

Merknadsskjema – planoppstart

Plannavn	E39 Fløyfjelltunnelen - tunnelramper i Sandviken
Arealplan-ID	71870000
Saksnummer	PLAN-2025/12912
Utarbeidet av	Norconsult Norge AS
Sist revidert	28.01.2026

Nr.	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar
1.	<u>Private merknader:</u> Arne Mikal Rebnord Amalie Skrams vei 52, gnr/bnr 168/74 26.08.2025	- Arbeidet må tilrettelegge og sikre atkomst til boliger/bedrifter i Sandviken. - Ønsker at det settes fartsgrense på 40 km/t for området. - Ønsker fartsreducerende tiltak i området, med blant annet fartshumper/kamera. - Det må legges til rette for et sikkert kjøremønster ved kobling til tunnelen fra rampene, for eks. fletting av trafikk.	- Tatt til følge. Atkomst som påvirkes i anleggsarbeidet vil sikres i byggeplan. Faseplaner i regulering avdekker behov for tiltak mot atkomst. Planområdet omfatter ingen atkomst som trenger tilrettelegging, atkomst til private eiendommer inngår ikke. Noen atkomst vil påvirkes i forbindelse med trafikkomlegging, for eksempel parkering ved Glass Knag-bygget. Det er arealer/atkomst som er utenfor planområdet, og bruken av arealene går frem av gjeldende reguleringsplaner. - Ikke tatt til følge. Planen regulerer kun Fløyfjelltunnelen med tilhørende tunnelramper ut til rundkjøring ved Glass Knag. Fartsgrenser i Sandviken er ikke vurdert i reguleringsplanen. - Ikke tatt til følge. Planen omfatter ikke veger hvor det er aktuelt med fartsreducerende tiltak. - Tatt til følge. Trafikksikkerhet vektlegges. Det er gjennomført en risikoanalyse 13. november av trafikksikkerheten i Fløyfjelltunnelen, inkludert ny rampeløsning i Sandviken. Formålet med risikoanalysen er å vurdere i hvilken grad ferdig bygget Fløyfjelltunnel oppfyller minstekravene i tunnelsikkerhetsforskriften (TFS), samt å avdekke særtrekk og spesielle egenskaper ved tunnelen som kan ha betydning for risiko. Videre skal risikoanalysen bidra til å identifisere behov for å foreslå tiltak som kan redusere risiko og styrke sikkerheten i tunnelen. Rapport fra analysen foreligger ikke enda, men det er så langt ikke avdekket forhold som skulle tilsi spesielle utfordringer knyttet til omsøkte fravik i planen eller dens utforming. Det vises til kapittel 4.4.4 <i>Risikoanalyse</i> i planbeskrivelsen for ytterligere informasjon.

		5. Arbeidet må ses i sammenheng med å få ned antall passeringer av kjøretøy som kjører gjennom Sandviken til sentrum. 6. Varsling av arbeid og støydempede tiltak for boliger i området må ha høy prioritet, spesielt å unngå arbeid på ettermiddag, kveld og natt	Det skal utarbeides en trafiksikkerhetsrevisjon (TS-revisjon) for vegprosjektet. Formålet med TS-revisjoner er å sørge for at nye og eksisterende veg- og trafikksystem utformes eller utbedres i henhold til gjeldende krav, slik at det ikke oppstår ulykker med drepte eller hardt skadde trafikanter. Krav om universell utforming i Statens vegvesen sine håndbøker V129 Universell utforming av veger og gater, N100 Veg- og gateutforming, N500 Vegtunneler og Byggteknisk forskrift (TEK17) ligger til grunn for vurderinger som er gjort. Amalie Skrams vei opprettholdes som gang- og sykkelveg i området, med tilsvarende stigning som i dag. Kjørbar gangveg fra vegen ned til eksisterende tunnelportal vil ha en stigning opp mot 1:10, men vurderes til ikke å være omfattet av krav i TEK17 § 8-2. Utformingen av veg i tunnel skal følge prinsippene om universell utforming. Det gjelder særlig for tilgang til nødtelefoner og rømning. Utforming av tunnelen skal ivareta selvdrekningsprinsippet. I rampetunnelene vil ikke disse kravene bli tilfredsstilt, og det vil bli søkt fravik for helning og avstand mellom rømningsveger. I anleggsfasen skal trafiksikkerhet også ivaretas gjennom SHA-vurderinger iht. byggherreforskriften. 5. Ikke tatt til følge, siden planen kun regulerer Fløyfjelltunnelen med tilhørende rampe ut til rundkjøringen ved Glass Knag. Kjøremønster i Sandviken er ikke et tema i denne reguleringsplanen. Rundkjøringen skal håndtere beregnet trafikkmengde. 6. Delvis tatt til følge. Retningslinjer for støy legges til grunn. Bestemmelse pkt. 2.3.1 stiller krav til at det skal utarbeides detaljert støyprognose og det skal gjøres sanntids støymålinger i anleggsfasen. Det er nødvendig med en del arbeider på kvelds- og nattestid i dette prosjektet, pga. trafikkmengdene i området. Hvordan dette løses avklares i prosjektering og byggefase.
2	Inge Sæthre Klauvarinden 9 gnr/bnr 176/253 07.09.2025	Ønsker at det utarbeides fullt kryss i Sandviken med ramper også i nordgående retning. •Rampar berre i sørgående retning svekker kommunikasjonen mellom Sandviken og nordre delar av Bergen, sidan ein må køyra lokalvegen til Eidsvåg for å koma av og på E39. Dette er uheldig.	Ikke tatt til følge. Nordvendte ramper har tidligere vært vurdert som en del av forlenget Fløyfjelltunnel, men forkastet. Etter at forlenget Fløyfjelltunnel er ferdigstilt vil eksisterende E39 vil bli nedklassifisert, men fortsatt ha en god standard og kapasitet for å avvikle lokaltrafikken. Dersom nordvendte ramper på dette tidspunktet skulle bli tatt inn i planarbeidet, så vil det føre til en utsettelse av reguleringsplanarbeidet, og videre potensielt

		•Forslaget utan rampar i nordgåande retning fører til auka trafikk langs lokalvegane i Sandviken og Eidsvåg. Auka trafikk forverrar bukvaliteten og levekåra i lokalmiljøa i området. •Opphavleg ynskte ein ikkje nordgåande rampar i Sandviken fordi ein ville hindra gjennomgangstrafikk i Sentrum (t.d. Sandviken, Bryggen, Nordnes). Men då bystyret handsama Trafikkplan sentrum, sak 127/23, vedtok dei å stengja Torget for biltrafikk. Målet om å hindra gjennomkøying frå Sandviken er difor oppfylt, og grunngevinga for å ikkje ha nordgåande rampar i Sandviken fell bort.	byggestarten til prosjektet, som også har bindinger til når Bybanen til Åsane kan ferdigstilles. I fjellet ved tunnelinnslaget er det flere eksisterende tunneler, i tillegg til flere planlagte tunneler. Nordvendte rampetunneler vil ytterligere komplisere dette området, og dessuten øke belastningen i rundkjøringen utenfor Glass Knag som vil kunne få avviklingsproblemer (kø). Tilleggskostnadene vil være betydelige, og kostnadsrammen til prosjektet vil derfor måtte økes. Nordvendte ramper vil også endre konkurranseflaten mellom biltrafikk og kollektivtrafikk, og dermed prioritere biltrafikk.
3	Jan Harald Helmich Pedersen Øvre Lønborg 33 gnr/bnr 168/1862 08.09.2025	Avsender uttrykker at løsning med tunnelramper og rundkjøring ved Glass-Knag ikke vil ha tilstrekkelig kapasitet. Viser til trafikkmengde, trafikkfordeling og kapasitet på tilgrensende vegnett i Sandviken, Biskopshavn og Eidsvåg. Lurer på hvilke tiltak som blir gjort for å unngå at indre og ytre Sandviken får store kødannelser for både Sjøgaten og Fløyfjellstunnelen.	Delvis tatt til følge. Det er gjennomført nye trafikkberegninger som viser at rundkjøring ved Glass-Knag har tilstrekkelig kapasitet. Planbeskrivelsen kapittel 4.4.5 <i>Vegstandard</i> belyser dette. Det er foretatt kapasitetsberegninger for rundkjøringen ved Glass Knag med ny geometri i henhold til planforslaget. Beregningene viser tilfredsstillende trafikkavvikling i alle armer i fremtidig normalsituasjon når alle tunneler i området er åpne. Dersom Munkebotstunnelen stenges, f.eks. kortvarig ifm. hendelser og ulykker, blir det betydelige avviklingsproblemer i armen fra Sandviken, men det vil ikke gi fare for kø i rampe fra Fløyfjellstunnelen. Reguleringsplanen har ingen tiltak for å redusere kø i Sandviken. Trafikkberegninger viser tilfredsstillende trafikkavvikling i rundkjøringen, når alle tunneler er åpne. Andre arealer i Sandviken er utenfor planområdet.
1	<u>Høringsinstanser:</u> Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) 12.08.2025	DSB har ikke kapasitet til å gå inn i alle mottatte plansaker, og sender et automatisk svar. Det bes om at høringen sendes på nytt dersom plansaken gjelder areal knyttet til etablert storulykkevirksomhet eller areal hvor det planlegges etablering av anlegg som sikkert eller muligens vil bli storulykkeelegg.	Tatt til orientering. Det vurderes ikke som nødvendig med direkte involvering av DSB. Det er utarbeidet en ROS-analyse i tilknytning planarbeidet som bygger på DSB sin veileder. Det utarbeides en revidert risikoanalyse for hele Fløyfjellstunnelen, bl.a. i samarbeid med brann- og redningsetatene.
2	Bane NOR 20.08.2025	Bane NOR har ingen merknader.	Tatt til orientering.
3	Fiskeridirektoratet 25.08.2025	Fiskeridirektoratet har ingen merknader. Avsender ønsker å bli hørt når planforslaget legges ut til offentlig ettersyn.	Tatt til følge. Fiskeridirektoratet varsles når planforslaget legges ut til offentlig ettersyn.

4	Helsevernenheten 03.09.2025	Helsevernenheten forutsetter at det sikres at det lages gode planer for avbøtende tiltak for støy og støv i anleggsfasen, inkludert støy fra sprenging, slik at naboer blir best mulig ivaretatt.	Tatt til følge. Støy fra anleggsarbeid skal håndteres i byggeplan. Retningslinjer for støy og støv legges til grunn. Bestemmelse pkt. 2.3.1 stiller krav til at det skal utarbeides detaljert støyprognose og det skal gjøres sanntids støymålinger i anleggsfasen. Det er nødvendig med en del arbeid på kvelds- og nattetid i dette prosjektet, pga. trafikkmengdene i området. Hvordan dette løses avklares i prosjektering og byggefase.
5	Bergen Vann 05.09.2025	1. Bergen Vann gjør oppmerksom på at det ligger kommunale ledninger m/tilhørende anlegg/ledning i tunnel i/under planområdet. Ansvarlig prosjekterende må ta hensyn til disse. Dersom tiltak kommer i konflikt med de eksisterende kommunale ledningene, må disse legges om. Ikke alt VA-anlegg kan legges om. Kostnader ved eventuell omlegging/skader som påføres ledningsanlegg skal dekkes av tiltakshaver. 2. Det forutsettes koordinering med tilgrensende, overlappende og nærliggende planer, som blant annet Bybanen til Åsane delstrekning 2 plan-ID 65810000, Bybanen til Åsane forlengelse av Fløyfjelltunnelen plan-ID65840000, eventuelt andre. Infrastruktur/VA-rammeplaner tilhørende disse planene, må vurderes i forhold til plan om tunnelramper i Sandviken. 3. Plan for tunnelvann, vaskevann, innlekk vann i tunnel, avrenning utenfor tunnelrampe, m.m. må utarbeides. Det gjelder også for anleggsfase og riggområde. 4. Tillatt minimums avstand mellom offentlig ledningsanlegg og byggverk / fundamentering og lignende er minimum 4 meter ved normal leggedybde (1,5 meter). Ved større leggedybde må avstanden	1. Eksisterende VA og grensesnitt til planen er beskrevet i VA-rammeplan, datert 05.12.2025. Eksisterende sjakt og VA-tunnel er ikke berørt av tiltaket. Eksisterende vannledning i Amalie Skrams vei er planlagt lagt om over ny tunnelportal. Eksisterende vannledning ned til dagens E39 Åsaneveien må også legges om som følge av tiltaket. Omleggingene er beskrevet i VA-rammeplan og vist på GH-tegninger. 2. Planlagt VA-anlegg er beskrevet slik at tiltaket kan gjennomføres uavhengig av tiltak i plan-ID 65810000 og plan-ID 71720000. Utslippsledning for renset vaskevann og drensvann er plassert i samme trase som ny overvannsledning (separert AF-ledning) i plan-ID 65810000. Dersom denne skal realiseres kan planene samkjøres, dette vurderes i videre planfaser. 3. VA-rammeplanen beskriver plassering av renseanlegg i driftsfasen og system for pumping av renset vaskevann og drensvann til dagsone samt avledning til resipient. Søknad om utslipp gjennomføres i videre planfaser. VA-rammeplanen beskriver også krav til håndtering av anleggsvann og nødvendige søknader for utslipp og omlegginger. 4. VA-rammeplanen beskriver løsning for kryssing med omlagt vannledning over portal. Her vil avstand mellom konstruksjon og ledning være mindre enn krav. VA-rammeplanen legger opp til at det søkes om dispensasjon for kravet i videre planfaser.

		økes. Det tillates heller ingen oppfylling i ledningstraseen. 5. Overvannet skal håndteres i henhold til Kommunedelplan for overvann og Retningslinjer for overvannshåndtering i Bergen kommune. Ved etablering av fordrøyningsanlegg, etc. er det viktig at det blir avsatt areal til dette formålet i reguleringsplanen. Overvann tillates ikke ført til avløp-fellesledning. Det kan i fremtiden påregnes at kommunalt felles avløp-system i planområdet vil bli separert til rene spillvanns- og overvannsledninger. 6. Avløpsvann som kan inneholde bensin, olje m.m. skal føres inn på nettet via oljeutskiller. 7. Det skal søkes om utslippstillatelse/påslippstillatelse for anleggs- og vaskevann. 8. Brannvann i tilknytning til tunnel og tunnelportal skal normalt eies av Statens vegvesen.	Amalie Skrams vei skal fylles opp. Det foreslås omlegging av store deler av trase for eksisterende vannledning for å ivareta krav til overdekning. Ved eksisterende vannkum med tilknytning til slokkevannsedning til Munkebotntunnelen vil overdekningen være mer enn 1,5 m. Det må søkes om dispensasjon fra kravet i videre planfaser. 5. Det reguleres areal til blå/grønnstruktur ved ny fylling ved Amalie Skrams vei. Dette arealet har bestemmelser som gjelder infiltrasjon og bruk av permeable masser for å ivareta dagens avrenningsforhold med hjelp av infiltrasjon. Planen har ingen tilknytninger til kommunal avløp-fellesledning. 6. Det skal etableres oljeutskiller foran rensebasseng i tunnel. Renset vaskevann føres til resipient i felles ledning med drensvann. Det skal ikke knyttes rensed vann eller drensvann til kommunalt ledningsanlegg. 7. Søknader om utslippstillatelse/påslippstillatelse sendes inn i neste planfase. 8. VA-rammeplanen har eget kapittel som gjelder eierskap. Her er det angitt at slokkevannsledning med tilhørende kummer og hydrant foran tunnelportal skal eies av Statens vegvesen.
6	Byantikvaren 08.09.2025	Avsender har følgende merknader. 1. Informerer at det i og direkte tilknytning til planområdet ligger en rekke svært viktige kulturminner, som Strandens grend med selvgrodd bebyggelse og lyststed, Trondheimske postvei, Brødretomten og Reperbanen.	1. Tatt til orientering.

		2. Det må gjøres vurderinger om det nye tiltaket medfører andre endringer utover enn det som ligger i vedtatt bybaneplan. 3. Planarbeidet må sikre at landskapsverdiene og kulturmiljøverdiene til Fjellveien og kulturmiljøet til Byfjellene ikke svekkes og at det utarbeides avbøtende tiltak. 4. Det må sikres i bestemmelsene og i plankartet at kulturmiljøverdien blir ivaretatt under gjennomføring og etter ferdigstillelse.	2. Det er gjort en virkningsvurdering som tar for seg endringer i ny plan sett opp mot vedtatt løsning, se planbeskrivelsen kap. 4.14. 3. Det er gjort en virkningsvurdering som tar for seg endringer i ny plan sett opp mot vedtatt løsning. Dagens tunnelåpning revegeteres noe som gir en viss forbedring mot Fjellveien og Christineborg og skjuler eksisterende fjellskjæring. Murer planlegges til å være i naturstein og utformes på en slik måte at det visuelle inntrykket dempes. 4. Tatt til følge. I reguleringsplankartet videreføres hensynssonen H570_5 bevaring kulturmiljø – Historisk sentrum fra kommuneplanens arealdel (KPA). Med følgende bestemmelser: - <i>Kulturmiljø og historisk bebyggelse skal sikres og ivaretas. De karakteristiske trekkene ved bebyggelse, bebyggelsesstruktur og kulturlandskap definerer områder som gir særpreg. Det skal derfor tas spesielle hensyn til dette ved søknad om tiltak og endret arealbruk.</i> - <i>Tiltak skal ivareta lesbarheten og opplevelsen av Bergens identitet og særpreg som historisk by. Det skal opprettholdes sammenhenger mellom hus og hage.</i> Reguleringsplanen legger til grunn løsninger som opprettholder karakteren til Fjellveien. Den skal ikke endres eller gjøres inngrep i, men kan benyttes i anleggsfasen. For Fjellveien er følgende bestemmelse gitt: - <i>Det skal ikke gjøres inngrep i o_TV1 Fjellveien. Det er tillatt å gjøre nødvendig vedlikehold av veglegeme og tilstøtende murer.</i>
7	Bymiljøetaten 09.09.2025	Bymiljøetaten har følgende merknader: 1. Plassering og omfang av tunnelåpning er noe uklar, og bør vises bedre i planmaterialet. <u>Natur</u> 1. Innenfor planområdet er det svært mange og store natur- og friluftslivsverdier. Det videre planarbeidet må utrede og tydeliggjøre hvordan disse verdiene vil bli berørt av det planlagte tiltaket, og hvordan verdiene skal ivaretas.	1. Tatt til følge. Plassering og omfang av tunnelportaler er forklart og illustrert i planbeskrivelsen kap. 4.1 Planlagt arealbruk. Tekniske detaljer går frem av kap. 4.4.5. <i>Vegstandard.</i> <u>Natur</u> 1. Tatt til følge. Virkninger planforslaget har for natur- og friluftslivsverdier er vurdert som del av plansaken, og fremgår i planbeskrivelsen kap. 4.8. Det vises også til Miljøprogram, datert 09.01.2026. Det er satt bestemmelser som ivaretar naturverdier; krav til hvor vegetasjon skal ivaretas, og hensynssoner (H560 – bevaring naturmiljø) for bevaring av trær.

		2. I blågrønt temakart til KPA 2018 er det økologisk korridor ovenfor Fjellveien. Viser til at alt sammenhengende blågrønne strukturer skal legges til grunn for planlegging, utbygging og forvaltning, og videre ivaretas og sikres i alle plan- og byggesaker, jf. §§ 10.1 og 10.2. 3. Videre ligger planområdet innenfor byfjellsgrensen, hvor naturkvaliteter og områdets verdi for friluftsliv, naturmangfold, kulturminner, landbruk og drikkevannsforsyning skal ivaretas, jf. retningslinjer til KPA § 35.2. I kommuneplanens samfunnsdel (KPS), Bergen 2030, fremholdes at Bergen skal styrke blågrønne strukturer som del av rekreasjonstilbudet og at byfjellene skal ivaretas. Bystyret har ved vedtak av KPS gitt helt konkrete føringer om at byfjellsgrensen skal ligge fast. 4. Informerer om at det er flere arter av særlig stor forvaltningsinteresse innenfor dagsoneområdet, herunder misteltein (fredet), alm og ask, samt forekomster av den utvalgte naturtypen hule eiker på oversiden av Fjellveien. 5. Informerer at det er et stort fremmedartsproblem i området, og det må stilles krav til at fremmede skadelige arter skal håndteres på en aktsom måte, i tråd med krav i naturmangfoldloven § 28 og	2. Tatt til følge. I planbeskrivelsen kap. 4.8 (<i>Blågrønneverdier, rekreasjon og friluftsliv</i>) og 4.9 (<i>Naturmangfold og miljøkonsekvenser</i>) er det vurdert at Økologisk korridor registrert i temakart blågrønne strukturer (KPA 2018) ovenfor Fjellveien blir opprettholdt. Igjenfylling av dagens tilfart til Fløytunnelen vil dels gi økt buffer mellom turveger og trafikkareal og grønnere omgivelser. Det vil også gi potensial for å etablere elementer til fordel for friluftsliv og rekreasjon der turkorridor langs Fjellsiden møter turkorridor til Måseskjæret. 3. Tatt til følge. Tiltaket endrer ikke på byfjellsgrensen, den ligger fast. Reguleringsplanen viderefører hensynssone H530 fra KPA angitt hensynssone friluftsliv – byfjellsgrense, sentrale byfjell. Med følgende bestemmelse: <i>Innenfor byfjellsgrensene skal naturkvaliteter og områdets verdi for friluftsliv, naturmangfold, kulturminner, landbruk og drikkevannsforsyning ivaretas. De respektive forvaltningsplanene sammen med kommuneplanens LNF-status for arealene, skal legges til grunn for arealforvaltningen.</i> 4. Tatt til følge. Beskrivelse og virkningsvurderinger av planforslaget for naturmangfold er vurdert som del av plansaken. Viser til planbeskrivelsen kap. 4.9. Det vises også til Miljøprogram, datert 09.01.2025. En stor alm og flere asketrær står i fare for å måtte fjernes på grunn av tiltaket. De fleste asketrærne er hardt angrepet av askeskuddsyke og dels døende. Flytting av tunnelpåhugg og deler av Amalie Skrams vei vil medføre behov for større inngrep i vegetasjon nedenfor Fjellveien. Forekomst av misteltein kan sikres enten på stedet eller ved flytting. Plankartet viser hensynssone H560_2 (bevaring naturmiljø) over forekomsten av mistelteinen, med tilhørende bestemmelse om at treet skal bevares eller flyttes til egnet sted i nærheten av dagens voksested. Reguleringsplanen vil ikke føre til at hule eiker på oversiden av Fjellveien må fjernes og det opprettholdes en hensynssone for naturmangfold (H560_1) for fredet art med tilhørende bestemmelse om at eksisterende trær beholdes, så langt det lar seg gjøre. 5. Tatt til følge. Løvskogen nedenfor Fjellveien er dominert av platanlønn, en fremmedart med svært stor risiko (SE). Dessuten finnes det her en del mispelarter. Videre er det registrert en stor forekomst av parkslirekne (SE) rett øst for broen over E39.
--	--	---	---

		tilhørende forskrift om fremmede organismer (FOR 2015-06-19-716). I henhold til forskriften har tiltakshaver blant annet plikt til å påse at en ikke bidrar til utilsiktet spredning av slike organismer, jf. kapittel V. <u>Mobilitet</u> 1. I anleggsfasen må det legges til rette for gode alternative ferdelsruter for myke trafikanter, både i form av hovedtraséer påkoblinger/tverrforbindelser i området. 2. Det er viktig å holde stengetiden på et minimum, og informere godt om alternative ruter. <u>Kommunal veg</u> 1. Det fremgår ikke om de nye rampene vil medføre endringer på andre kommunale veger i området. 2. Ber om at omlastning av masser i størst mulig grad foregår inne i fjell, for å redusere ulempene ved massehåndtering i dagsonen. 3. Statens vegvesens håndbøker skal legges til grunn ved inngrep i eller endring av kommunal vei. Eventuelle fravik skal avklares før offentlig ettersyn.	Det forekommer Parkslirekne, amerikahumleblom og mangolspringfrø/kjempespringfrø langs dagens E39 og er svært vanlige for området. Miljøprogrammet har målsetning at fremmedarter ikke skal spres som konsekvens av aktivitetene forbundet med riggarealer og anleggsvirksomhet. Det er satt bestemmelser om at Spredning av fremmedarter skal unngås. Masser som inneholder fremmedarter skal håndteres på forsvarlig måte. Det er dokumentasjonskrav til at det skal utarbeides tiltaksplan for håndtering av fremmedarter. Tiltaksplanen skal utarbeides for siste vekstsesong, før anleggsarbeid kan starte. <u>Mobilitet</u> 1. Tatt til følge. Forhold for mye trafikanter skal ivaretas. Det gjøres i byggeplanfasen. I Miljøprogrammet er det målsetninger om at kontraktsarbeidene skal gjennomføres på en slik måte at ferdsel til fots og med sykkel skal kunne foregå trygt i tilknytning til anleggsområdet. Planbeskrivelsen kap. 4.17 <i>Gjennomføring av tiltakene i planen</i> omtaler anleggsgjennomføring i prosjektet. 2. Tatt til orientering. Stengetider og informasjon om alternative ruter avklares i senere faser. <u>Kommunal veg</u> 1. Tiltaket medfører endringer på Amalie Skrams vei. Ved tunnelportalen for rampene foreslås Amalie Skrams vei flyttet ca. 3 meter inn i terrenget. Eksisterende bro i Amalie Skrams vei rives og erstattes med ny veg på fylling. For ytterligere beskrivelse vises det til planbeskrivelsen. 2. Tatt til følge. Planen legger opp til mellomlagring av masser i en fjellhall i tilknytning til rampene. Fjellhallen muliggjør mellomlagring av masser på dagtid uten å beslaglegge det begrensede riggområdet i dagsonen. Videre kan massene kjøres ut fra anlegget på tider med liten trafikk. 3. Planen regulerer Amalie Skrams vei som gang- og sykkelveg med jevn utbedret standard fra tilknytning til gjeldende plan i sør til tilknytning i gjeldende plan i nord (arealplanID 65810000). Videre nordover, forbi Fjellveien, er et stykke av Amalie Skrams vei regulert med dagens bredde, som i gjeldende reguleringsplan (arealplanID 65810000).
--	--	---	---

		4. Bymiljøetaten involveres tidlig dersom det planlegges bru eller annen bærende konstruksjon tilhørende kommunale veganlegg. <u>Klima</u> 1. Det er viktig at det sikres mest mulig ombruk av masser, da helst i nærheten av anlegget.	4. Bymiljøetaten involveres, ettersom AMSV reguleres og justeres. Følges opp via saksbehandlere i kommunen. Følges opp av kommunen? <u>Klima</u> 1. Tatt til orientering. Prosjektet har som mål at massehåndteringen skjer på en klima- og miljøvennlig måte. Massedisponeringen skal planlegges slik at gjenbruksgrad er best mulig, samt at transportavstander er korte. Det er vurdert ulike plasseringer for deponi i nærhet til prosjektet. Før anleggsstart skal det utarbeides en komplett massehåndteringsplan for prosjektet, og endelig plassering av masser avklares.
8	Statsforvaltaren i Vestland 09.09.2025	1. Bemerkar at all oppgradering og kapasitetsøkning av hovedveinettet generelt vil føre til økt biltrafikk, noe som isolert sett er i strid med 0-vekstmålet. Økt biltrafikk vil, særlig i bystrøk, også føre til økt miljøbelastning på bomiljø og generell negativ påvirkning på byrommene. Vi viser ellers til statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet. 2. Minner om at alle planer etter plan- og bygningsloven skal inkludere vurdering av folkehelseperspektivet, jf. plan- og bygningsloven § 3-1. Planleggingen skal være helsefremmende gjennom å fremme faktorer som styrker helse og livskvalitet, og som bidrar til å verne mot negative faktorer, jf. folkehelselova § 4. 3. Minner om at konsekvensene reguleringsplanen har for endret arealbruk skal vurderes ift. naturmangfold, og at dette må komme tydelig frem i planarbeidet, jf. Naturmangfoldloven §§ 7 til 12. 4. Pbl. § 4-3 setter krav om utarbeidelse av ROS-analyse i alle plansaker, samt krav til håndtering av risiko i plan. ROS-analysen	1. Tatt til orientering. Reguleringsplanen E39 Fløyfjelltunnelen – Tunnelramper Sandviken er en del av et større tiltak for å oppgradere og forlenge Fløyfjelltunnelen, samt legge til rette for videre utbygging av Bybanen og sykkelstamveg mellom Bergen sentrum og Åsane. Samtidig skal tunnelen forlenges fra Sandviken til Eidsvåg. Forlengelsen er en forutsetning for bybaneutbyggingen, da Bybanen skal ta over dagens E39-trasé mellom Sandviken og Eidsvåg. Prosjektet skal derfor både sikre fremtidig trafikkavvikling, tilrettelegge for kollektivtransport og bidra til bedre miljø og byutvikling i Sandviken og sentrum. 2. Tatt til følge. Folkehelse omtales i planbeskrivelsen, kap. 4.3 <i>Levekår og folkehelse</i>. 3. Tatt til følge. Konsekvenser planforslaget har for naturmangfold og endret arealbruk, er vurdert som del av plansaken, og kommer tydelig frem av plandokumentene. Se til kap. 4.9 <i>Naturmangfold og miljøkonsekvenser</i> i planbeskrivelsen. 4. Tatt til følge. ROS-analyse er utarbeidet som del av planarbeidet, og viser risiko, sårbarhet og virkninger planarbeidet har for areal som

		skal vise risiko og sårbarhet som har virkning for om arealet er egnet til utbygging, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging.	omfattes av utbyggingen og for omgivelsene. Viser til ROS-analyse E39 Fløyfjelltunnelen, datert 05.12.2025.
9	Vestland fylkeskommune 10.09.2025	<u>Byutvikling</u> 1. Dagens påhogg og areala omkring bør søkast brukt til by- og landskapsreparasjon og dei samla gode løysingane for trafikken i området, og få så god tilpassing til omkringliggende landskap og kulturmiljø som mogleg. Det bør avklarast i dette planarbeidet om det vil vere behov for tilkomst til nye eller avlasta tunnelramper, for eksempel frå Amalie Skrams veg, som vil avgrense eller verke inn på løysingane i ny reguleringsplan for bybane og sykkeltrase. 2. Ber om at planarbeidet vert samkøyrte med tilgrensande reguleringsplanar og planarbeid, med omsyn til by- og landskapsreparasjon, mobilitet og samferdsel, for å legge til rette for heilskaplege løysingar. <u>Kulturminne og kulturmiljø</u> 1. Til 1. gangshøyring må ein vektlegge gode illustrasjonar som synleggjer nær- og fjernverknaden av tiltaket. Portalar, murar og veganlegg må få ei så god tilpassing som mogleg til omkringliggende landskap og busetnad, slik at dei høge kulturmiljøverdiane i området blir ivareteke. <u>Kollektivtransport</u> Under byggefasen må planen ta særlege omsyn til kollektivtrafikken. Forseinkingar eller avbrot vil gje store følgjekonsekvensar og kostnader, og buss både via Sandviken og bussar til/frå Fløyfjelltunnelen må til ei kvar tid kunne passere staden. Det må	<u>Byutvikling</u> 1. Tatt til følge. Dagens påhogg og nærliggende areal skal transformeres og erstattes med et grøntområde. På en sprengsteinsfylling mellom fjellskjæringene skal det gjenskapes et terreng som møter landskapet på hver side av vegen. Grøntområdet skal revegeteres med tilsvarende beplantning som løvskogen omkring. Areal som endres ved anleggsarbeid for nye tunnelpåkugg og portaler skal reetableres og revegeteres tilsvarende. Tilkost til eksisterende Fløyfjelltunnel ivaretas gjennom en kjørbare 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. 2. Delvis tatt til følge. Underveis i planprosessen har det vært dialog med Bergen kommune om tilpassing av reguleringsplaner. Det tas ikke stilling til hvordan disse løsningene påvirker ny plan for BT5 (planID 71720000). I denne planen for Fløyfjelltunnelen reguleres det løsninger for å gjennomføre tiltaket og for omarbeidelse av dagens tunneltilfart i dagen. Løsninger som er nødvendige i ny plan for BT5 er ikke landet og reguleres i den nye planen, mulig vil areal i reguleringsplan for Fløyfjelltunnelen – tunnelramper sør reguleres over. <u>Kulturminne og kulturmiljø</u> 1. Det er utarbeidet illustrasjoner som viser planlagt tiltak samt landskapssnitt som viser tiltak sett opp mot Amalie Skrams vei og ny tunneløsning, viser til planbeskrivelsen og O-tegninger. <u>Kollektivtransport</u> Tatt til følge. Under prosjekteringsfasen skal detaljerte faseplaner for gjennomføring ha særlig omsyn på at løsningene ivaretar kollektivtrafikkens behov og tilrettelegger for at denne kan gå igjennom anleggsområdet på en forutsigbar måte. Planlegging av inn/uttransport av masser må gjennomføres på en måte som gjør at dette ikke påvirker kollektivtrafikk i området.

		særleg takast omsyn til dette ved løysing av massehandtering. Det er viktig at fullskala kollektivtrafikk må kunne køyre på ein føreseieleg måte. Når ny Fløyfjelltunnel og bybane er ferdige er det viktig at vegsystemet kring E39 gir minst like god framkomst for buss som det er i dag. <u>Infrastruktur og veg</u> 1. Legg til grunn at framkomst og trafikktryggleik for alle trafikantgrupper, inkludert gåande, syklande og kollektivtrafikk, vert varetatt i både anleggsperiode og i planløysing, og at dette vert heimla i føresegnene. Kor massane skal transporterast kan få stor innverknad på dette og må vurderast i planarbeidet.	<u>Infrastruktur og veg</u> 1. Tatt til følge. Det er gjennomført en risikoanalyse 13. november av trafiksikkerheten i Fløyfjelltunnelen, inkludert ny rampeløsning i Sandviken. Formålet med risikoanalysen er å vurdere i hvilken grad ferdig bygget Fløyfjelltunnel oppfyller minstekravene i tunnelsikkerhetsforskriften (TFS), samt å avdekke særtrekk og spesielle egenskaper ved tunnelen som kan ha betydning for risiko. Videre skal risikoanalysen bidra til å identifisere behov for å foreslå tiltak som kan redusere risiko og styrke sikkerheten i tunnelen. Rapport fra analysen foreligger ikke enda, men det er så langt ikke avdekket forhold som skulle tilsi spesielle utfordringer knyttet til omsøkte fravik i planen eller dens utforming. Det vises til kapittel 4.4.4 <i>Risikoanalyse</i> i planbeskrivelsen for ytterligere informasjon. Det skal utarbeides en trafiksikkerhetsrevisjon (TS-revisjon) for vegprosjektet. Formålet med TS-revisjoner er å sørge for at nye og eksisterende veg- og trafikksystem utformes eller utbedres i henhold til gjeldende krav, slik at det ikke oppstår ulykker med drepte eller hardt skadde trafikanter. Krav om universell utforming i Statens vegvesen sine håndbøker V129 Universell utforming av veger og gater, N100 Veg- og gateutforming, N500 Vegtunneler og Byggeteknisk forskrift (TEK17) ligger til grunn for vurderinger som er gjort. Amalie Skrams vei opprettholdes som gang- og sykkelveg i området, med tilsvarende stigning som i dag. Kjørbar gangveg fra vegen ned til eksisterende tunnelportal vil ha en stigning opp mot 1:10, men vurderes til ikke å være omfattet av krav i TEK17 § 8-2. Utformingen av veg i tunnel skal følge prinsippene om universell utforming. Det gjelder særlig for tilgang til nødtelefoner og rømning. Utforming av tunnelen skal ivareta selvredningsprinsippet. I rampetunnelene vil ikke disse kravene bli tilfredsstilt, og det vil bli søkt fravik for helning og avstand mellom rømningsveger.
--	--	--	--

		<u>Massehåndtering</u> 1. Den vedtekne reguleringsplanen for Fløyfjelltunnelen – forlenging til Eidsvåg (planID 65840000) har føresegner som ivaretar krav om planar for massehandteringa. Det må stillast krav om tilsvarande føresegner for plan for nye tunnelramper. 2. Vi oppmodar om at massehandtering framleis vert sett i samanheng med andre planar og tiltak i Bergensområdet, og at det vert arbeida for løysingar som i størst mogleg grad optimaliserer ressursbruk og samfunnsnytte, og reduserer samla belastning på vegnett, klima og lokalmiljø. 3. Minner om at forum for berekraftig massehandtering, som vert leia av fylkeskommunen, kan vere ein ressurs i arbeidet.	I anleggsfasen skal trafikksikkerhet også ivaretas gjennom SHA-vurderinger iht. byggherreforskriften. <u>Massehåndtering</u> 1. Tatt til følge. Det er tatt inn bestemmelser om massehåndtering i § 2.6.1: Før arbeidene på det enkelte arbeidssted starter, skal det foreligge plan for disponering av overskuddsmasser. I § 3.1.5 stilles det krav til at det utarbeides massedisponeringsplan før gjennomføring av tiltak. Det er i § 6.1.2 rekkefølgekrav til at før man får tillatelse til igangsetting av anleggsarbeid skal det være avklart hvordan massene fra tunnelen skal håndteres. 2. Tatt til følge. Det forutsettes at det meste av massene skal transporteres ut ved Eidsvåg og Sandviken via offentlig vegnett. Øvrig masseuttak forutsettes gjenbrukt i vegoppbygging. Overskuddsmasser som ikke brukes i andre byggeprosjekter må transporteres til midlertidig eller permanent godkjent deponi. Det er vurdert ulike plasseringer for deponi i nærhet til prosjektet. I det videre arbeidet med konkurransegrunnlag anbefales det å se på flere muligheter for deponering da det er knyttet usikkerhet til fremdrift og mulig byggestart for prosjektet. 3. Tatt til orientering.
--	--	--	---

Merknadskart

Marker planavgrensningen med en farge og varslingsområdet med en annen, på basiskart. Marker og påfør adressen til de som har sendt merknader.