tilgang til kildesortering. 4. Utforming av Amalie Skrams vei ○ Vurdere om Amalie Skrams vei, som skal omgjøres til gang- og sykkelvei, bør utformes med separat sykkelvei og gangvei der det er plass til det, for å gjøre området mer attraktivt og sikkert for myke trafikanter	4. Ikke tatt til følge. Amalie Skrams vei må være kjørbar, og kan derfor og ikke separeres for syklende og gående.			
	<u>Høringsinstanser:</u>					
1	Statens vegvesen Brev datert 13.04.2026	Statens vegvesen ser positivt på at planforslaget er lagt ut til offentlig ettersyn med kommunens tilslutning. Vi vil samtidig framheve de betydelige fordelene planforslaget gir når det gjelder byggetid og kostnader, sammenlignet med reguleringsløsningen som ble vedtatt i 2023 i tilknytning til planløsning for bybane til Åsane. Planforslaget innebærer samtidig vesentlige reduserte ulemper for trafikantene. Ytterligere optimalisering av løsninger vil bli vurdert i prosjekteringsfasen.	Tatt til orientering			
2	Direktoratet for samfunnssikkerhert og beredskap Brev datert 03.03.2026	Automatisk svar på generelle plansaker. Hvis det likevel er behov for direkte involvering av DSB i plansaken, bes det om at høringen sendes inn til DSB på nytt med tydelig angivelse av hvilket forhold det bes om DSBs uttalelse til. Dersom plansaken gjelder areal knyttet til etablert storulykkevirksomhet eller areal hvor det planlegges etablering av anlegg som sikkert eller muligens vil bli storulykkeanlegg, bes det også om at høringen sendes DSB på nytt. Det må fremgå av oversendelsen at saken gjelder	Tatt til orientering			

		plansakknyttet til anlegg omfattet av storulykkeforskriften				
3	BaneNor	BaneNOR har vurdert planforslaget og har ingen merknader	Tatt til orientering			
4	Norges vassdrags- og energidirektorar Brev datert 19.03.2026	1. Skredfare og sikringstiltak Det er påvist reell skredfare mot planområdet med nominelt årlig sannsynlighet større enn 1/1001. Plankartet viser omsynssone H310 Ras- og skredfare. ROS-analysen tilsier at vegen skal ha tryggleikskrav 1/1000. Sikringstiltak må detaljprosjekteres, spesielt i overkant av Fjellvegen. Føresegnene nr 4.1.3 stiller krav om at sikringstiltak skal utføres og detaljprosjekteres. 2. Naturfareutredninger og innmelding Naturfareutredninger bestilt etter 01.01.2025 skal meldes inn til NVE i henhold til pbl § 2-4 og relevant forskrift. NVE ønsker også innmelding av naturfareutredninger bestilt før denne datoen. Geotekniske grunnundersøkelser skal leveres til NGU via NADAG. Informasjon og veiledning finnes på NVEs nettsider: https://www.nve.no/naturfare/utredning-av-naturfare/meld-inn-naturfareutredninger/. 3. Kommunens ansvar • Kommunen har ansvar for at det tas nødvendige hensyn til flom	1. Skredfare og sikringstiltak Tatt til orientering. 2. Naturfareutredninger og innmelding. Tatt til orientering. 3. Kommunens ansvar Tatt til orientering.			
5	Syklistenes landsforening	1. Vurdere redusert stigning (7% vs. 9%) 2. Presisere trafikkregulering/biladkomst (ingen biler i Amalie Skrams veg, adkomst via Sandviken sykehus) 3. Avklare løsning for gående/syklende (felles GS-vei vs. Oppdeling i sykkelvei + fortau der det er plass) 4. Trafikksikkerhet og konfliktreduserende tiltak ved høy bruk	1. Stigning på broen endres ikke. Stigning i gjeldende reguleringsplan videreføres. 2. Munkebotn får endret adkomst, regulert i gjeldende reguleringsplan. Amalie Skrams vei reguleres kjørbar, for snumulighet. 3. Amalie Skrams vei separeres ikke mellom syklende og gående, pga. kjørbar veg.			

		5. Skilting og alternative ruter i anleggsperioden	4. Munkebotn får endret adkomst, i gjeldende reguleringsplan. 5. Alternative ruter i byggefase, følges opp i anleggsperioden.			
6	Vestland fylkeskommune Brev datert 13.04.2026 Doknr.: 56	1. Infrastruktur og veg VLFK er positive til planforslaget og vurderer at løsningen med økt andel tunnelarbeid vil bidra til redusert byggetid, samt bedre trafikkavvikling og beredskap i anleggsperioden. • Vurdering av planendringens effekt på byggjetid og trafikkavvikling. • Sikring av framkomst og trafikktryggleik for alle trafikantgrupper (kapasitetsanalyse, risikoanalyse, TS-revisjon). • Opprettholdelse av hovednett for gang- og sykkel, inkludert brua over Sandviksveien. • Særskilt fokus på lokale ferdselsårer for mjuke trafikantar når Fjellveien og Amalie Skrams vei må stengast. • Planer for massehandtering og rekkefølgjekrav (jf. §§ 2.5.1, 3.1.5 og 6.1.2). 2. Kollektivtransport VLFK er positive til planendringen og vurderer at tiltaket vil bidra til redusert byggetid og mindre påvirkning på kollektivtrafikken i anleggsperioden ved at ramper og hoveddelen av anleggsarbeidet legges i fjell. • Redusert byggjetid og anleggsarbeid lagt i fjell for å minimere påvirkning på kollektivtrafikk. • Opprettholdelse av god dialog med fylkeskommunen som kollektivmynde, spesielt om prosesser som påvirker kollektivtrafikken.	1. Infrastruktur og veg Det tas til etterretning at fylkeskommunen vurderer at tidligere innspill knyttet til fremkommelighet og trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper er ivaretatt gjennom gjennomført kapasitetsberegninger, risikoanalyse og planlagt trafikksikkerhetsrevisjon. Når det gjelder anleggsperioden, er det utarbeidet overordnede faseplaner som vil bli videre detaljert i den etterfølgende prosjekteringen. Tiltakshaver vil ha særskilt fokus på å opprettholde trygge og hensiktsmessige forbindelser for gående og syklende gjennom hele anleggsperioden. Dette gjelder særlig i perioder der Fjellveien og Amalie Skrams vei må stenges eller ha redusert tilgjengelighet. Nødvendige avbøtende tiltak og omkjøringsløsninger vil bli nærmere vurdert og innarbeidet i detaljplanleggingen av anleggsfasene. 2. Kollektivtransport Det tas til etterretning at redusert byggetid er viktig av hensyn til Bybanens byggetrinn 5, og at Bybanen Utbygging ønsker å opprettholde en god dialog om fremdrift og koordinering av tiltak. Statens vegvesen vil legge vekt på god samhandling med berørte aktører gjennom den videre planleggingen og gjennomføringen av prosjektet. For anleggsperioden er det utarbeidet overordnede faseplaner som vil bli videre detaljert i den etterfølgende prosjekteringen. Statens vegvesen vil ha en tett dialog med Vestland fylkeskommune som kollektivmyndighet om forhold som kan påvirke kollektivtrafikken. Eventuelle tiltak eller trafikale endringer som berører kollektivtilbudet vil bli varslet og			

		• Sikre føreseieleg kollektivtilbod – fylkeskommunen må informeres om virkninger på vegsystemet for å sikre framkommelighet for buss. • Bybanen utbygging ønsker effektiv dialog om framdrift. 3. Byutvikling og landskapstilpassing • Avklaring av behov for tilkomst til nye eller avlastede tunnelramper, og hvordan dette påvirker løsninger for bybane og sykkeltrase. • Etablering av nytt grøntareal og blågrøn struktur med tilhørende bestemmelser. • Tilkomst til tunnelportal fra Amalie Skramsvei – vurdering av terrengforming og landskapsreparasjon. • Optimalisering for best mulig landskapstilpassing og reduksjon av trafikkanleggets barrierevirkning mellom Fjellsiden og sjøen. Oppsummering Vestland fylkeskommune er positive til planendringen og har ingen vesentlige merknader, men oppfordrer til videre arbeid med optimalisering av landskapstilpasning og dialog om kollektivtrafikk. Tiltakshaver bør adressere alle punktene over i sitt merknadsbrev for å sikre at fylkets innspill er ivaretatt.	koordinert så tidlig som mulig, slik at nødvendige tilpasninger kan vurderes og gjennomføres. Det er et sentralt mål gjennom hele anleggsperioden å opprettholde god fremkommelighet for kollektivtransporten og sikre et forutsigbart kollektivtilbud i størst mulig grad. 3. Byutvikling og landskapstilpasning Det er behov for å sikre drifts- og vedlikeholdstilkomst til både eksisterende og framtidige tunnelanlegg. Foreslått kjørbar gangvei fra Amalie Skrams vei er vurdert som en hensiktsmessig løsning for å ivareta nødvendig tilgjengelighet til tunnelportalen og tilhørende tekniske installasjoner. Samtidig er det et viktig mål for planforslaget å legge til rette for landskapsreparasjon og styrking av grønnstrukturen i området når dagens rampeanlegg fjernes. Det er derfor lagt vekt på å redusere arealbeslaget til trafikkformål og etablere sammenhengende grønne arealer der dette er mulig. Det er positivt at VLFK er positive til planendringen og ikke har vesentlige merknader til planforslaget. I den videre detaljprosjekteringen vil det bli lagt vekt på god terrengtilpasning, landskapsmessig utforming og hensiktsmessige løsninger som styrker de landskapsmessige kvalitetene i området. Det tas videre til etterretning at Bybanen Utbygging ønsker å opprettholde en god dialog om fremdrift og koordinering av tiltak. Statens vegvesen vil videreføre dialogen med Vestland fylkeskommune, både som kollektivmyndighet og gjennom Bybanen Utbygging, for å sikre god samordning mellom prosjektene. For anleggsperioden er det utarbeidet overordnede faseplaner som vil bli videre detaljert i den etterfølgende prosjekteringen. Eventuelle forhold som kan påvirke kollektivtrafikken vil bli kommunisert til fylkeskommunen på et tidlig tidspunkt, slik at nødvendige tilpasninger kan vurderes og et mest mulig			

			forutsigbart kollektivtilbud kan opprettholdes gjennom anleggsperioden.			
7	Rådet for byforming og arkitektur Skriv datert 19.03.2026	Rådet har ingen kommentarer til planforslaget, og tar det til etterretning. Det forutsettes at anlegget får en så god terrengtilpasning som mulig for å ta hensyn til omgivelsene	Tatt til orientering			
8	Bymiljøetaten Brev datert 14.04.2026 Doknr.: 57	1. Avklaring av adkomstkjøring fra Amalie Skrams vei til Munkebotn. Veien må reguleres med trafikksikkert og riktig formål, og bredder må påføres i plankartet for o_GS1 og o_V31. 2. Eierskap og ansvar for portalkonstruksjon (o_GS1) • Statens vegvesens eierskap og ansvar for forvaltning, drift og vedlikehold må fremkomme tydelig i plandokumentene.	1. Avklaring av adkomstkjøring fra Amalie Skrams vei til Munkebotn Tas delvis til følge Forholdet til framtidig adkomstløsning for Munkebotn og funksjonen til Amalie Skrams er regulert i gjeldende plan planID 65810000. Planforslaget for Fløyfjelltunnelen legger ikke føringer for framtidig trafikkløsning ut over det som er nødvendig for gjennomføringen, driften og vedlikeholdet av tunnelanlegget. Amalie Skrams vei reguleres kjørbar, med en snumulighet for lastebil på o_GS2. Det er viktig at framtidig bruk og funksjon for Amalie Skrams vei avklares gjennom den videre planleggingen, slik at det sikres en helhetlig løsning som ivaretar både trafikksikkerhet, fremkommelighet og forholdene for gående og syklende. Statens vegvesen vil derfor videreføre dialogen med Bergen kommune og øvrige berørte aktører om disse forholdene. Når det gjelder behov for møteplasser, veibredder og trafikksikker utforming av kjøreearealer utover det som er løst i reguleringsplanen og i gjeldende reguleringsplan, vil dette bli vurdert nærmere i den videre detaljprosjekteringen og i tilknytning til avklaringene som gjøres i bybaneprosjektet (PlanID 71720000). Målelinjer for vegbredder påføres i plankartet. 2. Eierskap og ansvar for portalkonstruksjon Ikke tatt til følge Det er Statens vegvesen som eier, drifter og vedlikeholder portalkonstruksjonen. Det er gitt, uten at det fremkommer tydelig i plandokumentene.		X	X

		3. Reduksjon av stigning på gang- og sykkelvei (o_GS1) • Det må vurderes mulighet for å redusere stigningen på gang- og sykkelveien.	3. Reduksjon av stigning på gang- og sykkelvei (o_GS1). Ikke tatt til følge. Stigning på Amalie Skrams vei videreføres fra gjeldende reguleringsplan. Den kan ikke senkes pga koblinger mot GS-bro i gjeldende plan (planID 65810000) og adkomst mot vegarealer sør for planområdet. Stigningen er noe redusert idt gjeldende situasjon. Dersom ytterligere senking, vil det medføre store konsekvenser sørover i Amalie Skrams vei. Ytterligere optimalisering uten konsekvenser for adkomster og infrastruktur, er svært utfordrende.			
		4. Regulering og eierskap av kjørevei o_V3 o Kjørevei o_V3 bør reguleres med prefiks f, og planbeskrivelsen må tydeliggjøre at statlig veieier skal eie og forvalte veien.	4. Regulering og eierskap av kjørevei o_V3 Tatt til følge. o_V3 har endret eierform til privat.			
		5. Midlertidige løsninger for myke trafikanter ved stenging av Amalie Skrams vei o Det må settes krav om midlertidige løsninger som minimerer ulempene for myke trafikanter i anleggsfasen.	5. Midlertidige løsninger for myke trafikanter ved stenging av Amalie Skrams vei Tatt til følge For anleggsperioden er det utarbeidet overordnede faseplaner som vil bli videre detaljert i den etterfølgende prosjekteringen. I dette arbeidet vil det bli lagt vekt på å etablere midlertidige løsninger som i størst mulig grad begrenser ulempene for gående og syklende. Det vil også bli arbeidet for å unngå samtidige stengninger av Amalie Skrams vei og Fjellveien, så langt dette er praktisk og sikkerhetsmessig mulig. I bestemmelsene er det til dokumentasjonskrav om at det skal utarbeides faseplaner som viser hvordan Fjellveien skal holdes åpen for gående og syklende gjennom hele anleggsperioden.			
		6. Avklaring av omfang og konsekvenser av rassikringstiltak o Det er svært uheldig at det reelle omfanget av rassikringstiltak ikke er avklart. Tiltakshaver må sikre	6. Avklaring av omfang og konsekvenser av rassikringstiltak Ikke tatt til følge. Løsninger for rassikring må gjennomføres i samråd mellom rassikring og naturhensyn i videre			

		at negative konsekvenser for natur- og friluftsverdier blir kjent før reguleringsplanen vedtas. 7. Miljørettslige prinsipper fra Naturmangfoldloven §§ 8–12 ○ Alle beslutninger skal bygge på kunnskap om naturmangfoldet og hvordan tiltaket påvirker dette, samt føre-var-prinsippet for å unngå vesentlig skade på naturmangfoldet.	prosjektering. Da påpekes føre-var prinsippet for å gjøre minst mulig skade. Omfanget av inngrepene er søkt begrenset gjennom planarbeidet, men endelig utforming og dimensjonering av rassikringsløsningene må avklares gjennom detaljprosjekteringen. Planforslaget regulerer arealer som kan benyttes til nødvendige rassikrings- og sikringstiltak, og de miljømessige konsekvensene av slike tiltak er omtalt og vurdert på et overordnet nivå. Detaljprosjekteringen vil gi grunnlag for å optimalisere løsningene og begrense terrenginngrep, vegetasjonsfjerning og øvrige negative virkninger så langt som mulig. Det er videre lagt inn bestemmelser som stiller krav til istandsetting, revegetering og landskapsmessig tilpasning etter anleggsarbeidene. Ved detaljprosjektering og gjennomføring av tiltakene skal det legges vekt på å ivareta natur-, landskaps- og friluftsinteresser, samt minimere permanente inngrep utover det som er nødvendig av hensyn til sikkerhet og funksjon. 7. Virderinger ift. naturmangfoldloven Viser til utsvar fra BME etter begrenset høring ovenfor. Bestemmelse som åpnet for anleggsvei til rassikring er fjernet.			
9	Statsforvalteren i Vestland Brev datert 14.04.2026 Doknr.: 58	Det fremgår av saken at planforslaget vil være en endring av regulert løsning som ble vedtatt i 2023. Statsforvalteren har ingen særlige merknader til planforslaget.	Tatt til orientering.			
10	Byantikvaren 14.04.2026 Doknr.: 60	Planen kan medføre store endringer for kulturmiljøet til denne delen av Fjellveien og omkringliggende landskap. Vi ber derfor om at bestemmelsene endres for å sikre kulturmiljøverdiene bedre. Det er viktig at det her blitt tatt hensyn til kulturmiljøverdiene til Fjellveien	Tatt til følge. Bestemmelser er endret etter forslag fra Byantikvaren. Kulturminneverdier er presisert i planbeskrivelsen.		X	X

		og fjernvirkningen et slikt tiltak kan få. Tiltaket må fortsatt ivareta lesbarheten og opplevelsen av Fjellveien som en historisk viktig turvei som er tett knyttet til Byfjellene og utsikten til Byfjorden. Vi ber derfor om at bestemmelsene sikrer dette bedre. Blant annet må §§3.6.1a og 4.3.3 omformuleres og tilpasses den konkrete situasjonen bedre. Forslag til bestemmelse for hensynssone H570 kan være: *Kulturmiljøet til Fjellveien og det omkringliggende landskapet skal sikres og det må tas* *spesielle hensyn til dette ved prosjektering av sikringstiltak. Inngrep bør begrenses og det bør benyttes naturmaterialer der dette er mulig.*				
11	Bergen Vann 14.04.2026 Doknr.: 72	VA-rammeplan skal sendes direkte til Bergen Vann for behandling og uttalelse. Vi ber om at reguleringsplan ikke vedtas før Bergen Vann har behandlet og gitt uttalelse til VA-rammeplan. Når uttalelse til VA-rammeplan er gitt, skal endelig versjon med tilhørende uttalelse følge plan som skal vedtas. Planbestemmelsene viser til VA-rammeplan datert 05.12.2025. Dato og versjon av endelig VA-rammeplan er avklart først når VA-rammeplan er ferdigbehandlet.	Tatt til følge. VA-rammeplan blir sendt inn for behandling hos Bergen Vann. Dato for VA-rammeplanen vil bli oppdatert når VA-rammeplanen er godkjent av Bergen Vann.			
12	Helsevernenheten 15.04.2026 Doknr.: 59	Basert på erfaringer fra større veiprosjekter som Sotrasambandet vurderer vi det som særlig viktig å sikre god ivaretakelse av naboer til planområdet i de mest intensive og støyende fasene av anleggsperioden. Vi ser at støy, vibrasjoner, rystelser og/eller støt fra anleggsarbeidene er identifisert som konflikter som kan føre til helsemessige skader og ulemper. Videre er det lagt til	Tatt til orientering. Før start av anleggsarbeid skal det foreligge en plan for ivaretakelse av naboer. Vil bli ivaretatt som en del av miljøoppfølgingsplanen som utarbeides i neste fase			

		grunn at foreslåtte risikoreduserende tiltak skal følges opp og konkretiseres i en miljøoppfølgingsplan i forbindelse med utarbeidelse av byggeplan for tiltaket. For å sikre at dette faktisk gjennomføres i praksis, anbefaler vi at det stilles tydelige krav i reguleringsbestemmelsene. I reguleringsbestemmelsene er det allerede stilt krav om en plan for tiltak mot støy, støv, strukturlyd og vibrasjoner i anleggsfasen. Vi anbefaler at det i tillegg stilles krav om at planen inneholder en konkret beskrivelse av hvordan naboer skal ivaretas. Dette bør blant annet omfatte informasjon om hvordan naboer kan søke om tiltak som alternativ overnatting ved behov. Videre anbefaler vi at det stilles krav om at avbøtende tiltak skal være etablert før støyende arbeider settes i gang				

Endringsskjema: Oppsummering av endringer av planforslag

Plankart	Reguleringsbestemmelser	Planbeskrivelse
1. Endringer etter merknader/uttalelser: 2. Endringer etter fagnotat ved offentlig ettersyn: 3. Endringer av andre årsaker: - Deler av det midlertidige bygge- og anleggsområde #91_23, lokalisert ovenfor Fjellveien og Munkebotn regulert i gjeldene reguleringsplan for BT5 planID 65810000, var ikke inkludert i planen ved høring. Dette er lagt til ovenfor Fjellveien og Munkebotn, med #MBA4. - Arealformålet o_PA er endret til o_AVG7. Dette arealet kommer til å bli benyttet til samferdselsformål ved etablering av de nye portalene for Fløyfjelltunnelen og fylkesvegtunnelen. Bestemmelsene åpner for at feltet kan benyttes til opparbeiding av tilstøtende samferdselsanlegg og tunnelportal. Ved endring fra park til AVG, reguleres den reelle bruken av arealet. - Navn på arealformål er oppdatert i samsvar med *Forskrift om kart, stedfestet informasjon, arealformål og kommunalt* datert 01.07.2025. - Bredden på o_V2 er utvidet til å samsvare med skulderkant i C-tegning. o_AVG4 er tilsvarende redusert.	1. Endringer etter merknader/uttalelser: - Bestemmelser knyttet til kulturmiljø er endret etter merknad fra Byantikvaren. Pkt. 3.6.1.a. Lagt til formulering: Fjellveien skal hensyntas som turveg og dagens linjeføring skal i hovedtrekk tas vare på. Omlegging i anleggsfase skal gjøres så skånsomt som mulig. - 3.6.4.b Bestemmelse om at Fjellveien skal holdes åpne i anleggsperioden: Fjellveien skal opprettholdes for gang- og sykkeltrafikk gjennom hele anleggsperioden. - Pkt. 4.3.3. Bestemmelse for hensynssone H570 bevaring kulturmiljø – historisk sentrum, er justert og tilpasset sonen i plankartet. Bestemmelse etter anbefaling fra Byantikvaren: Kulturmiljøet til Fjellveien og det omkringliggende landskapet skal sikres og det må tas spesielle hensyn til dette ved prosjektering og sikringstiltak. Inngrep skal begrenses og det skal benyttes naturmaterialer der det er mulig. - Pkt. 4.3.2.b Presisering av at det kan etableres anleggsvei, for opprettholdelse av Fjellveien gjennom anleggsperioden: Innenfor H560_1 kan det ved behov etableres en gjennomgang for myke trafikanter i anleggsfasen, i perioder der Fjellveien stenges.	1. Endringer etter merknader/uttalelser: - Kap. 3.1.12 Kartlagte friluftslivsområder i og nær planområdet er tilføyd informasjon om Fjellveien, samt barn og unges interesser. - Kap. 4.8 Blågrønne verdier, rekreasjon og friluftsliv er endret til presisering av sammenligning med gjeldende plan, planID 65810000. - Kap. 4.10 naturmangfold og miljøkonsekvenser er endret til presisering av sammenligning med gjeldende plan, planID 65810000. - Kap. 4.15 Kulturmiljø er endret etter merknad frå Byantikvaren. 2. Endringer etter fagnotat ved offentlig ettersyn: 3. Endringer av andre årsaker: - Kap. 4.1 planlagt arelabruk er skrevet om, ettersom løsning for dagens veg mot Fløyfjelltunnelen er endret. I kap. 4.4.5 er det lagt til informasjon om regulert adkomstveg til dagens portal.

- Løsning for eksisterende tilfart til Fløyfjelltunnelen er endret. - Det var foreslått at eksisterende (og regulert i planID 65810000) tilfart til dagens Fløyfjelltunnel skulle stenges. På østsiden av Amalie Skrams vei skulle tilfarten gjøres om til et grøntområde. På en sprengsteinsfylling mellom fjellskjæringene var det foreslått å gjenskape et terreng som møter landskapet på hver side av vegen. Grøntområdet skulle revegeteres med tilsvarende beplanting som løvskogen omkring. Arealet var regulert til blå/grønnstruktur o_BG2. Dette er endret til at dagens tilfart skal kunne benyttes som adkomst til eksisterende tunnel for store kjøretøy. Denne vegen er justert og snevret inn. Den er tilpasset regulert rundkjøring i planID 65810000. Går i kulvert under Amalie Skrams vei, dimensjonert for lastebil. Resterende arealer som inngikk i o_BG2, skal kunne gjenskapes til nytt terreng. I plankartet er vegen lagt til med o_V6 og o_V7. o_BG2 er endret til o_AVG8 og o_AVG10. o_VG6 deler o_AVG4 i to, o_AVG9 er lagt til sør for o_V6. - Det er lagt til symbol for vegstenging/fysisk sperre på o_V6 adkomst til dagens portal. Dette for å synliggjøre at vegen ikke er åpen for ordinær trafikk. - Murer langs Amalie Skrams vei er justerte på grunn av tilpassing av murer mot kulvert under Amalie Skrams vei. Langs mur på østsiden av Amalie Skrams vei, over kulverten, er o_AVG5 endret til o_AVT2. AVG på østsiden av Amalie Skrams vei. Del av o_AVG5 på østsiden av Amalie Skrams vei, sør for kulverten, er inkludert o_AVG10. - Feltet o_GS2 er trukket ned til Amalie Skrams vei, o_GS1. Det er fordi o_GS2 er del av snuplass, hvor lastebiler skal kunne snu fra Amalie Skrams vei. - Plankartet viser bestemmelsesområde #2 for regulering av kulvert under Amalie Skrams vei. Svingradius mot Amalie Skrams vei er lagt til. O_AVG6 er tilsvarende redusert. - Det reguleres bestemmelsesområde på dagens tilfart til Fløyfjelltunnel - På vertikalnivå 1 er det lagt på senterlinje for bybanetraseen, hentet fra gjeldende reguleringsplan (PlanID 65810000). - #1 Bestemmelsesområde hvor det tillates endringer i løsninger for samferdselsanlegg, er utvidet til å omfatte arealer for dagens tilfart til Fløyfjelltunnelen, og snuplassen ved Amalie Skrams vei, sør for tilfarten. Dette for muligheten til justeringer av løsninger i planen i senere faser. Endringer etter begrenset høring	2. Endringer etter fagnotat ved offentlig ettersyn: 3. Endringer av andre årsaker: - Pkt. 5.2. Deler av det midlertidige bygge- og anleggsområde #91_23, lokalisert ovenfor Fjellveien og Munkebotn regulert i gjeldene reguleringsplan for BT5 planID 65810000, var ikke inkludert i planen ved høring. Dette er lagt til med #MBA4. Det er lagt til bestemmelse for #MBA4: *Innenfor #MBA4 kan det gjøres nødvendige inngrep, som rassikring, i forbindelse med etablering av tunellpåhugg for fylkesvegtunnelen.* - Pkt. 3.6.5. Bestemmelse tilhørende o_PA, endret til o_AVG7, er fjernet. Dermed utgår arealformålet park PA - Pkt. 2.5.7. Det er lagt til dokumentasjonskrav om at det skal utarbeides faseplaner som viser hvordan Fjellveien skal holdes åpen for gående og syklende gjennom hele anleggsperioden. - Pkt. 3.5.4 Det er lagt til bestemmelse som åpner for justeringsmulighet av samferdselsarealer knyttet til adkomst til dagens portal: Innenfor o_AVG4, o_AVG8, o_AVG9 og o_AVG10 tillates det justeringer inntil 2 m for tilgrensende veg o_V6 og o_V7. - Pkt. 5.1.1.b. Ved regulering av adkomstveg fra rundkjøring til dagens portal, går denne vegen i kulvert under Amalie Skrams vei. Det reguleres bestemmelsesområde på VN2 for plassering av kulverten. Innenfor bestemmelsesområde #2 skal det etableres kulvert mellom o_V6 og o_V7, under Amalie Skrams vei. Endringer etter begrenset høring: - Pkt. 5.2 bestemmelser for midlertidige bygge- og anleggsområder er endret etter innspil fra BME, til å samsvare bedre med gjeldende reguleringsplan (planID 65810000)	- Kap. 4.5 vannforsyning og avløp. Ved endringer i løsninger for dagens veg til eksisterende portal, er løsninger for vann og avløp endret. - Kap. 4.12 Overvannshåndtering er endret som følge av regulering av adkomstveg til dagens portal.

- Adkomstvegene til dagens portal av Fløyfjelltunnelen, o_V3, o_V6 og o_V7, har endret eierform fra offentlig til privat. Dette etter merknad fra BME.		

Merknadskart ved offentleg ettersyn

