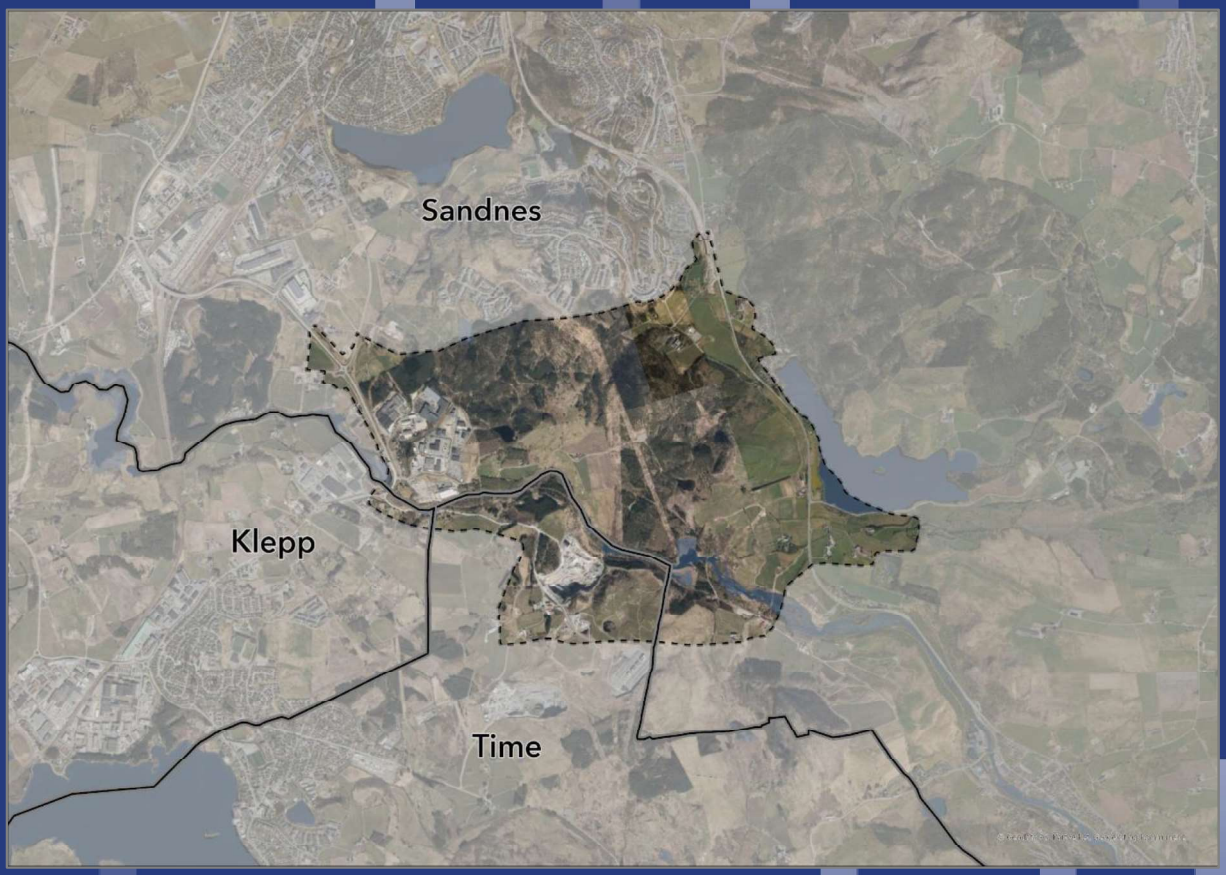
Kommunedelplan for

Tverrforbindelsen mellom fv. 505 - E39
Planprogram



Kommune:
Sandnes Plan-ID: 202114
Klepp Plan-ID: 2025005
Time Plan-ID: 2025008

FORORD

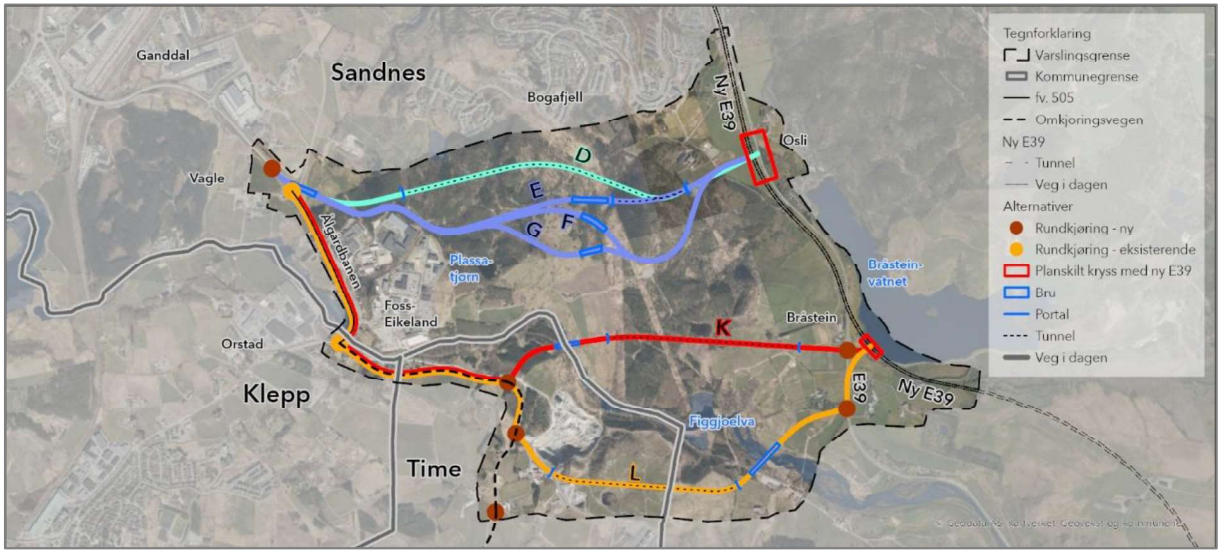
Rogaland fylkeskommune skal utarbeide kommunedelplan for ny forbindelse mot sør fra fylkesveg 505 til E39. Prosjektet, **Tverrforbindelsen mellom fv. 505 - E39**, omtales som «Tverrforbindelsen», og skal blant annet bidra til bedre fremkommelighet for næringstrafikken mellom Ganddal godsterminal og sørover på E39, samt avlaste lokalveger gjennom Ganddal bydel, Orstad, Kvernaland og Figgjo. Prosjektet finansieres gjennom Bymiljøpakken for Nord-Jæren.

Ettersom kommunedelplanen vil føre til vesentlige virkninger for miljø og samfunn, er det krav om konsekvensutredning i tråd med plan- og bygningsloven § 4-2 med tilhørende forskrift om konsekvensutredning.

Planen ble varslet og forslag til planprogram lagt ut på høring i perioden 12.05.-30.06.2023. Planprogrammet ble behandlet i Sandnes, Utvalg for by- og samfunnsutvikling, 11.06.2025 og fastsatt i kommunestyret 16.06.2025. Vedtaket forutsatte at tre alternativ, D, K og L skal utredes i tillegg til E, F og G. Alternativene K og L er begge delvis sør for Figgjoelva og forutsetter tilknytning til E39 ved Bråstein. De berører arealer i Klepp og Time kommuner, som dermed skal inkluderes i planprosessen.

Det legges nå ut et nytt planprogram for Tverrforbindelsen. Planavgrensningen inkluderer områder i Sandnes, Klepp og Time, se Figur 0 .

Planprogrammet skal redegjøre for formålet med planarbeidet, bakgrunnen til prosjektet, planprosessen og medvirkningen, dagens situasjon og hvilke temaer som skal konsekvensutredes.



FIGUR 0-1-1: ALTERNATIVER SOM SKAL UTREDES

Dette planprogrammet er utarbeidet av Rogaland fylkeskommune med Asplan Viak som rådgiver. Sandnes, Klepp og Time kommuner er planmyndighet. Kommunene har vedtatt at Rogaland fylkeskommune varsler oppstart av planarbeid og legger planprogrammet ut på ny høring, jamfør § 3-7 i plan- og bygningsloven.

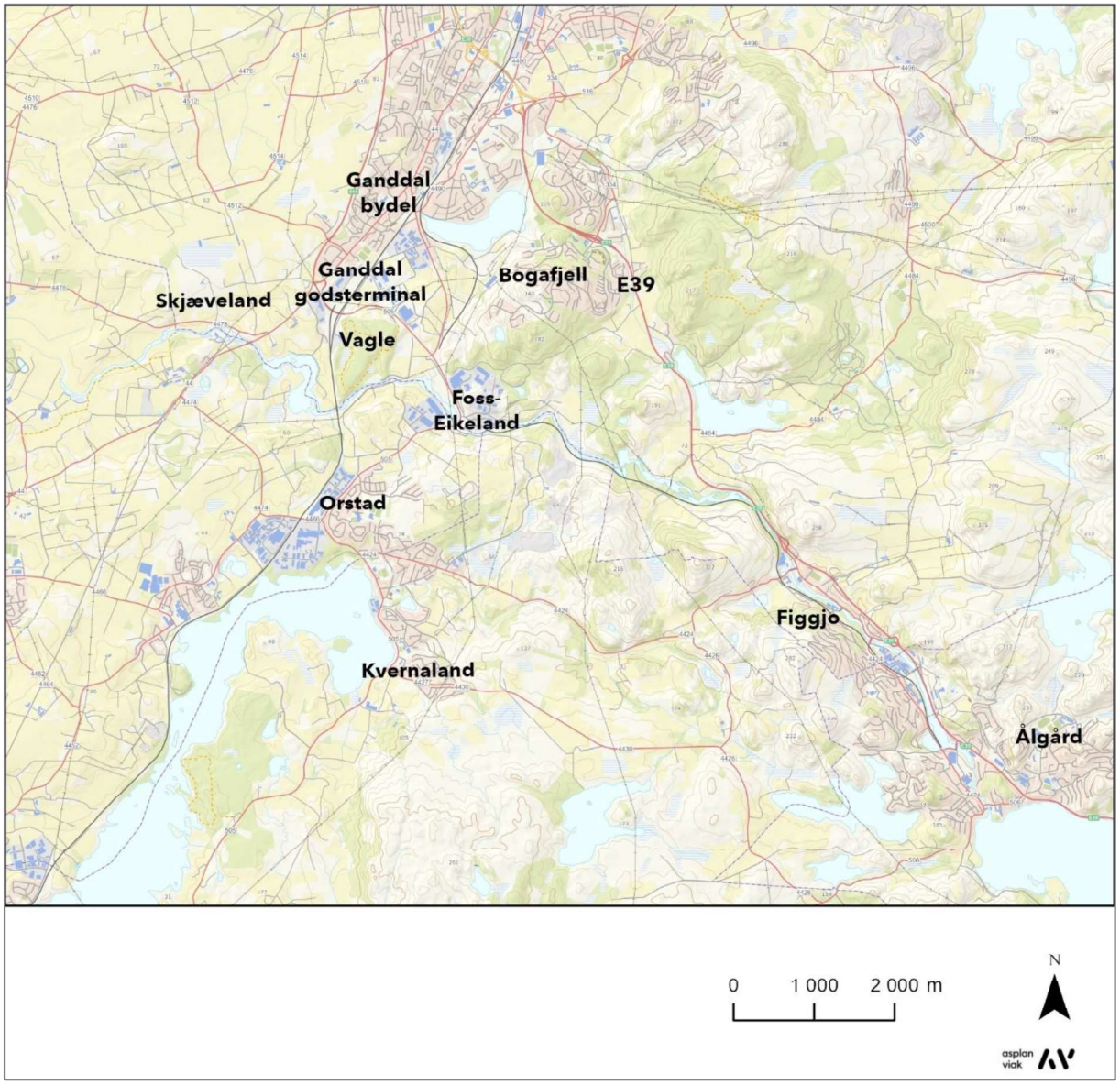
Stavanger, 09.04.2026,
Rogaland fylkeskommune

Innhold

1. Innledning ... 3
1.1. Bakgrunn og historikk ... 3
1.2. Tverrforbindelsen inngår i Bymiljøpakken ... 4
1.3. Varslet planområde ... 5
1.4. Mål ... 6
2. Planprosess og medvirkning ... 10
2.1. Organisering av planarbeidet ... 10
2.2. Plan- og utredningsprosess ... 10
2.3. Framdrift ... 12
2.4. Medvirkning ... 13
3. Overordnete rammer og føringer ... 14
3.1. Nasjonale og statlige planer og føringer ... 14
3.2. Regionale planer ... 14
3.3. Planer i Sandnes ... 14
3.4. Planer i Klepp ... 18
3.5. Planer i Time ... 20
4. Dagens situasjon ... 22
4.1. Verdier innenfor planområdet ... 22
4.2. Trafikale forhold ... 30
5. Grunnlag for planprogrammet ... 33
5.1. Utvikling og vurdering av alternativer ... 33
5.2. Oppfølging av vedtatt planprogram i Sandnes kommune ... 34
6. Beskrivelse av tiltaket ... 35
6.1. Om vegtiltaket ... 35
6.2. Alternativer som utredes ... 36
7. Konsekvenser av planforslaget ... 42
7.1. Influensområde ... 42
7.2. Referansealternativet ... 42
7.3. Metode for konsekvensutredning ... 42
7.4. Utredningstema ... 43
7.5. Tema som skal konsekvensutredes ... 44
7.6. Andre tema som skal omtales i planbeskrivelsen ... 47
Vedlegg 1: Kart - alternativer som utredes ... 51

1. Innledning

For næringstransporten som skal sørover mangler det en tilfredsstillende kobling mellom Ganddal godsterminal og E39. I dag benyttes lokalvegene gjennom Ganddal bydel, Orstad, Kvernaland og Figgjo. Det er behov for å avlaste disse områdene, og etablere en effektiv tilkobling til E39.

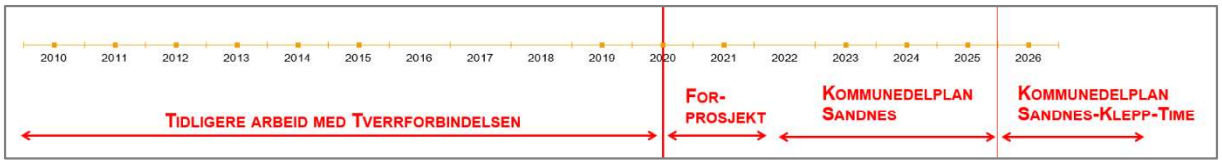


FIGUR 1-1: OVERSIKTSKART SOM BLANT ANNET VISER PLASSERINGEN AV GANDDAL GODSTERMINAL OG E39.

1.1. Bakgrunn og historikk

I 2020 ble den første delen av forbindelsen mellom fylkesveg (fv.) 505 Skjæveland og E39 åpnet. Denne går fra Skjæveland til Kvernelandsveien. Den neste delen, som dette planprogrammet gjelder, skal løse den manglende forbindelsen mellom fv. 505 ved Vagle og E39 (heretter omtalt som Tverrforbindelsen).

Som illustrert i Figur 1-2 startet planleggingen av Tverrforbindelsen mellom Vagle (Foss-Eikeland) og E39 allerede i 2010. Planleggingen var i hovedsak i regi av Statens vegvesen, som via overordnede planer og utredninger la grunnlaget for å starte arbeidet med en kommunedelplan i 2016.



FIGUR 1-2: TIDSLINJE FOR PROSJEKTETS HISTORIKK OG FORLØP

Arbeidet med kommunedelplanen inkluderte traseer både sør og nord for Figgjoelva i kommunene Sandnes, Klepp og Time. Dette arbeidet ble avsluttet i 2019 uten at det ble fremmet en plan til behandling. Årsakene til dette var flere, men de avgjørende var uenighet om finansiering av Tverrforbindelsen og overføring av ansvaret for fylkesveier fra Statens vegvesen til fylkeskommunene.

I 2020, etter at Utbyggingspakke Jæren ikke ble innført, ble det bestemt at Tverrforbindelsen skulle finansieres av Bymiljøpakken, se kapittel 1.2. Dette medførte at finansieringen, styringsrammen og målsettingen for Tverrforbindelsen ble redefinert.

Høsten 2020 ble arbeidet med Tverrforbindelsen startet opp igjen, i regi av Rogaland fylkeskommune, med et forprosjekt for utredning av korridorer for Tverrforbindelsen nord for Figgjoelva. Hensikten med forprosjektet var å avklare om det var mulig å finne en løsning innenfor Bymiljøpakkens økonomiske rammer.

Resultatet fra utredningen var grunnlag for planprogram på høring i 2023. Etter innspill fra høringen ble planprogrammet revidert og lagt ut på høring. Det ble politisk behandlet i Sandnes i juni 2025 og fastsatt av kommunestyret 16.06.2025. Vedtaket forutsetter at utredningen av Tverrforbindelsen utvides med tre alternativer, hvorav to er sør for Figgjoelva og dermed berører Klepp og Time kommuner. Vedtaket er grunnlaget for dette planprogrammet.

En kronologisk gjennomgang av prosjektets historikk er gitt i vedlegg 2 og gjengis ikke her.

1.2. Tverrforbindelsen inngår i Bymiljøpakken

Byvekstavtalen for Nord-Jæren (2019-2029) er en avtale mellom Staten og regionen og skal bidra til bedre framkommelighet og bymiljø på Nord-Jæren. Begge parter forplikter seg til å nå nullvekstmålet i persontransport med bil og god framkommelighet for alle trafikantgrupper, spesielt de som reiser kollektivt, sykler og går, og for næringstransport. De som står bak avtalen er Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Fylkesmannen i Rogaland, Rogaland fylkeskommune, Stavanger kommune, Sandnes kommune, Sola kommune og Randaberg kommune. Byvekstavtalen styres gjennom Bymiljøpakken, der Staten bidrar med om lag 57 % av midlene. Time og Klepp kommuner inngår ikke i Byvekstavtalen.

Tverrforbindelsen er et av prosjektene i Bymiljøpakken. Det er 100 % bompengefinansiert. Den økonomiske rammen til prosjektet, omtalt som styringsramme, er satt til 986 millioner kroner (2025). I tillegg er det satt av 95 millioner kroner (2025) i Bymiljøpakken til kryss mellom E39 og Tverrforbindelsen. Stortinget har, gjennom St.prop 92 S (2024-2025) vedtatt forlengelsen av Bymiljøpakken til og med 2038 for å finansiere prosjektene i avtalen. Det antas en oppstart av en reforhandling av byvekstavtalen i løpet av 2026.

Nullvekstmålet innebærer at det ikke skal være vekst i personbiltrafikken i regionen. Det betyr ikke at hvert samferdselsprosjekt i Bymiljøområdet skal oppfylle nullvekstmålet. Målet gjelder området sett under ett. Noen steder vil omfordeling av trafikken føre til økt trafikk, mens andre vil få en reduksjon. Det avhenger blant annet av type prosjekt og hovedmålet for det. Samlet sett vil flere oppleve forbedringer sammenlignet med før Byvekstavtalen ble inngått.

1.3. Varslet planområde

Varslingsområdet (planområdet) framgår av Figur 1-3.

FIGUR 1-3: STIPLET LINJE VISER PROSJEKTETS AVGRENSNING OG OMTALES SOM VARSLINGSGRENSE / PLANGRENSE.

Planområdet strekker seg fra næringsområdene på Vagle og Foss-Eikeland i vest til E39 ved Osli og Bråstein i øst. Det avgrenses mot Vagletjørn og Buggeland i nord og mot Nordre Kalberg, trafostasjonen på Fagrafjell, Møgedal, Åslandsnuten og Bråstein i sør.

Varslingsgrensen omfatter området som ut fra dagens kjennskap kan bli berørt av alle vegalternativene som skal utredes, inkludert behov for areal i anleggsperioden. Vegens plassering og utstrekning avklares i kommunedelplanen. Når et alternativ er valgt, vil endelig planområde bli innskrenket.

Deler av området ble varslet i 2023. Varslingen inkluderte direkte varsel til alle berørte grunneiere. Disse varsles ikke på nytt nå, da det ikke er endringer innenfor varslingsområdet som berører disse.

Offentlige myndigheter, interessenter og direkte berørte parter informeres underveis i prosessen, se kapittel 2.5.

Tverrforbindelsen skal gå gjennom et område med store verdier. Nord for Figgjoelva er en del av Sandnesmarkå et attraktivt turområde for små og store, samt et av få hundeluftingsområder i regionen. Området blir brukt til fisking, bading, sykling, klatring og undervisning. Sør for elven er også Ålgårdbanen en mye brukt turvei. Deler av området har aktivt landbruk og beiteområder på begge siden av elven, det er masseuttak i sør. I tillegg finnes det mange kulturminner og -miljø, naturvernområder, vernet vassdrag og rødlistearter i området.

I forbindelse med innledende arbeid er det kommet fram forhold som må vurderes og hensyntas som del av planarbeidet. Det er blant annet:

- Grunnforholdene langs vegalternativene.
- Plassering og utforming av kryss og tilknytning til E39.
- Kryssing av Ålgårdbanen.
- Plassering av veglinjer ift. dagens og framtidige luftledninger, master og VA-ledninger.
- Dagens og framtidig masseuttak på Kalberg ivaretas.
- Viktige gangforbindelser i området må ivaretas.
- Inngrepene i landskapet, kulturminner og -miljø, naturressurser, naturmangfold og nærmiljø og friluftsliv må begrenses.
- Nedbygging av myr mht. klimagassutslipp

1.4. Mål

1.4.1. Hovedmål (samfunnsmål)

Tverrforbindelsen skal være en trafikksikker veg, som bidrar til bedre fremkommelighet for næringstrafikken mellom Ganddal godsterminal og E39. Prosjektet skal avlaste Ganddal bydel, Orstad, Kvernaland og Figgjo for gjennomgangstrafikk. Den skal bygges mest mulig kostnadseffektivt, og ha begrensede negative konsekvenser for omgivelser og miljø.

1.4.2. Prosjektmål

- Redusert og forutsigbar reisetid, og kortere kjøreveg for næringstrafikken.
- Avlaste Ganddal bydel, Orstad, Kvernaland og Figgjo for gjennomgangstrafikk, og overføre næringstrafikk fra lokalveger til overordnet vegnett.
- Begrense risikoen for ulykker.
- Kostnadseffektive løsninger for anleggs- og driftsfasen.
- Begrense negativ påvirkning for kulturarv, miljø og LNF-områder.
- Ivareta gående og syklende.

1.4.3. Presisering til målene

Tverrforbindelsen skal først og fremst bedre trafikken til og fra Ganddal godsterminal fordi det har nasjonal interesse. Det er ikke et eget mål å bedre forholdene for øvrige lokale næringsområder. Omfordeling av næringstrafikken fra godsterminalen vil føre til redusert gjennomgangstrafikk i de definerte områdene, og skal ikke øke personbiltrafikken. Det er i tråd med nullvekstmålet i Byvekstavtalen. Gjennomgående forbindelse med lik standard, få kryss og kortere veg, samt redusert trafikk på lokalveger, reduserer ulykkesrisikoen og øker trafikksikkerheten.

Ganddal godsterminal er knyttet til overordnet vegnett mot nord via fv.444. Den første etappen av Tverrforbindelsen er fra Skjæveland til Vagle. Sammen med den andre etappe, fra Vagle til E39, skal Tverrforbindelsen sikre god framkommelighet, redusert reisetid og kortere kjørevei fra Godsterminalen til E39/overordnet vegnett mot sør.

1.4.4. Resultatmål for planarbeidet

Vedtatt kommunedelplan skal avklare framtidig trasé og overordnete prinsipper for fv. 505 mellom Vagle og E39, innenfor rammer i Bymiljøpakken for Nord-Jæren.

1.4.5. Prosjektets bærekraftsmål

I *Vår felles framtid*[1] definerte Brundtland-kommisjonen bærekraftig utvikling som en utvikling som imøtekommer dagens behov, uten å begrense fremtidige generasjoners muligheter til å få dekket sine behov. Med utgangspunkt i denne definisjonen, vedtok FN i 2015 17 bærekraftsmål, med 169 delmål, som skal lede politikken i en mer helhetlig og bærekraftig retning fram mot 2030. I Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036, hvor det overordnede målet er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050, er 11 av FNs bærekraftsmål vurdert som spesielt relevante for transportsektoren.

Rogaland fylkeskommune har besluttet å sertifisere Tverrforbindelsen etter BREEAM Infrastructure[2], det jobbes for et høyest mulig sertifiseringsnivå. BREEAM Infrastructure (tidligere CEEQUAL) er et verktøy for å dokumentere omfanget av bærekraftsarbeid under prosjektgjennomføring og valg av bærekraftige løsninger for infrastrukturprosjekter. BREEAM Infrastructure bruker evidensbaserte vurderingskriterier og ekstern verifisering for å gi et resultat som kan offentliggjøres og brukes for å måle bærekraft i et prosjekt (Byggalliansen).

Ved oppstart av prosjektet ba Rogaland fylkeskommune Asplan Viak vurdere hvordan FNs bærekraftsmål kan brukes og synliggjøres i et planarbeid. Fylkeskommunen ønsket blant annet å belyse hvilke bærekraftsmål som er viktige for prosjektet, og i hvilken grad prosjektet kan påvirke ulike bærekraftsmål.

Asplan Viak arrangerte en workshop med deltakere fra Sandnes kommune, Rogaland fylkeskommune og Asplan Viak for å utarbeide en vesentlighetsanalyse [1] som en del av bestillingen. Denne analysen peker ut de mest aktuelle bærekraftsmålene for prosjektet.

[1] Brundtland, GH m.fl. (1987). *Vår felles framtid. Verdenskommisjonen for miljø og utvikling.* Oslo: Tiden Norsk Forlag.

[2] For mer informasjon om BREEAM Infrastructure, se nettsidene til Grønn byggallianse: https://byggalliansen.no/sertifisering/breeam-infrastructure/

FIGUR 1-4: BÆREKRAFTSMÅL MED STØRST RELEVANS FOR TVERRFORBINDELSEN. FRA WORKSHOP.

Med utgangspunkt i vesentlighetsanalysen ble det utarbeidet en bærekraftsmatrise. Denne matrisen beskriver hvordan målene er planlagt fulgt opp i planleggingen.

De viktigste bærekraftsmålene for prosjektet er vurdert å være:

- **Mål 3: God helse** går på å bedre forhold for gående og syklende. Nullvisjonen ligger alltid til grunn, selv om bedre trafikksikkerhet ikke er eksplitt angitt i prosjektets mål. Bedre folkehelse er således en del av begrunnelsene for å bygge ut Tverrforbindelsen mellom Vagle og E39 ved Osli. Trafikksikkerhet har stor betydning for prosjektet, men i den store sammenhengen er prosjektets bidrag til god helse begrenset. Målet er relatert til *sosial* bærekraft.
- **Mål 6: Rent vann og gode sanitærforhold** handler om å bedre vannkvaliteten ved å redusere forurensning, og å verne og gjenopprette vannrelaterte økosystemer. Med hjemmel i Vannforskriften §12 stilles det tiltak og dokumentasjon der hvor Tverrforbindelsen berører vannforekomster. Mål 6 relaterer seg til dimensjonen *miljømessig* bærekraft, og er viktig for prosjektet.
- **Mål 9: Innovasjon og infrastruktur** handler om å utvikle pålitelig, bærekraftig og solid infrastruktur av høy kvalitet. Målet er direkte knyttet til prosjektmål 1 og 2. I tillegg inneholder målet et punkt om innovasjon. Delmålet relaterer seg til bærekraftdimensjonene økonomi og sosial (samfunn).
- **Mål 11: Bærekraftige byer og samfunn** handler om tilgang til transportsystemer og bedre sikkerhet på vegene, men også å verne om verdens kultur og naturverdier. I tillegg omhandler ett av delmålene påvirkning av luftkvalitet. Målet dekker flere av de ikke-prissatte konsekvensutredningstemaene (naturmangfold, kulturminner, landskapsbilde og friluftsliv, by- og bygdeliv), men har også elementer av begrunnelse for prosjektet. Mål 11 er relatert dimensjonene *miljø* og *sosial* bærekraft, og er viktig for prosjektet.
- **Mål 12: Ansvarlig forbruk og produksjon** omhandler viktige tema som samfunnsøkonomisk nytte, kostnader, massehåndtering, påvirkning av naturressurser (herunder landbruk) materialvalg og gjenbruk. Disse temaene er viktige i planfasen både i tidlig løsningsutvikling med linje- og standardvalg, men også i detaljplanfasen med valg av konkrete løsninger. Delmålet relaterer seg til dimensjonen *økonomisk* bærekraft.
- **Mål 15: Liv på land** handler om naturmangfold både på land og i ferskvann, herunder sikre bevaring og bærekraftig bruk av land- og ferskvannsbaserte økosystemer. Videre omfatter målet bevaring av truet natur, og å hindre spredning av fremmede arter. Til sist handler målet om å innlemme verdien av økosystemer og biologisk mangfold i planprosesser. Mål 15 er utvilsomt et viktig bærekraftsmål for prosjektet, og relaterer seg til dimensjonen *miljømessig* bærekraft.
- **Mål 16: Fred og rettferdighet** handler i denne sammenhengen om åpne, effektive og demokratiske planprosesser. Rogaland fylkeskommune er opptatt av god informasjon og dialog med berørte kommuner og myndigheter, samt befolkningen generelt. Vi har drøftet om dette kunne vært dekket av mål 17 (Samarbeid for å nå målene), men oppfatter at mål 17 i stor grad omhandler internasjonalt samarbeid, og har valgt å knytte temaet medvirkning og informasjon til bærekraftsmål 16. Målet har stor betydning for prosjektet,

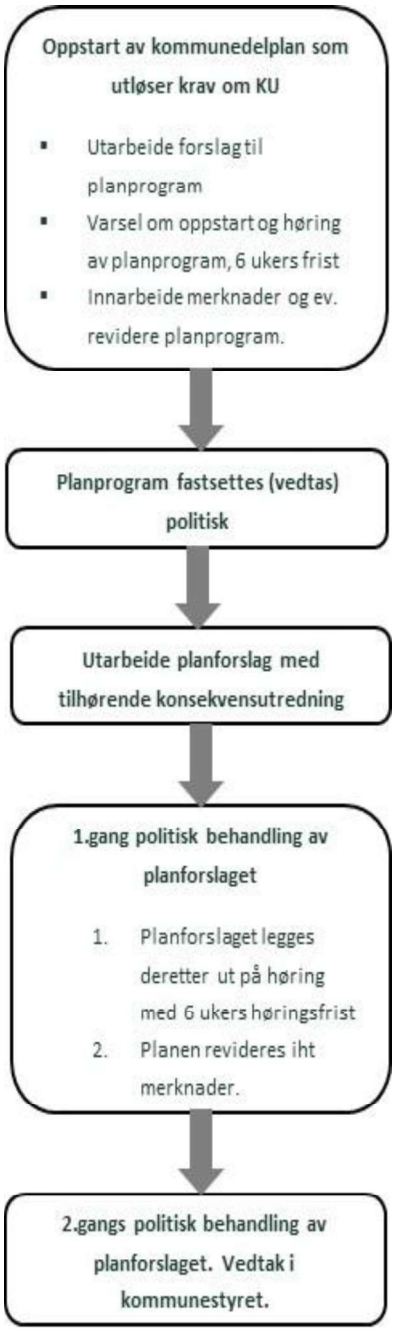
men i den store sammenhengen er prosjektets bidrag til fred og rettferdighet begrenset. Målet er relatert til *sosial* bærekraft.

2. Planprosess og medvirkning

2.1. Organisering av planarbeidet

Rogaland fylkeskommune (RFK) er prosjekteier og leder planprosessen. Sandnes, Klepp og Time kommuner er planmyndighet, og deltar i jevnlige prosjektmøter. Asplan Viak bistår RFK i plan- og utredningsarbeidet.

2.2. Plan- og utredningsprosess



FIGUR 2-1: PLANPROSESS

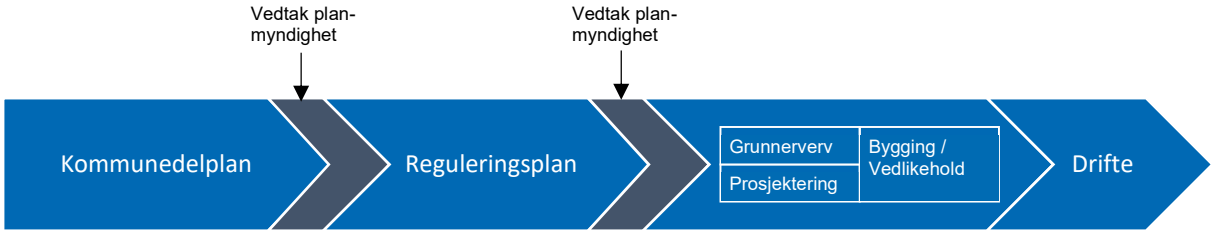
Figur 2-1 viser planprosessen etter kravene i plan- og bygningsloven (pbl). Ifølge Forskrift om konsekvensutredning vedlegg 1 pkt. 7 e) er det pliktig å gjennomføre konsekvensutredning for prosjektet.

Når det stilles krav om konsekvensutredning, skal det ved oppstart av planarbeidet utarbeides et planprogram. Hensikten er å gjøre rede for planarbeidet som igangsettes, beskrive prosess og medvirkning. Det skal belyse problemstillinger som anses som viktige for miljø og samfunn, angi hvilke temaer som skal utredes og hvilke metoder som skal benyttes. Planprogrammet skal klargjøre hva som finnes av informasjon om planområdet og hvor det er behov for nye utredninger, eller undersøkelser for å klargjøre vesentlige virkninger av tiltaket. Relevante alternativ som skal utredes skal framgå av planprogrammet. Kapittel 6 beskriver hva som skal utredes og hvilke metoder som skal benyttes.

Et planprogram for utredning av Tverrforbindelsen (i Sandnes) ble behandlet og fastsatt av kommunestyret i Sandnes 16. juni 2025. Vedtaket legger til grunn at tre alternativer, i tillegg til de tre alternativene som planprogrammet anbefalte, skal tas med videre i planprosessen. To av disse berører Time og Klepp kommuner. Som følge av vedtaket er det utarbeidet nytt planprogram (dette), og det skal gjennomføres en planprosess også i disse to kommunene. Grunnlaget for planprogrammet er beskrevet i kapittel 5.

Kommunestyret i Sandnes og formannskapene i Klepp og Time har iht. pbl §3-7 vedtatt at Rogaland fylkeskommune kan legge ut planprogrammet på høring. Vedtakene er gjengitt under figuren.

Når planprogrammet har vært ute på høring, svares merknadene og innspillene ut, planprogrammet justeres og fastsettes av kommunestyret og formannskapene. Videre utarbeides det et planforslag basert på fastsatt planprogram. Forslag til kommunedelplan legges ut på høring, og innspillene oppsummeres og blir svart ut i planbeskrivelsen. Planforslaget justeres før andregangsbehandling og endelig vedtak i kommunestyret og formannskapene.



FIGUR 2-2: PROSESSEN FRA KOMMUNEDELPLAN TIL TVERRFORBINDELSE ER BYGD UT.

Kommunestyret i Sandnes vedtok 30.01.2023:

Sandnes kommune gir, etter §3.7 i plan- og bygningsloven, myndighet til planforberedelse for kommunedelplan for Tverrforbindelsen fra fv. 505 v/Vagle til E39 v/Osli.

- *Rogaland fylkeskommune utarbeider forslag til planprogram og varsler oppstart av planarbeid.*
- *Sandnes kommune fastsetter planprogrammet.*
- *Sandnes kommune legger ut forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning til høring/offentlig ettersyn.*

Kommunestyret vil påpeke viktigheten av å få på plass denne veiforbindelsen så snart som mulig. Strekningen er en viktig del av veisystemet rundt godsterminalen og var en sentral forutsetning for vedtaket om å anlegge regionens viktigste godsknutepunkt her. Videre vil strekningen være en viktig forbindelse for hele Jæren. Prosjektet er sentralt for å få redusert tungtrafikk og annen gjennomgangstrafikk gjennom Ganddal bydel. Kommunestyret er kjent med at det er begrensede midler tilgjengelig i bymiljøpakken. At prosjektet faktisk gjennomføres er viktigere enn fordyrende standard. Strekningen er ikke en strekning som har behov for omfattende gang- og sykkelløsninger, og disse løsningen bør gjøres enklere for å redusere kostnader.

Formannskapet i Klepp vedtok 25.08.2025:

Klepp kommune er positiv til at traséalternativer sør for Figgjoelva vurderes i det videre arbeidet med ny tverrforbindelse fra fv. 505 til E39.

Klepp kommune gir, etter 3.7 i plan- og bygningsloven, Rogaland fylkeskommune myndighet til å utarbeide planprogram og varsle oppstart av kommunedelplan for tverrforbindelsen fra fv. 505 til E39, plan 2025005.

Formannskapet i Time vedtok 02.09.2025:

Time kommune gir, etter §3.7 i plan- og bygningsloven, myndighet til planforberedelse for kommunedelplan for tverrforbindelsen fra Fv 505 v/Vagle til E 39 v/Osli

- *Rogaland fylkeskommune utarbeider forslag til planprogram og varsler oppstart av planarbeid.*
- *Både Time, Klepp og Sandnes kommuner fastsetter planprogrammet*
- *Time, Klepp og Sandnes kommuner har, hvis aktuelt, ansvar for å legge ut forslag til deres del av kommunedelplanen med konsekvensutredning til høring/offentlig ettersyn via sine organer og kanaler.*

2.3. Framdrift

Foreslått framdrift framgår av Tabell 2-1.

TABELL 2-1: FRAMDRIFT (VÅREN 2026).

Planlagt framdrift	Ansvarlig	Tidspunkt	Medvirkning	Politisk behandling
Nytt planprogram og varsel om oppstart av kommunedelplan i Sandnes, Klepp og Time.	Rogaland fylkeskommune	1.kvartal 2026		
Planprogram på høring. **Melding om oppstart kommunedelplan.**	Rogaland fylkeskommune	2.kvartal 2026		
Merknadsbehandling	Rogaland fylkeskommune	2. kvartal 2026		
Fastsatt planprogram	Sandnes, Klepp og Time kommuner	3. kvartal 2026	Informasjon i UBS[4]	Vedtak i kommunestyret/ formannskap
Utredning/ planutarbeidelse	Rogaland fylkeskommune	3.kvartal 2026 – 2.kvartal 2027		
Saksforberedelse	Sandnes kommune	3. kvartal 2027		
Planforslag på høring/offentlig ettersyn	Sandnes, Klepp og Time kommuner	3.- 4. kvartal 2027	Åpne kontordager	Vedtak i UBS, FSK[5]
Merknadsbehandling	Sandnes, Klepp og Time kommuner	1. kvartal 2028		
Oppretting plan før vedtak	Sandnes, Klepp og Time kommuner	1. kvartal 2028		
Vedtatt KDP	Sandnes, Klepp og Time kommuner	2028		Vedtak i FSK/KS[6]

Prosjektet legger til grunn bygging av Tverrforbindelsen i tidsrommet 2033-35, med åpning av ny veg i 2036.

[4] Utvalg for by- og samfunnsutvikling

[5] Formannskap

[6] Kommunestyret

2.4. Medvirkning

Plan- og bygningsloven gir klare føringer i forhold til medvirkning og FN bærekraftsmål nr. 17 tar opp temaet. Rogaland fylkeskommune anbefaler bred medvirkning.

Interessentene deles inn i følgende grupper:

- Planmyndighet og politiske beslutningstakere: kommunene inviteres til jevnlige møter for å sikre eierskap og forankring. Iht. plan- og bygningsloven får offentlige myndigheter planprogrammet og planforslaget til uttalelse ved oppstart og høring.
- Organisasjoner, lokale lag, foreninger: for eksempel bondeorganisasjoner, jordvernforeningen, barne- og ungdomsrådet og Syklistenes landsforening, med flere. De inviteres til åpne kontordager. Ved behov gjennomføres særmøter.
- Grunneiere: informeres gjennom hele prosessen. I Klepp og Time kommuner varsles grunneierne direkte ved oppstart og høring, selv om det ikke er et formelt krav etter plan- og bygningsloven. Grunneiere i Sandnes kommune er tidligere informert om planarbeidet, se kapittel 1.1. Det gjennomføres møter og befaring etter behov.
- Næringsliv og privatpersoner: alle personer som har interesser av prosjektet, men som ikke er direkte berørt.
- Tiltak for medvirkning av barn og unge: Sandnes Unges Kommunestyre (SUK) skal involveres i flere faser av videre planprosess, for innsamling av innspill og for orientering. Det planlegges å ha et større medvirkningsopplegg ved å involvere to klasser ved to ulike skoler som blir berørt av prosjektet. De aktuelle er Buggeland skole og Ganddal ev. Sørbø skole. Dette ut fra Tverrforbindelsens mål og virkning som er ulik i de to aktuelle bydelene.

Medvirkningskanaler i forbindelse med varsling og høring er blant annet annonser i aviser, kunngjøringer på fylkeskommunen og kommunens hjemmesider, og åpne kontormøter/-dager.

3. Overordnete rammer og føringer

3.1. Nasjonale og statlige planer og føringer

Kommunedelplanen skal kort oppsummere forholdet til andre planer i området. Det skal redegjøres for hvorvidt tiltaket er i strid eller i samsvar med gjeldende planer, mål og retningslinjer både på regionalt og nasjonalt nivå – herunder også rikspolitiske retningslinjer og føringer.

3.1.1. Ålgårdbanen

Ålgårdbanen er en del av det nasjonale jernbanenettet. Dette kan sette premisser for utforming av Tverrforbindelsen og forutsetter at kryssing må skje i bru og byggegrenser ivaretas.

3.2. Regionale planer

- Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke (2020)
- Samferdselsstrategi for Rogaland 2026-2037
- Byvekstavtalen for Nord-Jæren (2019-2029)
- Bymiljøpakken

  Forslag til utvidelse til 2038: Forlengd innkrevjingsperiode for Bypakke Nord-Jæren i Rogaland og samanslåing av tilskot i belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda. Proposisjon til Stortinget.

- Regionalplan for massehåndtering på Jæren (2018-2040)
- Regionalplan for vannforvaltning for Rogaland vannregion 2022-2027
- Regionalplan for klimatilpasning i Rogaland 2020-2050
- Regionalplan for grønn industri
- Fylkesdelplan for byggeråstoffer på Jæren (vedtatt plan 12.desember 2006)
- UTE i Rogaland. Regionalplan for friluftsliv og naturforvaltning 2017-2024

  Planen i neste planperioden vil fordeles over flere planer som er under arbeid (se under «Pågående planprosesser).

- E39 Ålgård-Hove
- Helhetlig tiltaksplan for Figgjovassdraget, Rogaland (Ecofact, 2019)

Pågående planprosesser

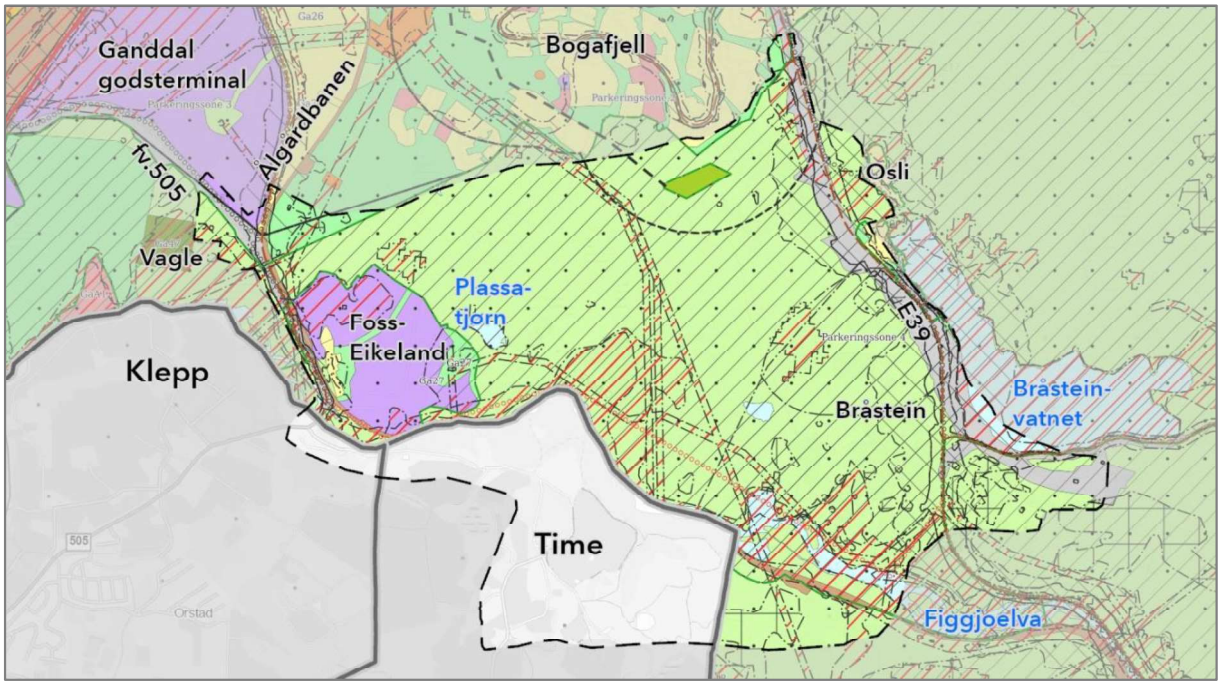
- Regionalplan for natur og klimaomstilling i Rogaland 2026-2050, høring frem til 19. desember 2025, vil være gjeldende ila. 2026.
- FRAM-planen (fylkesplan for regional utvikling, areal og mobilitet) – er under arbeid, antas vedtatt i fylkestinget juni 2027
- HIS-planen (Regionalplan for helsefremmende og inkluderende samfunn) – er under arbeid, antas vedtatt i fylkestinget juni 2027
- Prøveprosjekt Tungbilforbud i Hoveveien, Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune

3.3. Planer i Sandnes

3.3.1. Kommuneplan for Sandnes 2023-2038 (vedtatt i kommunestyret 15.05.2023)

I forrige versjon av kommuneplanen til Sandnes kommune var det satt av et båndlagt område for regulering av Tverrforbindelsen, jamfør plan- og bygningsloven § 11-8 punkt d. Av juridiske hensyn kan ikke denne sonen inngå i plankartet i mer enn to kommuneplanperioder. I gjeldende kommuneplan er sonen derfor ikke videreført i

arealdelen, men ivaretatt i samfunnsdelen med «Sandnes kommune skal arbeide for at tverrforbindelsen mellom Ganddal og E39 Bråstein realiseres».



FIGUR 3-1: GJELDENDE KOMMUNEPLAN 2023-2038

Området innenfor varslingsgrensen er i hovedsak disponert til LNFR (landbruk). Området omfatter også fv.505 Kvernelandsveien og Ålgårdbanen i vest og E39 i øst. Videre er det blå-/grønnstruktur i bolignære grøntområder og et idrettsanlegg sør for boligområde på Bogafjell. På Foss-Eikeland er det satt av areal til næringsbebyggelse og et mindre boligområde. På Vagle er det lagt opp til næringsutvikling vest for Kvernelandsveien og et framtidig boligområde på motsatte side av vegen. Osli boligområde nord for Bråsteinvatnet er vist i kommuneplanen. Plassatjørn er disponert til bruk og vern av sjø og vassdrag.

Mesteparten av varslingsområdet er del av Sandnesmarkå (H530) og regional grønnstruktur (H540). Figgjoelva, Bråsteinvatnet og Plassatjørn er hensynssone bevaring av naturmiljø (H560). Flere mindre områder er båndlagte etter lov om kulturminner (H730). Jordbruksområder rundt Bråstein er hensynssone landbruk (H510). Av faresoner innenfor varslingsgrense gjelder ras- og skredfare (H310), flomfare (H320) og høyspenningsanlegg (H370). Det er rød og gul støysoner (H210, H220) langs E39 og fv. 505 Kvernelandsveien.

Den langsiktige arealstrategien skal legges til grunn. Jordvern og jordvernmål samt grønne kvaliteter er innsatsområder i kommunens arealstrategi mot 2038.

Sandnes kommuneplan 2027-2042 – er under arbeid, antas vedtatt i 2027.

3.3.2. Klimastrategi for Sandnes kommune 2025-2035

Klimastrategien for Sandnes kommune er et verktøy for å redusere klimagassutslipp, bevare viktige naturområder og redusere ressursforbruket. Hovedmålet er å transformere Sandnes til et klimarobust lavutslippssamfunn til 2050. Under hovedstrategier er det definert flere relevante mål for vegprosjekt, bl.a. redusere transportbehovet, og støtte effektivisering av gods- og varetransport, prioritering gjenbruk, bevaring av naturområder, unngå nedbygging av karbonrike arealer, inkludert myr, og generelt sett minimere arealinngrep.

3.3.3. Kommunedelplan Landbruk 2015-2030 (vedtatt av Sandnes bystyret 13.10.2015)

Nedbygging av jord er en av de tre hovedutfordringer for matjord og matproduksjon i Sandnes. Kommunedelplanen beskriver utviklingstrekk og foreslår strategier for

landbruksforvaltning. Bråstein er et av de registrerte kjerneområder for landbruk i kommuneplanen som er lagt inn med hensynssone for jordvern. I hensynssonen tiltak som forringer jordvern eller hensynet til landbruksinteresser skal unngås, inkludert splitting av landbruksjord.

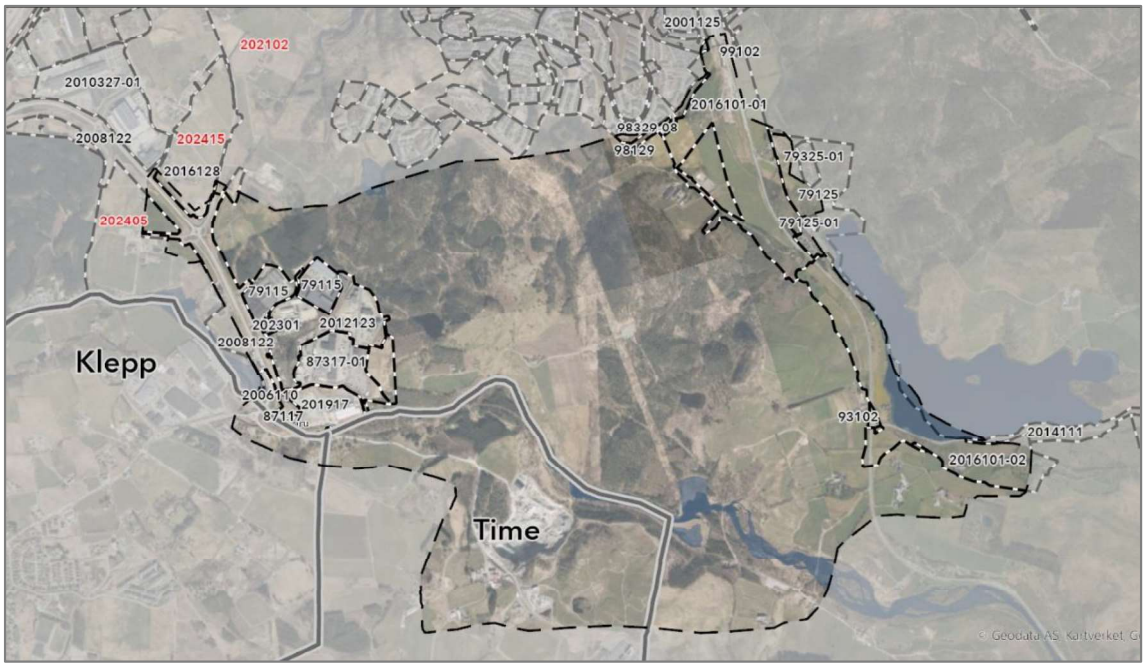
3.3.4. Aktive Sandnes – kommunedelplan for idrett, fysisk aktivitet og friluftsliv 2024-2034, rullering av handlingsprogram 2026-2029

Planen kartlegger status og utviklingen og fremtidige ønsker for fysisk aktivitet, friluftsliv, og idrett. Den setter tydelige mål og strategier basert på kommuneplanens samfunnsdel. Det legges vekt på å sikre likeverdige aktivitetstilbud for alle, uavhengig av bosted, økonomi eller funksjonsevne. Mål for bevaring av det sammenhengende naturområdet i Sandnesmarkå er en relevant problemstilling for Tverrforbindelsen. Fortetting i byområder gjør at Sandnesmarkå sin funksjon og verdi er svært viktig for befolkningen. Sandnesmarkå omfatter Vagleskogen, Bogafjell-Helgeland, Melshei, Hana-Gramstad-Li og Ims-Lutsi.

3.3.5. Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer i Sandnes 2020-2035

Planen dokumenterer dagens og gårsdagens Sandnes for ettertida gjennom bevaring og bevisst utvikling av representative kulturminner og kulturmiljøer. Videre er det et mål å formidle fortellingen om Sandnes til byens innbyggere og besøkende gjennom å synliggjøre og tilgjengeliggjøre kulturminnene.

3.3.6. Reguleringsplaner i Sandnes



FIGUR 3-2: GJELDENDE REGULERINGSPLANER OG PÅGÅENDE PLANPROSESS INNENFOR OG RUNDT VARSLINGSGRENSEN

- PlanID 79115 (13.11.1980): Reguleringsplan for Foss-Eikeland, del av gnr. 50 bnr. 2 m.fl.
- PlanID 79125 (21.08.1981): Reguleringsplan for Bråstein, et område i nordvestre ende av Bråsteinsvatnet
- PlanID 79125-01 (01.09.1992): Reguleringsendring, Bråstein, gnr. 33, bnr. 12 og gnr. 25 bnr. 28, 30
- Plan ID 93102 (21.12.1993): Reguleringsplan for krysset E-18/Fv. 333, Bråstein

- PlanID 87117 (27.06.1996): Reguleringsplan for masseuttak og industri med omliggende arealer på Foss-Eikeland
- PlanID 98129 (19.12.2000): Reguleringsplan for Bogafjell, delplan 5
- PlanID 2006110 (13.11.2007): Reguleringsplan for del av Rv 505, Foss Eikeland bru
- PlanID 98329-08 (15.12.2009): Endret regulering og bebyggelsesplan for Bogafjell 5, felt B3
- PlanID 87317-01 (21.04.2010): Bebyggelsesplan for masseuttak på Foss-Eikeland gnr. 50
- Plan ID 2008122 (09.09.2014): Detaljreguleringsplan for FV 505 fra Skjæveland til Foss-Eikeland
- PlanID 2012123 (28.10.2014): Detaljregulering for næringsområdet på gnr. 50, bnr. 1 m.fl., Foss Eikeland
- PlanID 2014111 (18.09.2017): Detaljregulering for g/s-vei langs FV. 333, Espelandveien, Bråstein
- PlanID 2016101-01 (08.04.2019): Detaljreguleringsplan for E39 Ålgård - Hove, delstrekningen Osli - Hove.
  Planen regulerer fire felts motorveg og det er i tråd med kommunedelplan for samme strekning.
- PlanID 2016101-02 (14.12.2020): Detaljregulering for E39 Ålgård - Hove, delstrekning Figgjo-Osli
- PlanID 2016128 (09.03.2020): Detaljregulering for næring på N1, Vagle, gnr. 51 bnr. 1 m.fl.
- PlanID 201917 (16.06.2025): Detaljregulering av næringseiendom - gnr 50 bnr 18 mfl. Foss-Eikeland
- PlanID 202301 (16.06.2025): Robuste boliger Foss-Eikeland – Kvernelandsveien

Pågående planprosess:

- Plan ID 202102 (planforslag): Områdeplan for Stokkeland, Sandnes kommune.
- Plan ID 202405 (plan igangsatt): Detaljregulering Hestesportsenter Vagle, Ga47, Sandnes kommune.
- Plan ID 202415 (planforslag): Endring av detaljreguleringsplan for næring på N1, Vagle, gnr. 51 bnr. 1 m.fl., Sandnes kommune.

Tilgrensede planer:

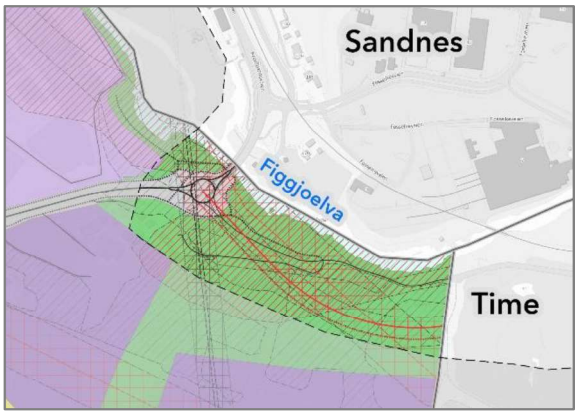
- PlanID 79325-01 (29.01.1986): Bebyggelsesplan for del av gnr. 25, bnr. 6, felt B,C,D,E og G
- PlanID 2001125 (19.06.2007): Reguleringsplan for Bogafjell, Bjønnbåsen
- PlanID 99102 (06.09.2011): Detaljregulering for E-39 fra Osliveien til Myrlandskroken
- PlanID 2008122 (09.09.2014): Detaljreguleringsplan for fv. 505 fra Skjæveland til Foss-Eikeland

- PlanID 2010127 (28.10.2014): Områderegulering for Vagle og Kvål næringsområder
- PlanID 2010327-01 (17.11.2015): Detaljregulering for industri/lager på IL1 og IL2, Vagle, gnr. 51 bnr. 2 m.fl.

3.4. Planer i Klepp

3.4.1. Kommuneplan 2022-2033 (vedtatt i kommunestyret 27.03.2023)

Mesteparten av området innenfor varslingsgrensen er disponert til framtidig friområde med gang-/sykkelveg langs fremtidig veg. Turvegen Figgjo følger elveløp og beskyttet med hensynssone grønnstruktur (H540). I bestemmelser til kommuneplanen (21.8.8) står at en turtrasé skal etableres fra Kalbergskogen til Figgjovassdraget. Langs Figgjoelva er det hensynssone bevaring naturmiljø (H560) for 100m-belte, og for skog med høy bonitet.



FIGUR 3-3: GJELDENDE KOMMUNEPLAN 2022-2033.

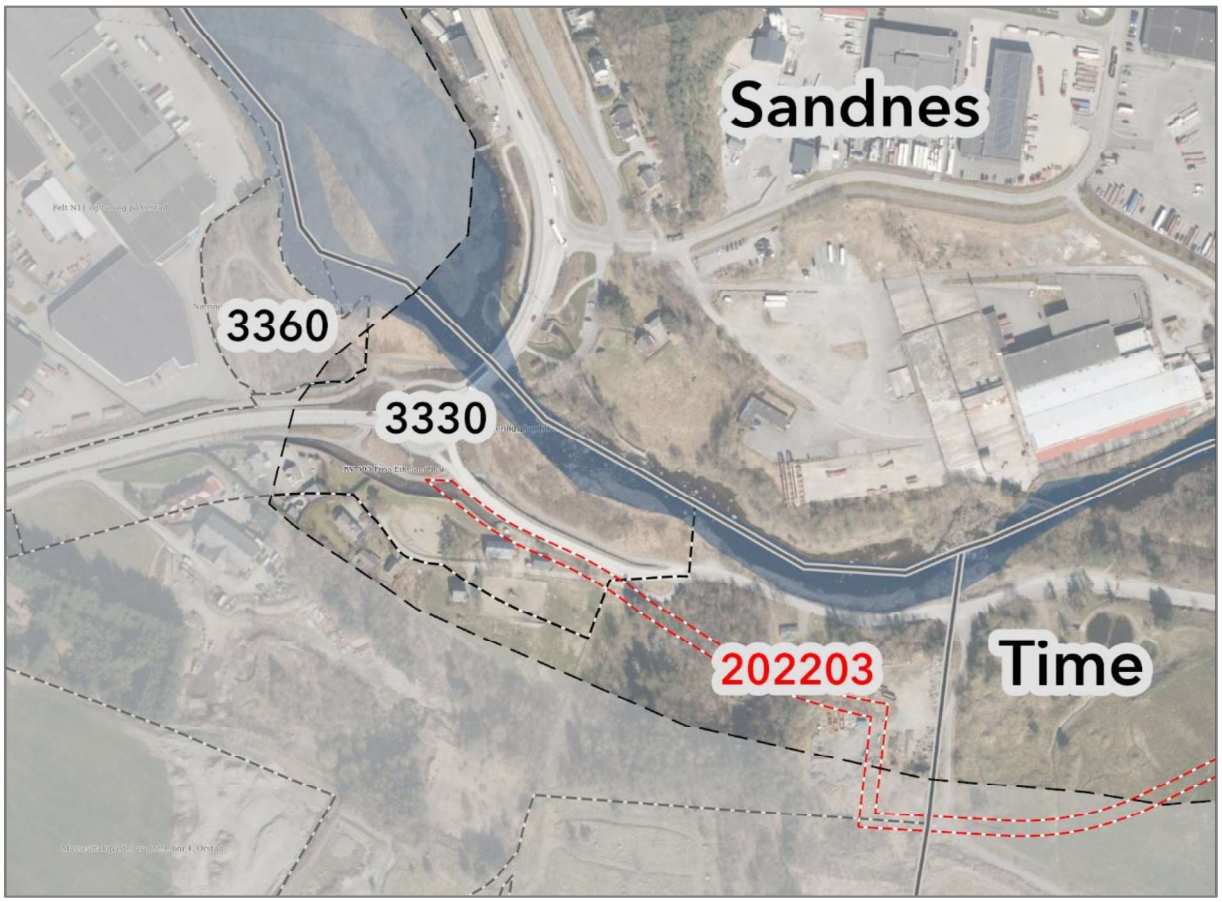
Av faresoner innenfor varslingsgrense gjelder ras- og skredfare (H310), flomfare (H320) og transmisjonsnettanlegg (H740).

For den planlagte Omkjøringsvegen er det satt av et båndlagt område med hensynssone H710 «Krav om bandlegging i påvente av vedtak eller som er bandlagt etter pbl. eller andre lover» (pbl. § 11-8, pkt. d).

3.4.2. Plan for fysisk aktivitet 2024-2034

Planen presenterer mål og strategier for de følgende tre temaene: hverdagsaktivitet, idrett og friluftsliv. Målet for friluftsliv er at det skal være enkelt for alle i Klepp å drive med friluftsliv. I planområdet er det en satsing på turmuligheter nær bosteder (nærturområder) og turkorridorer. Nærturområder skal være lett tilgjengelige og ligge i kort avstand fra boligområder. Turkorridorer skal binde sammen dagstursområder. En av de oppførte korridorene går langs Figgjoelva fra Bore til Orstad / Frøylandsvatnet / Vagleskogen / Bogafjell / Melshei.

3.4.3. Reguleringsplaner i Klepp



FIGUR 3-4: GJELDENDE REGULERINGSPLANER OG PÅGÅENDE PLANPROSESS INNENFOR OG RUNDT VARSLINGSGRENSEN

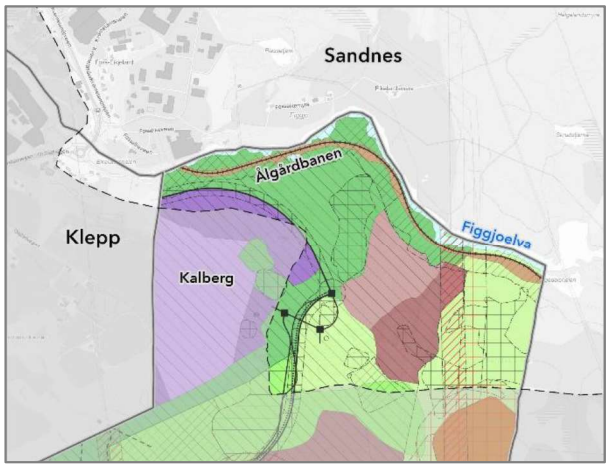
- Plan ID 1120_3330 (12.11.2007): RV 505 Foss Eikeland bru
- Plan ID 1120_3360 (18.05.2010): Næringstomt Orstad. del av gnr 9 bnr 65

Pågående planprosess:

- Plan ID 1120_202203: Områdeplan Orstad nord/Kalberg (Omkjøringsvegen, Plan ID 1121 0548.00 i Time kommune)

3.5. Planer i Time

3.5.1. Kommuneplan 2018-2030 (vedtatt i kommunestyret 15.06.2021)



FIGUR 3-5: GJELDENDE KOMMUNEPLAN 2018-2030.

Mesteparten av området innenfor varslingsgrensen er disponert til LNFR og fremtidig friområde, adskilt av eksisterende og fremtidige steinbrudd (råstoffutvinning). Nord i området ligger baneformål langs Ålgårdbanen, og i sørvest i planområdet ligger fremtidig næringsformål for Kalberg næringsområde. Figgjoelva følges av en hensynssone for bevaring av naturmiljø (H560). I Nordre Kalberg finnes også et mindre område som er båndlagt etter naturvernloven (H720). Det er en hensynssone for å sikre mineralressurser (H590). Det finnes også flere hensynssoner for bevaring av kulturmiljø (H570) i planområdet. Av faresoner innenfor varslingsgrensen gjelder høyspenningsanlegg (H370) og transmisjonsanlegg (H740). Kalberg er satt av en hensynssone med krav om felles planlegging (H810). For den planlagte Omkjøringsvegen er det satt av et båndlagt område med hensynssone H710 «Båndlegging for regulering etter pbl».

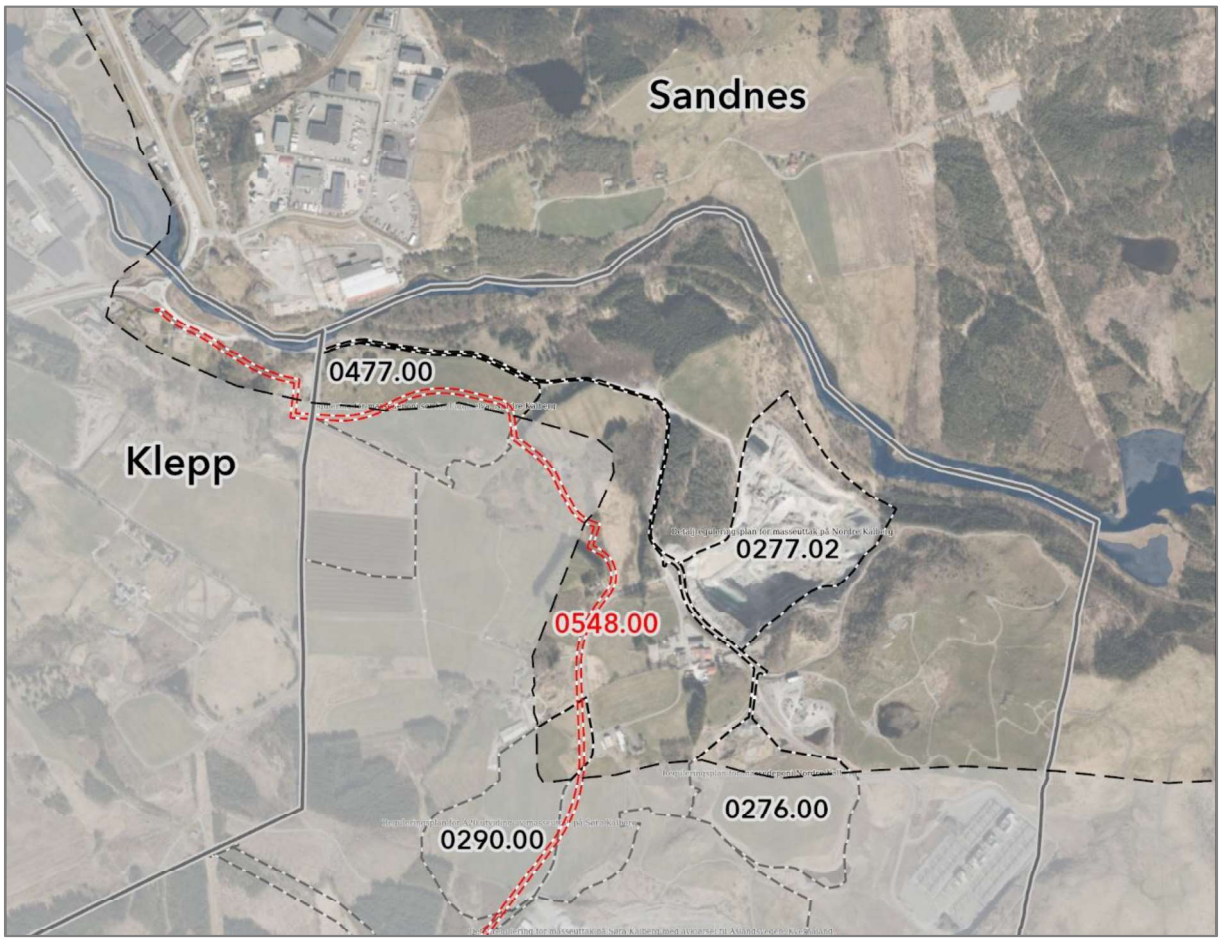
Time Kommuneplan 2026-2037 – er under arbeid, antas vedtatt i slutten av 2026

3.5.2. Kulturminneplan Time kommune 2008-2019 (vedtatt i kommunestyret 04.11.2008)

Tematisk kommunedelplan som følger rulleringen av kommuneplanen og økonomiplanen. Kulturminneplanen gir god informasjon og et solid grunnlag for målrettet vedlikehold og tilrettelegging av kulturminner. Målet med planen er å sikre faglig forsvarlig forvaltning av kulturminner i kommunen, samt øke kunnskap og fremme positive handlinger knyttet til kulturarven. Planområdet er rikt på arkeologiske minner. Det finnes et stort, sammenhengende kulturminnefelt i øst rundt Sandskallen og et annet vest for masseuttaket. Det finnes også flere mindre felt med arkeologiske minner i Nordre Kalberg (Kvednaheio).

Kulturmiljøplanen har vært på høring. Forventes vedtatt før sommeren 2026.

3.5.3. Reguleringsplaner i Time



FIGUR 3-6: GJELDENDE REGULERINGSPLANER OG PÅGÅENDE PLANPROSESS INNENFOR OG RUNDT VARSLINGSGRENSEN

- Plan ID 1121_0276.00 (25.04.2006): Reguleringsplan for deponi for overskotsmasse på Nordre Kalberg (Mindre endring under arbeid)
- Plan ID 1121_0290.00 (09.12.2008): Reguleringsplan for A20 utviding av masseuttak på Søra Kalberg
- Plan ID 1121_0277.02 (20.02.2015): Detaljreguleringsplan for masseuttak på Nordre Kalberg
- Plan ID 1121_0477.00 (14.06.2016): Detaljregulering for massedeponi sør for Figgjoelva, Nordre Kalberg

Pågående planprosess:

- Plan ID 1121 0548.00: Områdeplan for NK1-NK4, RK1-RK5, GK1-GK3, BK1, BK5-BK6 og omkjøringsveg Kvernaland (Omkjøringsvegen, Plan ID 1120 202203 i Klepp kommune)

4. Dagens situasjon

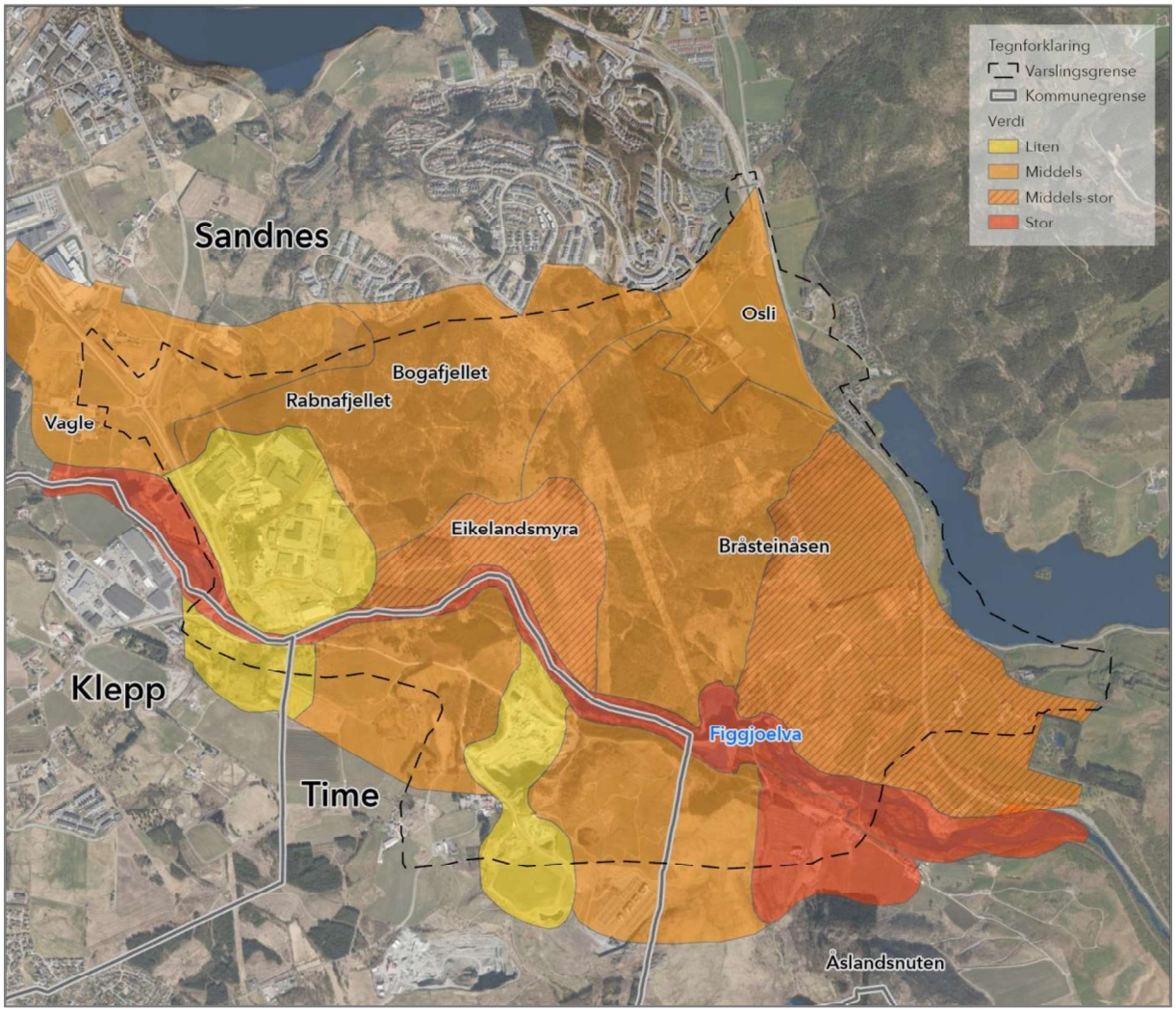
4.1. Verdier innenfor planområdet

4.1.1. Generelt

Planområdet dekker friområdene sør for Vagletjørn og Buggeland, steinbrudd sør for Figgjoelva og noe landbruksareal. Det sammenhengende grøntområdet er spesielt viktig for friluftslivsaktiviteter. I tillegg finnes det flere kulturminner i området, verdifulle natur- og jordbruksområder og undervisnings-områder for barn og unge. Området er definert som «stilleområde» i kommuneplanen. Bevaring av eksisterende verdier gjør optimalisering av trasé-alternativene utfordrende.

Foreløpige vurderinger av dagens landskapsbilde, friluftsliv, by- og bygdeliv, naturmangfold, kulturarv og naturressurser bygger på eksisterende kunnskapsgrunnlag fra tidligere planprosess, befaringer og registreringer som ble gjennomført i 2024 og supplerende naturmangfold kartlegging i 2025. Dette ligger til grunn for verdikartene i kapittel 4.1.2-4.1.6.

4.1.2. Landskapsbilde



FIGUR 4-1: OVERSIKTSKART SOM VISER DELOMRÅDENES VERDI INNENFOR TEMA LANDSKAPSBILDE (ASPLAN VIAK 2019 OG 2021).

Landskapet i plan- og influensområdet er representativt for landskapsregionene, særlig region 18 Heibygdene Dalane og Jæren. Det er stort sett skogsterreng inn mot Rabnafjellet

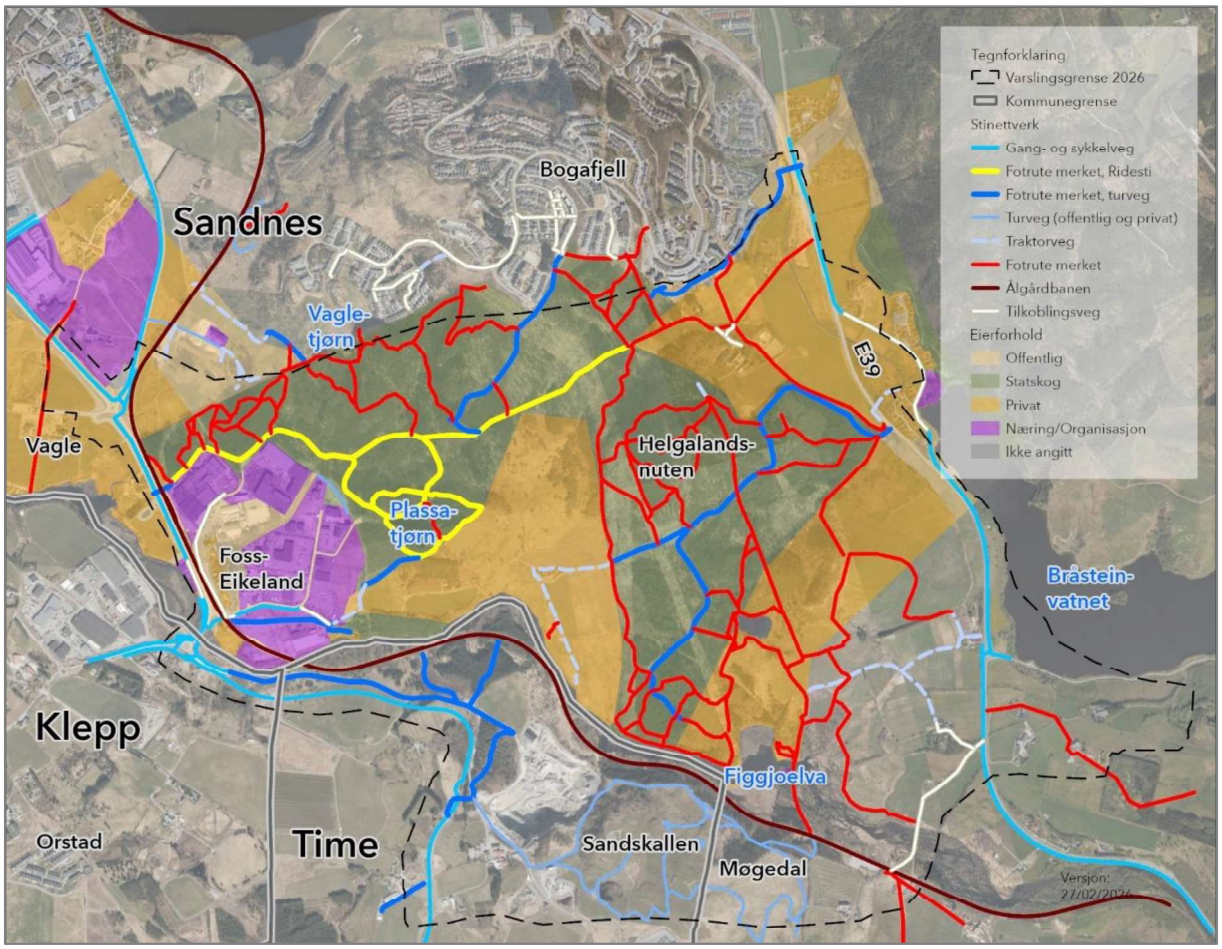
og Bogafjellet. Jordbrukslandskapet i vest mot Vagle, ved Eikelandsmyra og i øst ved Osli er sterkt preget av beitebruk. Jordbrukslandskapet ved Eikelandsmyra, de oppstikkene åsene (Bråsteinåsen) med historie fra istiden, Bråsteinvatnet, Figgjoelva og Åslandsnuten har stor verdi for landskapsbildet.

Vegtraséene går gjennom et variert landskap der sårbarheten for et veganlegg med høy standard i de fleste delområder er stor. Terrenginngrep som fyllinger, skjæringer og tunnelportaler kan bli dominerende innslag i landskapet både lokalt og i et større visuelt influensområde. Det åpne jordbrukslandskapet har størst sårbarhet, mens de skogkledde kollene er mindre sårbare for tiltaket.

4.1.3. Friluftsliv, by- og bygdeliv

Områdene sør for Bogafjell boligområde er friluftsområde med mange forskjellige funksjoner, blant annet turgåing, orientering, ridning, bading, fisking, klatring og undervisning. En stor del av arealet er skog og gjør friluftsområdet unikt, da slike bynære skogsområder er sjeldne i regionen. Området generelt sett er lite utsatt for støy, som er en viktig kvalitet for friluftsområder. Bogafjell friluftslivsområde har stor regional verdi og inngår i overordnet grønnstruktur, og er del av Sandnesmarkå. Nærliggende skoler bruker området også til undervisning. Områdets sammenheng bør i størst mulig grad bevares.

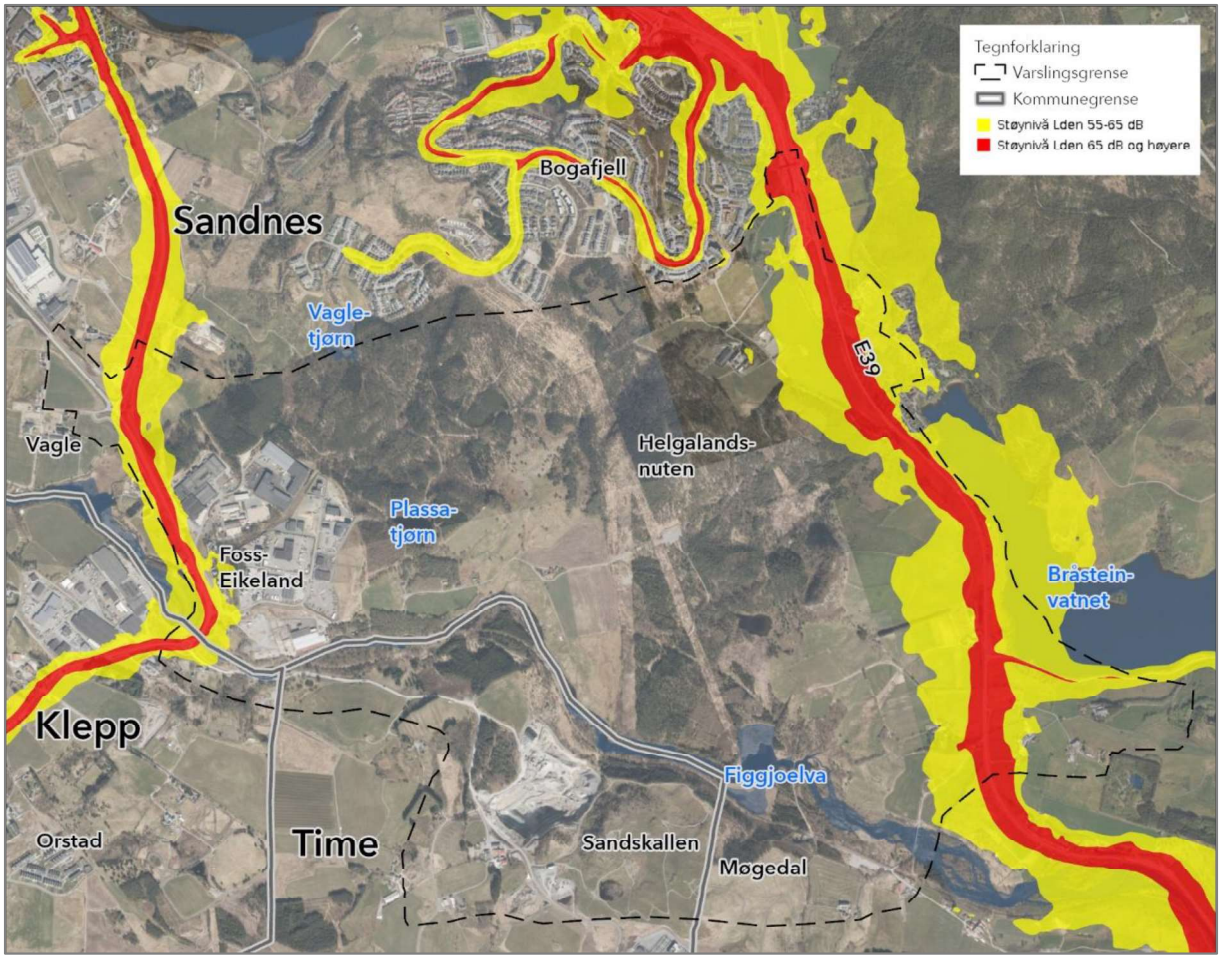
Langs Figgjoelva finnes det badeplasser, og elven er også viktig for fritidsfiske. Ålgårdbanen, som ligger øst og sør for elven, er et landemerke og mye brukt til turgåing. Området sør for Figgjoelva har også et nettverk av turstier, som også sikrer en viktig forbindelse fra Orstad til elven og friluftslivsområdet i nord.



FIGUR 4-2: TURSTIER I OMRÅDET OG EIERFORHOLD.

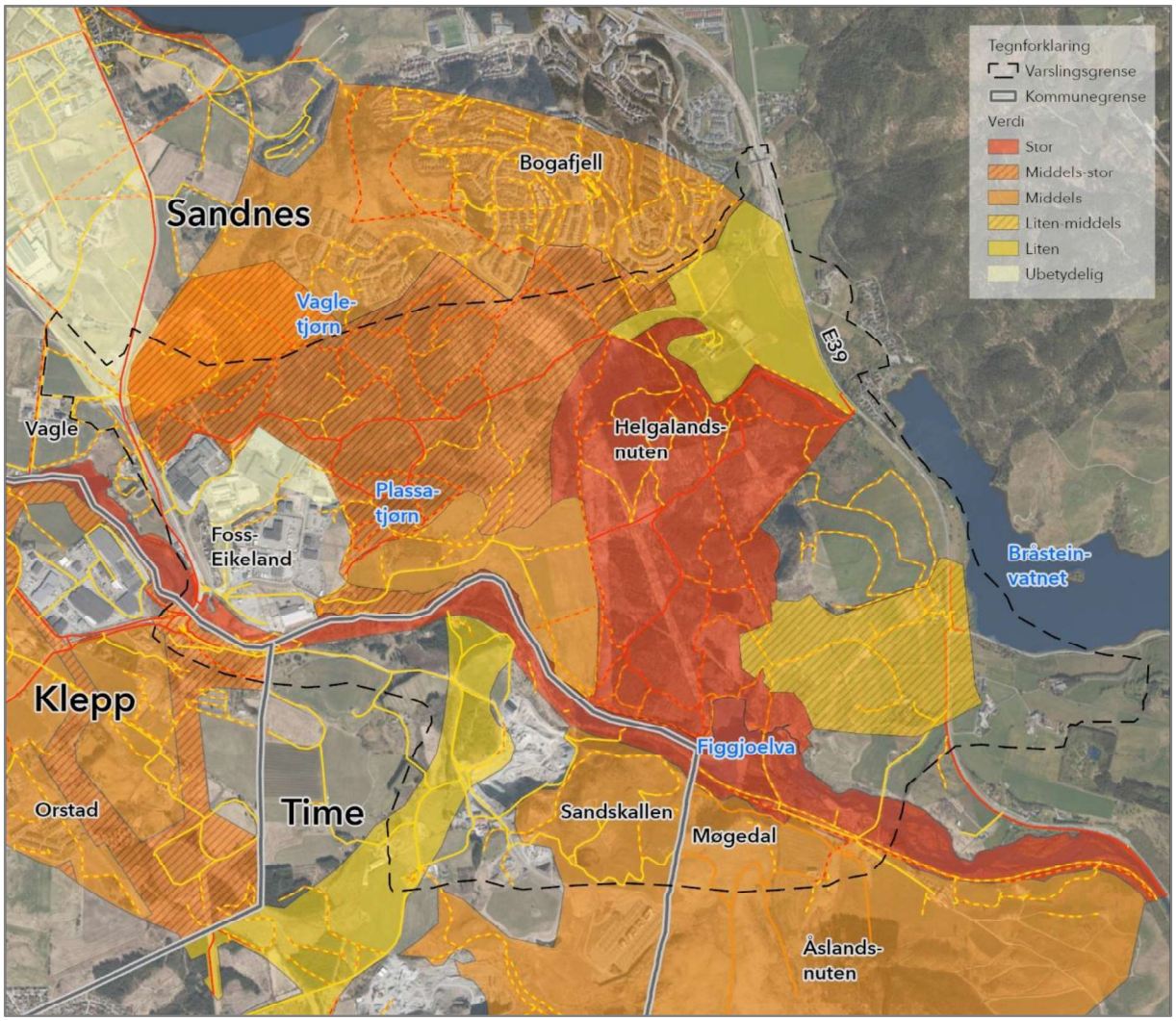
Innenfor og i nærheten av planområdet finnes det et nettverk av gang- og sykkelveger, turveger, turstier, traktorveger og ridestier, både offentlig- og privateide. Tidligere kartlagte nettverk går frem av figuren under. I Klepp og Time kommuner viser turnettverket gang- og sykkelveier og turveier som er planlagt i forbindelse med Omkjøringsveien, samt det eksisterende turnettverket rundt Sandskallen, Møgedal og opp til Åslandsnuten. Det er også planlagt en turvei ved Foss-Eikeland som skal koble Orstad til Figgjoelva og friluftslivsområder nord for elven.

Støy fra trafikk forringer opplevelseskvaliteten for brukerne av friluftsområdene i nærheten av veganlegget. Fravær av støy er en viktig kvalitet i friluftsområder. Områdene i øst er allerede sterkt påvirket av trafikkstøy fra E39 (Figur 4-3). Trafikkstøy fra ny forbindelse mellom Vagle og E39 vil føre til forringet opplevelseskvalitet i friområdene.



FIGUR 4-3: STØYNIVÅ (KILDE: STATENS VEGVESEN)

Alle områdene er i utgangspunktet sårbare for fysiske inngrep. Det kan være brudd i stinett, oppsplitting av turområder eller redusert areal og støy pga. nærføring. Det kan redusere turmulighetene, opplevelser og kvaliteten av disse samt hindre fri ferdsel.



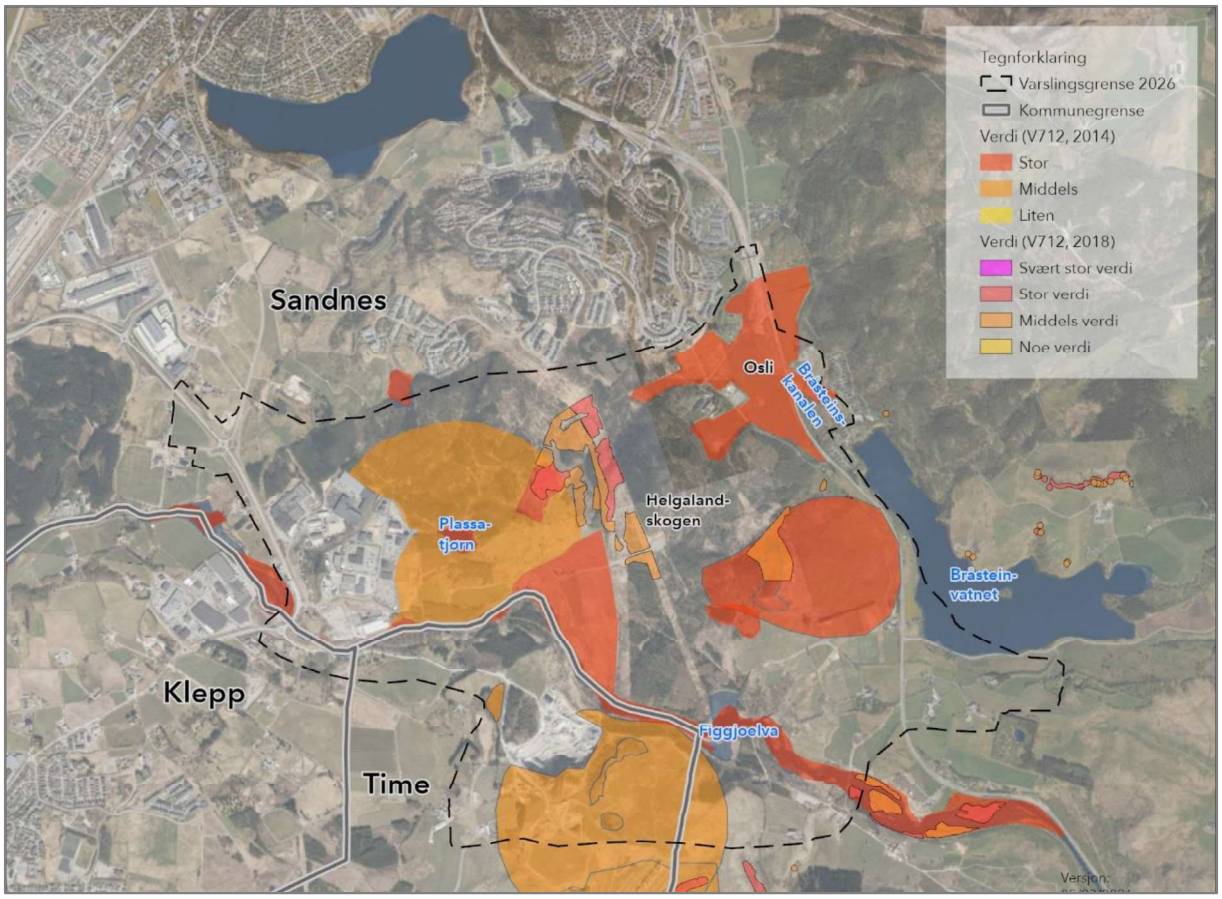
FIGUR 4-4: OVERSIKTSKART SOM VISER DELOMRÅDENES VERDI INNENFOR TEMA FRILUFTSLIV (ASPLAN VIAK, 2019, 2021).

4.1.4. Naturmangfold

I henhold til NGUs berggrunnskart består berggrunnen av diorittisk til granittisk gneis og migmatitt. Dette er harde og sure bergarter som oftest gir opphav til en mer fattig flora. Berggrunnen i influensområdet er imidlertid de fleste steder dekket av løsmasser i form av et tykt morenedekke, breelvavsetninger, elveavsetninger og torvdekke.

I planområdet ligger Figgjoelva og Bråsteinvatnet, begge med vernede og rødlistede arter. Figgjoelva er vernet og det er registrert elvemusling. Bråsteinsvatnet øst for E39 har mjukt havfruegras. Planområdet ligger i et kupert landskap dominert av industri, planteskog, jordbruk og steinbrudd. I henhold til nasjonalatlas for Norge – Vegetasjon (Moen 1998) ligger området i boreonemoral vegetasjonssone i sterkt oseanisk seksjon (Bn-O3).

Stort sett hele planområdet er, i større eller mindre grad, menneskelig påvirket i hovedsak i form av jordbruk, skogbruk, industriområde og steinbrudd. Det er flere turstier i området og et område som blir brukt til lufting av hunder (Helgalandskogen, også kalt Hundeskogen). Det er flere veger/traktorveger, samt kraftlinjer som går gjennom dette området. Til tross for den store menneskelige aktiviteten fremstår de store skogsområdene på nordsiden av Figgjoelva som forholdsvis «uforstyrret».



FIGUR 4-5: OVERSIKTSKART SOM VISER DELOMRÅDENES VERDI INNENFOR TEMA NATURMANGFOLD (ASPLAN VIAK 16.04.2021, V712 2014) ***OPPDATERT MED NYE NIN REGISTRERINGER I 2024 OG 2025 (V712 2018).***

Alle verdifulle naturtypelokaliteter og arter på rødlisten er i utgangspunktet sårbare for fysiske inngrep. For mange naturtyper og vegetasjon begrenser sårbarheten seg ofte til selve lokaliteten. Unntak er blant annet lokaliteter knyttet til vannmiljø slik som Plassatjørn, Bråsteinskanalen og Figgjo bekkefelt. Disse vil være sårbare for avrenning. Plassatjørn fungerer som yngledam for amfibier (padder og småsalamander), men utenom ynglesesongen bruker amfibiene landområdene rundt dammen. Det er mange innenfor en 500-metersone rundt tjernet, inntil 2,2 km for padde.

Når det gjelder vilt kan influensområdet strekke seg langt. Vilt som pattedyr og fugl bruker store områder og reagerer ofte på menneskelig aktivitet på lang avstand, og vil også kunne bli utsatt for støy.

Det er registrert flere rødlistede fuglearter i planområdet. Den mest truede arten er vipe som har funksjonsområder på jordbruksmark i Osli-området og på Orstad/Kalberg. Problemstillingene er i stor grad knyttet til arealtap/areal-endringer og forstyrrelser i forbindelse med anleggsfasen. I driftsfasen blir ofte konsekvensene mindre, da fugler og pattedyr generelt responderer lite negativt på biler. En god anleggsgjennomføring er viktig slik at arbeidet gjøres utenfor de mest sårbare periodene.

FIGUR 4-6: MYR I PLANOMRÅDET

Det er flere myrområder innenfor området, se Figur 4-6. Disse er leveområder for mange arter, lagrer karbon og fungerer som flomdempere. Arealtap og klimagassutslipp i anleggsperioden er sentrale problemstillinger ved tiltak.

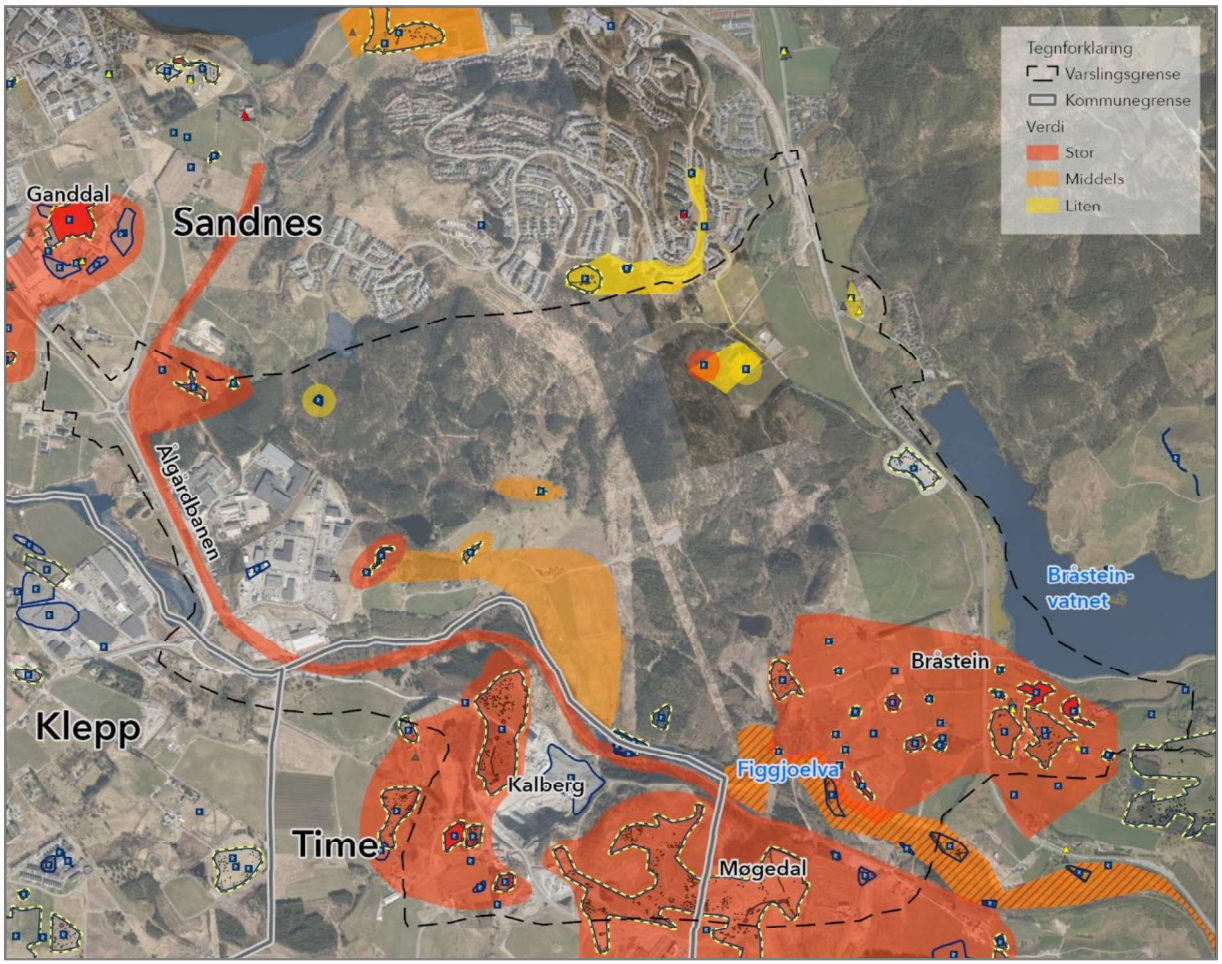
4.1.5. Kulturarv

Karakteristisk for landskapet i plan- og influensområdet er et åpent kulturhistorisk jordbrukslandskap i kontrast til omkringliggende utbygde områder og utmarksområder. På begge sider av Figgjoelva ved Bråsteinvatnet er det store jordbruksområder, og det er hovedsakelig i disse jordbruksområdene at de fleste registrerte kulturminnene ligger. Det er tydelig at det har vært attraktivt å bo på høydedragene, ettersom den eldste jordbruksbosetningen ligger her, med åkrene liggende i bakkene ned mot Figgjoelva og Bråstein/Bråsteinvatnet. På Kalberg finnes et av de rikeste forminnefeltene i Time kommune.

Det har vært bosetning i dette området siden steinalderen, der gårdsdrift har vært den viktigste næringsvegen i alle fall siden bronsealderen og frem til i dag. Dette har satt sine spor i landskapet. Det gamle kulturlandskapet er fremdeles preget av de karakteristiske steingjerdene satt sammen av den oppsamlede morenesteinen fra siste istid. På Møgedal og Bråstein ligger gårdstun fra siste del av 1800-tallet og 1900-tallet, markert som verneverdige i Sandnes kommunes kulturminneregister. Kulturminneregisteret er en del av utkast til kommunedelplanen for kulturminner og kulturmiljøer i Sandnes 2020-2035. I Figgjoelva er det de siste årene også registrert flere anlegg for fangst av ål. Noen av disse er datert tilbake til forhistorisk tid.

Det historiske ferdselsmønsteret er viktig for å forstå utviklingen av et område. Vegene der folk ferdes for å komme til byen eller til kirken, eller mellom havn og fjell, kan gi svar på hvorfor steder har oppstått og hvilke steder som var viktige. Restene etter de opprinnelige traséene er ofte viktige minner med samferdselshistorisk verdi. Disse er prioritert i

Regionalplan for kulturmiljø 2023-2035 og er også registrert i det kommunale kulturminneregisteret. Også jernbanen har satt sitt preg på dette området. Deler av Ålgårdbanen mellom Ganddal og Ålgård går langs sørsiden av Figgjoelva.



FIGUR 4-7: OVERSIKTSKART SOM VISER DELOMRÅDENES VERDI INNENFOR TEMA KULTURARV (ASPLAN VIAK 20.04.2021).

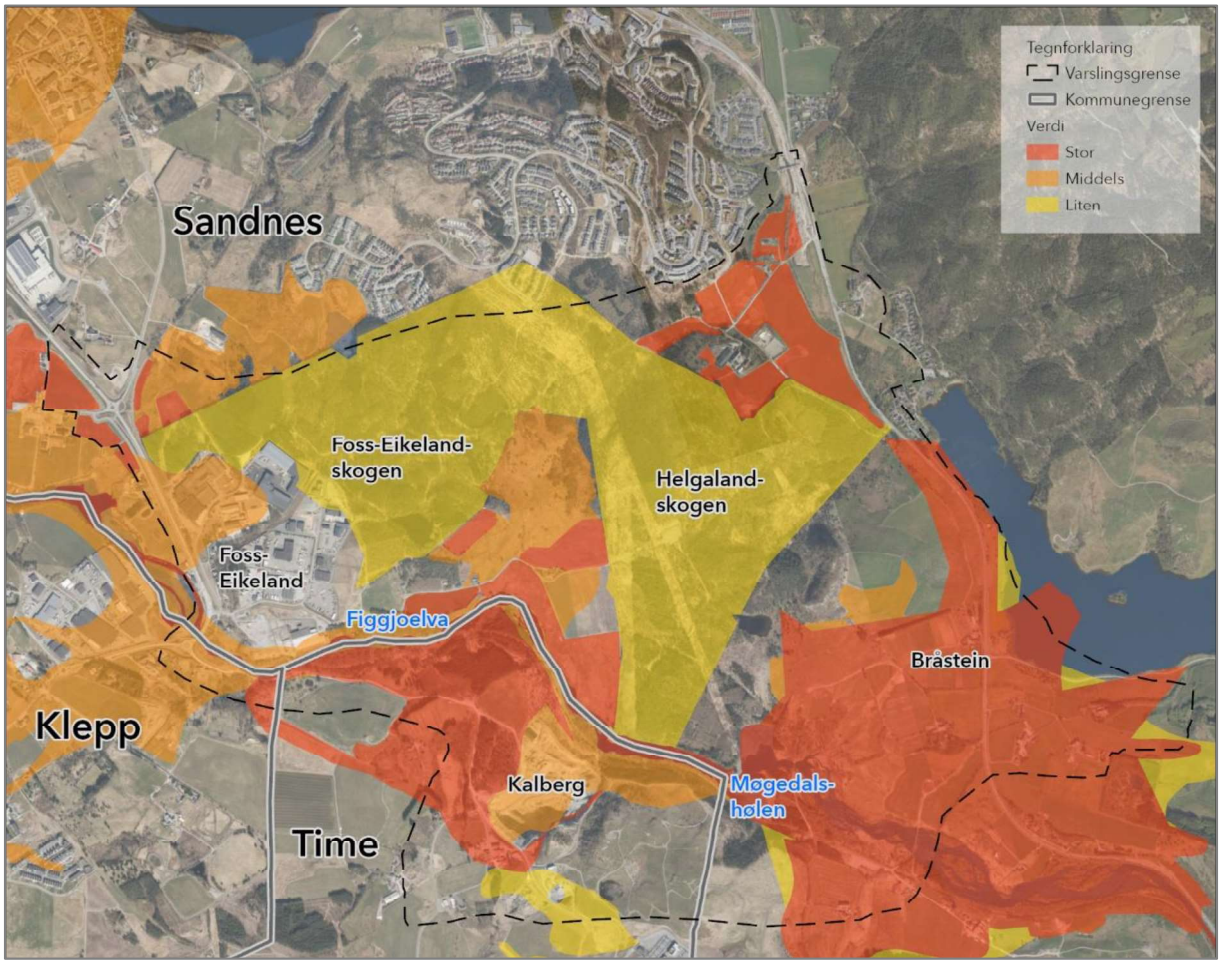
Vegtraséene går gjennom et variert kulturlandskap med automatisk fredete kulturminner og kulturminner fra nyere tid, der sårbarheten for et veganlegg med høy standard i de fleste delområder innenfor plan- og influensområdet er stor. Terrenginngrep som fyllinger, skjæringer og tunnelportaler kan føre både til direkte arealkonflikter, men også ha visuell påvirkning på kulturminner, kulturmiljø og kulturlandskap. De skogkledde kollene i nord er mindre sårbare for tiltaket.

4.1.6. Naturressurser

Planområdet ligger i en region med mange naturressurser, der særlig jordbruk står sterkt. Det finnes flere områder med jordbruksjord med stor og svært stor verdi, samt områder med innmarksbeite som er registrert som spredeareal. Spredeareal påvirker antallet husdyr et gårdsbruk kan ha, og det er generelt mangel på spredeareal i Rogaland. Planområdet ligger i overgangen mellom Flat-Jærens produktive jordbruksområder og Jæren Fjellbygds noe mer marginale forhold tilknyttet landskapsregionen Jæren Fjellbygd. I regionalplan for landbruk står det: ”*Rogaland er eit landbruksfylke av stor nasjonal verdi. Til saman er om lag 15 000 personar sysselsett innan produksjon av mat, skog og treforedling i fylket, noko som tilsvarer 7 % av alle sysselsette i Rogaland. I nasjonal målestokk er Rogaland sjølve matfylket når det gjeld husdyrprodukt med omlag 20 % av husdyrhaldet i landet. Matfylket Rogaland er blitt ei merkevare for fylket og ein av dei viktigaste utviklingsstrategiane innan regional utvikling*.”

Regionen preges av til dels store forekomster av løsmasser, og i planområdet er grus- og pukkressurser registrert på Foss-Eikeland, Kalberg (dagens masseuttak skal utvides mot øst) og ved Bråstein. I østre del av planområdet finnes et område der løsmassene har et antatt betydelig grunnvannspotensial. Figgjoelva utgjør et av to nasjonalt viktige laksevassdrag på Jæren, og Møgedalshølen er en av flere populære fiskeplasser i influensområdet. I tillegg til at laksefiske inngår som en utmarksressurs, er også Helgalandskogen og Foss-Eikelandskogen to ulike jaktterreng for rådyr. I planområdet finnes også spredte beiteområder tilknyttet de lokale gårdsbrukene.

De nevnte naturressursene kan påvirkes både av direkte arealbeslag, oppsplitting av områder, forringet kvalitet og mindre effektiv utnyttelse av den enkelte ressurs. Eksempel på påvirkninger som må vurderes er i hvor stor grad tiltaket vil medføre oppsplitting av jordbruksteiger og forringet driftsgrunnlag, eller forringet vannkvalitet med betydning for ferskvannsfiske og/eller grunnvannsreservoar.



FIGUR 4-8: OVERSIKTSKART SOM VISER DELOMRÅDENES VERDI INNENFOR TEMA NATURRESSURSER (16.04.2021).

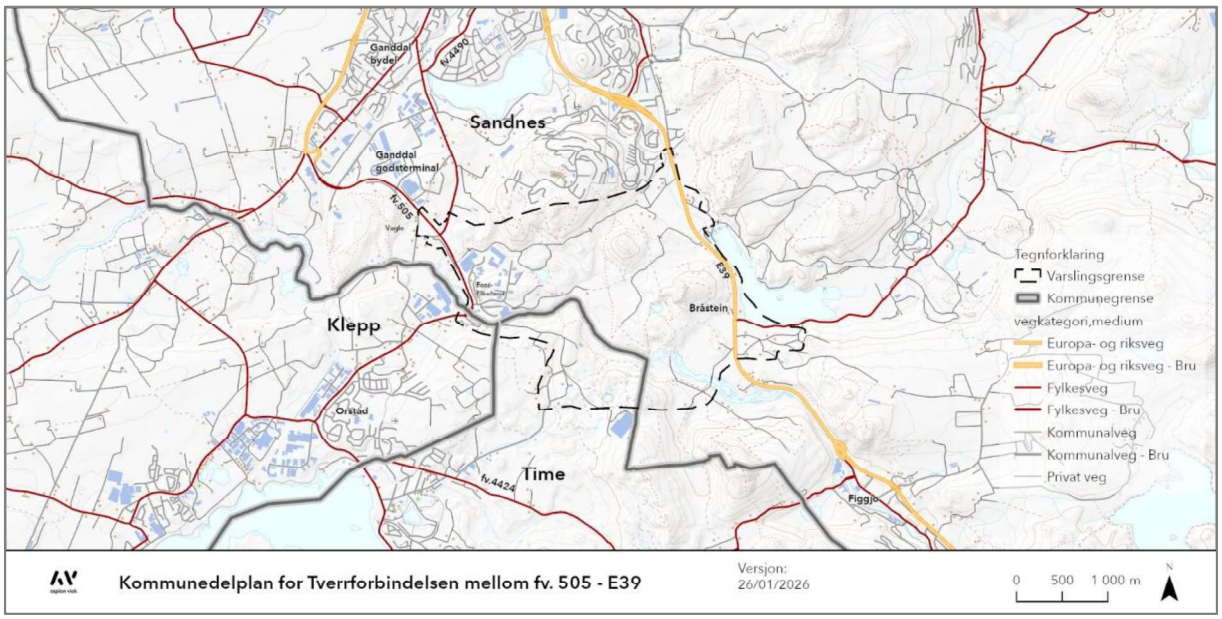
På et senere stadium vil det være vesentlig å fokusere på om det finnes skadereduserende tiltak som kan minimere de negative virkningene av tiltaket. Et eksempel på dette er jordskifte for å redusere de negative konsekvensene av oppsplitting av teiger og forringet driftsgrunnlag for gårdsbruk. Slike tiltak kan bidra til at små restareal forblir driftsvennlige, og dermed redusere tap av jorda og ressursen.

I anleggsfasen er det en risiko for å spre planteskadegjørere og ugras. Smitte kan spres både med jordmasser som flyttes og med maskiner. Risikoen for spredning er størst fra dyrka mark. Det må hensyntas ved planlegging og utbygging.

4.2. Trafikale forhold

4.2.1. Vegnett innenfor planområdet

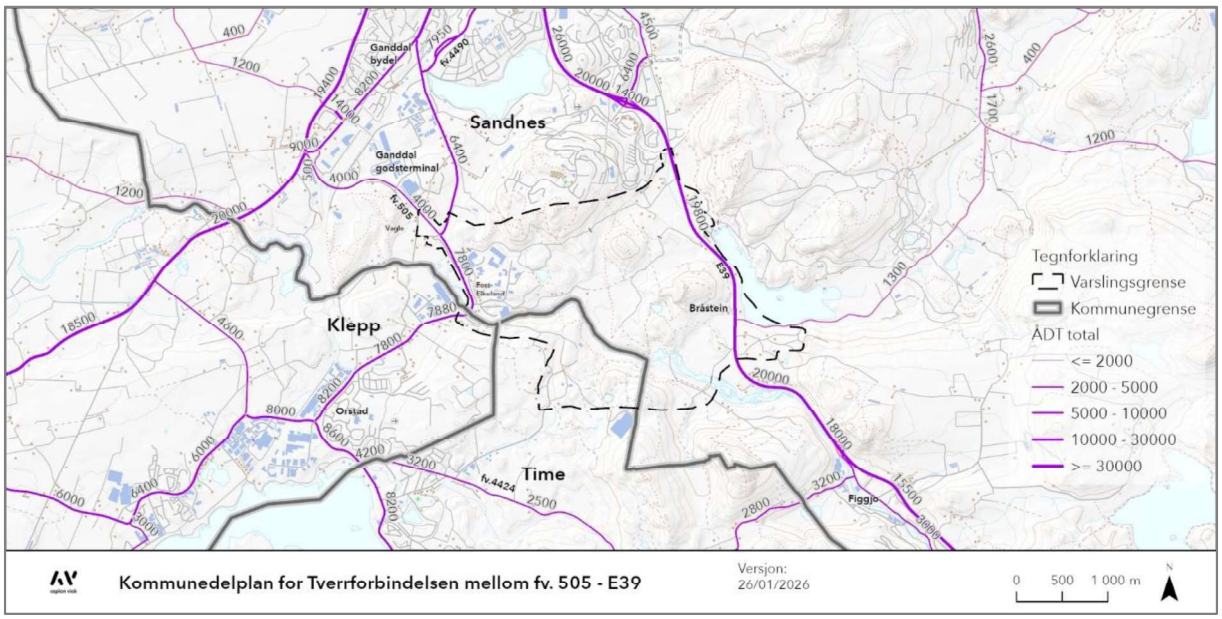
Det er få kjøreveger i planområdet, og trafikken er begrenset til kjøring til eiendommer og bedrifter inkl. masseuttak, drift av jordbruks- og skogs-områder, bygging og vedlikehold av kabler og ledninger, kjøring til utfartsparkering osv.



FIGUR 4-9: VEGNETT I OG NÆR PLANOMRÅDET

4.2.2. Tilstøtende vegnettet

Planområdet er avgrenset av et mer overordnet vegnettet, med Fv. 505 Kvernelandsveien i vest og E39 i øst. Tilstøtende vegnettet til planområdet er mer trafikkert, og Figur 4-10 viser trafikkmengder (årsdøgntrafikk ÅDT) på vegnettet i 2025.



FIGUR 4-10: TRAFIKKMENGDE (ÅDT 2025) PÅ TILSTØTENDE VEGNETTET (KILDE: STATENS VEGVESEN, 2026 JANUAR)

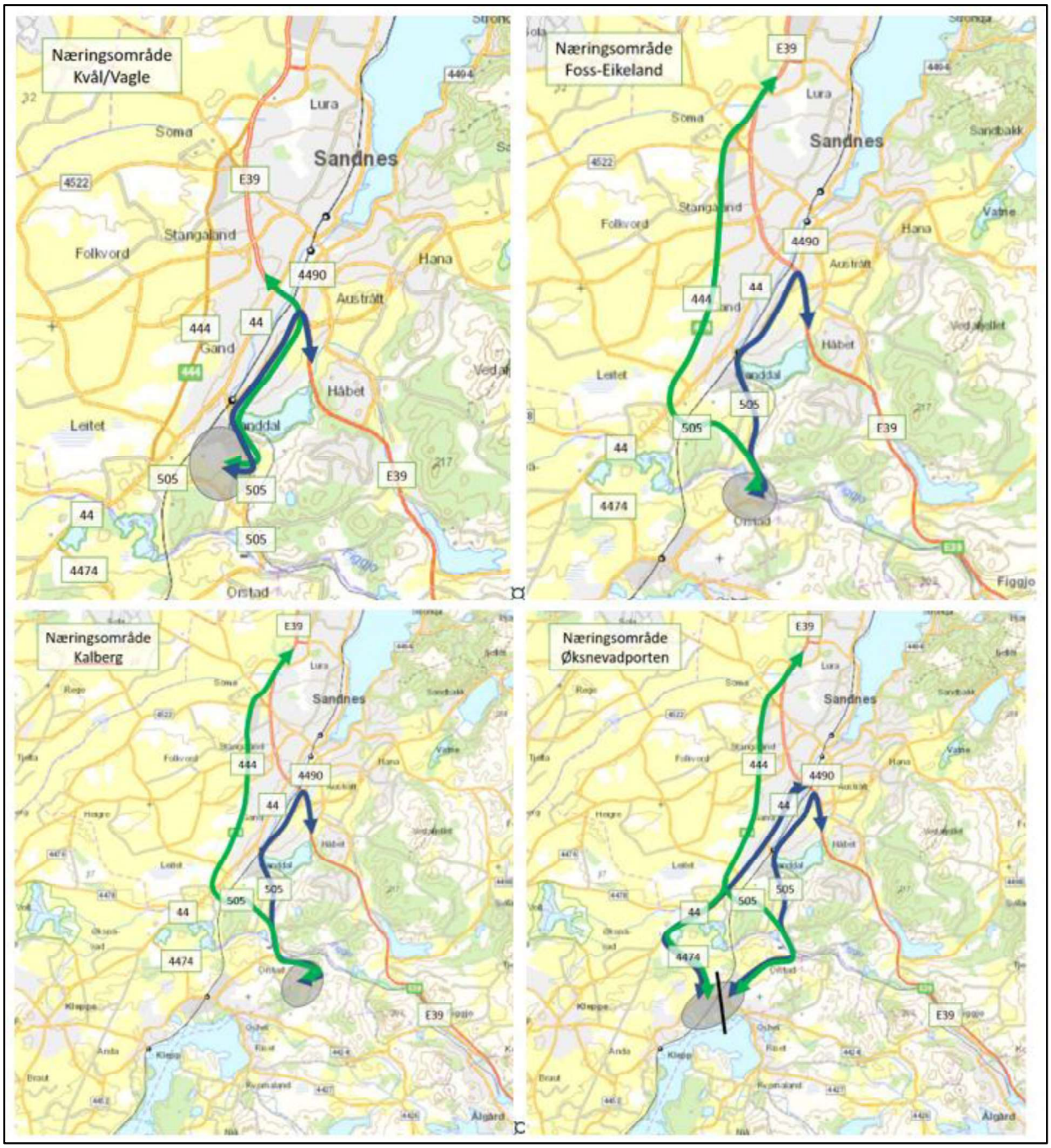
4.2.3. Næringstrafikk fra Ganddal godsterminal og næringsområdene på Vagle, Foss-Eikeland, Orstad og Øksnevadporten

Godsterminalen og næringsområdene på Vagle, Foss-Eikeland, Orstad og Øksnevadporten skaper en del næringstrafikk. Utbyggingspotensial innenfor næringsområdene vil medføre ytterligere vekst i trafikken. Manglende overordnet forbindelse mot øst (E39), fører til omkjøring og belastning på et vegnett med dårlig vegutforming, stigning og smale veger som ikke er tilrettelagt for store kjøretøy. Det fører til større utslipp, høyere kjørekostnader, økt reisetid for næringstrafikken og negativ belastning for de som bor og ferdes langs disse vegene. Det gjelder veger som: fv. 505 Kvernelandsveien gjennom Ganddal sentrum, Orstad og Kvernaland, fv. 4424 Åslandsvegen mellom Orstad og Figgjo, og fv. 4427/4426 Fjermestadvegen mellom Kvernaland og Ålgård.

4.2.4. Trafikale utfordringer i fv. 4490 Hoveveien

Manglende forbindelse mellom Ganddal godsterminal og E39 har i perioder ført til relativt stor andel tungtrafikk i fv. 4490 Hoveveien. Godsterminalen ble tatt i bruk i 2008 og det har siden vært etterspurt en bedre forbindelse mot E39. Høsten 2018 åpnet en ny rundkjøring og forbindelse fra Hoveveien til E39/fv. 516 på Hove. Forbindelsen gir kortere reisevei for flere, og beboere opplevde en trafikkøkning i Hoveveien med tilsvarende økt støy og trafikksikkerhetsmessige utfordringer. Før- og etter tellinger som Statens vegvesen gjennomførte sør for den nye rundkjøringen i februar 2019 viste en gjennomsnittlig vekst fra 5.300 til 7.900 kjøretøy/døgn. Kommunen og fylkeskommunen hadde en dialog med næringslivet, og oppfordret til omkjøring via andre ruter. Det førte til færre tunge kjøretøy og reduserte negative følger av trafikkøkningen.

Etter disse tellingene ble gjennomført, er første strekning av Tverrforbindelsen mellom fv. 44/rv. 444 ved Skjæveland til fv. 505 Foss-Eikeland åpnet. Med den nye traséen ble det etablert en direkte forbindelse til rv. 444 og videre nordover til E39 ved Soma. I 2020 ble det i NVDB estimert 8.500 i ÅDT på Hoveveien sør for ny rundkjøring og forbindelsen med E39. Dermed økte trafikken ytterligere i Hoveveien etter åpning av første strekning av Tverrforbindelsen. I 2024 ligger trafikknivået på et estimert 10.000 ÅDT. Det forventes vekst i trafikken i denne delen av regionen som følge av utbygging av boliger og næring. Selv om næringstrafikken oppfordres til å kjøre via andre forbindelser, som vist i Figur 4-11, vil Hoveveien fortsatt være en attraktiv forbindelse fra sør til E39 og østre deler av Sandnes.



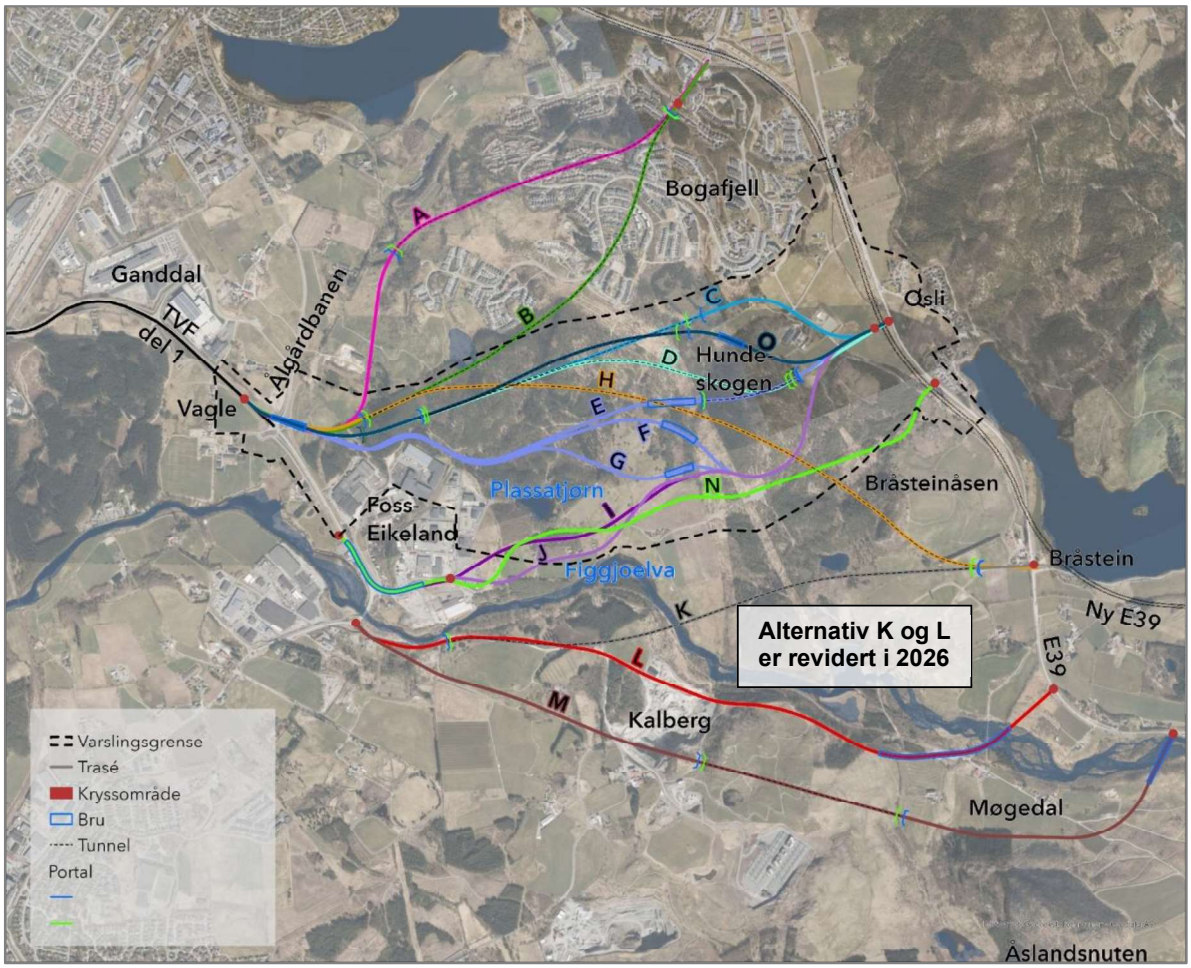
FIGUR 4-11: ALTERNATIVE KJØRERUTER FOR NÆRINGSTRAFIKK FRA ULIKE NÆRINGSOMRÅDER I NÆRHETEN AV PLANOMRÅDET. GRØNN PIL – TIL/FRA NORD FOR KRYSSET MELLOM E39 OG RV. 444. BLÅ PIL – TIL/FRA SØR FOR KRYSSET MELLOM E39 OG FV. 4490 HOVEVEIEN.

5. Grunnlag for planprogrammet

Som beskrevet innledningsvis i kapittel 1.1 har arbeidet med å få på plass en Tverrforbindelse mellom Ganddal og E39 mot sør pågått i lang tid. Prosjektet har derfor en lang historikk, der noe er sentralt og gir grunnlag for dette planprogrammet. En kronologisk gjennomgang av prosjektets historikk er gitt i vedlegg 2 og gjengis ikke her.

5.1. Utvikling og vurdering av alternativer

I 2023/2024 ble det gjort en vurdering og siling av 15 alternative vegforbindelser (se vedlegg 3, Silingsrapport 2024). De vurderte alternativene er vist i Figur 5-1. Som del av dette arbeidet ble alternativene kostnadsberegnet og vurdert opp mot styringsrammen, se kapittel 1.2.



FIGUR 5-1: VURDERTE ALTERNATIVER

Seks av alternativene, C, D, E, F, G og O, ble foreslått utredet. Økt fokus på kostnader førte til at alternativene som overskred styringsrammen ble lagt til side. Dermed ble alternativene E, F og G anbefalt videre utredet av Rogaland fylkeskommune i planprogrammet som gikk til politisk behandling i Sandnes våren 2025.

5.2. Oppfølging av vedtatt planprogram i Sandnes kommune

Planprogrammet for Tverrforbindelsen med Rogaland fylkeskommunes tre anbefalte alternativ til utredning, ble behandlet i Sandnes kommune ved Utvalg for by- og samfunnsutvikling 11.06.2025 og fastsatt i kommunestyret 16.06.2025:

Planprogram for Plan 202114 Kommunedelplan for Tverrforbindelsen Fv 505 Vagle – E39, datert 08.04.2025, fastsettes med hjemmel i plan- og bygningsloven § 4-1.

1a: Alternativene E, F og G legges til grunn.

1b: I tillegg skal alternativene D, K og ny L tas med videre i planprosessen. For alternativ ny L skal også alternative traseer, herunder delvis tunnelløsning som ble spilt inn i høringsprosessen, vurderes.

Kommunestyret mener det er viktig at avbøtende tiltak og optimalisering av veilinja reduserer de negative konsekvensene, særlig for naturmiljø og friluftsliv, på best mulig måte. De menneskelige forhold skal også vektlegges.

- *For alternativ K vurderes muligheten for kortere tunell og brattere stigning. Andre kostnadsreduserende tiltak vurderes også, for alle alternativene.*
- *Utredningen skal så fremt det er mulig bruke en oppdatert regional transportmodell.*

I forbindelse med saken:

Kommunestyret ber ordfører og kommunedirektør om at det tas kontakt med Time, Gjesdal og Klepp kommuner, i tillegg til andre naturlige parter, for å finne en god finansiering.

Konsekvensen av vedtaket i Sandnes er at Klepp og Time kommuner inkluderes i planprosessen. Årsaken til dette er at de to alternativene K og L berører areal i disse kommunene.

Dersom det gjennom utredningene viser seg hensiktsmessig å legge et av disse alternativene til grunn for det videre planarbeidet, vil dette også påvirke Sandnes. Det er derfor besluttet å utarbeide et nytt planprogram for de nå aktuelle seks alternativene for ny Tverrforbindelse, se kapittel 6.2 for omtale av alle alternativ. Planprogrammet må høres, behandles og fastsettes i den enkelte kommune før arbeidet med kommunedelplanen fortsetter.

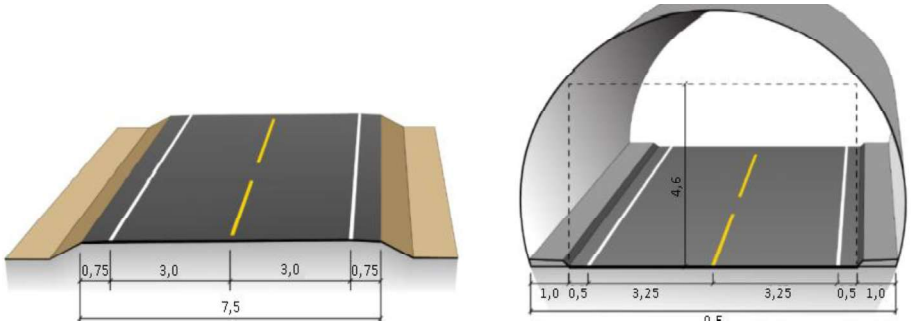
Etter vedtaket i Sandnes er alternativene K og L optimalisert og kostnadsvurdert, slik at disse er reelle alternativer i planprogrammet, på linje med de øvrige alternativene. Begge alternativene har et grensesnitt mot det pågående planarbeidet med Omkjøringsveg Kvernaland som det har vært viktig å ivareta. Detaljene i dette framgår i beskrivelsen av alternativene, se kapittel 6.2.6 og 6.2.7, samt i vedlegg 5 som redegjør for arbeidet med alternativene. Det er lagt vekt på at alternativene ikke legger begrensninger eller føringer som kan forsinke arbeidet med Omkjøringsvegen.

6. Beskrivelse av tiltaket

6.1. Om vegtiltaket

6.1.1. Vegstandard- 2 felts veg – Hø2

Tverrforbindelsen skal ivareta den overordnet forbindelsen mellom Skjæveland og E39. Den blir en viktig forbindelse fra godsterminalen og må sikre framkommelighet for modulvogntog. Vegens funksjon, fartsgrense og trafikkmengde avgjør dimensjoneringsklasse. Tverrforbindelsen har en regional funksjon. Med forventet trafikk på over 8000 kjøretøy per døgn (ÅDT), planlegges forbindelsen med to kjørefelt på 3,0 m og 0,75 m breie skuldre mot grøfter. Dette vil gi en total vegbredde på 7,5 m. Kjørefeltene med skulder vil være 9,5 m gjennom tunnel. Vegstandarden dekker framtidig behov ut fra målene uten å legge opp til stor trafikkvekst og derav økte ulemper.



FIGUR 6-1: TVERRPROFIL FOR 2-FELTS VEG MED BREDDE 7,5 M OG TUNNELPROFIL MED KJØREFELT OG SKULDER PÅ 9,5 M.

6.1.2. Kryss med E39

Utforming av kryss med E39 skal avklares i kommunedelplan for Tverrforbindelsen. Krysset skal være planskilt og utformes iht. Statens vegvesens vegnormaler og ivareta trafikksikkerhet.

Rogaland fylkeskommune har søkt om fravik for avstandskravene til kryss i vegnormalene. Søknaden er godkjent av Vegdirektoratet 29.04.2022 med visse forutsetninger: *«Vegdirektoratet godkjenner fravikssøknaden under forutsetning at tillatt fartsgrense blir 100 km/t, og at det blir mulig å skilte kryssene i henhold til krav (krav til skilting er ikke en del av denne godkjenningen).»*

6.1.3. Tilbud for gående og syklende

Innenfor og i tilknytning til planområdet finnes det et nettverk av gang- og sykkelveger, turveger, turstier, traktorveger og ridestier, både offentlig- og privateide. Området er viktig for rekreasjon og friluftsliv. Nettverket går frem av Figur 4-2.

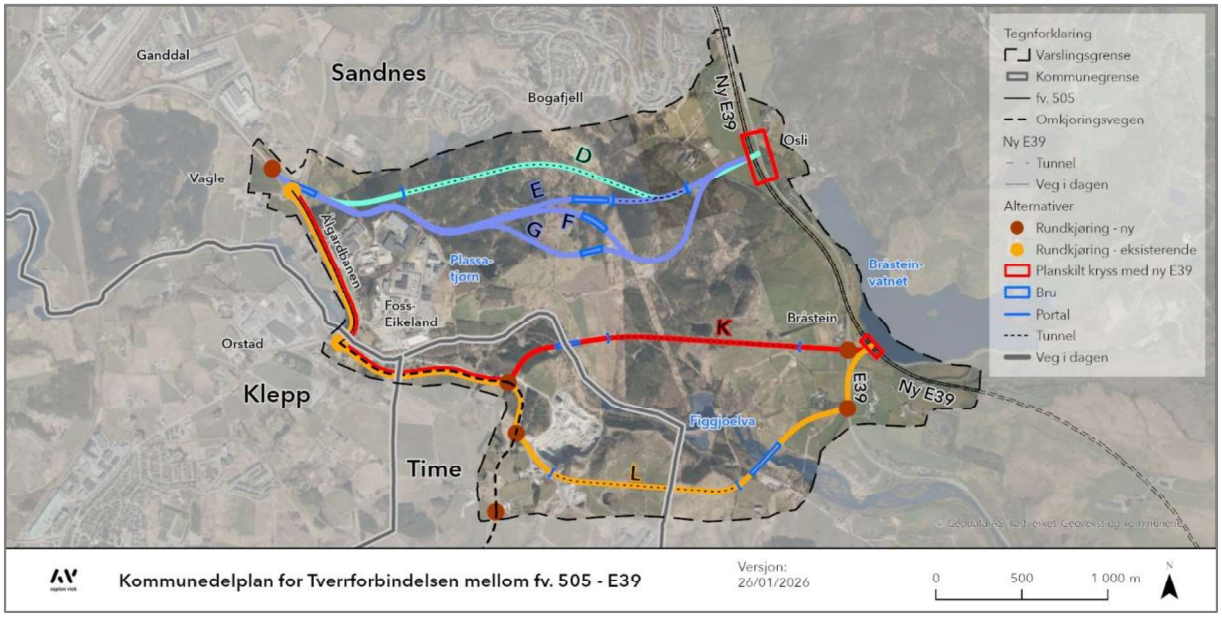
Statens vegvesen arbeidet med Tverrforbindelsen mellom 2015 til 2019, på vegne av Rogaland fylkeskommune som blir vegeier. De vurderte da ulike alternativer for gang- og sykkelforbindelser med en høy standard. Det ene alternativet var å etablere en gang- og sykkelveg der Ålgårdbanen ligger i dag. Dette alternativet har derimot to vesentlige usikkerheter; den ene er forholdet til jernbanen og muligheter for å oppnå en avtale om midlertidig eller permanent bruk av Ålgårdbanen. Den andre er forbundet med kostnadene, og særlig tilstanden til bruene over Figgjoelva og spørsmålet om behov for utskifting av forurenset masse fra svillene.

Som følge av revidert kostnadsramme og begrensede midler i Bymiljøpakken, er det ikke lenger aktuelt å etablere en hoved gang- og sykkelforbindelse i samsvar med regional sykkelstrategi som del av dette prosjektet. Behovet for gang- og sykkelløsninger skal kartlegges i planarbeidet.

6.2. Alternativer som utredes

Det er seks alternativ for ny Tverrforbindelse som skal utredes. I tillegg skal det vurderes om det er mulig å gjøre tiltak i eksisterende vegnett som tilfredsstiller målene som er satt for prosjektet. Utredningsalternativene er vist og beskrevet i det etterfølgende, tegninger er vedlagt (se vedlegg 1).

For å sikre at lengdene på alternativene er sammenlignbare, måles den samlede lengden av alle alternativene i tillegg til lengden av det som faktisk skal bygges i det enkelte alternativ. Det måles fra rundkjøringen på Vagle, der den ferdigbyggede, første del av tverrforbindelsen slutter, til kryssområdet med ny E39 ved Bråstein.



FIGUR 6-2: ALTERNATIV SOM SKAL UTREDES.

6.2.1. Alternativ 0+

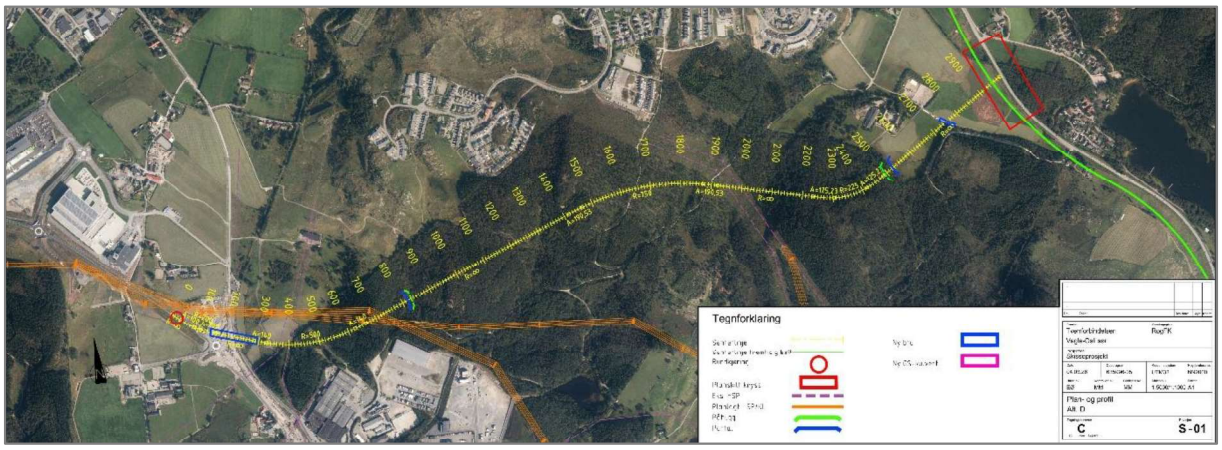
Det skal utredes et alternativ med dagens vegnett, uten at det bygges ny vegforbindelse til E39. Alternativet skal inkludere forslag til tiltak og løsninger som er reelle alternativer til ny stor veg. Lokale tiltak på eksisterende vegnett skal vurderes. Det kan for eksempel være strekningsforbedring, skilting, gjennomkjøringsforbud for tunge kjøretøy, signalregulering og andre trafikkregulerende tiltak, mm.

6.2.2. Alternativ D - Vagle - Osli. Lang tunnel

Alternativ D starter på Vagle. Det bygges ny rundkjøring med tilkobling til fv. 505 mot godsterminalen og eksisterende Kvernelandsveien, og en 160 m lang bru over Kvernelandsveien og Ålgårdbanen. Vegen føres videre i terrenget i ca. 500 m, deretter gjennom en 1 720 m lang tunnel, inkludert portal. Fra tunnelen føres vegen videre i dagen til kryssområdet på Osli.

Alternativ D har en samlet lengde på 4 290 m.

Lengde Fv.505 Vagle – Foss-Eikeland (m)	Ny veg				Lengde Dagens E39 (m)	Lengde Ny E39 (m)	**Samlet lengde (m)**
	Total lengde ny veg (m)	Veg i dagen (m)	Tunnel (m)	Bru (m)			
-	2 980	1 100	1 720	160	-	1 310	**4 290**



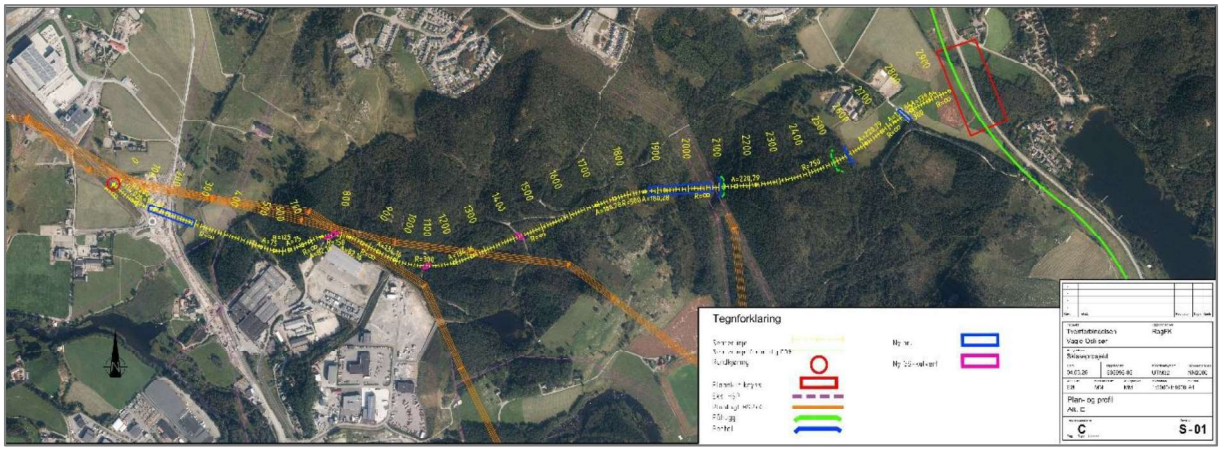
FIGUR 6-3: ALTERNATIV D

6.2.3. Alternativ E - Vagle - Osli. Lang dagsone og kort tunnel under Helgalandsnuten

Alternativ E starter på Vagle. Det bygges en ny rundkjøring med tilkobling til fv. 505 mot godsterminalen og eksisterende Kvernelandsvei, og en 160 m lang bru over Kvernelandsveien og Ålgårdbanen. Vegen føres videre i terrenget i ca. 1,5 km, over ei bru på 190 m og gjennom en 440 m lang tunnel inkludert portal. Fra tunnelen føres vegen videre i dagen til kryssområdet på Osli.

Alternativ E har samlet lengde på 4 210 m.

Lengde Fv.505 Vagle – Foss-Eikeland (m)	Ny veg				Lengde Dagens E39 (m)	Lengde Ny E39 (m)	**Samlet lengde (m)**
	Total lengde ny veg (m)	Veg i dagen (m)	Tunnel (m)	Bru (m)			
-	2 900	2 110	440	350	-	1 310	**4 210**



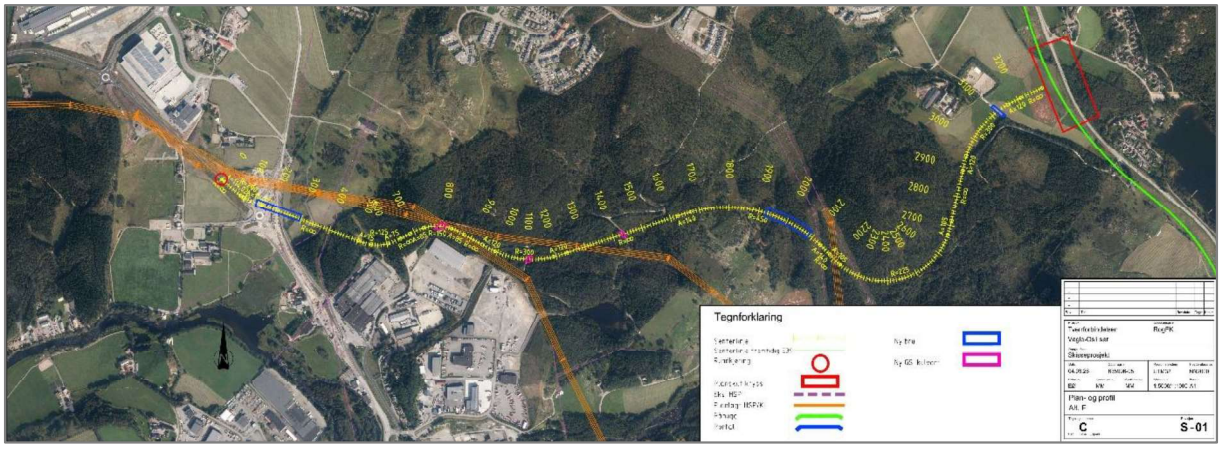
FIGUR 6-4: ALTERNATIV E

6.2.4. Alternativ F – Vagle – Osli. Lang veg i dagen

Alternativ F starter på Vagle. Det bygges ny rundkjøring med tilkobling til fv. 505 mot godsterminalen og eksisterende Kvernelandsveien, og en 160 m lang bru over Kvernelandsveien og Ålgårdbanen. Vegen føres videre i terrenget i ca. 1,7 km, over ei bru på 170 m og videre i dagen langs foten av Helgalandsnuten til kryssområdet på Osli.

Alternativ F har samlet lengde på 4 560 m.

Lengde Fv.505 Vagle – Foss-Eikeland (m)	Ny veg				Lengde Dagens E39 (m)	Lengde Ny E39 (m)	**Samlet lengde (m)**
	Total lengde ny veg (m)	Veg i dagen (m)	Tunnel (m)	Bru (m)			
-	3 250	2 920	-	330	-	1 310	**4 560**



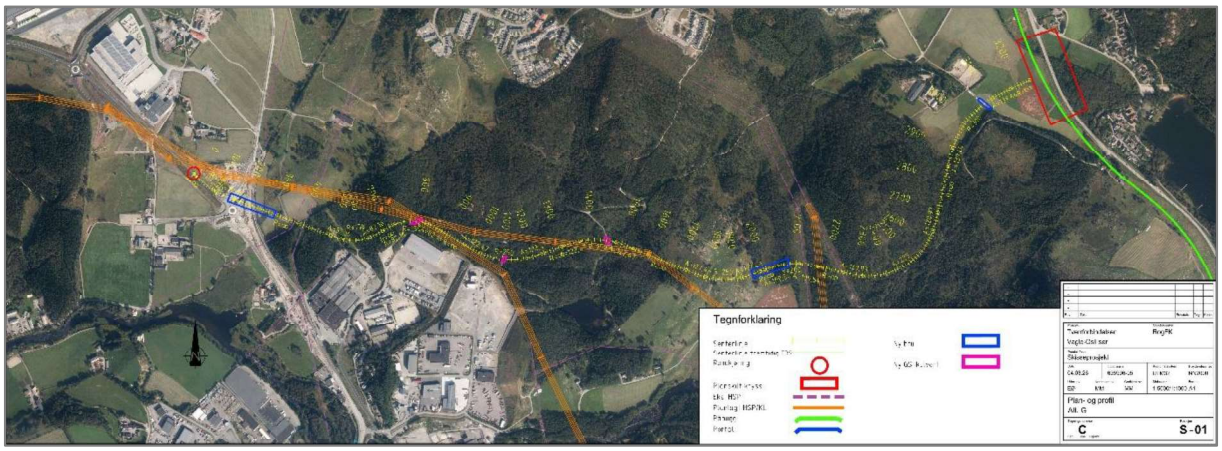
FIGUR 6-5: ALTERNATIV F

6.2.5. Alternativ G – Vagle – Osli. Lang veg i dagen

Alternativ G starter på Vagle. Det bygges ny rundkjøring med tilkobling til fv. 505 mot godsterminalen og eksisterende Kvernelandsveien, og en 160 m lang bru over Kvernelandsveien og Ålgårdbanen. Vegen føres videre i terrenget i ca. 1,65 km, over en bru på 130 m og videre i dagen langs foten av Helgalandsnuten til kryssområdet på Osli.

Alternativ G har samlet lengde på 4 510 m.

Lengde Fv.505 Vagle – Foss-Eikeland (m)	Ny veg				Lengde Dagens E39 (m)	Lengde Ny E39 (m)	**Samlet lengde (m)**
	Total lengde ny veg (m)	Veg i dagen (m)	Tunnel (m)	Bru (m)			
-	3 200	2 910	-	290	-	1 310	**4 510**



FIGUR 6-6: ALTERNATIV G

6.2.6. Alternativ K – Vagle - Nordre Kalberg - Bråstein. Lang tunnel nord for Figgjoelva

Deler av strekning sammenfaller med Omkjøringsvegen som er under planlegging. Videre planlegging og detaljering koordineres med dette planarbeidet[7].

Alternativ K starter på Vagle, følger fv.505 til Foss-Eikeland og deretter Omkjøringsvegen. Strekning Vagle – Foss-Eikeland er oppgradert og forutsettes opprettholdt som i dag. Det bygges en rundkjøring mellom Tverrforbindelsen og Omkjøringsvegen på Nordre Kalberg. Herfra føres vegen i terrenget ca. 350 m og videre over en 135 m lang bru over Figgjoelva. Etter kryssing av elven går vegen ca. 175 m videre i terrenget og deretter gjennom en 1,1 km lang tunnel inkludert portal. Fra tunnelen føres vegen videre i dagen fram til dagens E39, der ny rundkjøring etableres. Herfra fortsetter vegen videre til kryssområdet med ny E39 på Bråstein.

Alternativ K har en samlet lengde på 4 240 m.

Lengde Fv.505 Vagle – Foss-Eikeland (m)	Ny veg				Lengde Dagens E39 (m)	Lengde Ny E39 (m)	**Samlet lengde (m)**
	Total lengde ny veg (m)	Veg i dagen (m)	Tunnel (m)	Bru (m)			
1 000	3 240	2 005 (Omkjørings-vegen: 1 040)	1 100	135	-	-	**4 240**

[7] Plan ID 1120 202203 Klepp kommune og Plan ID 1121 0548.00 Time kommune.

FIGUR 6-7: ALTERNATIV K

6.2.7. Alternativ L – Vagle - Nordre Kalberg - Bråstein. Lang tunnel sør for Figgjoelva

Deler av strekning sammenfaller med Omkjøringsvegen som er under planlegging. Videre planlegging og detaljering av strekningen koordineres med dette planarbeidet[8].

Alternativ L starter på Vagle, følger fv.505 til Foss-Eikeland og deretter Omkjøringsvegen. Strekning Vagle – Foss-Eikeland er oppgradert og forutsettes opprettholdt som i dag. Det bygges en rundkjøring mellom Tverrforbindelsen og Omkjøringsvegen ved massetaket på Kalberg. Vegen føres i terrenget ca. 300 m, videre gjennom en 1,1 km lang tunnel under Sandskallen, og deretter ca. 100 m på terreng før den krysser over Figgjoelva på en 235 m lang bru. Etter kryssing av elven går vegen videre på terreng fram til dagens E39, som kobles med Tverrforbindelsen i ny rundkjøring. Herfra følges dagens E39 mot nord, fram til kryssområdet med ny E39 på Bråstein.

I tillegg til rundkjøring mellom Omkjøringsvegen og Tverrforbindelsen, må det bygges en rundkjøring på Omkjøringsvegen sør for Tverrforbindelsen for å sikre adkomst til næringseiendommer og trafostasjonen på Fagrafjell.

Alternativ L har en samlet lengde på 4 965 m.

Lengde Fv.505 Vagle – Foss-Eikeland (m)	Ny veg				Lengde Dagens E39 (m)	Lengde Ny E39 (m)	**Samlet lengde (m)**
	Total lengde ny veg (m)	Veg i dagen (m)	Tunnel (m)	Bru (m)			
1 000	3 895	2 560 (Omkjørings-vegen: 1 350)	1 100	235	70	-	**4 965**

[8] Plan ID 1120 202203 Klepp kommune og Plan ID 1121 0548.00 Time kommune.

FIGUR 6-8: ALTERNATIV L

6.2.8. Kostnader

Prosjektet har gjennomført kostnadsberegninger for alle alternativer iht. standardisert metodikk, kalt Anslagsmetoden. Usikkerhet inngår i vurderingene. I denne tidlige planfasen er det større usikkerhet knyttet til kostnadsberegningene enn i mer detaljerte planfaser. Reviderte kostnadsoverslag etter optimalisering av traseene vil være en del av det videre planarbeidet.

Kryss med ny E39 er ikke inkludert i kostnadsberegningen av alternativene.

De overordnede kostnadsvurderingene viser at alternativene E, F og G er innenfor den økonomiske rammen for prosjektet, se kapittel 1.2. Alternativene D, K og L er hhv. 28%, 16% og 28% over den fastsatte styringsrammen.

Finansiering av Tverrforbindelsen forutsetter at prosjektet er innenfor den økonomiske rammen som er satt. Konsekvensen av dette er at alternativene D, K og L ikke anbefales utredet videre av Rogaland fylkeskommune, men det er gjennom vedtaket i kommunestyret i Sandnes, sa kapittel 5.2, vedtatt at alternativene D, K og L skal utredes.

For alternativene K og L utgjør deler av eksiterende fv. 505 (Vagle – Foss-Eikeland) og eksisterende E39 strekninger av alternativene. Kostnader inkluderer ikke oppgradering av disse vegstrekningene som er av god standard. Dersom Omkjøringsveg Kvernaland bygges som planlagt, vil en del av strekningen være sammenfallende med deler av alternativene K og L som vist i beskrivelsen av alternativene. Kostnaden for denne felles strekningen utgjør ca. 14% av totalkostnaden for alternativ L og 12% for alternativ K. Begge alternativene vil likevel ha en kostnad som er høyere enn den fastsatte styringsrammen.

Alt.	P50 oppdatert – millioner	Andel omkjøringsveien – millioner (%)	P 50 tidlig versjon – millioner (2023)	Forskjell i kostnad fra tidligere anslag og ny - millioner	Prosentvis forskjell ift styringsrammen – 986 mill. kr
D	1 263		1 362	-99	+28%
E	990		993	-3	0%
F	944		887	+57	-5%
G	905		839	+66	-9%
K	1 148	132 (11,5%)	1 417	-269	+16%
L	1 260	172 (13,6%)	1 229	+31	+28%

7. Konsekvenser av planforslaget

7.1. Influensområde

Dette er et område som kan direkte eller indirekte bli påvirket av tiltaket. Influensområdet strekker seg ofte utover det varslete området, beskrevet i kapittel 1.2. Størrelsen av influensområdet varierer avhengig av utredningstema.

7.2. Referansealternativet

Referansealternativet, også omtalt som nullalternativet, beskriver forholdene i analyseperioden dersom Tverrforbindelsen ikke bygges. I referansealternativet inngår befolkningsvekst og arealutvikling sammen med vedtatte veg- eller jernbaneprosjekter som ventes bygd ut før sammenligningsåret (2076). Samferdselsanlegg i Bymiljøpakken (inkl. E39 Ålgård-Hove) samt Omkjøringsveien på Kvernaland, og vanlig vedlikehold på eksisterende veg inngår i referansealternativet.

Referansealternativet er sammenligningsgrunnlaget for vurdering av konsekvenser ved alternativene. Det betyr at referansealternativet per definisjon har konsekvensen 0. Konsekvensene av alternativene viser hvor mye alternativene avviker fra referansesituasjonen.

7.3. Metode for konsekvensutredning

Utredning av konsekvenser tar utgangspunkt i Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser [2] og Miljødirektoratets veileder M-1941 [3]. En eldre versjon av veilederen ble brukt ved vurdering av konsekvenser i tidligere planprosess, og verdisettingen må revideres og oppdateres.

Vurdering av konsekvenser for landskapsbilde, friluftsliv, by- og bygdeliv, naturmangfold, kulturarv og naturressurser (definert i veilederen som ikke-prissatte tema) bygger på eksisterende kunnskapsgrunnlag fra ulike databaser, og tidligere utredninger. Områdene befares og registreres etter behov. Som del av utredningene vurderes ytterligere skadereduserende tiltak som kan minske konsekvensen av tiltaket dersom det gjennomføres.

Det gjøres en analyse for hvert fagtema. Hovedfokuset for ikke-prissatte konsekvenser er å få fram de miljømessige virkninger som ikke verdsettes i kroner.

For prissatte konsekvenser skal det gjennomføres EFFEKT-beregninger (Statens vegvesens verktøy for beregning av prissatte konsekvenser av samferdselstiltak).

7.4. Utredningstema

TABELL 6-1: OVERSIKT OVER UTREDNINGSTEMA.

Tema jf. Forskrift om konsekvensutredning, §21	Deler av influensområdet ligger **utenfor** planområdet. **Konsekvensutredes**	Ligger **innenfor** planområdet **Vurderes i planbeskrivelsen**
Landskapsbilde landskap	X (V712)	
Friluftsliv, by- og bygdeliv	X (V712)	
Naturmangfold, vannmiljø og naturmangfold i vann	X (M-1941)	
Kulturarv	X (V712)	
Naturressurser	X (V712)	
Støy og luftforurensning	X (V712)	
Barn og unges oppvekstsvilkår	X	
Folkehelse	X	
Trafikk og trafikksikkerhet	X (V712)	
Flomfare vurdering		X[9]
Risiko og sårbarhet (ROS)	Egen prosess med notat	
Klimautslipp	Egen vurdering med notat	
Universell utforming		X
Grunnforhold		X
Overvannshåndtering		X
Vegstandard		X
Teknisk infrastruktur		X
Massehåndtering		X
Anleggsgjennomføring		X
Tilbud for gående og syklende		X
Måloppnåelse	Egen vurdering	
Lokale og regionale virkninger	Egen vurdering	

[9] Egen vurdering

7.5. Tema som skal konsekvensutredes

TABELL 6-2: TEMA SOM SKAL KONSEKVENSUTREDES

Tema	Utredningsbehov
Landskapsbilde	– Verdier i plan- og influensområdet skal kartlegges. – Det skal gjennomføres landskapsvurderinger ved landskapsinngrep, som topografi, landskapselement, vurdering av det geologiske verdifulle landskapet, endringer i kultur- og naturlandskapet, støyskjerming, murer, rekkverk og andre vegelementer. – Visuelle virkninger inkludert fjernvirkninger og synlighet ift. terrenginngrep fra ulike vinkler (dag/natt) skal vurderes. – Det skal utarbeides visualiseringer i utvalgte perspektiv fra vegmodellen. Disse skal suppleres med foto/andre illustrasjoner som viser hvordan terrenget skal opparbeides/tilbakeføres. De skal være i menneskehøyde, på bakkenivå. – Plassering av eventuelle varige masselager skal vurderes. – Skadereduserende tiltak skal beskrives. Relevante delmål for FNs bærekraftsmål nr.11 (bærekraftige byer og samfunn) skal vurderes og knyttes opp mot relevante kriterier i BREEAM Infrastructure etter bærekraftsmatrisen for prosjektet.
Friluftsliv, by- og bygdeliv	– Kartlegging av dagens bruk og hvordan prosjektet beste mulig kan tilpasse seg videre bruk av området til friluftsliv. Eksisterende turveger, -stier, rideveger og målpunkt (utsiktspunkt, rasteplasser, klatrevegg, osv.) i området skal identifiseres. Det skal være spesielt fokus på barn og unges bruk av området. – Arealbeslag, endret tilgjengelighet, bruksmuligheter, opplevelseskvalitet og støy i friluftsområdet skal vurderes. – Det skal beskrives hvordan prosjektet best mulig kan tilpasse seg videre bruk av området til friluftsliv. – Skadereduserende tiltak skal beskrives. Relevante delmål for FNs bærekraftsmål nr.11 (bærekraftige byer og samfunn), nr. 3 (god helse og livskvalitet), nr. 9 (industri, innovasjon, og infrastruktur) skal vurderes og knyttes opp mot relevante kriterier i BREEAM Infrastructure etter bærekraftsmatrisen for prosjektet.

Naturmangfold	Følgende skal vurderes:
	– Verneområder og områder med båndlegging.
	– Vurderingskategorier:
	  – Naturtyper
	  – Nykartlegging av naturtyper i planområdet etter metodeendring (NiN 2024).
	  – Myrområder som leveområde.
	  – Arter og økologiske funksjonsområder.
	  – Ferskvann og terrestrisk.
	  – Landskapsøkologiske funksjonsområder.
	  – Geologisk mangfold (Bråsteinåsen).
	– Tiltakets innvirkning på natur skal vurderes, inkl. innvirkning av støy på dyreliv.
	– Skadereduserende tiltak skal beskrives.

Tema	Utredningsbehov
Vannmiljø og naturmangfold i vann	– Vannmiljøtema omhandler miljøtilstand i Figgjovassdraget og Storånavassdraget og eventuelle andre vannforekomster innenfor influensområdet. Hensyn til vassdragsvern skal vurderes. Vassdrag skal markeres tydelig i plankartet. Det skal gjennomføres en sårbarhetsvurdering av vannforekomstene etter metode beskrevet i Statens vegvesens rapport nr. 597. Vannforekomsters sårbarhet for avrenning fra veg i anleggs- og driftsfasen, vurderinger etter vannforskriften §12 og Miljødirektoratets veileder M-1941 i tillegg til V712. – Det skal vurderes om det er behov for skadereduserende tiltak for å nå målet om god økologisk status i vannforekomster og vurderes renseløsninger ved utslipp av overvann til bekker/vassdrag. Nærmere detaljer avklares ved regulering. Relevante delmål for FNs bærekraftsmål nr.15 (livet på land) skal vurderes og knyttes opp mot relevante kriterier i BREEAM Infrastructure etter bærekraftsmatrisen for prosjektet.
Kulturarv	– Kjente automatisk fredete kulturminner og kulturminner fra nyere tid legges til grunn for utredningen. – Eventuelt behov for suppleringer vurderes. – Det redegjøres for hvilke konsekvenser de aktuelle traséalternativene vil ha, både direkte og indirekte, for kulturminner / kulturmiljø og kulturlandskap mht. arealbeslag, nærføring og visuell nær- og fjernvirkning. – Endring av hvor leselig kulturmiljøet er og barrierevirkninger i sammenheng med ferdsel og opplevelse mellom viktige målpunkt skal utredes. – Skadereduserende tiltak skal beskrives. – Det skal belyses hvor det er stort potensial for å finne automatisk fredete kulturminner i planområdet. Relevante delmål for FNs bærekraftsmål nr.11 (bærekraftige byer og samfunn) skal vurderes og knyttes opp mot relevante kriterier i BREEAM Infrastructure etter bærekraftsmatrisen for prosjektet.
Naturressurser	Følgende kategorier skal utredes: – Oversikt over tap av landbruksareal og verdien av disse. – Oversikt over tap av mineralressurser og verdien av disse, inkludert nåværende masseuttak og evt. utvidelse på Kalberg i samsvar med kommuneplanen. – Utmarksressurser, inkl. jakt og ferskvannsfiske og utmarksbeite. – Påvirkning av grunnvann og tiltakets bidrag til forurensning av vannforekomster skal belyses. – Skadereduserende tiltak som kan minimere de negative virkningene av tiltaket skal beskrives. Eksempler er jordskifte, etablering av bruer/underganger, oppdyrking av dyrkbar mark og terrengtilpasninger. Tiltak for å redusere midlertidig miljøskade i anleggsfasen vil også være viktige for jordbruks-, utmarks- og vannressurser. Som et ledd i dette arbeidet bør det utføres en kartlegging av areal som kan være forurenset av potetål. Relevante delmål for FNs bærekraftsmål nr.12 (ansvarlig forbruk og produksjon), nr. 6 (rent vann og gode sanitærforhold) skal vurderes og knyttes opp mot relevante kriterier i BREEAM Infrastructure etter bærekraftsmatrisen for prosjektet.
Støy og luftforurensning	Det skal gjennomføres en overordnet vurdering av støy i samsvar med retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442 /2021) og M-2061 for støyfølsom bebyggelse og stilleområder. Det skal

Tema	Utredningsbehov
	utarbeides støysonekart for nullalternativet og de anbefalte alternativene, samt hvor det kan være aktuelt å vurdere langsgående skjermingstiltak, og eventuelt andre støyreduserende tiltak. Friområdet sør for Bogafjell og Helgelandskogen (Hundeskogen) skal vurderes mht. støy. Dimensjonering av støytiltak legger til grunn samlet støy fra Tverrforbindelsen og E39. Detaljer konkretiseres i reguleringsplanen. Støytiltakene som Tverrforbindelsen vil medføre bygges samtidig som denne vegforbindelsen. Luftkvalitetsmessige konsekvenser skal vurderes i samsvar med T-1520, Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging. Vurderingen skal gjennomføres med trafikknomogram.
Barn og unges oppvekstsvilkår	Tiltakets virkning for barn og unges oppvekstsvilkår skal utredes og arealer som er viktige for barn og unge fastsettes. Konsekvenser for nærmiljø, Bogafjell og Helgelandskogen (Hundeskogen) turområder, Fossen badeplass, hestesport og klatring mm. og Plassatjørns rolle som undervisningsområder utredes. Avbøtende tiltak vurderes.
Folkehelse	Tiltakets virkning for folkehelse skal utredes. Flere utredningstema vurderer forhold i det ytre miljø som påvirker befolkningens helse og trivsel positivt eller negativt. Eksempler er luftforurensning, støy, friluftsliv og vannmiljø. Disse forholdene vil også bli omtalt for tema folkehelse.
Trafikk og trafikksikkerhet	Det skal gjennomføres nye trafikkberegninger med regional transportmodell (RTM) for Nord-Jæren for prognoseåret 2056, som legger til grunn fremskrevet befolkningsvekst og arealutvikling i regionen samt relevant fremtidig transportinfrastruktur. Analysen skal si noe om forventet årsdøgntrafikk, ÅDT, på ny vegforbindelse og omkringliggende vegnett for utredningsalternativene. Trafikkvurderingen skal omfatte vegnettet som forventes å få endret trafikk som følge av Tverrforbindelsen inkludert lokalvegnettet på Ganddal, Kvernelandsveien, Hoveveien og Jærveien og kryss med E39. Trafikale konsekvenser av Tverrforbindelsen skal vurderes opp mot nullvekst- og prosjektmål. Det skal også gjøres vurderinger av å stenge Kvernelandsveien for tungtrafikk mellom Ganddal sentrum og Vagle. Konsekvensene i Kvernelandsveien, Hoveveien og Jærveien skal synliggjøres. Behov for avbøtende tiltak skal beskrives. Det skal også utarbeides en trafikksikkerhetsmessig vurdering av prosjektet. Trafikksikkerhetsarbeidet tar utgangspunkt i nullvisjonen som legger til grunn at det ikke skal forekomme dødsulykker eller alvorlrig skadde i trafikken. Her vurderes alle alternativene med samme start- og målpunkt fra Vagle til E39, inkl. kryssområdene. Omfordeling av trafikken og derav fordeler med redusert trafikk på lokalveger i nærheten av Tverrforbindelsen skal inngå i vurderingene. Gjennom prosjektets faser vil det bli gjennomført trafikksikkerhetskontroller.
Flomfare vurdering	Flomfaren skal kartlegges. Behovet for flomberegninger avklares avhengig av avstand til Figgjo- og Bråsteinvassdraget. Konsekvenser av flomfaren skal synliggjøres.
ROS-analyse	Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) er en systematisk metode for å beskrive og vurdere risiko, sårbarhet og samfunnssikkerhet. ROS-analysen skal vise om arealet er egnet som utbyggingsformål og eventuelle endringer i risiko og sårbarhet som følge av planlagt utbygging. Det skal vurderes om alternativene har tilfredsstillende sikkerhet mot naturfarer (skred og flom) og ulykker (brann, trafikkulykker etc.) gitt endret klima. For å evaluere risiko- og

Tema	Utredningsbehov
	sårbarhetsfaktorer skal det gjennomføres et ROS-seminar med deltakere fra relevante etater og instanser. Relevante delmål for FNs bærekraftsmål nr.3 (god helse og livskvalitet), nr. 11 (bærekraftige byer og samfunn), nr. 13 (stanse klimaendringene) skal vurderes og knyttes opp mot relevante kriterier i BREEAM Infrastructure etter bærekraftsmatrisen for prosjektet.
Klimautslipp	Det skal utarbeides klimagassbudsjett for alternativene. Klimagassutslipp skal beregnes fra arealbeslag, anleggsfase, drift og vedlikehold og trafikk i driftsfasen. De største bidragsyterne til klimagassutslipp skal belyses, og potensialet for utslippsreduksjoner skal komme frem. Relevante delmål for FNs bærekraftsmål nr.12 (ansvarlig forbruk og produksjon), nr. 13 (stanse klimaendringene) skal vurderes og knyttes opp mot relevante kriterier i BREEAM Infrastructure etter bærekraftsmatrisen for prosjektet.

7.6. Andre tema som skal omtales i planbeskrivelsen

7.6.1. Universell utforming

Hovedvegnettet gjennom området skal ha god tilgjengelighet. Eksisterende turveg som blir berørt av tiltaket skal forbedres, og muligheten for universell tilpasning på hele eller deler av forbindelsen og ved kryssing av ny vegforbindelse skal vurderes.

7.6.2. Grunnforhold

Det skal vurderes behov for supplerende grunnundersøkelser og geotekniske vurderinger for å sikre at de valgte tekniske løsningene kan gjennomføres etter håndbok N200 Vegbygging [5]. Dersom et område blir vurdert som geoteknisk problematisk, kan det være nødvendig med utfyllende geotekniske undersøkelser på strategiske punkt. Vegen bør legges slik at kostbare, og utfordrende punkt unngås.

Det skal leveres geoteknisk rapport som beskriver grunnforholdene og anbefalingene. Krav til videre utredninger og vurderinger i reguleringsplanarbeidet skal framgå.

7.6.3. Overvannshåndtering

Det skal undersøkes hvilken effekt vegalternativene har på overvannsituasjonen der alternativene kommer i berøring med vassdrag, jf. NVE 4/2002 Veileder for håndtering av overvann i arealplaner. Behov for tiltak for å redusere og håndtere avrenning av forurenset vann til resipient skal vurderes både i anleggsperioden og driftsfasen.

7.6.4. Vegstandard

I planprosessen skal linjeføring og bredder optimaliseres for modulvogntog.

7.6.5. Teknisk infrastruktur

Det skal gjennomføres vurderinger av tunnelportaler og bruer som grunnlag for kostnadsberegning. Hensynet til Ålgårdbanen og Statnett og Lyse sine kabler/luftledninger og IVAR og Sandnes kommune sine ledninger gjennom området må sikres. Konsekvenser for eksisterende og planlagte høyspentlinjer med tilhørende hensynssoner/byggeforbuds-belte skal utredes.

7.6.6. Massehåndtering

Det skal lages en massehåndteringsplan på et overordnet nivå. Det skal være fokus på å oppnå størst mulig massebalanse i prosjektet i tråd med Regionalplan for massehåndtering på Jæren [6]. Bruken og plassering av masser, samt konsekvenser av eventuelle deponier skal utredes og aktuelle alternativer for deponi av overskuddsmasser kartlegges. Riggområder og plassering av overskuddsmasser skal vurderes. Eventuelle massedeponi innenfor planområdet skal konsekvensutredes for relevante fagtema.

7.6.7. Anleggsgjennomføring

Det skal lages en anleggsgjennomføringsplan. Planen skal belyse de problemområder og tiltak som må etableres for å sikre en gjennomføring som skaper minst mulig ulemper for alle berørte parter.

Trafikksikkerhet og trafikkavvikling for alle trafikantgrupper, støy og støv ift. nærmiljø og friluftsliv, deponi- og riggområder, nærføring til verdifulle natur- og kulturforekomster skal omtales.

7.6.8. Tilbud for gående og syklende

Etablering av Tverrforbindelsen vil skape en barrierevirkning for friluftslivet, og prosjektet skal derfor ivareta viktige forbindelser langs og på tvers av området for å begrense vegens barrierevirkning. Prosjektet skal sikre at tilbudet for gående, syklende og ryttere ikke blir betydelig svekket sett opp mot dagens situasjon. Behovet for gang og sykkelløsninger skal kartlegges i planarbeidet. Eventuelle omlegginger og stedvis utbedringer av eksisterende tilbud skal vurderes som en del av planarbeidet, det gjelder også midlertidige omlegginger i anleggsfasen.

Vedlegg

- Vedlegg 1: Kart - alternativer som utredes
- Vedlegg 2: Historikk *(eget dokument)*
- Vedlegg 3: Silingsrapport 2024 *(eget dokument, utgått informasjon markert)*
- Vedlegg 4: Alternativ K og L – grunnlag for trasé *(eget dokument)*

Kilder

[1] Asplan Viak, *Vesentlighetsanalyse,* 2023.

[2] Statens vegvesen, *Konsekvensanalyser, HB V712,* 2021.

[3] Miljødirektoratet, Veleder M-1941. Konsekvensutredning av klima og miljø..

[4] Statens vegvesen, *Vegnormal N200 Vegbygging,* 2022.

[5] Rogaland fylkeskommune, *Regionalplan for massehåndtering på Jæren 2018-2040,* 2017.

[6] Statens vegvesen region vest, *Planprogram. Kommunedelplan med konsekvensutredning. Tverrforbindelsen fv. 505 Foss-Eikeland, Bråstein.,* 2015.

[7] Statens vegvesen, *Fv. 505 Foss-Eikeland - Kvernaland. Tverrforbindelse Jæren - E39,* 2010.

[8] Rogaland fylkeskommune, *Fylkesplan for kulturminner i Rogaland,* 1989.

[9] *Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer i Sandnes 2005-2017,* 2017.

[10] Sandnes kommune, *Kommuneplan for Sandnes 2019-2035. Bestemmelser og retningslinjer.,* Sandnes: Sandnes kommune, 2019.

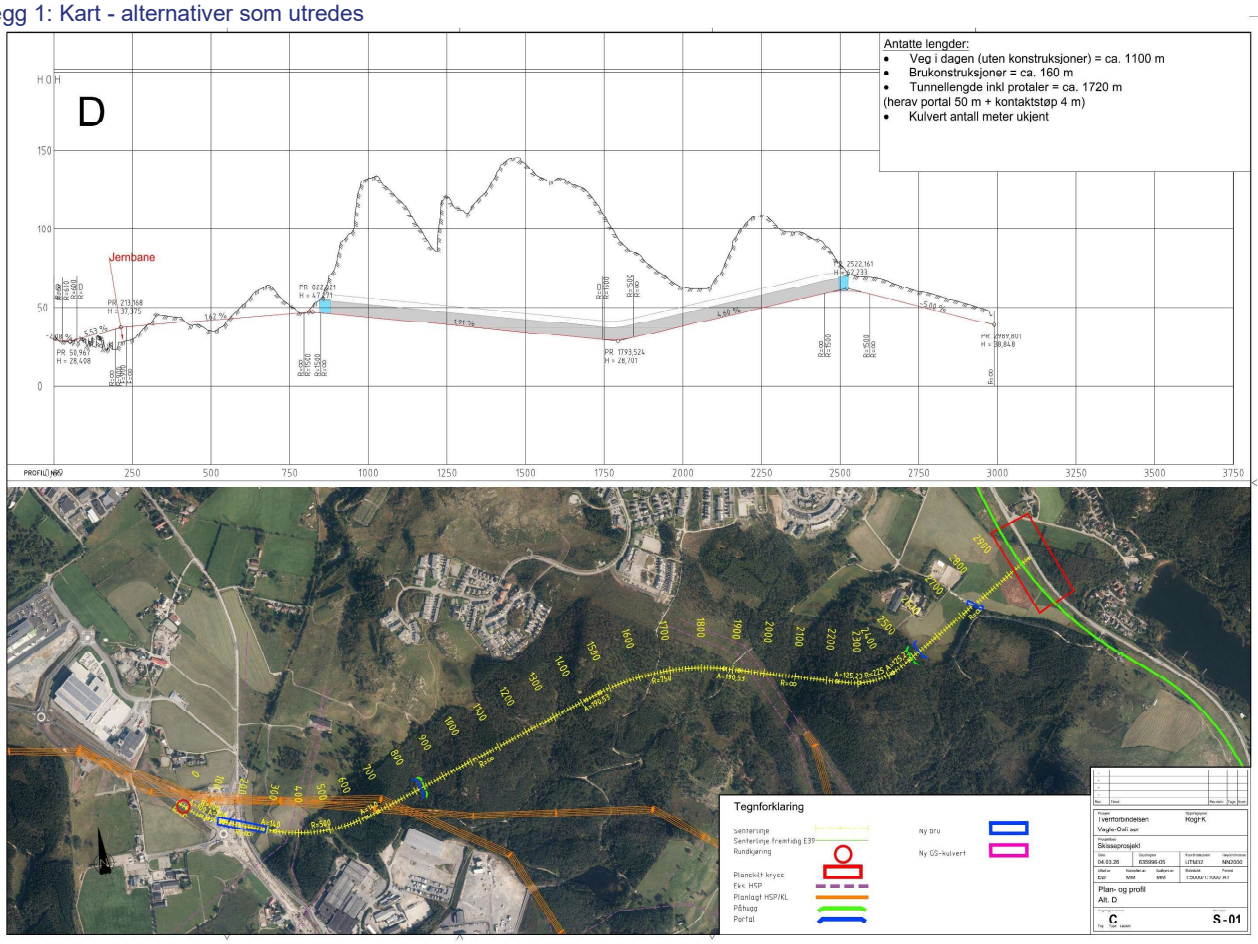
[11] Statens vegvesen, *Vegplanlegging HB N100,* 2021.

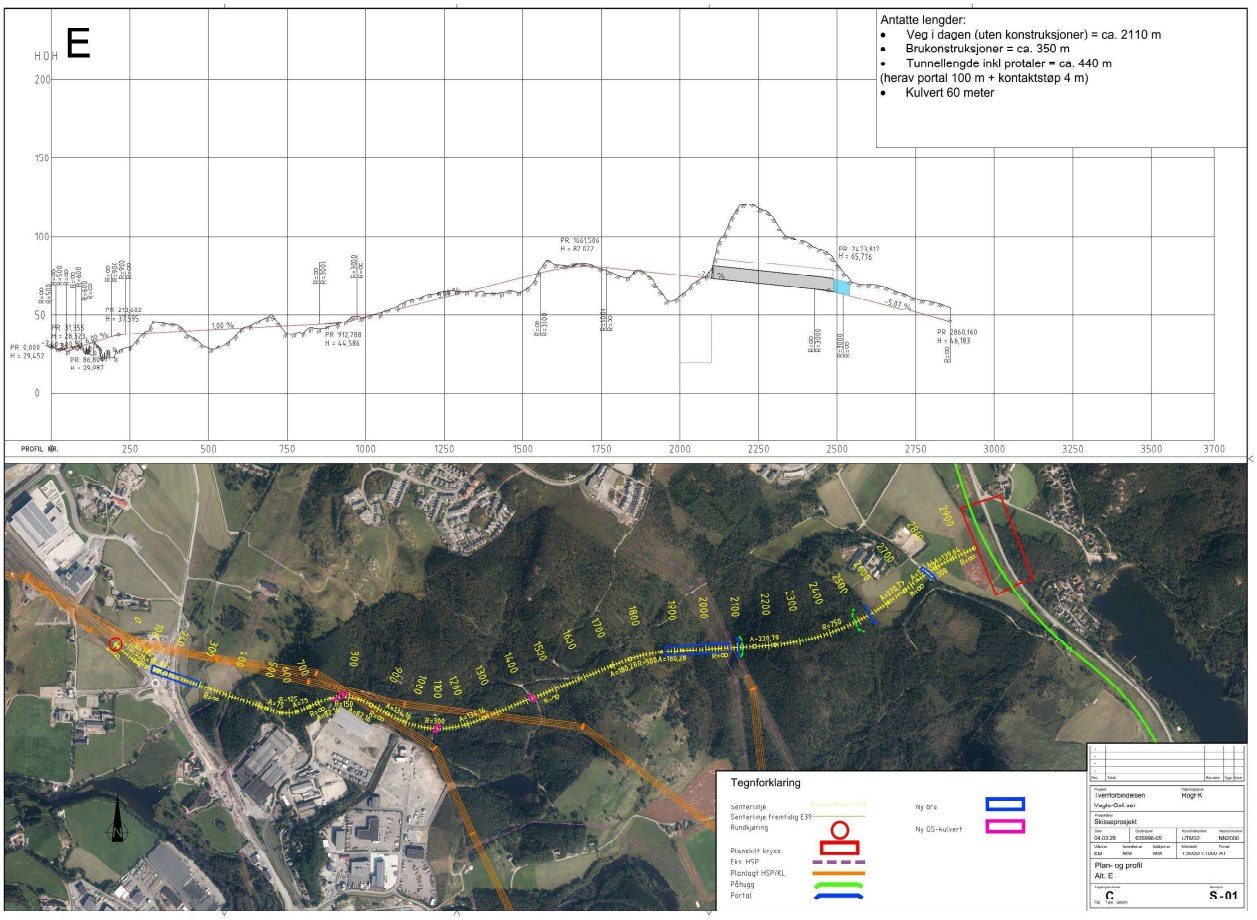
[12] R. fylkeskommune, *Oppfølgende trafikkvurderinger,* 2021.

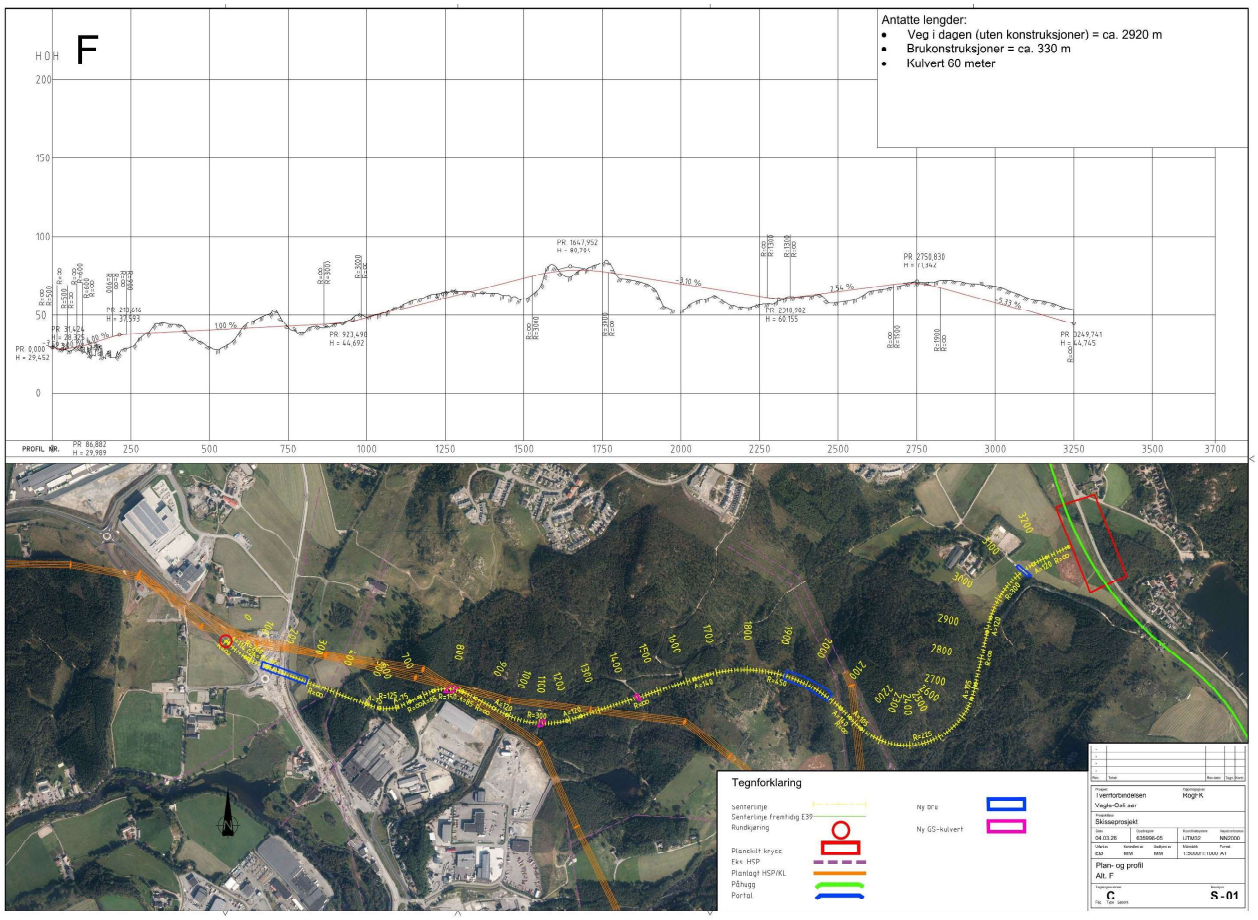
[13] Rogaland fylkeskommune, *Regionalplan for landbruk.*

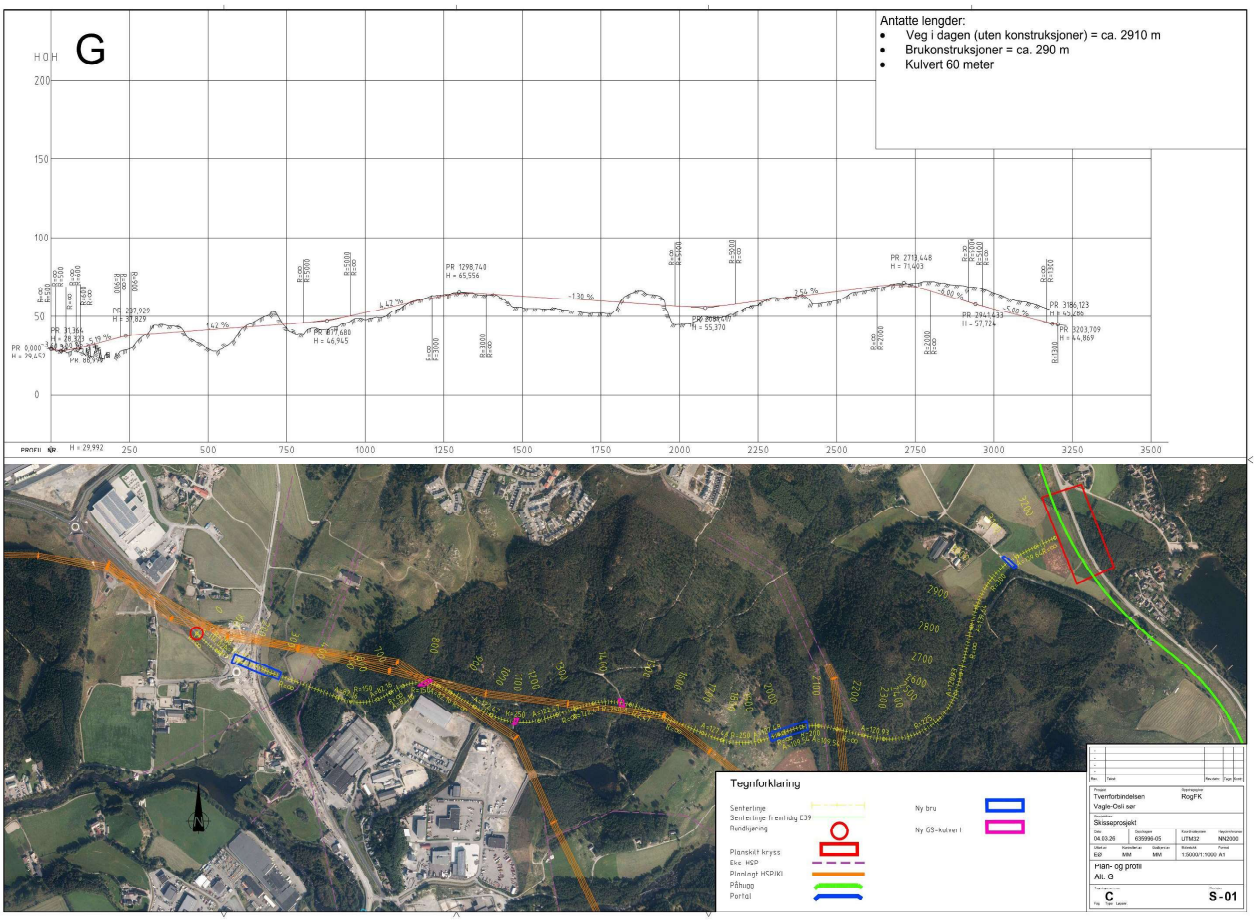
[14] Asplan Viak, «Silingsrapport,» 2021.

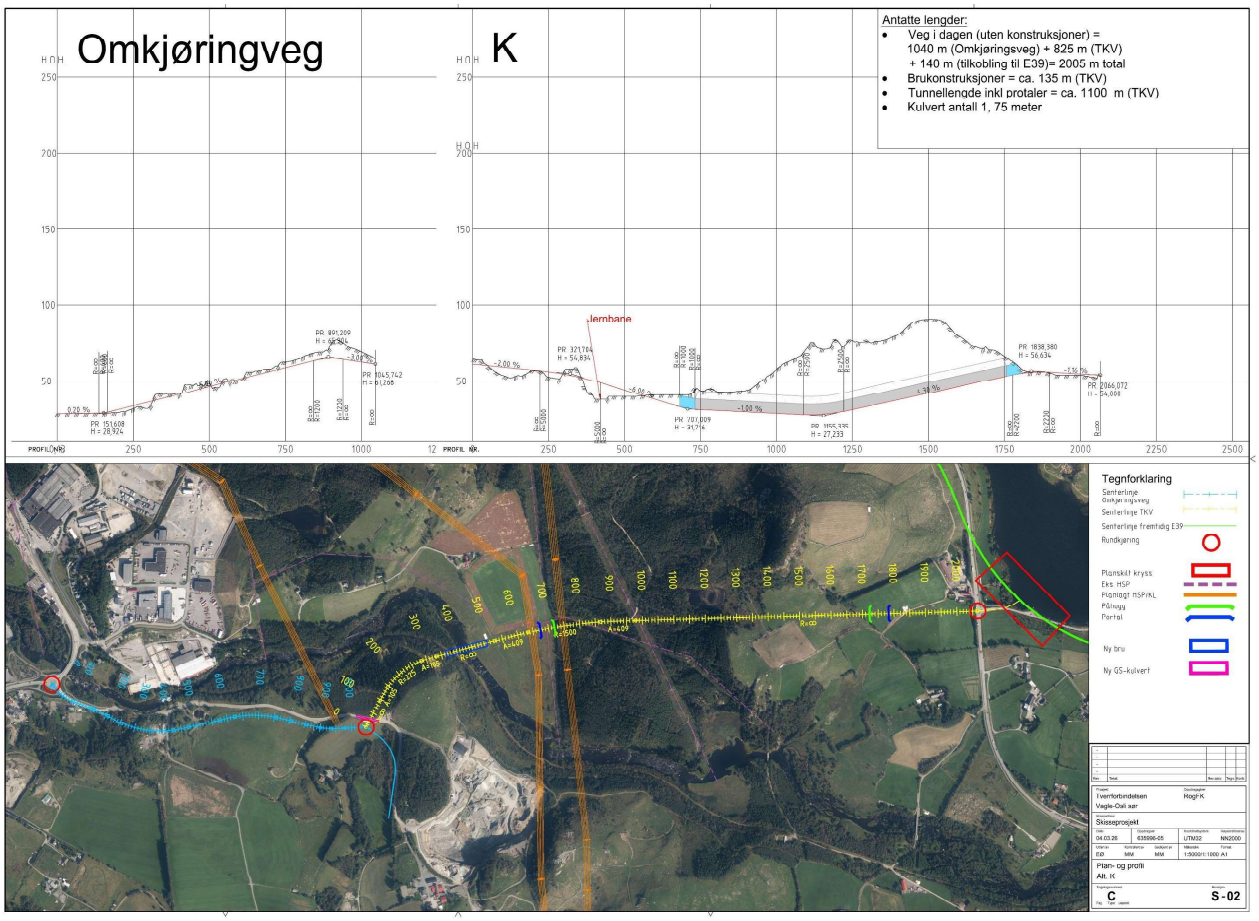
Vedlegg 1: Kart - alternativer som utredes

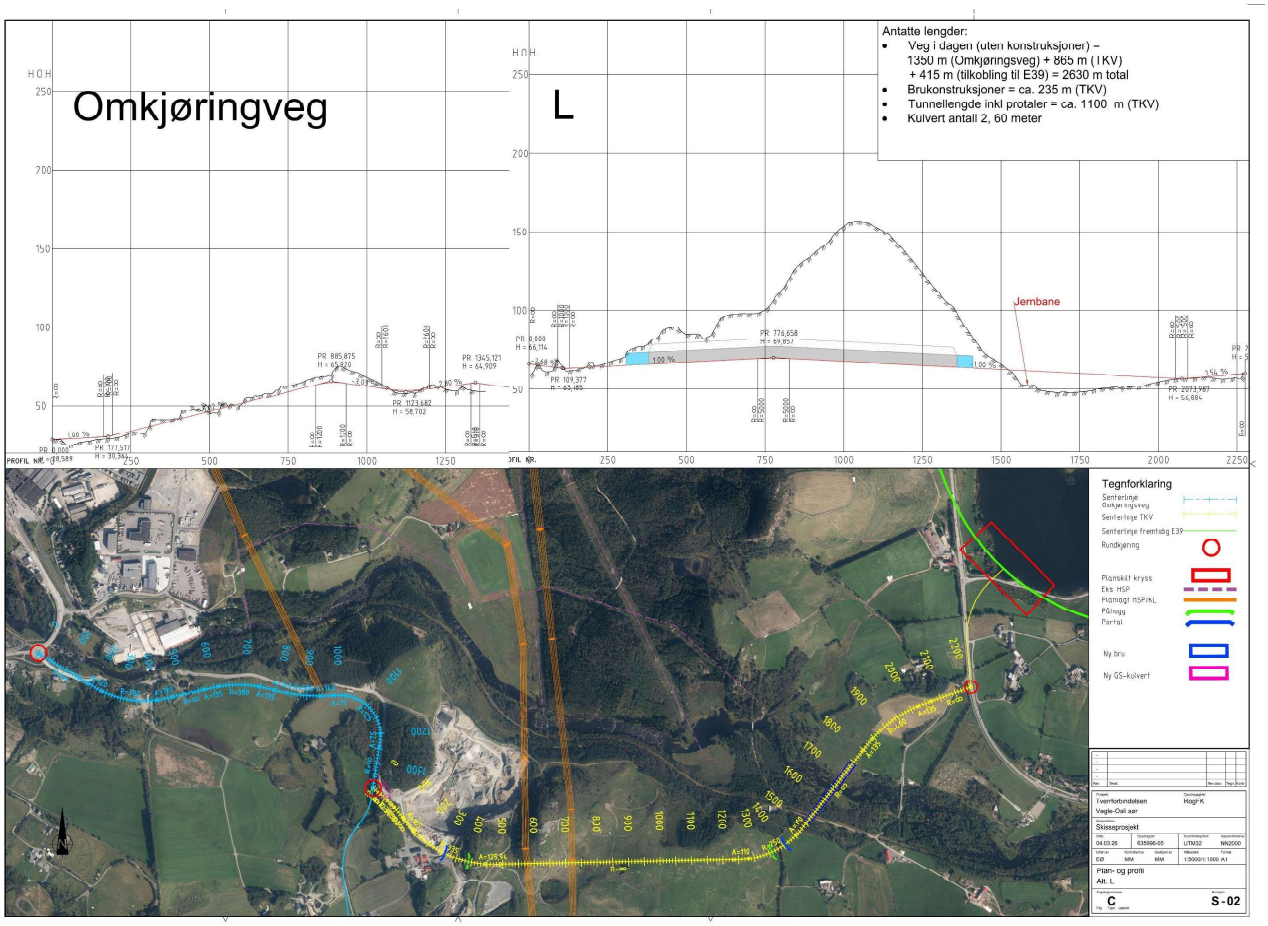



E
Antatte lengder:
• Veg i dagen (uten konstruksjoner) = ca. 2110 m
• Brukonstruksjoner = ca. 350 m
• Tunnellengde inkl protaler = ca. 440 m
(herav portal 100 m + kontaktstøp 4 m)
• Kulvert 60 meter
PROFIL NR.
Tegnforklaring
Senterlinje
Senterlinje frentidig E39
Rundkjøring
Planskilt kryss
Eks. HSP
Planlagt HSP/KL
Påhugg
Portal
Ny bru
Ny GS-kulvert
Tverrforbindelsen
Vegle-Oslo sør
Skisseprosjekt
Plan- og profil
Alt. E
S-01


F
Antatte lengder:
Veg i dagen (uten konstruksjoner) = ca. 2920 m
Brukonstruksjoner = ca. 330 m
Kulvert 60 meter
PROFIL NR.
Tegnforklaring
Senterlinje
Senterlinje frentidig E39
Rundkjøring
Planskilt kryss
Eks. HSP
Planlagt HSP/KL
Påhugg
Portal
Ny bru
Ny GS-kulvert
Tverrforbindelsen
Skisseprosjekt
Plan- og profil
Alt. F
S-01


G
Antatte lengder:
Veg i dagen (uten konstruksjoner) = ca. 2910 m
Brukonstruksjoner = ca. 290 m
Kulvert 60 meter
Tegnforklaring
Senterlinje
Senterlinje frontlåg E39
Rundkjøring
Planskilt kryss
Eks. HSP
Planlagt HSP/KI
Påhugg
Portal
Ny bru
Ny GS-kulvert
Tverrforbindelsen
Vagle-Osli sør
RogFK
Skisseprosjekt
04.03.20
635996-05
UTM32
NN2000
EØ
MM
MM
1:5000/1:1000
A1
Plan- og profil
Alt. G
C
S-01


Omkjøringveg
K
Antatte lengder:
Veg i dagen (uten konstruksjoner) = 1040 m (Omkjøringsveg) + 825 m (TKV) + 140 m (tilkobling til E39)= 2005 m total
Brukonstruksjoner = ca. 135 m (TKV)
Tunnellengde inkl protaler = ca. 1100 m (TKV)
Kulvert antall 1, 75 meter
Jernbane
Tegnforklaring
Senterlinje
Senterlinje TKV
Senterlinje fremtidig E39
Rundkjøring
Planskilt kryss
Eks. HSP
Planlagt HSP/KL
Pålnygg
Portal
Ny bru
Ny GS-kulvert
Tverrforbindelsen
Vegle-Oali aar
Skisseprosjekt
04.03.26
635996-05
UTM32
NN2000
E0
MM
MM
1:5000/1:1000 A1
Plan- og profil
Alt. K
C
S-02


Omkjøringveg
L
Antatte lengder:
Veg i dagen (uten konstruksjoner) – 1350 m (Omkjøringsveg) + 865 m (TKV) + 415 m (tilkobling til E39) = 2630 m total
Brukonstruksjoner = ca. 235 m (TKV)
Tunnellengde inkl protaler = ca. 1100 m (TKV)
Kulvert antall 2, 60 meter
Jernbane
Tegnforklaring
Senterlinje Omkjøringsveg
Senterlinje TKV
Senterlinje fremtidig E39
Rundkjøring
Planskilt kryss
Eks. HSP
Planlagt HSP/KL
Påhogg
Portal
Ny bru
Ny GS-kulvert
Tverrforbindelsen
Vegle-Oali aar
Skisseprosjekt
04.03.26
635996-05
UTM32
NN2000
ED
MW
MW
1:5000/1:1000 A1
Plan- og profil
Alt. L
C
S-02

Rogaland fylkeskommune
Postboks 130 sentrum
4001 Stavanger

Besøksadresse
Arkitekt Eckhoffs gate 1
4010 Stavanger

Telefon
51 51 66 00

E-post
firmapost@rogfk.no

www.rogfk.no

Rogaland fylkeskommune

Lydbølger fra mangfoldige Rogaland – vårt vitale fylke.
Disse grafiske bølgene gjengir lyden av Månafossen, Gjesdal.