

Merknadsskjema – 1. gangs høring

Plannavn	Bergenhus E39 Fløyfjelltunnelen sør
Arealplan-ID	7082000
Saksnummer	2022/20687
Utarbeidet av	Statens vegvesen v/ Elisabeth Ramlo og Kjersti Myre
Sist revidert	05.05.2023

Nr.	Avsender	Hovedpunkt i merknad/uttalelse	Forslagsstillers kommentar
	<u>Private merknader:</u>		
1	Aksjonsgruppa Nei til steindeponi i Sandviken 23.03.2023 Vedlegg: 1	- I SVV sin høringsuttalelse til reguleringsplan for forlengelsen av Fløyfjelltunnelen og tilhørende anleggstunnel ble det klart at SVV ikke ønsker å benytte anleggstunnel fra Saltimporttomten, og som gjentas i planforslaget for Fløyfjelltunnelen sør. I sitt oversendelsesbrev til Byrådet skriver imidlertid Terje Wanvik at Plan- og bygningsetaten fortsatt arbeider med å revidere planforslaget for Saltimporttomten som skal ferdigstilles for politisk behandling våren 2023. Skal Bergen kommune og/eller Vestland fylkeskommune ta over ansvaret for bygging og drift av rigg- og anleggsområde samt anleggstunnelen? - Rigg- og anleggsområde på Saltimporttomten vil medføre betydelige belastninger for beboerne rundt Saltimporttomten. Vi mener SVV har gjort en grundig vurdering og er glade for at SVV tar hensyn til beboernes ve og vel så vel som til tekniske og økonomiske hensyn når de konkluderer. Konklusjonen understøttes av Kommuneoverlegens vurdering datert 22.03.23 på bakgrunn av helsekonsekvensvurdering (HKU) utført av Norconsult og Asplan Viak datert 28.02.23 (vedlagt). Aksjonsgruppen Nei til steindeponi i Sandviken ønsker at planen for rigg- og anleggsområde på Saltimporttomten inkludert anleggstunnelen tas ut av planen for Bybanen til Åsane. Vi ønsker bybane til Åsane, men den kan realiseres uten bruk av Saltimporttomten.	- Merknaden omfatter forhold som gjelder reguleringsplanen for Bybanen til Åsane. Statens vegvesen fastholder at en ikke ønsker å etablere anleggstunnelen fra Saltimporttomten, bla. grunnet negative konsekvenser. Viser for øvrig til Statens vegvesen sin høringsuttalelse til Bybanen til Åsane 07.12.2022. - Merknaden tas til orientering. Viser til pkt. 1.
2	Arne Bendixen Gnr.166 Bnr. 1610 og 1323 02.04.2023	Ved bygging av opprinnelig Fløyfjelltunnel var det mangler på fremgangsmåten fra kommune og byggherre. Det ble ikke sendt nabovarsler til oss. Skorstein på Fløyen ligger bare 10 - 15 meter fra vår eiendom. Det var ingen forhåndsbefaring av eiendommene. Skader som kom, ble dermed ikke registrert. Dette må rettes opp hvis alternativ med to løp realiseres. For Ole Irgens' vei 71 og 81 samt utmark tilhørende disse eiendommene må det tilknyttet vei til Fløyen og støttemurer gjøres undersøkelser i forbindelse med sprengning og vibrasjoner. Her må Bergen kommune og Statens	Merknaden tas til orientering. I forkant av anleggsfasen for oppgradering av Fløyfjelltunnelen vil det bli gjennomført registrering av nærliggende bygningsmasse. Det vil trolig også bli satt ut rystelsesmålere i området. Merknader til planforslaget blir ikke svart ut enkeltvis til avsender, men blir kommentert i dette merknadsskjemaet som vedlegg i revidert planforslag.

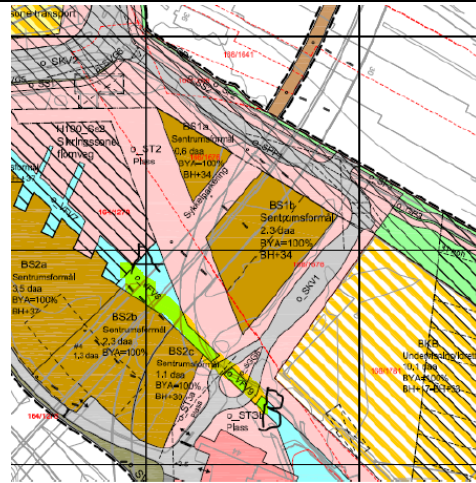
		Vegvesen samarbeide. Trafikk til Fløyen må ikke forekomme før dette er undersøkt. Ber om hurtig tilbakemelding.	
3	Helga Vik Gnr. 166 Bnr. 1205 18.02.2023	1. Hva vil planforslaget bety for meg og mitt boforhold når det kommer til støy i anleggsperioden? 2. Kommer tunnelåpningen nærmere leiligheten min enn dagens?	1. Tiltaket omfatter i hovedsak arbeider i fjell med unntak av dagsonen på Nygårdstangen. Støy fra anleggsvirksomheten skal i minst mulig grad medføre sjenanse og ulemper for omkringliggende bebyggelse og infrastruktur. For støy i anleggsperioden skal T-1442 legges til grunn i størst mulig grad, jf. § 2.2 i reguleringsbestemmelsene. Det vil bli utarbeidet støyberegninger med tilhørende rapport i byggeplanfasen. I anleggsfase vil det bli utarbeidet plan for informasjon og kommunikasjon med naboer og andre berørte parter. Det vises også til vedlagt Miljøprogram. 2. Tunnelportalene på Nygårdstangen skal beholdes og vil dermed ikke berøres.
4	Bergen Sentrum 2050 v/Karsten Aubert 29.03.2023	1. Utbedring av Fløyfjellstunnelen Sør er en oppgave der Staten har 100 % finansieringsansvar. Det er derfor galt at planen forutsetter at lokale myndigheter skal ta ansvar for å finansiere Fløyfjellstunnelen Nord. Det er ikke sikkert at man behøver å bygge den nordlige delen samtidig. Den største og mest åpenbare muligheten for innsparing eller utsettelse av lokalfinansierte kostnader ved Åsanebanen er å dele opp strekningen og bygge første etappe på en måte slik at man kan utsette byggingen av Fløyfjellstunnelen Nord fra Sandviken til Eidsvåg. Ved å lage plan for utbedring av Fløyfjellstunnelen Sør uten å forutsette at Fløyfjellstunnelen Nord bygges samtidig, vil man opprettholde denne innsparingsmuligheten. Det vil øke sannsynligheten dramatisk for at Åsanebanen noensinne vil bli bygd.	1. Merknaden tas til orientering. Det planlagte systemet for toveistrafikk forutsetter at både søndre og nordre del av Fløyfjellstunnelen etableres. Det vil være svært krevende å etablere deler av etappene av Åsanebanen før en har etablert toveistrafikk i Fløyfjellstunnelen. Dette med bakgrunn i de trafikale grepene som gjøres i forbindelse med Bybanen mot Åsane og Trafikkplan sentrum hvor Bergen sentrum skal skjermes og i stor grad stenges for trafikk. Det er av beredskapshensyn også helt nødvendig for å gjøre vegsystem rundt Bergen mindre sårbart. Fløyfjellstunnelen sør og forlengelse av tunnelen bør gjennomføres samtidig for å sikre synergieffekter og rasjonell gjennomføring med tanke på byggekostnader, byggetid og trafikkavvikling.
5	Lehmkühlstranden AS og Sandviken Utvikling AS v/ Gunnar Wiederstrøm 14.03.2023	1. Rigg- og anleggsområde på Saltimporttomten vil utgjøre en betydelig belastning for beboere i ti år, spesielt for de eldre som ikke forholder seg til vanlige arbeidstider. I tillegg vil det hindre forutsatt utvikling av eiendommene til LS og SU for minst ti år fremover og vil utgjøre stor økonomisk belastning da flere store reguleringsklare tomter ligger brakk. Det er også negativt for byutvikling som er sentralt for Bergen by. Med bakgrunn i de omfattende negative virkningene ved å bruke området til rigg- og anleggsområde ber vi om at SVV holder fast ved sitt standpunkt om at Saltimporttomten ikke benyttes til rigg- og anleggsområde.	1. Merknaden tas til orientering. Merknaden omfatter forhold som gjelder reguleringsplanen for Bybanen til Åsane. Statens vegvesen fastholder at en ikke ønsker å etablere anleggstunnelen fra Saltimporttomten, bla. grunnet negative konsekvenser. Viser for øvrig til Statens vegvesen sin høringsuttalelse til Bybanen til Åsane 07.12.2022.
6	Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter/ LUKS 22.03.2023	1. Støtter alt.C og bygge to nye løp da dette vil gjøre fremkommeligheten tilsvarende dagens situasjon så lenge dagens løp ikke berøres. Videre vil dette ikke skape store endringer i transportsituasjonen grunnet kø og behovet for flere kjøretøy for å gå gjort nødvendig transportarbeid.	1. Merknaden tas til orientering.
7	Naturvernforbundet Hordaland	1. Vi viser til vedtak i Årsmøtet for Naturvernforbundet Hordaland (Vedlagt). Vårt hovedsyn er at videre byutvikling i Bergensregionen	1. Merknaden tas til orientering. Oppgradering av Fløyfjellstunnelen må gjennomføres iht.

	04.04.2023	må søke å nå målet om redusert biltrafikk i Bergen, minimum respektere nullvisjonen for vekst i biltrafikk som har bred politisk tilslutning gjennom Byvekstavtalen. Vedtaket i Bergen Bystyre om å frigi et felt i Helleveien til Bybanen var viktig for å redusere trafikslummen i ytre Sandviken. Men beslutningen har to krevende nedsider: Bybaneutbyggingen til Åsane blir kraftig forsinket fordi vedtaket forutsetter forlengelse av Fløyfjellstunnelen mot nord. Bedre og raskere vegforbindelse med en lang Fløyfjellstunnel øker faren for trafikkøkning over Danmarks plass og vil gjøre det vanskelig å nå mål om redusert biltrafikk i Bergen. 2. Et premiss som i liten grad er drøftet i planforslaget er om et nytt tunnelløp eller utvidelse av eksisterende trenger å ha kapasitet til å snu ett tunnelløp ved planlagt vedlikehold. NVH er i tvil om dette er nødvendig. I dag er Fløyfjellstunnelen svært ofte stengt. Det er håndterbart. Bergen bør heller raskest mulig få bybanekapasitet slik at de som kan velge – lar bilen stå. Dersom slik toveis-kapasitet skal bli bygget bør oppgraderingen bli tilpasset lavere hastighet enn 60 km/t som SVV foreslår. 3. NVH har følgende anbefalinger: - Et 0-alternativ blir utredet grundig. - Konsekvensutredning drøfter faren for økt biltrafikk gjennom Bergensdalen - Et alternativ uten kapasitet for toveis trafikk i ett tunnelløp blir utredet. - Et alternativ med toveis trafikk med 40 km/t blir utredet ved planlagt vedlikehold - Kollektivfelt blir lagt inn i reguleringsplanen. - Dersom våre anbefalinger ikke blir tatt til følge er NVH sitt syn at planforslaget blir avvist	tunnelsikkerhetsforskriften. Tilrettelegging for toveistrafikk er en følge av de trafikale grepene som gjøres i forbindelse med Bybanen mot Åsane og Trafikkplan sentrum hvor Bergen sentrum skal skjermes og i stor grad stenges for trafikk. Det er av beredskapshensyn også helt nødvendig for å gjøre vegsystem rundt Bergen mindre sårbart. Dette prosjektet vil ikke medføre økning i trafikken, men trafikkomlegging i forbindelse med Bybanen mot Åsane og fremtidig begrensning av trafikken gjennom sentrum vil på sikt kunne medføre en viss økning av trafikk gjennom tunnelen. Tiltaket i dette prosjektet omfatter i hovedsak arbeider i fjell med unntak av dagsonen på Nygårdstangen. 2. Merknaden tas til orientering. Dette prosjektet og forlengelsen til Eidsvåg er en forutsetning for å kunne bygge bybanen til Åsane. For å sikre at dette var best mulige løsning for Fløyfjellstunnelen sør besluttet Vegdirektøren at det skulle gjennomføres en verdianalyse der en skulle se åpent på alle muligheter, deriblant minimumstiltak iht. Tunnelsikkerhetsforskriften som innebærer oppgradering av tunnelen uten tilrettelegging for toveistrafikk (0-alternativet). Konklusjonen var entydig fra begge analysegruppene om at det er helt nødvendig å bygge to fullverdige løp med tilrettelegging for tovegstrafikk i et løp når det andre er stengt. Dette for å hindre sammenbrudd i trafikksystemet i Bergen. Rapportene fra disse verdianalysene ligger tilgjengelig for offentligheten. 3. Merknaden tas til orientering. I planarbeidet har vi utredet de alternativene som Statens vegvesen mener er aktuelle for dette prosjektet og det har vært en lang og grundig prosess for å dokumentere aktuelle løsninger. Å utrede ytterligere alternativer på nåværende tidspunkt vil være både tid- og kostnadskrevende.
8	Per Ragnar Opheim Gnr. 166 Bnr. 161 16.03.2023 Vedlegg: 5	1. I forbindelse med tidligere utbygging av veianleggene på Nygårdstangen har jeg fra 1970-tallet hatt en viss korrespondanse med planmyndigheten Bergen Kommune og Hordaland Vegkontor, primært knyttet til støymessige konsekvenser fra viaduktene (Vedlegg 1). Den støymessige belastningen målt av vegkontoret i 1982 før veganlegget ble tatt i bruk fremgår i vegkontorets notat av 17.12.1982, bilagt brev av 21.12.1982 (vedlegg 2). Den betegnes allerede da som «temmelig høy». I notatet nevner vegkontoret kun skjerming mot nærområdet, men er det foretatt? Se for øvrig Vedlegg 3. 2. Ytterligere utbygging som medfører trafikkøkning, er uakseptabel og uansett må det ut fra dagens forhold foretas en støyskjerming av deler av viadukt mot Kalfarsiden. Jeg presiserer at denne henvendelsen i vesentlig grad gjelder dagens situasjon og følgelig også må behandles uavhengig av de nye planer.	1. Merknaden tas til orientering. Dette prosjektet vil ikke utløse krav om støytak i forbindelse med støy fra vegtrafikken. Dette skyldes at endringen i beregnet støynivå frem i tid er relativt liten og ligger godt under tiltaksgrensen for når støytak skal vurderes. Prosjektet reduserer også fartsgrensen på viadukten i sørgående retning fra 80 til 60 km/t, noe som isolert sett vil redusere støyen noe fra denne delen av vegsystemet. Støynivået er vurdert iht. dagens regelverk og i forhold til det aktuelle tiltaket. Det vises også til støyrapport for mer utfyllende informasjon. Det er vanskelig å finne dokumentasjon på evt. tidligere utførte støytak i forbindelse med Fløyfjellstunnelen. 2. Dette prosjektet vil ikke medføre økning i trafikken, men trafikkomlegging i forbindelse med Bybanen mot Åsane og fremtidig begrensning av trafikken gjennom sentrum vil på sikt kunne medføre en viss økning av trafikk gjennom tunnelen. Tiltaket omfatter i hovedsak arbeider i fjell med unntak av dagsonen på Nygårdstangen.

			Støy fra anleggsvirksomheten skal i minst mulig grad medføre sjanse og ulemper for omkringliggende bebyggelse og infrastruktur. For støy i anleggsperioden skal T-1442 legges til grunn i størst mulig grad, jf. § 2.2 i reguleringsbestemmelsene. Det vil bli utarbeidet støyberegninger med tilhørende rapport i byggeplanfasen. I anleggsfase vil det bli utarbeidet plan for informasjon og kommunikasjon med naboer og andre berørte parter. Det vises også til vedlagt Miljøprogram. Støy i forhold til dagens situasjon må behandles iht. Forurensingsloven. I regi av Statens vegvesen pågår det for tiden en innendørs støykartlegging av eiendommer langs riksvegnettet. Her registrerer en aktuelle bygninger som etter en nærmere vurdering kan ha krav på tiltak iht. forurensingsloven. Det presiseres at grenseverdiene for støynivå som utløser krav om tiltak er vesentlig høyere i forurensingsloven enn i T-1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging.
	Høringsinstanser:		
1	Bane NOR 22.03.2023	1. I reguleringsplanforslaget som er på offentlig ettersyn, berører bebyggelse- og anleggsformål (o_BA) og bestemmelsesområde #1 og #2 Bane NORs eiendom og jernbanearealet på og ved godsterminalen. Bestemmelsesområdene følger E39, og angir følgende: - #1 (ligger over Bane NORs eiendom på godsterminalen): <i>Området tillates benyttet til arbeid i anleggsperioden. Det tillates fremføring av overvannsledning til Store Lungegårds vann innenfor planområdet. Prinsipp vist i Varammeplan er retningsgivende jf. § 2.4.1. Områdene, inkl. avkjørsler, skal istandsettes og tilbakestilles til opprinnelig bruk/tilstand senest ett år etter åpning av veganlegget.</i> - #2 (ligger over sporene/banelegemet): <i>Området tillates benyttet til arbeid i anleggsperioden.</i> Under bestemmelsesområdene ligger formålet o_BA, bebyggelse og anlegg. Her sier tilhørende bestemmelse § 2.5.1 at eldre reguleringsplan skal gjelde foran denne planen senest ett år etter at bruk av områdene til midlertidig bygg- og anleggsområde opphører. Bestemmelsesområdene er regulert 10 meter ut fra dagens viadukter og hensikten med de aktuelle formålene og bestemmelsene, er å få tilgang til veiens viadukter fra Bane NORs grunn på bakkenivå for å kunne utføre arbeid på disse. Slik tilgang vil kreve både tillatelse etter jernbanelovens § 10 og avtale med Bane NOR uavhengig av planstatus, og kan ikke overstyres gjennom den foreslåtte reguleringsplanen. Formål i gjeldende planer på Bane NORs eiendom er ikke til hinder for å gjennomføre den planlagte anleggsaktiviteten. Bane NOR må ha råderett over egen eiendom i området for å sikre driftssikkerhet for gods- og persontrafikk til og fra Bergen. Brudd i togtrafikken, også kortvarige, har store	1. Uttalelsen med innsigelse tas til etterretning. Med bakgrunn i Bane NORs uttalelse har Statens vegvesen som forslagsstiller gjort følgende endringer i revidert planforslag, ref. brev fra Statens Vegvesen til Bane NOR datert 28.04.2023: • Bestemmelsesområdet #1 er justert slik at det ikke lenger berører jernbaneformålet i gjeldende plan. • Bestemmelsesområdet #2 er fjernet i sin helhet • Bestemmelse § 5.1.4 som omhandler bestemmelsesområdet #2 er også fjernet. • Arealformål o_BA er ikke lenger benyttet på plankartet og vil dermed ikke være i konflikt med jernbaneformålet. Det er avklart med at Bane NOR at på bakgrunn av disse endringene vil innsigelsen trekkes, jf. Brev fra Bane NOR til Statens Vegvesen datert 28.04.2023 2. Merknader tas til orientering. Gjennomføring av det planlagte arbeidet vil skje i samarbeid med Bane NOR og med nødvendige tillatelser etter jernbanelovens § 10. 3. Ny pumpeledning fra tunnelen og frem til Store Lungegårds vannet er tenkt ført inn i brukassen på viadukten og tiltaket vil ikke kreve gravearbeid på Bane NOR sin eiendom. Løsninger for håndtering av overvann fra viadukter og tunnel er omtalt i revidert VA-rammeplan og vil ikke gi økt belastning på jernbanens infrastruktur.

		konsekvenser for fremføring av person- og godstog. Arbeid og aktivitet som kan påvirke jernbanedriften må styres av Bane NOR. Det er viktig at endelig vedtatt plan ikke kan oppfattes som grunnlag for ekspropriasjon av rettigheter på jernbanearealene. Slik de er foreslått, kan bestemmelsesområdene og det underliggende arealformålet oppfattes som et rettslig grunnlag for tilgang til jernbanearealet. Arealformålet o_BA, med tilhørende bestemmelse § 2.5.1, gir også grunnlag for å tilsidesette jernbaneformålet for kortere eller lengre tid. Det er i tillegg strenge sikkerhetskrav for arbeid på og ved jernbanen, knyttet til blant annet elsikkerhet og påvirkning av jernbaneanleggene. Dette understreker viktigheten av at Bane NOR styrer tilgangen til arealet. Bane NOR mener planforslaget er i strid med nasjonale jernbaneinteresser og fremmer med hjemmel i plan- og bygningslovens § 5-4 innsigelse til bestemmelsesområde # 1, med tilhørende bestemmelse § 5.1, bestemmelsesområde # 2, med tilhørende bestemmelse § 5.1.4 og formål o_BA, med tilhørende bestemmelse § 2.5.1. Innsigelsen gjelder de områder som er avsatt til bane- og godsformål i gjeldende planer. Tiltakshaver nødvendige tilgang til jernbaneanlegget sikres, som skissert over, gjennom avtale med Bane NOR og tillatelse etter jernbanelovens § 10. Vi ber derfor om at området tas helt ut av planforslaget. Dette gjelder området som er eid av Bane NOR, og omfatter sportraseene og godsterminalen. Løsningene er diskutert med tiltakshaver Statens vegvesen i møte den 14.03.2023. 2. Bane NOR er innstilt på å legge til rette for at prosjektet kan gjennomføres som planlagt, så lenge jernbanehensynene er tilstrekkelig ivaretatt. Vi imøteser dialog med forslagstiller og kommunen om planforslaget. Togfrie perioder og stenging av ordinær drift på godsterminalen må kunne styres av Bane NOR, og koordineres med vår planlagte aktivitet. Det er viktig at tiltakshaver i god tid før arbeid skal startes, søker om nødvendige tillatelser og avtaler. Arbeider som fordrer stans i togtrafikken må meldes inn i god tid, i samsvar med særskilt prosess. Arbeidene må gjennomføres innenfor korte tidsluker og koordineres med Bane NORs planlagte arbeider som berører banestrekningen. 3. Vi ber om at det tydeliggjøres i planforslaget at ny pumpeledning for overvann skal føres via viadukter, og ikke krever gravearbeid på Bane NORs grunn. Overvannshåndtering må utføres på en slik måte at jernbanens stikkrenner og infrastruktur ikke får økt belastning.	
2	Bergen Kommune Bergen Vann 29.03.2023	<u>Merknader til planforslaget:</u> 1. Revidert VA-rammeplan skal sendes til Bergen Vann for behandling og uttalelse, før plan sendes til 2. gangs behandling, i henhold til merknader i Bergen Vanns foreløpige uttalelse til VA-rammeplan	<u>Merknader til planforslaget:</u> 1. Revidert VA-rammeplan har vært hos Bergen Vann for uttale. 2. Viser til reguleringsbestemmelsene §2.4.1 som ivaretar juridisk virkning

Vedlegg: 1	(datert 21.11.2022), se vedlegg. 2. Ber om at når det foreligger en revidert VA-rammeplan med uttalelse fra Bergen Vann, at den da gis juridisk virkning gjennom henvisning i reguleringsplanbestemmelsene. <u>Merknader til VA-rammeplanen:</u> 3. Eksisterende håndtering for overvann/påslipp fra tunnel og veikonstruksjon må avklares. 4. Vedlagt VA-rammeplankart er mangelfullt i forhold til eksisterende VA. Oppdatert ledningsdata må innhentes ved videre planarbeid. Det pågår nå oppdatering av kartdata for nye og omlagte VA-anlegg som er etablert bl.a. i forbindelse med Bybanen. Vedlagt VA-kart er i endring og foreløpig ikke ferdig oppdatert i forhold til utbygging. 5. Det er kommunal vannledning i borehull/tunnel på tvers gjennom Fløyfjellstunnelen. Bekreft at den ikke er i konflikt med etablering av tunnellop/tiltak. 6. I oversikt 1.3 <i>Tilstøtende planer</i> ser det ut til at en mangler Bybanen til Åsane. 7. Hvilke vannmengder er det vist til i 3. avsnitt i punkt 3.4 i mottatt VA-rammeplan? 8. Planlagt ledning under bro etableres som midlertidig system med utslipp ved søylepunkt ved fremtidig kanal på Nygårdstangen. Derfra føres overvann i grunn i åpen løsning til utslipp i sjø ved punkt B. Åpen renne etableres i areal avsatt til fremtidig kanal, vist med grønn markering på utklipp fra områdeplan for Nygårdstangen, se <i>Skisse 1</i> under. Når G/S vei og aquadukt fra Forskjønnelsen til Nygårdstangen er etablert, føres overvann i akvedukt, ref. områdereguleringsplanen plan for Nygårdstangen inkl. VA-rammeplan. 9. Overvann fra veiareal og vaskevann må renses slik at det kan føres til utslipp i sjø/kanal. Separering av AF er overordnet krav, bl.a. for å redusere mengde overløp fra avløpssystemet til utslipp i sjø. Det vises til områdeplan for Nygårdstangen vedrørende krav til vannkvalitet for utslipp i kanal/sjø. 10. Statsforvalter er myndighet for utslipp til Store Lungegårdsvann. 11. Det er ikke aktuelt med kommunal overtakelse av ledningsanlegg.	av VA-rammeplanen. <u>Merknader til VA-rammeplanen:</u> 3. Arbeid med å registrere dagens overvannssystem fra tunnel og vei er igangsatt. 4. VA-rammeplan er oppdatert iht. nytt VA-kartgrunnlag fra Bergen Vann, mottatt 15.03.2023. 5. Avstand mellom sprengningssted og VA-tunnel skal avklares med ingeniørgeolog. Metodikk for å ivareta sikkerheten til VA-tunnel skal godkjennes av Bergen Vann før søknad om forhåndsuttalelse. Det påpekes at dagens Fløyfjellstunnel (ferdig i 1988) ble etablert etter vannledningen/VA-tunnelen (anleggsår 1965). 6. Tilstøtende reguleringsplan for Bybanen til Åsane er lagt inn i VA-rammeplanen. 7. Mengde overvann for vegarealer i dagen er beregnet og ligger som vedlegg til VA-rammeplanen. 8. Åpen renne: Det skal etableres en åpen grunn vannrenne for å lede vannet ut i Store Lungegårdsvann. Vannrennen plasseres innefor det ferdig regulerte arealet for den framtidige åpne kanalen som vises i Nygårdstangenplanen (plan-ID 15540200). Alternativt legges pumpeledning helt til sjø. Akvedukt: Innlekkasjevann og sedimentert og rensset vaskevann fra tunnelanleggene skal pumpes til utløp i Store Lungegårdsvann. Det vil være mulig å legge om pumpeledningen og knytte den til en eventuell akvedukt dersom dette blir aktuelt i fremtiden. 9. Det er i planen lagt opp til rensing i henhold til krav til vannkvalitet av vaskevann/overvann fra vegareal inne i tunnelen. 10. Merknaden tas til orientering. 11. Merknaden tas til etterretning.
------------	--	--



Skisse 1

3	Bergen Kommune Byantikvaren 17.03.2023	Planforslaget gjelder tiltak i fjell og vil ikke påvirke kulturminneverdier. Byantikvaren har ingen merknader.	Merknaden tas til orientering.
4	Bergen Kommune Bymiljøetaten 29.03.2023	- Det er registrert en Alm, klassifisert som sterkt truet på rødlisten, like nordvest for tunnelmunningen i bestemmelsesområde #4. Videre står en rekke med større bytrær som utgjør en historisk allè tilgrensende plangrensen og bestemmelsesområde #4 i nordvest. Vi ber om at almen og bytrærne vises med hensynsoner i plankartet og bevaring/ivaretagelse av trærne sikres i bestemmelsene. I bestemmelsene må det i tillegg stilles krav om at det skal utarbeides en marksikringsplan for bestemmelsesområde #4 i samråd med arborist som viser ivaretagelsen av trærne i anleggsfasen. - Det er i dag dårlige tverrforbindelser for myke trafikanter over godsterminalen og under E39. Det bør i forbindelse med istandsetting av området sees på mulighet for bedre sammenkobling av området, med fokus på bymessige forbindelser og rom for myke trafikanter. - I planmaterialet omtales det hvordan en håndterer innlekkasjevann (rent vann) fra Fløyfjellstunnelen. BME støtter Plan- og bygningsetaten (PBE) i at det legges inn et rekkefølgekrav som sikrer at det istedet for rørlegging, åpnes for en midlertidig grunn grøft ved brannstasjonen, i området der fremtidig vannkanal er planlagt. Videre er BME enig med PBE i at rør montert langs E39-viadukten må være en midlertidig løsning, inntil gang-/sykkelviadukten med akvedukt er etablert og innlekkasjevannet kan transporteres i åpen løsning. Røret under E39-viadukten må da fjernes.	- Planavgrensningen er justert og bestemmelsesområdet #4 er fjernet i sin helhet. Reguleringsplanen omfatter ikke lengre området det henvises til. - Alle arbeider knyttet til tunnelarbeidene vil skje inne i fjellet og tiltakene ute i dagen er av begrenset omfang. Utbedring av eventuelle tverrforbindelser for myke trafikanter vil ikke inngå i dette tiltaket. - Åpen renne: Det skal etableres en åpen grunn vannrenne for å lede vannet ut i Store Lungegårdsvann. Vannrennen plasseres innenfor det ferdig regulerte arealet for den framtidige åpne kanalen som vises i Nygårdstangenplanen (plan-ID 15540200). Alternativt legges pumpeledning helt til sjø. Akvedukt: Innlekkasjevann og sedimentert og rensset vaskevann fra tunnelanleggene skal pumpes til utløp i Store Lungegårdsvann. Det vil være mulig å legge om pumpeledningen og knytte den til en eventuell akvedukt dersom dette blir aktuelt i fremtiden. Det er ikke lagt inn rekkefølgebestemmelse iht. merknad. Forholdet dekkes av VA-rammeplan. - Tiltaket medfører kun mindre tiltak på eksisterende viadukter og tar ikke høyde for realiseringen av gs-viadukt.

		4. Det er positivt at den nye gang- og sykkelbroen åpner for en helt ny forbindelse for myke trafikanter mellom Kalfarveien og Nygårdstangen. Utforming og plassering er viktig med hensyn til å sikre mulig fremtidig videreføring av forbindelsen mot Nygård.	
5	Bergen Kommune Helsevernheten 08.03.2023	1. Ut ifra vedlagt rapport om luftforurensning vil det være nødvendig med drift av ventilasjonstårn for å sikre at grenseverdiene i forurensningsforskriften ikke overskrides ved tunnelmunningen på Nygårdstangen. Slik teksten i paragrafen er formulert ser det ut til at kravet kun gjelder for anleggsperioden. Anbefaler også at kravet blir gjeldende for den permanente situasjonen etter anleggsperioden.	1. Merknaden tas til orientering. Det legges til grunn at kravene i gjeldende regelverk for luftforurensning skal følges i størst mulig grad både i anleggsfase og permanent situasjon. Det vises til retningslinje i bestemmelsene under §2.2 Miljøkvalitet.
6	BIR 18.04.2023	1. BIR AS har nytt administrasjonsbygg og bossnetterminal på Nygårdstangen, på eiendommen 164/1460 Lunegårdskaien 42. Terminalen håndterer den grønne delen av bossnett, og følgelig avfall for store deler av Bergen sentrum. Ved arbeid i tilknytning til eiendommen må det til enhver tid sikres tilgang for lastebil (L), jf. Statens vegvesens håndbok N100, for å betjene terminalen. Videre må planarbeidet og anleggsfasen ivareta BIRs eksisterende installasjoner i bakken, slik at funksjonen til bossnettet og terminalen opprettholdes. Det presiseres i denne forbindelse at BIR ønsker å ha tilkomst til ledninger for vedlikehold og reparasjon til enhver tid. Det er videre ønskelig å føre frem nytt bossrør til Bystranden for å håndtere avfall fra dette området. Det bes om at planarbeidet også hensyntar etablering av nytt bossrør til Bystranden. BIR Infrastruktur AS ber om å bli inkludert i det videre planleggings- og prosjekteringsarbeidet, og vil kunne bistå med fagrådgivere.	1. Merknaden tas til orientering. Gjennomføring av det planlagte arbeidet vil skje i samråd med aktuelle parter/grunneiere på Nygårdstangen. I byggeplanfasen vil planlegging og prosjektering av tiltaket bli koordinert med BIR med hensyn til tilkomst til bossnett og evt. etablering av nytt bossrør.
7	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap/ DSB 23.02.2023	1. Har ikke kapasitet til å svare ut alle mottatte plansaker og sender ut generelt svar. Statsforvalter skal følge opp at hensyn til samfunnssikkerhet er ivarettatt i plansaker og har også ansvar for samordning av statlige innsigelser til kommunale planer. DSB har innsigelseskompetanse etter plan- og bygningsloven i plansaker som berører følgende områder: - Virksomheter som håndterer farlige stoffer herunder storulykkevirksomheter - Transport av farlig gods - Brannsikkerhet herunder tunneler og underjordiske anlegg - Tilfluktsrom (sivilforsvarsdistriktene) Disse vil også inngå som en del av statsforvalterens oppfølging. DBS vil gi faglig innspill til statsforvalteren dersom nødvendig. Hvis det likevel er behov for direkte involvering av DSB i plansaken, bes det om at høringen sendes inn til DBS på nytt med tydelig angivelse av hvilke forhold det gjelder. Dersom plansaken gjelder areal knyttet til etablert storulykkevirksomhet eller areal hvis det planlegges etablering av	1. Merknaden tas til orientering. Aktuelle forhold er identifisert gjennom ROS-analysen og vil bli håndtert i prosjektgjennomføringen.

		anlegg som sikkert eller muligens vil bli storulykkeanlegg, bes det om at høringen sendes DSB på nytt.	
8	Norges Vassdrags- og energidirektorat / NVE 17.03.2023	1. Generell tilbakemelding: - NVE har laget en kartbasert veileder for reg.plan som gir verktøy og innspill til hvordan våre tema skal tas hensyn til i en reg.plan - Må vurdere om planen tar hensyn til nasjonale og vesentlige regionale interesser. Minner om at det er kommunen som har ansvaret for at det blir tatt nødvendig hensyn til flom- og skredfare, overvann, vassdrag og energianlegg i arealplaner, byggetillatelse og dispensasjoner.	1. Merknaden tas til orientering. Kartløsninger fra NVE er blant annet benyttet som grunnlagsmateriale i forbindelse med ingeniørgeologiske vurderinger og utarbeidelse av ROS-analyse gjort i reguleringsplanarbeidet.
9	Statens Vegvesen v/ Transportforvaltning vest 04.04.2023	1. Plan- og bygningsetaten (PBE) anbefaler i sitt fagnotat datert 10.02.23 at følgende suppleringer av reguleringsbestemmelser knyttet til byutvikling på Nygårdstangen og avbøtende tiltak knyttet til anleggsfasen innarbeides i reguleringsplanen før sluttbehandlingen: <i>a. Rekkefølgebestemmelse: Før regulert kanal er etablert, skal det i det samme området etableres en midlertidig grunn grøft mellom E39-viadukten og Store Lungegårdsvann, for bortledning av innlekkasjevann. Løsningen skal sikre opprettholdelse av nødvendig trafikk og utrykningsaktivitet i området.</i> <i>b. Rekkefølgebestemmelse: Innlekkasjevann fra tunnelene skal ledes til Store Lungegårdsvann i åpen løsning, fra Kalfarveien via gang-/sykkelviadukt med akvedukt til kanal (eller grunn grøft, jfr. pkt. 2a), - når disse er etablert. Teknisk infrastruktur (eksempelvis pumpeledning) for føring av innlekkasjevannet til akvedukten skal utredes og om nødvendig tilrettelegges samtidig med tunneloppgraderingen. Det tillates at innlekkasjevannet midlertidig pumpes ut i rør langs E39-viadukten, til grunn grøft nord for brannstasjonen. Når akvedukt er etablert skal røret fjernes.</i> <i>c. Fellesbestemmelse: Før anleggsfasen iverksettes skal det utarbeides støyrapport som vurderer avbøtende tiltak og eventuelle behov for alternative lokaler/bosteder for sterkt berørte boligeiendommer i anleggsfasen. Rapporten skal klargjøre hvordan underleverandører skal følges opp med hensyn til ivaretagelse av støykrav og kommunikasjon med berørte naboer.</i> <i>d. Fellesbestemmelse: Støveduserende tiltak skal etableres i anleggsfasen.</i> Statens vegvesen foreslår at innlekkasjevann (rent vann) fra den oppgraderte Fløyfjelltunnelen skal pumpes ut i Stor Lungegårdsvann via et rør som monteres langs E39- viadukten. Dette innebærer at vannet må pumpes til nedgravd kum nord for brannstasjonen,	1. Merknaden tas til etterretning. Vi fastholder at de supplerende rekkefølgebestemmelsene pkt. a-d som Plan- og bygningsetaten anbefaler i sitt fagnotat ikke tas inn som en del av reguleringsbestemmelsene. Rekkefølgebestemmelse a og b: Prinsipp for håndtering av overvann er omtalt i VA-rammeplanen og det vises til reguleringsbestemmelsene §2.4.1 som ivaretar juridisk virkning av VA-rammeplanen. Det presiseres at ny pumpeledning fra tunnelen og frem til Store Lungegårdsvannet er tenkt ført frem inne i brukassen på viadukten. Vi har i VA-rammeplanen åpnet opp for at vann fra pumpeledning kan ledes i en åpen grunn renne fra viadukten og til Store Lungegårdsvannet. Dersom dette ikke lar seg gjøre legges pumpeledningen helt til sjø. 2. Merknaden tas til etterretning. Rekkefølgebestemmelse c og d: Forhold som omfatter støy og støv blir ivare tatt av annet lovverk og skal i prinsippet ikke inngå i reguleringsbestemmelsene

		og videre via nedgravd rør til «hopen» foran brannstasjonen. Hensikten med fagetatens forslag er å legge til rette for regulerte kanaler i framtidig byutvikling på Nygårdstangen. Vi kan ikke se at foreslåtte bestemmelser vil sikre dette. Når det gjelder innlekkasjevann ønsker vi å håndtere dette på en mest mulig robust måte, slik at systemet både kan ta imot lite og mye vann. Vi har ikke kontroll på mengde innlekkasje vann i nye tunnellop og håndtering av dette i åpne grøfter vil bli en utfordring da mengden vann kan variere stort. Vi ser det som svært uheldig at teknisk løsning for håndtering av innlekkasjevann blir detaljert i bestemmelsene slik at vi i det videre arbeidet blir forhindret i å finne løsninger som ivaretar flere hensyn. Statens vegvesen vil fraråde bestemmelse a og b innarbeides i planen. Statens vegvesen tolker ikke at byrådsavdelingen har lagt ut fagetatens forslag til bestemmelser til offentlig ettersyn, vi ber derfor om at planen legges ut til nytt offentlig ettersyn dersom det er aktuelt å innarbeide disse i planen. Vi vil da vurdere å fremme innsigelse til bestemmelse a og b. 2. Når det gjelder forslag til bestemmelse c og d vil vi stille spørsmål ved om disse er nødvendige. Både støy og støv er fanget opp av annet lovverk og hensynene vil bli ivarettatt. Reguleringsbestemmelser skal ikke ta opp i seg regler som er styrt av annet regelverk.	
10	Statsforvalteren i Vestland 28.03.2023	1. I løpet av høringsrunden har vi mottatt uttalelse med innsigelse fra Bane NOR, datert 22.03.2023. Oppsummert fremmes innsigelsen fra Bane NOR pga: <i>Bane NOR mener planforslaget er i strid med nasjonale jernbaneinteresser og fremmer med hjemmel i plan- og bygningslovens § 5-4 innsigelse til bestemmelsesområde # 1, med tilhørende bestemmelse §5.1, bestemmelsesområde # 2, med tilhørende bestemmelse § 5.1.4 og formål o_BA, med tilhørende bestemmelse § 2.5.1. Foreslått arealformål og bestemmelsesområder, med tilhørende bestemmelser, kan oppfattes som et rettslig grunnlag for tilgang til jernbaneanlegget som overstyrer Bane NORs råderett. Anleggsaktivitetene må tilpasses jernbanens behov.</i> Statsforvalteren har vurdert innsigelsen fra Bane NOR. Innsigelsen fra Bane NOR blir ikke avskåret av Statsforvalteren. Innsigelsen innebærer som kjent at detaljreguleringen ikke kan vedtas av Bergen kommune, slik den foreligger. Vi forutsetter derfor at kommunen i samarbeid med innsigelsesmyndigheten nå vil arbeide videre med planen, med sikte på å komme frem til et planforslag partene kan enes om. Dersom kommunen ikke finner å kunne endre planen slik at grunnlaget for den statlige innsigelsen bortfaller, kan kommunen	1. Merknaden tas til etterretning. Det vises til forslagsstillers svar til Bane NOR sin uttalelse med innsigelse. 2. Merknaden tas til orientering. Det presiseres at tovegstrafikk i tunnelen i hovedsak vil være som følge av planlagte stenginger ved drift og vedlikehold og ved hendelser av en viss varighet. 3. Merknaden tas til orientering. Statens vegvesen fastholder at en ikke ønsker å etablere anleggstunnelen fra Saltimporttomten, bla. grunnet negative konsekvenser. Viser for øvrig til Statens vegvesen sin høringsuttalelse til Bybanen til Åsane 07.12.2022. Per i dag er det ikke avklart hvordan massene skal håndteres og deponeres. Dette må avklares i god tid før anleggsstart.

		be om mekling, jf. plan- og bygningsloven § 5-6. 2. Vi ser positivt på at det legges til rette for mulighet for tovegstrafikk i det enkelte tunnellop ved hendelser for på denne måten å skjerme sentrum for store trafikkmengder ved hendelser på E39. 3. Vi har merket oss at overskuddsmasser fra tunnelutvidelsene skal fraktes bort sjøveien. Dette vil kunne redusere negative konsekvenser fra borttransportering av massene.	
11	Vestland Fylkeskommune 23.03.2023	<u>Generelt om planarbeidet:</u> 1. På grunn av sammenfall i tid med pågående reguleringsprosess for Bybanen til Åsane er det viktig å se de to planarbeidene i sammenheng blant annet knyttet til trafikkavvikling og anleggsgjennomføring. SVV, Vestland Fylkeskommune og Bergen kommune må i fellesskap koordinere arbeidet med bygging av bybane til Åsane og Fløyfjelltunnelen nord og sør der det vil være spesielt viktig å finne gode løsninger som gir kortest mulig samlet byggetid, men samtidig fører til færrest mulig negative konsekvenser for bergensere. Da gjennomføring av planarbeidet har indirekte virkning på våre interesser knyttet til kollektivtransport og fylkesveg både med tanke på kostnader, trafikkavvikling og ressursbruk har saken blitt lagt frem som referatsak for Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet 21.03.23. Utvalget sluttet seg til saken uten merknader. <u>Om planforslaget:</u> 2. Vestland Fylkeskommune og Statens Vegvesen har felles mål om å snarest mulig avlaste Bergen Sentrum for gjennomgangstrafikk. Det blir bla. vist til tidligere innspill i forbindelse med høring av planforslag Bybane til Åsane og vedtak i fylkestinget 14.12.2022, der Vestland fylkeskommune oppfordrer til at arbeidet med Fløyfjelltunnelen sør blir satt i gang raskt som mulig slik at den kan håndtere gjennomgangstrafikk. <u>Konkrete innspill til planforslaget:</u> 3. Det er avgjørende at plan for Fløyfjelltunnelen sør blir koordinert i tid med plan for forlengelsen av Fløyfjelltunnelen og Bybanen til Åsane. Fylkeskommunen er fornøyd med at SVV fremdeles holder på målsetningen om vedtak av reguleringsplan før sommeren 2023. Fylkeskommunen støtter anbefalingen om alternativ C med bygging av to nye tunnellop og håper SVV lander på dette. <u>Anleggsgjennomføring:</u> 4. Anleggsperioden for Bybanen til Åsane og Fløyfjelltunnelen blir krevende. Spesielt krevende blir det å opprettholde et forutsigbart og attraktivt kollektivtilbud. Fylkeskommunen er enig i Statens Vegvesen sitt høringssvar til Bybanen til Åsane datert 07.12.2022 om at det må sikres beredskap og akseptabel trafikkavvikling i anleggsperioden både for kollektivtrafikk og annen trafikk.	<u>Generelt om planarbeidet:</u> 1. Merknaden tas til orientering. Det pågår tett samarbeid mellom partene for å komme frem til gode løsninger for anleggsgjennomføring. <u>Om planforslaget:</u> 2. Merknaden tas til orientering. Tidspunkt for oppstart vil i stor grad avhenge av finansiering. <u>Konkrete innspill til planforslaget:</u> 3. Merknad tas til orientering. Statens vegvesen har ikke tatt endelig beslutning om valg av alternativ for oppgradering av Fløyfjelltunnelen. <u>Anleggsgjennomføring:</u> 4. Merknad tas til orientering. Anleggsfasen vil bli gjennomført i tett dialog med fylkeskommunen/Skyss og andre aktuelle parter for å sikre en mest mulig optimal trafikkavvikling. <u>Salimport:</u> 5. Merknaden tas til orientering. Statens vegvesen fastholder at vi ikke ønsker å etablere anleggstunnelen fra Saltimporttomten, bla. grunnet negative konsekvenser. Viser for øvrig til Statens Vegvesen sin høringsuttalelse til Bybanen til Åsane 07.12.2022. 6. Merknaden tas til orientering. Ved gjennomføring av massetransport vil det iverksettes tiltak for å ivareta god trafiksikkerhet, miljø og sikre god fremkommelighet. Per i dag er det ikke avklart hvordan massene skal håndteres og deponeres. Dette må avklares i god tid før anleggsstart.

Saltimport:

5. Driving av Fløyfjelltunnelen både fra Eidsvåg og Saltimport vil gi kortere byggetid og en mer sikker og effektiv anleggsgjennomføring. Slik fylkeskommunen ser det vil anleggstunnelen på Saltimporttomten korte ned byggetiden for Fløyfjelltunnelen samlet med 1-2 år og tilsvarende for de trafikale konsekvensene. I tillegg kan en starte bygging av Bybane i E39 Åsanevegen på et tidligere tidspunkt som er i tråd med mål om kontinuerlig bybaneutbygging og tidligst mulig åpning av Bybanen til Åsane.

Bruk av Saltimport vil også gi redusert risiko for forsinkelser i byggetid, bedre trafikkisikkerhet, lavere kostnader og mindre klimagassutslipp. Etablering av anleggstunnel til Saltimporttomten vil kunne nær halvere transport av stein med lastebil på vegsystemet som bybaneprosjektet genererer som igjen har stor betydning for miljø og støy for naboer.

Fylkeskommunen vil også påpeke at Saltimportkaia er eneste kai det blir mulig å ta stein direkte ut fra tunnel til leker/båt. Flertallet av alle prosjekt som til nå er identifisert som samfunnsnyttig bruk av tunnelstein, bla. Dokken og Laksevåg, forutsetter stein på leker.

I høringsinnspill til Bybanen til Åsane 07.12.2022 skriver SVV at de ikke lenger vil drive tunnelen fra Saltimporttomten, bla. grunnet negative konsekvenser for naboer, kostnader, risiko for forsinkelser mm. Både Bergen kommune og Vestland Fylkeskommune er enige om at dette er forhold som må vektas tungt, men har vurdert at alternativet uten masseuttak i Sandviken gir større negative konsekvenser. Fylkeskommunen er også enig med kommunaldirektøren at det er uheldig at SVV ikke ønsker å benytte Saltimport så lenge de ikke har lagt frem en alternativ løsning for hvor og hvordan tunnelmasser skal borttransporteres.

6. Dersom massene fra tunnelen skal transporteres på vegnettet må det iverksettes tiltak for å jevne ut trafikktoppene og sikre miljø og god trafikkisikkerhet. Eksempelvis kan en unngå å kjøre massetransport på veiene i rushtid eller ved hendelser i Fløyfjelltunnelen for å redusere den samlede belastningen på vegnettet, sikre fremkomst for kollektivtrafikk i anleggsperioden og ivareta trafikkisikkerheten.

Ramper Sandviken:

7. Bruk av eksisterende tunnelmunninger i Sandviken ligger til grunn for løsningene for rampene fra Sandviken til ny Fløyfjelltunnel. Fylkeskommunen vurderer at det vil være mer gunstig å bygge nye ramper til Fløyfjelltunnelen i stedet for å benytte eksisterende ramper ettersom dette vil redusere byggetiden til prosjektet samt bedre trafikkavvikling i anleggsfasen.

Byutvikling:

8. Byområdene i hver ende må vies ekstra oppmerksomhet. I sør

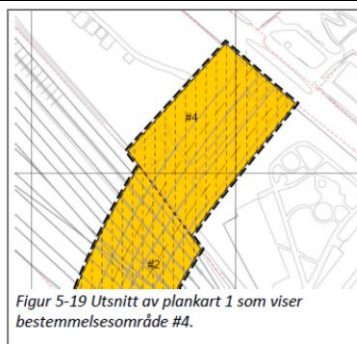
Ramper Sandviken:

7. Rampene i Sandviken er ikke en del av denne reguleringsplanen. Disse er regulert i reguleringsplanen for Bybane til Åsane. Eventuelle justeringer av rampeløsninger vil måtte håndteres som en reguleringsendring for den aktuelle planen.

Byutvikling:

8. Alle arbeider knyttet til anlegget vil i hovedsak skje inne i fjellet og dagens tunnelportaler på Nygårdstangen vil bli stående som de er. Tiltaket medfører kun mindre tiltak på eksisterende viadukter og tar ikke

	dominerer veganlegget på Nygårdstangen der områderegeringsplanen legger til rette for å utvikle arealet med urbane kvaliteter der bla. vannhåndtering i åpne løsninger er lagt inn som premiss. Det er også lagt til rette for etablering av ny gang- og sykkelviadukt parallelt med E39-viadukten og det er viktig at alle aktører i området bidrar til å følge opp de langsiktige planene for byreparasjon der de store samferdselsanleggene har vært eneste premissgiver i lang tid. 9. Ved å etablere nye ramper i Sandviken vil det bli større handlingsrom for å optimalisere løsninger for gående, syklende og ivareta hensyn til kulturmiljø og landskapsverdier på en bedre måte enn det som ligger i planforslaget. Fylkeskommunen ber om at partene i arbeidet med anleggsgjennomføring gjør en vurdering av konsekvenser ved å benytte eksisterende ramper opp mot å bygge nye. <u>Etterbruk av tunnelen:</u> 10. I notatet med forslag til mulig bruk av gjenværende tunnellop kommer det bla. frem at det mest realistiske vil være å etablere en sykkel tunnel, men det er også mulig med annen bruk. Ved bygging av Fløyfjelltunnelen bør det sikres at ikke anlegg tilknyttet tunnelen hindrer realisering av eventuell etterbruk av gjenstående tunnellop. <u>Kulturminne og miljø:</u> 11. I planbeskrivelsen står det at det ikke skal gjøres tiltak i dagen utover mindre tiltak på dagens viadukter. Dette stemmer ikke med bestemmelse 5.1.6 for bestemmelsesområde #4. Fylkeskommunen tolker andre kulepunkt i §5.1.6 som at det blir tillatt oppført varige tekniske installasjoner i midlertidig bygge- og anleggsområde. Omtrent halvparten av grøntarealet mellom dagens vei og assistentkirkegården er regulert til annen veggrunn i dag. Dersom plassering av varige anlegg kan tillates i hele området merket #4 er fylkeskommunen av den oppfatning at hele arealet burde reguleres som annen veggrunn (og den verneverdige almen ev. reguleres som «tre som skal ivaretas»). 12. Bestemmelsen bør også suppleres med at eventuelle varige tekniske anlegg ikke må være til hinder for fremtidig etablering av sykkelviadukt/akvedukt og/eller etablering av tilkomst/tilkobling til avlastet tunnellop dersom etterbruk er mulig. 13. Bestemmelsesområde #4 grenser til muren rundt Assistentkirkegården. Det må legges til bestemmelsen at muren må sikres mot skader i anleggsfasen.	høyde for realiseringen av gs-viadukt. Åpen renne: Det skal etableres en åpen grunn vannrenne for å lede vannet ut i Store Lungegårdsvann. Vannrennen plasseres innenfor det ferdig regulerte arealet for den framtidige åpne kanalen som vises i Nygårdstangenplanen (plan-ID 15540200). Alternativt legges pumpeledning helt til sjø. Akvedukt: Innlekkasjevann og sedimentert og rensset vaskevann fra tunnelanleggene skal pumpes til utløp i Store Lungegårdsvann. Det vil være mulig å legge om pumpeledningen og knytte den til en eventuell akvedukt dersom dette blir aktuelt i fremtiden. 9. Viser til pkt. 7. <u>Etterbruk av tunnelen:</u> 10. Mulighetene for eventuell etterbruk av gjenstående tunnellop må løses gjennom et eget planarbeid. <u>Kulturminne og miljø:</u> 11. Kulturminnene vil ikke bli påvirket av tiltaket. Planavgrensningen er justert og omfatter ikke lengre bestemmelsesområdet #4 som det henvises til. Bestemmelse §5.1.6 er følgelig tatt ut i sin helhet. 12. Viser til pkt. 11. Tiltaket vil ikke være til hinder for fremtidig etablering av sykkelviadukt/akvedukt og/eller etablering av tilkomst/tilkobling til avlastet tunnellop. Mulighetene for eventuell etterbruk av gjenstående tunnellop må løses gjennom et eget planarbeid. 13. Viser til pkt. 11.
--	---	---



Figur 5-19 Utsnitt av plankart 1 som viser bestemmelsesområde #4.



Figur 1. Venstre: Utsnitt av plankart 1 som viser bestemmelsesområde 4. Høgre: Utsnitt av illustrasjonsplan (raud pil er tatt på for å vise området mellom dagens veg og Assistentkyrkjegarden).

Merknadskart

