



Byrådssak /23

Saksframstilling

Vår referanse: 2022/56782-75

Bergenhus, E39 Fløyfjelltunnelen sør, arealplan-ID 70820000, detaljregulering, 2.gangs behandling

Hva saken gjelder:

Statens Vegvesen har utarbeidet forslag på offentlig detaljregulering av Fløyfjelltunnelen sør. Fløyfjelltunnelen sør må oppgraderes jfr. Tunnelsikkerhetsforskriften, og Statens vegvesen foreslår en løsning som kan håndtere tovegstrafikk i hvert løp i avvikssituasjoner. Planforslaget tilrettelegger for å bygge to helt nye tunnellop øst for de eksisterende tunneler.

Planområdet omfatter mesteparten av eksisterende Fløyfjelltunnel i fjell, areal i fjell til nye tunnellop, samt areal under viadukten ved kryssrampene på Nygårdstangen. Tunnelportalene ved Nygårdstangen i sør skal opprettholdes og benyttes videre i ny løsning.

Planforslaget utløser ikke krav om konsekvensutredning.



Figur 1: Kart og flyfoto av Bergen sentrum, med rød markering av planområdet for Fløyfjelltunnelen sør.

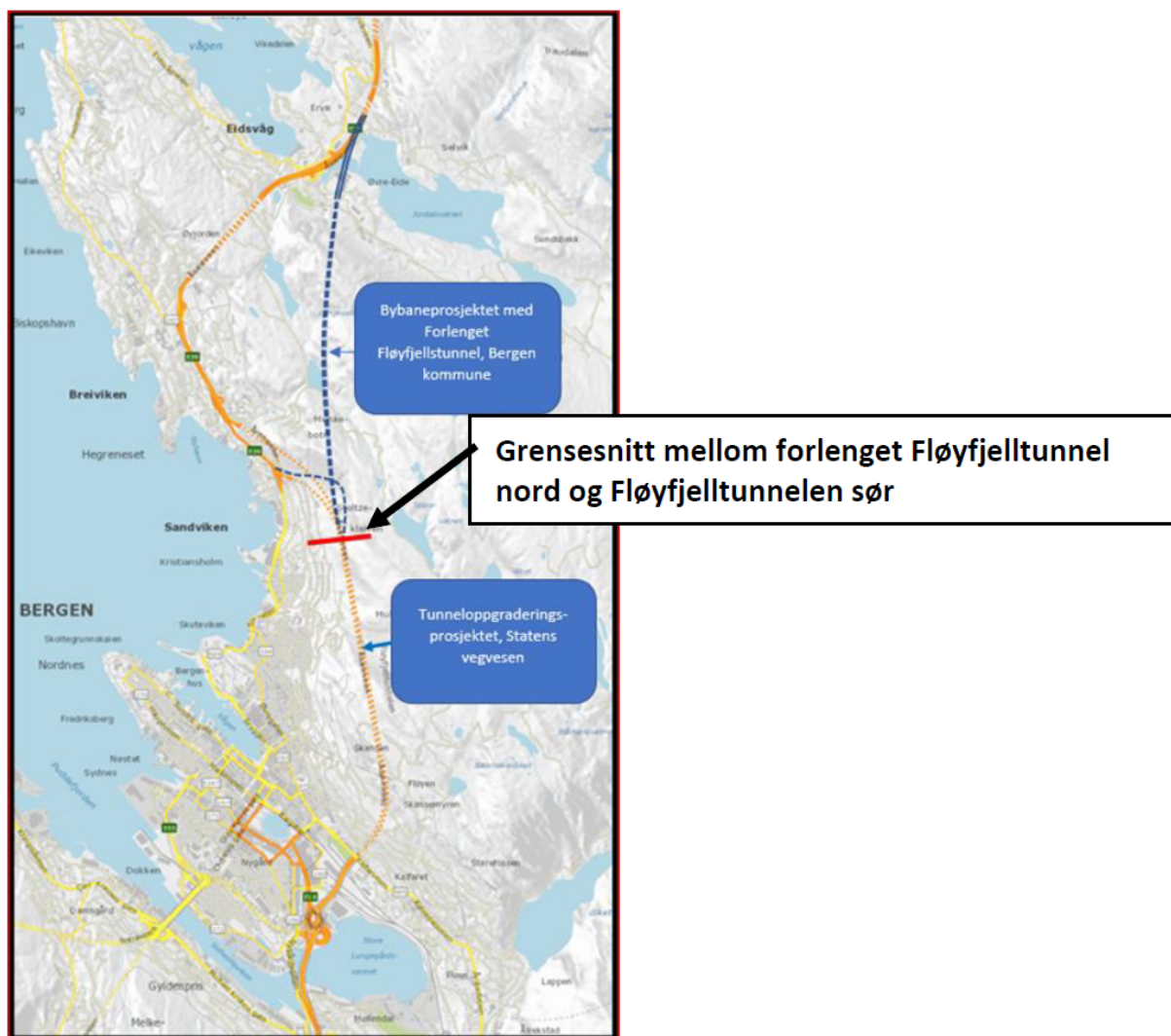
Bakgrunn

Planforslaget for Fløyfjelltunnelen Sør er et eget prosjekt, men er koordinert med forlengelsen av Fløyfjelltunnelen nordover, som er en del av bybaneprosjektet. Planforslaget for bybanen innebærer at bybanetrasé, lokalvei, sykkelvei og fortau legges i Åsanevegen på strekningen fra Amalie Skrams vei til Norges Handelshøyskole. Dette forutsetter at dagens 4-felts vei E39 flyttes inn i fjell som «Fløyfjelltunnelens forlengelse»

fram til Eidsvåg. Forlengelsen nordover skal kobles med den søndre delen av Fløyfjelltunnelen i området under Stoltzekleiven. Den nye tunnelen nordover til Eidsvåg skal bygges i henhold til dagens tunnelstandard med tunnelprofil T9,5 (bredde 9,5 meter i kjørebanelnivå).

Eksisterende tunnellop sør for koblingspunktet har i dag en smalere tunnelprofil T8. Tunnelen har eldre utrustning og utformingen tilfredsstiller ikke dagens sikkerhetskrav. Krav i tunnelforskriften medfører at disse tunnelene uansett må gjennom en teknisk oppgradering. Statens vegvesen ønsker å utvide profilen til T9,5 slik at hele tunnelstrekningen mellom Nygårdstangen og Eidsvåg får samme standard.

Tunnelprofilen T9,5 gjør det mulig å regulere toveistrafikk til ett av tunnellopene ved planlagte stengninger, vedlikeholdsarbeid eller trafikkulykker. Dette vil skjerme Bergen sentrum for belastende gjennomgangstrafikk.



Figur 2: Kart som viser koblingspunkt (rød strek) mellom Fløyfjelltunnelen sør og forlengt Fløyfjelltunnel nordover mot Eidsvåg.

Om planforslaget

Flere alternative løsninger for oppgradering av Fløyfjelltunnelen Sør har vært vurdert:

- 0-alternativ. Kun nødvendig oppgradering jfr. tunnelsikkerhetsforskriften
- Alternativ A. Utvide (strosse) begge eksisterende tunnellop
- Alternativ B. Utvide (strosse) det ene av dagens løp og bygge ett helt nytt løp
- Alternativ C. Bygge to helt nye løp

Etter å ha utredet alternativene anbefaler Statens vegvesen å regulere for bygging av to helt nye tunnellop (alternativ C). Dette er lagt til grunn for planforslaget og for teknisk forprosjekt.

Ny, oppgradert tunnel mellom Nygårdstangen og Eidsvåg skal ventileres ved hjelp av tre luftesjakter:

- Nordgående tunnellop: ny luftesjakt plassert 100-200 meter sør for ny tunnelportal i Eidsvåg.
- Sørgående tunnellop: eksisterende luftesjakt lokalisert i Sandviken, samt eksisterende luftesjakt lokalisert 200 meter sør for Fløibanens øverste holdeplass.

Tillatt kjørehastighet på viaduktene ved Nygårdstangen blir nedsatt til 60 km/t. Ved situasjoner med toveis-regulering i ett løp vil farten også i tunnelen bli redusert fra 80 til 60 km/t. En overkjøringsrampe mellom nordgående og sørgående veibaner skal etableres på viadukten.

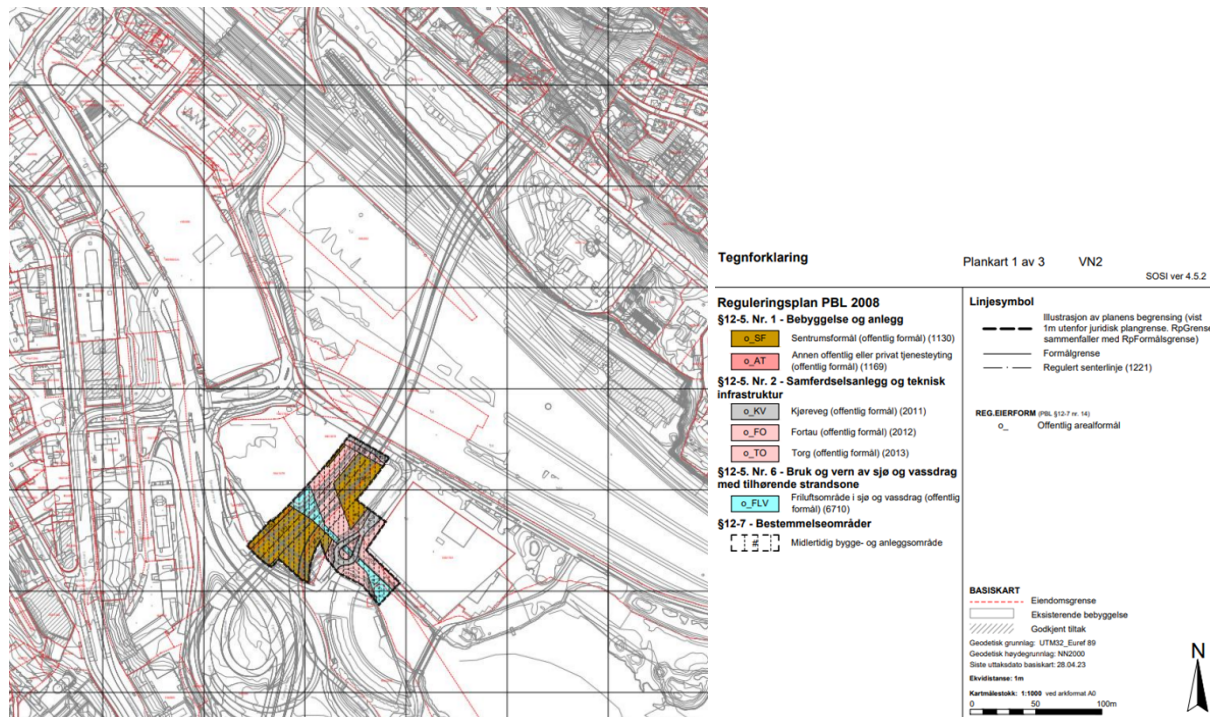
Plankart og bestemmelser reguleres i to vertikalniva:

- Tunnelen: vertikalnivå 1 (under grunnen)
- Dagsonen på Nygårdstangen: vertikalnivå 2 (på grunnen)

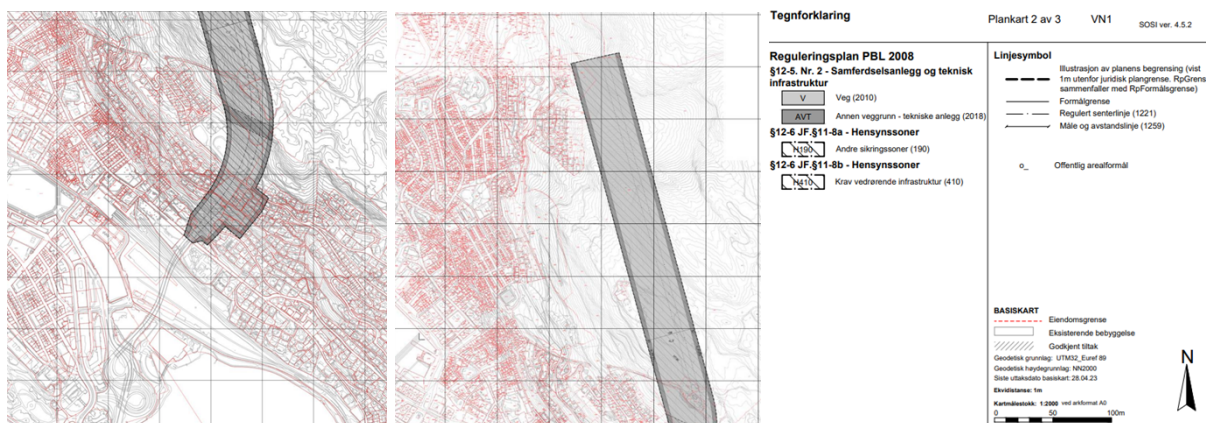
Planområdet omfatter i hovedsak tunnel inne i fjellet, og reguleres i vertikalnivå 1 under grunnen. Tunnelen reguleres med formålene «veg» og «annen veggrunn- tekniske anlegg», hensynssoner H190 for sikring og H410 for luftesjakter.

Planområdet ved Nygårdstangen omfatter et avgrenset areal med dagens trasé for E39, og reguleres i vertikalnivå 2 på grunnen. Dette området reguleres med formålene «sentrumsformål», «kjøreveg», «fortau», «torg», «friluftsområde i sjø og vassdrag», samt bestemmelsesområde for midlertidig bygge- og anleggsområde.

Samlet inneholder reguleringsplanen tre plankart, hvor ett omfatter vertikalnivå 2 på Nygårdstangen og to plankart omfatter vertikalnivå 1 med tunnel.



Figur 3: Plankartet består av tre kartblad. Til venstre er kartblad 1 av 3 for dagsonen ved Nygårdstangen.



Figur 4: Plankartet består av tre kartblad. Til venstre er kartblad 2 av 3 med søndre del av Fløyfjelltunnelen sør. Til høyre er kartblad 3 av 3 med nordre del av Fløyfjelltunnelen sør.

Gjennomføring

Statens Vegvesen skal være utbygger for hele Fløyfjelltunnelen, både Fløyfjelltunnelen Sør og Fløyfjelltunnelens forlengelse nordover til Eidsvåg. Dersom begge prosjektene kan bygges ut som ett prosjekt vil det redusere den totale anleggstiden. Begge prosjektene vil gi et betydelig masseoverskudd.

Planprosess og medvirkning

Vedtak og varsel om oppstart

Byråd for miljø, klima og byutvikling behandlet saken 08.02.2022, og fattet følgende vedtak:

«I samsvar med plan- og bygningsloven §§ 12-2 og 12-8 startes det planarbeid for Bergenhus bydel, E39 Fløyfjelltunnelen sør, detaljreguleringsplan. Arealplan-ID 70820000.»

Oppstart av planarbeid ble varslet 19.02.2022 med merknadsfrist 05.04.22. Det kom inn 15 merknader, fordelt på 5 private og 10 offentlige. Alle merknader oppsummert og kommentert i vedlagt merknadsskjema datert 25.11.2022.

Begrenset høring for utvidelse av planområdet

Underveis i prosessen ble det avdekket behov for å utvide plangrensen på Nygårdstangen og rundt eksisterende luftetårn på Fløyen. Utvidelsen ble varslet gjennom begrenset høring 01.11.2022 - 23.11.22. Det kom inn to merknader fra Bergen brannvesen og Bergen vann, som er oppsummert og kommentert i vedlagt merknadsskjema datert 25.11.2022.

Merknader, uttalelser og innsigelse ved offentlig ettersyn

Planforslaget ble sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 18.02.2023 – 04.04.2023. Det kom 19 merknader, fordelt på åtte private og 11 offentlige. Alle merknader er oppsummert og kommentert i vedlagt merknadsskjema datert 05.05.23.

Bane NOR fremmet innsigelse til planforslaget knyttet til nasjonale jernbaneinteresser. Det har vært dialog mellom partene. Etter at plangrensen er endret og Bane NOR sin eiendom er tatt ut av planforslaget, så har Bane NOR trukket sin innsigelse.

Statens vegvesen uttalte at de vurderte å komme med innsigelse til fagetatens forslag til vedtakspunkter med endringer av bestemmelser. De fremmet allikevel ikke innsigelse siden kommunaldirektørens vedtak om utlegging til høring og offentlig ettersyn ikke inkluderte fagetatens vedtakspunkter.

De viktigste punktene i innkomne merknader og uttalelser er oppsummert under, se ellers merknadsskjema for utfyllende oppsummering:

- Belastning for naboer i anleggsperioden med støy, støv og vibrasjoner. Innspill gjelder for områdene på Nygårdstangen/Kalfaret-siden, samt for anleggsarbeid ved «Saltimport-tomten» i Sandviken som er omfattet av eget planarbeid.
- Støy i permanent situasjon. Innspill gjelder for områdene på Nygårdstangen/Kalfaret-siden.
- Vern og ivaretagelse av forhold rundt tunnelportalene på Nygårdstangen i anleggsfasen og i permanent situasjon. Dette gjelder spesielt rødlistete almetrær, og støttemur og grønnbuffer mot gravplassen.
- Løsninger for vann og avløp på Nygårdstangen, og ønske om etablering av åpen grøft / åpen kanal.
- Bekymring for at utbedring av Fløyfjelltunnelen sementerer biltrafikk gjennom Bergensdalen og øker trafikken over Danmarks plass.
- Forslag om nye ramper til Sandviken.
- Tiltaket må ikke være til hinder for framtidig etablering av gang-/sykkelviadukt
- Tiltaket må ikke være til hinder for tilkomst/tilkobling til dagens tunneløp dersom etterbruk av disse er mulig.
- Avhengigheter og utbyggingsrekkefølge på samferdselsprosjektene Fløyfjelltunnelen sør, forlenget Fløyfjelltunnel og bybaneprosjektet.
- Løsninger for bybaneprosjektet som ikke er en del av dette reguleringsplanforslaget.

Endringer etter offentlig ettersyn

- Endret plangrense ved Nygårdstangen (vertikalnivå 2). Området med jernbanens arealer og godsterminal er tatt ut av planforslaget.
- Endrede VA-løsninger ved Nygårdstangen. Pumpeledningen føres i viadukten med E39, slik at vannet kan ledes ut i Store Lungegårdsvann i en åpen grunn vannrenne.

Plandokumentene er oppdatert i samsvar med justeringer av planforslaget.

Planstatus

Arealformål i KPA2018 gjelder for vertikalnivå 2 (på grunnen). Fløyfjelltunnelen sør ligger i all hovedsak på vertikalnivå 1 (under grunnen). Planområdet ved Nygårdstangen ligger på vertikalnivå 2 (på grunnen) og er i KPA2018 avsatt til sentrumsformål, bane og grønnstruktur, sammen med ulike hensynssoner knyttet til kulturmiljø, støy, flom, luftforurensning og konsesjonsområde fjernvarme.

Planområdet ved Nygårdstangen overlapper med Kommunedelplan (KDP) for Sentrum og KDP for Fjellsiden sør. Flere gjeldende reguleringsplan overlapper også med denne delen av planområdet. Se planbeskrivelsen for utfyllende omtale av planstatus.

Fagetatens vurdering og anbefaling:

Plan- og bygningsetaten (PBE) slutter seg til hovedformål og hovedgrep, og anbefaler at planforslaget vedtas. Under oppsummeres PBE sine vurderinger av sentrale temaer, se fagnotatet for utfyllende informasjon.

Vurdering av alternativer og overordnede mål og føringer

Før vedtak om oppstart hadde SVV opprinnelig vurdert to alternative løsninger: alternativ A og alternativ B. Vurderingene viste at alternativ A var dårligst, med den mest komplekse anleggsfasen, mest utfordrende trafikkavviklingen, vesentlig lengre byggetid, høyest byggekostnad og litt høyere samfunnskostnader.

Gjennom videre optimalisering av alternativ B, ble det vurdert et nytt alternativ C med bygging av to nye tunneløp. Alternativ C ble vurdert som best på alle tema, bortsett fra klimagassberegninger hvor alternativene er vurdert likt. Det er beregnet at alternativ C har to år og 3 måneder kortere byggetid, og har 2,2 mrd. kroner lavere bygge-kostnad. I tillegg har

alternativ C vesentlig enklere trafikkavvikling i byggefasen, og dermed lavere samfunnskostnader enn alternativ B. Statens vegvesen anbefaler alternativ C, og denne er lagt til grunn i planforslaget og teknisk forprosjekt.

PBE viser til Bergen kommune sine overordnede mål, arealstrategi og kommuneplanens arealdel. Dette handler om å fortette i eksisterende byggesoner og at veksten i persontransport skal overføres fra bil til kollektivtransport. Byggingen av bybane mellom sentrum og Åsane bydel, inklusive å flytte dagens E39 inn i en forlenget Fløyfjelltunnel er i denne sammenheng viktig. PBE vurderer at oppgraderingen av Fløyfjelltunnelen Sør støtter de overordnede målene, og er i samsvar med nasjonal, regional og kommunal arealstrategi.

Konsekvenser for ytre miljø

Statens vegvesen har som hovedmål at prosjektet ikke skal medføre vesentlige eller varige negative konsekvenser for det ytre miljøet. PBE viser til at mesteparten av prosjektet gjelder tunnel i fjell, og det er dermed begrenset med interessekonflikter. Planarbeidet utløser ikke krav om konsekvensutredning, jmfør forskrift om konsekvensutredninger.

Det er utarbeidet et miljøprogram som identifiserer ytre miljømessige utfordringer, risikovurderinger og anbefalte tiltak. Denne skal følges opp av miljøoppfølgingsplaner (MOP) i videre utbyggingsfaser. Gjennom reguleringsarbeidet er det identifisert relevante miljømål og forhold ved anleggsgjennomføringen som må ivaretas.

PBE viser til at planforslaget for oppgradering av Fløyfjelltunnelen sør ikke bidrar til økt trafikk på Nygårdstangen. Trafikksituasjonen vil allikevel øke som følge av endringer i det overordnede trafikksystemet. Dette gjelder både Fløyfjelltunnelens forlengelse nordover mot Eidsvåg, og fremtidig redusert biltrafikk gjennom sentrumsområder rundt Torget og Bryggen, jmfør bystyrets vedtak av Trafikkplan sentrum den 03.05.2023 ([sak 127/23](#)).

Det er utarbeidet støyrapport som viser at områdene på Nygårdstangen langs E39 er støybelastet både i dagens situasjon og for prognose år 2040. Beregninger viser at fremtidig støynivå ikke endres over 3 dB, og utløser derfor ikke krav om støytiltak for nærliggende støyfølsom bebyggelse og kulturmiljø. Dette skyldes blant annet at reduksjon av fartsgrensen fra 80 til 60 km/t på viaduktene virker støyreducerende.

Det er utarbeidet rapport med beregning av luftforurensing fra det nye tunnelanlegget. Beregninger viser at det er behov for tiltak i form av ventilasjonstårn. Beregninger viser at parallell bruk av ventilasjonstårn i Sandviken og på Fløyen, medfører at utslipp fra Fløyen ikke øker sammenlignet med dagens situasjon.

Prosjektområdet er i dag ikke i bruk av barn og unge, og PBE vurderer at planforslaget ikke har negative konsekvenser for myke trafikanter og for universell utforming. Videre vurderer PBE at planforslaget ikke har negative konsekvenser for naturmangfold og kulturmiljø.

Massehåndtering

Bygging av nye tunneler vil gi et stort masseoverskudd. Dette medfører et stort transportbehov i anleggsfasen, og gjør at planforslaget vil ha negative konsekvenser for klimagassutslipp. Miljøprogrammet stiller krav om at det skal foreligge en massehåndteringsplan for masser inn og ut av området.

SVV har opprinnelig lagt til grunn at massetransporten fra Fløyfjelltunnelen kan transporteres bort med lekter fra Saltimportkaien. Denne løsningen ligger til grunn for planforslaget for Saltimporttomten rigg- og anleggsområde med anleggstunnel (PlanID: 70670000), som er del av reguleringsarbeidet for bybanen til Åsane. Underveis i prosessen har SVV endret sin vurdering av massetransport via Saltimporttomten, og vurderer at massene i stedet bør tas ut i Eidsvåg og transporteres videre på vei. PBE påpeker at dette vil medføre at store deler av

masseoverskuddet i sin helhet må tas ut i Eidsvåg, og fraktes derfra med lastebil til enten deponi eller omlastningssted.

Planforslaget for forberedende utfylling i sjø ved Dokken, var på høring våren 2023 og per i dag er sendt til politisk behandling. PBE vurderer at dette planforslaget tilrettelegger for en samfunnsnyttig bruk av overskuddsmasser fra bybaneprosjektet og Fløyfjelltunnelen. Transportering av overskuddsmasser sjøveien via Saltimporten til Dokken kan bidra til kortere anleggstid for det samlede prosjektet med Fløyfjelltunnelen, både forlengelsen nordover og oppgraderingen sørover. Planforslaget for Saltimporttomten er per i dag til politisk sluttbehandling. Det innebærer at det fortsatt kan være et alternativ å bruke Saltimporten for utskipping av masser fra Fløyfjelltunnelen sør dersom planforslaget vedtas.

Dersom SVV ikke ønsker å bruke Saltimporten, eller planforslaget for Saltimporttomten ikke vedtas, så vurderer PBE at håndtering og deponering av massene må avklares i god tid før anleggsstart.

Byutvikling på Nygårdstangen

PBE viser til flere nyere og pågående byutviklingsprosjekter på Nygårdstangen. Gjeldende reguleringsplan for Nygårdstangen fra 2017 tilrettelegger for blant annet gjenåpning av kanal mellom Lille- og Store Lungegårdsvannet, og etablering av ny gang- og sykkelvei parallelt med dagens E39-viadukten. Den nye viadukten for gang- og sykkelvei er planlagt med åpen overvannshåndtering fra Fjellsiden til Store Lungegårdsvann.

SVV foreslår at innlekkasjevann (rent vann) føres mot utslipp i Store Lungegårdsvann. Dette innebærer at vannet samles i fjellmagasin, føres ut i pumpeledning gjennom viadukter og ned via søyle til utslipp direkte i Store Lungegårdsvann. Det skal etableres en åpen grunn vannrenne for å lede vannet ut i Store Lungegårdsvann. PBE støtter løsningen med en åpen vannrenne siden det er i samsvar med den framtidige åpne kanalen i gjeldende reguleringsplan for Nygårdstangen. Denne løsningen er lagt inn som justering av planforslaget etter høringsfasen, og følger i stor grad opp PBE sine anbefalinger fra 1.gangsbehandlingen.

Bystyret bad i sak 19/18 om at det vurderes kollektiv- eller sambruksfelt fra Eidsvåg gjennom Fløyfjelltunnelens forlengelse nordover. PBE viser til at dette også er en aktuell problemstilling for Fløyfjelltunnelen sør. Dette er et eget utredningsprosjekt i Miljøløftet, og innføring av slike løsninger må følges opp av SVV.

PBE viser avslutningsvis til at planforslaget ikke tar stilling til aktuelle gjenbruksformål for de to eksisterende tunnelløpene.

Plan- og bygningsetatens anbefaling til vedtak:

1. I medhold av plan- og bygningsloven §§ 12-12, jf. 12-11, vedtas følgende forslag til detaljregulering:
 - a. Detaljregulering, Bergenhus, E39 Fløyfjelltunnelen sør, arealplan-ID 70820000 vist på plankart, datert 05.05.2023.
 - b. Tilhørende reguleringsbestemmelser, datert 05.05.2023.

Økonomiske konsekvenser:

Saken har ingen direkte økonomiske konsekvenser.

Byrådets vurdering og anbefaling/konklusjon:

Byrådet er i hovedsak enige i PBE sine vurderinger, og vil bare kommentere enkelte temaer under.

Alternativer

Byrådet ser positivt på at det er gjennomført grundige vurderinger av alternative løsninger for oppgradering av Fløyfjelltunnelen Sør. Det gir et godt opplyst grunnlag for utarbeidelse av planforslaget. Den anbefalte løsningen i alternativ C er vurdert som best på alle tema, bortsett fra klimagassberegninger hvor alternativene er vurdert likt. Det er beregnet at alternativ C har vesentlig kortere byggetid og betydelig lavere byggekostnader. Byrådet har merket seg at alternativ C gir vesentlig enklere trafikkavvikling i byggefasen og lavere samfunnskostnader.

Trafikk og sentrum

Planforslaget følger opp bystyrets vedtak i [sak 19/18](#) (møte 31.01.2018) om å finne gode løsninger for fordelingen av trafikkbelastningen i sentrum. Planforslaget følger også opp bystyres vedtak i [sak 398/21](#) (møte 15.12.2021) om intensivering av arbeidet med oppgradering av Fløyfjelltunnelen. Det ble her fremhevet viktigheten av at tunnelen kan brukes som beredskapsløsning for å redusere trafikken over Bryggen og Torget. Den anbefalte løsningen med bygging av to nye løp, samtidig som dagens løp er i bruk, innebærer kortere byggetid og enklere trafikkavviklingen i byggefasen sammenlignet med alternative løsninger. Byrådet vil fremheve at oppgraderingen av Fløyfjelltunnelen Sør gir mulighet for regulering av toveistrafikk i ett tunnellop. Dette bidrar til at sentrum kan skjermes for trafikk ved stengningssituasjoner som vedlikeholdsarbeid, ulykker, trafikkhendelser med mer. Dette følger opp bystyrets nylige behandling av Trafikkplan sentrum den 03.05.2023 ([sak 127/23](#)), med vedtakspunkt om å sikre toveis-kjøring i et løp ved uplanlagte hendelser.

Saltimporttomten

Byrådet ser at det er fordeler ved etablering av anleggstunnelen og bruk av Saltimporten som midlertidig anleggsområde. Denne løsningen bidrar til kontinuerlig utbygging av bybanen og samfunnsnyttig bruk av overskuddsmasser på sentrale byutviklingsprosjekter i Bergen Havn. Dersom både forlenget Fløyfjellstunnel nordover og oppgradering av Fløyfjellstunnelen Sør kun bygges nordfra ved Eidsvåg, så vil dette gi lenger byggetid, usikkerhet i gjennomføringsfasen, økte kostnader, større klimagassutslipp og trafikkbelastning ved transportering av masser med lastebiler på veinettet.

I likhet med SVV så anerkjenner byrådet at det er ulemper ved bruk av Saltimporttomten knyttet til støy og belastninger ovenfor naboer i Sandviken. Dette kommer også tydelig frem i helsekonsekvensutredningen som er utarbeidet, samt kommuneoverlegens sine kommentarer til utredningen. Byrådet finner det imidlertid uheldig at SVV ikke ønsker å bruke Saltimporten enn så lenge de ikke har lagt frem en alternativ løsning med undersøkte konsekvenser for både nabolag, klimagassutslipp, robusthet og trafiksikkerhet. Byrådet viser her til sin behandling av planforslaget for Saltimporten, og at denne løsningen har flere fordeler enn kun bruk av Eidsvåg som anleggsområde. Selv om reguleringsbestemmelser for Fløyfjelltunnelen Sør stiller krav om plan for disponering av overskuddsmasser, så forventer byrådet at SVV avklarer dette i god tid før anleggsstart.

Ytre miljø

Byrådet ser positivt på at oppgradering av Fløyfjellstunnelen Sør bidrar til reduksjon av trafikkstøy. Det er også positivt at beregninger viser at luftforurensingen ikke øker ved ventilasjonstårnet på Fløyen. Byrådet støtter justeringen av plangrensen siden det bidrar til at kulturmiljø og naturmangfold ikke blir berørt av planområdet. Byrådet ser at anleggsfasen kan medføre noen negative konsekvenser for ytre miljø, men vil fremheve at bestemmelser blant annet har krav om plan for tiltak mot støy, støy og vibrasjoner i anleggsfasen. Det er også viktig at det er utarbeidet miljøprogram som identifiserer ytre miljømessige utfordringer, risikovurderinger og anbefalte tiltak. Bestemmelser stiller krav om miljøoppfølgingsplan som skal sikre at miljøkrav ivaretas i videre prosjekteringsfase, bygge- og anleggsfase.

Byrådet ser imidlertid at ROS-analyse og geologisk rapport anbefaler at det gjøres vurdering av rasfare ved brattskrenter over planlagte sprengningssteder, og at dette ikke er omtalt i miljøprogrammet. Byrådet anbefaler at dette bør sikres tydeligere i planforslaget, og anbefaler at bestemmelser suppleres (jmfør vedtakspunkt 1.B.1):

§ 3.1.9 ny bestemmelse:

«Det skal gjennomføres en innledende stabilitetsvurdering av brattskrenter som ligger over planlagte sprengningssteder under friidrettsbanen ved Skansemyren og Fløyen (mellom profil 900 – 1100). Det skal vurderes behov for risikoreduserende tiltak mot nedfall og ras.»

Byutvikling på Nygårdstangen

Planforslaget for Nygårdstangen er avgrenset til regulering av midlertidige bygge- og anleggsområder og VA-løsninger som skal føre rent innlekkasje vann ut i Store Lungegårdsvann. Byrådet ser positivt på at planforslaget har krav om at anleggsområdene skal istandsettes og tilbakeføres til opprinnelig bruk etter at prosjektet er ferdig. Gjeldende reguleringsplan videreføres etter avsluttet anleggsfase, slik at prosjektet ikke vil være til hinder for fremtidig utvikling av området.

Planområdet ved Nygårdstangen er avgrenset til å omfatte viaduktene ved E39 og et mindre areal sørover mellom ADO og Brannstasjonen mot Store Lungegårdsvannet. Planområdet overlapper derfor i liten grad med pågående reguleringsprosess for Byarena (arealplanID: 70570000), som strekker seg fra viaduktene og nordover med Bygarasjen. Byrådet vedtok 18.11.2021 (sak 1360/21) fastsetting av planprogram for dette reguleringsarbeidet. I alle alternativer som skal konsekvensutredes så er mulig plassering av Byarena vist på nordsiden av viaduktene med E39.

Anbefaling og konklusjon

Byrådet vurderer at planforslaget bidrar til viktig oppgradering av vegsystemet i Bergen. Sammen med forlengelsen av Fløyfjellstunnelen nordover, bidrar planforslaget for Fløyfjellstunnelen Sør til at veisystemet i Bergen får en akseptabel sårbarhet og nødvendig samfunnssikkerhet. Muligheten for toveiskjøring i hvert tunnellopp er avgjørende for å skjerme sentrum for belastende gjennomgangstrafikk når det inntreffer hendelser som gjør det nødvendig å stenge et tunnellopp. Byrådet anbefaler at planforslaget vedtas.

Begrunnelse for framleggelse til bystyret:

I henhold til plan- og bygningsloven (2008) § 3-3, 2. ledd, ligger det til bystyret selv å vedta reguleringsplan, jf. § 12-12. Utvalg for miljø og byutvikling skal avgi innstilling i saken.

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

1. I medhold av plan- og bygningsloven §§ 12-12, jf. 12-11, vedtas følgende forslag til detaljregulering:
 - A. Detaljregulering, Bergenhus, E39 Fløyfjellstunnelen sør, arealplan-ID 70820000 vist på plankart, datert 05.05.2023.
 - B. Tilhørende reguleringsbestemmelser, datert 05.05.2023, med følgende endringer:
 - a) § 3.1.9 ny bestemmelse:
«Det skal gjennomføres en innledende stabilitetsvurdering av brattskrenter som ligger over planlagte sprengningssteder under friidrettsbanen ved Skansemyren og Fløyen (mellom profil 900 – 1100). Det skal vurderes behov for risikoreduserende tiltak mot nedfall og ras.»
2. Før kunngjøring skal bestemmelser rettes opp i samsvar med bystyrets vedtak.

Dato: 16. mai 2023

Rune Bakervik
Byrådsleder

Ingrid Nergaard Fjeldstad
Byråd for klima, miljø og byutvikling

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Vedlegg:

Fagnotat datert 11.05.2023
Plankart planID 70820000, datert 05.05.2023
Reguleringsbestemmelser planID 70820000, datert 05.05.2023
Planbeskrivelse, datert 05.05.2023
Støyvurdering m tegninger, datert 28.10.2022
ROS-analyse, datert 25.11.2022
Miljøprogram, datert 28.10.2022
Samfunnskostnader, datert 25.11.2022
Notat for kulturminneverdier, datert 28.10.2022
Risikoanalyse Fløyfjelltunnelen, datert 17.12.2021
Vurdering av KU-plikt Notat, datert 25.11.2022
Klimagassbudsjett, datert 15.12.2022
Teknisk forprosjekt, datert 25.11.2022
A-tegninger Tegningsliste, datert 28.10.2022
B-tegninger Oversiktstegning, datert 28.10.2022
C-tegninger Plan- og profilttegning, datert 28.10.2022
F-tegninger Normalprofil, datert 28.10.2022
K-tegninger Konstruksjon, datert 28.10.2022
Y-tegninger Toveisregulering, datert 28.10.2022
VA-rammeplan, datert 02.05.2023
VA-rammeplan tegninger, datert 02.05.2023
Luftforurensing, datert 25.11.2022
Ingeniør- og hydrogeologisk rapport, datert 10.02.2023
Viadukter Nygårdstangen sammenkobling, datert 06.09.2022
Bruk av gjenstående tunnellop, datert 06.10.2022
Følgebrev, Oversendelse av planforslag 1.gangs SVV, datert 03.02.2023
Følgebrev, Oversendelse av revidert planforslag SVV, datert 08.05.2023
Merknadsskjema, datert 05.05.2023
Merknadsskjema, datert 25.11.2022