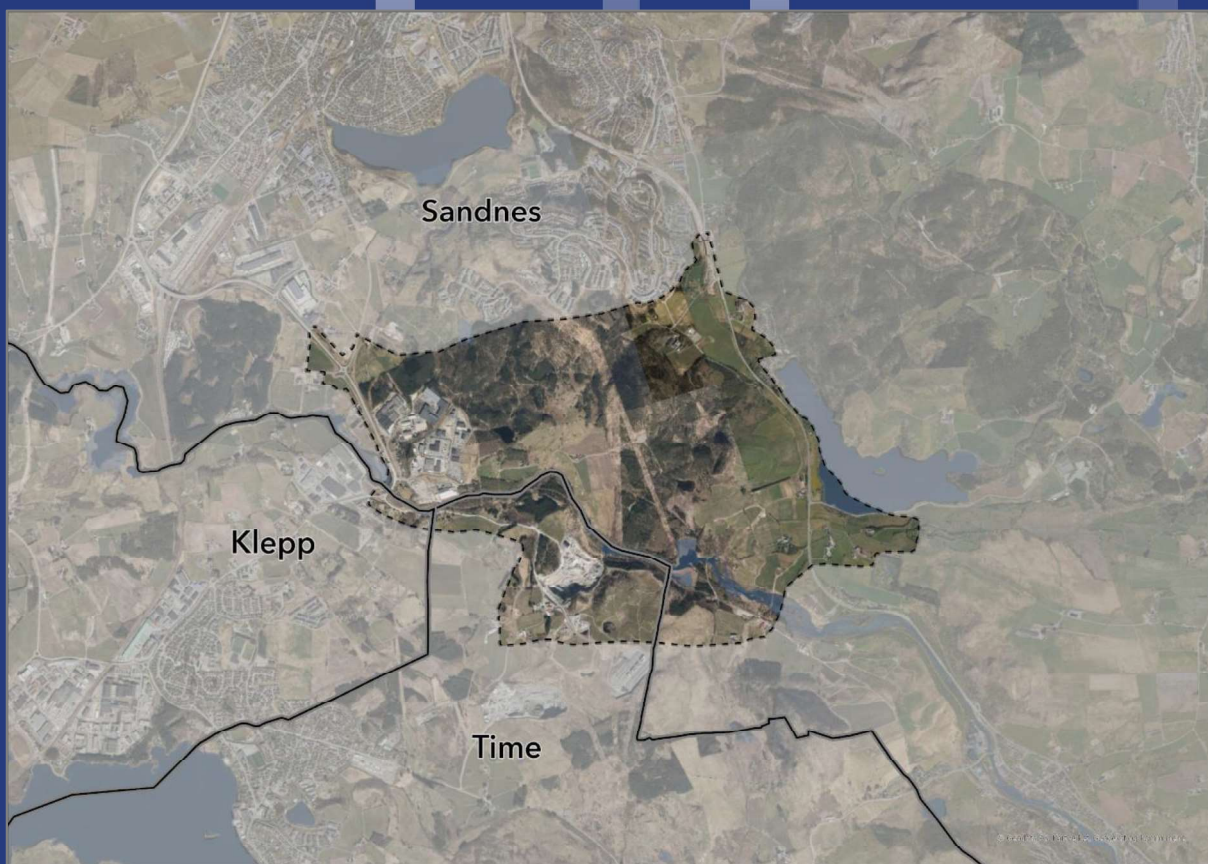


# Kommunedelplan for

## Tverrforbindelsen mellom fv. 505 - E39 VEDLEGG historikk



Kommune:

Sandnes Plan-ID: 202114

Klepp Plan-ID: 2025005

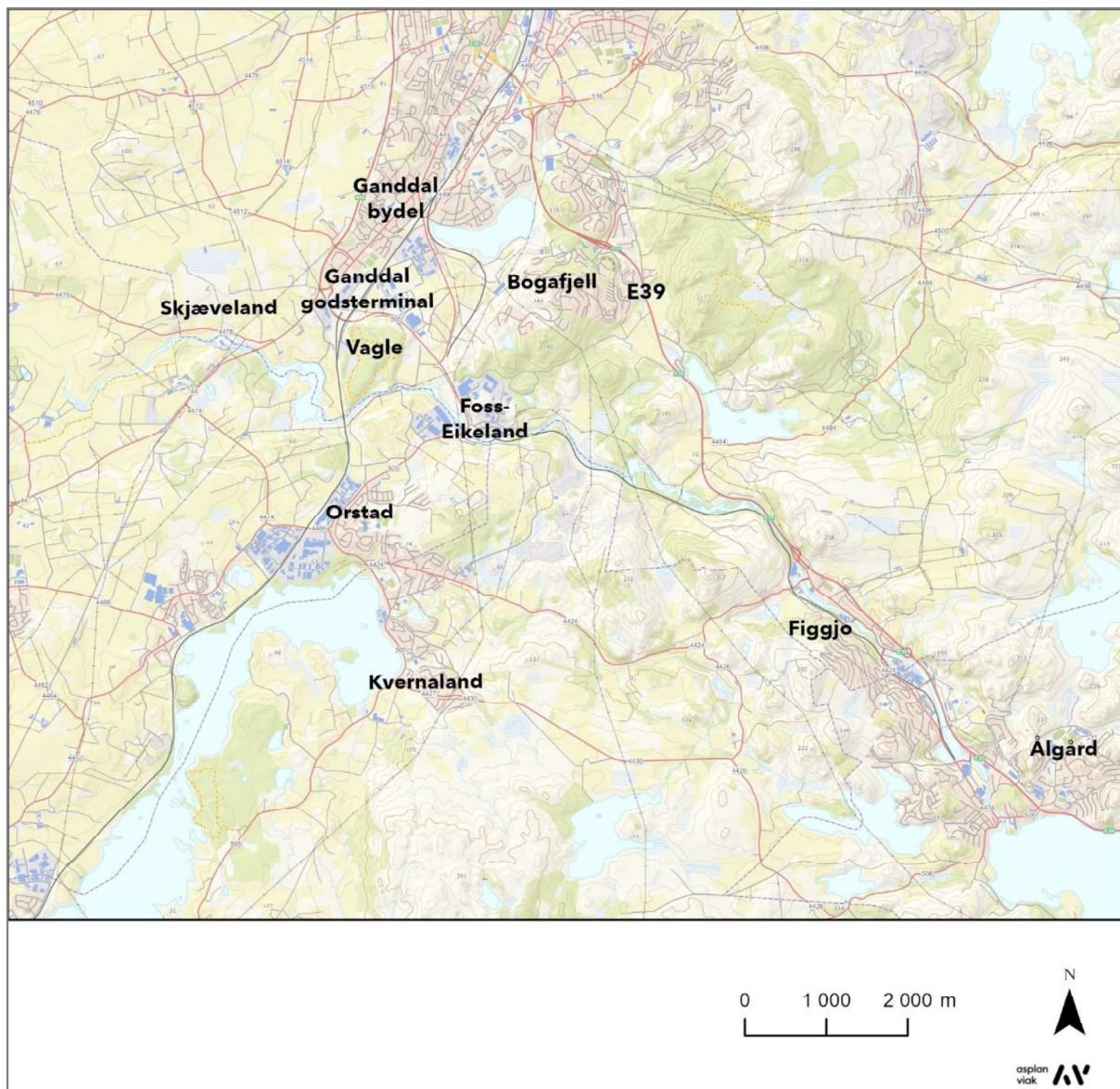
Time Plan-ID: 2025008

## Innhold

1. Innledning.....	2
2. Tverrforbindelsens historikk.....	3
2.1. Sentrale milepæler.....	3
2.2. Planarbeid 2010-2019.....	4
2.3. Ny oppstart – forprosjekt som grunnlag for planprogram for kommunedelplan (2020).....	5
2.4. Fravikssøknad E39 (2022).....	7
2.5. Silingsprosess og revisjon av planprogrammet etter høring (2023).....	7
2.6. Behandling av planprogram i Sandnes kommune (2025).....	9
2.7. Nytt planprogram – Sandnes, Klepp og Time (2026).....	9

## 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.



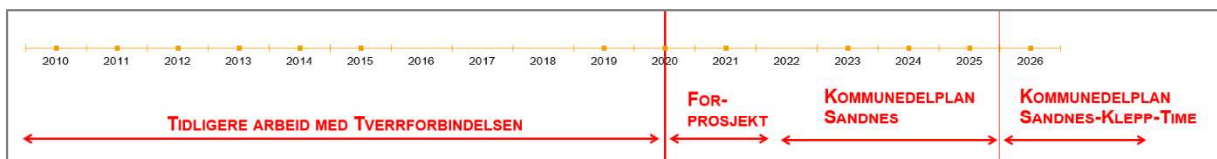
FIGUR 1-1: OVERSIKTSKART SOM BLANT ANNET VISER PLASSERINGEN AV GANDDAL GODSTERMINAL OG E39.

## 2. Tverrforbindelsens historikk

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

### 2.1. Sentrale milepæler

Som illustrert i Figur 2-1 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 2-1: 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.

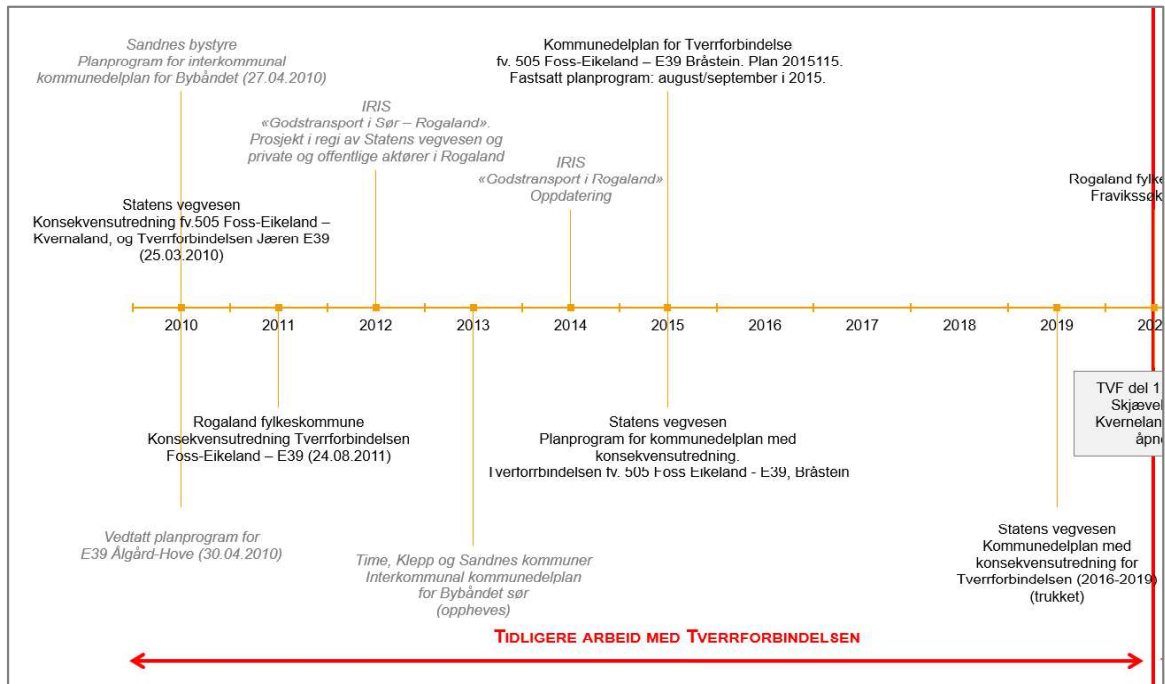
I 2020, etter at Utbyggingspakke Jæren ikke ble innført, ble det bestemt at Tverrforbindelsen skulle finansieres av Bymiljøpakken. Dette medførte at finansieringen, styringsrammen og målsettingen for Tverrforbindelsen ble redefinert.

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 planprogrammet for kommunedelplan i Sandnes, Klepp og Time.

En kronologisk gjennomgang av prosjektets historikk er gitt i det etterfølgende.

## 2.2. Planarbeid 2010-2019



FIGUR 2-2: RELEVANTE PLANER OG UTREDNINGER I TIDSPERIODEN 2010-2019.

- **Fv. 505 Foss-Eikeland – Kvernaland. Tverrforbindelse Jæren – E39** (Statens vegvesen 2010): Konsekvensutredning for Tverrforbindelsen på korridor nivå. Konsekvensutredningen anbefalte en korridor sør for Figgjoelva med tilkobling til E39 i Bråsteinområdet. Løsningen gir en god øst-vest forbindelse for både gods til Ganddal/Vagle, Sandnes øst og boligområdene i Orstad, Frøyland og Klepp og er alternativet med de laveste anleggskostnadene.
- **Konsekvensutredning Tverrforbindelsen Foss-Eikeland – E39** (Rogaland fylkeskommune, 2011): Formålet var å finne en vegtrasé for Tverrforbindelsen. Konsekvensutredningen var underlagsdokument til kommunedelplan for E39 Ålgård-Hove og Bybåndet sør<sup>1</sup>. Tre alternativer ble vurdert mellom Nordre Kalberg og Bråstein, kryssing av Figgjoelva. Det foreligger innsigelse på alle vurderte alternativene.
- **Planprogram. Kommunedelplan med konsekvensutredning. Tverrforbindelsen fv. 505 Foss-Eikeland, Bråstein** (Statens vegvesen region vest, 2015): Målet var å avklare trasé og konsekvenser for den framtidige Tverrforbindelsen mellom fv. 505 Foss Eikeland og E39 ved Bråstein. To korridorer ble utredet, en sør og en nord for Figgjoelva, med flere vegalternativer innenfor hver korridor. Dersom trafikken oversteg 12.000 kjøretøy/døgn, skulle det vurderes fire felts veg. Planprogrammet ble fastsatt i Klepp kommune 24.08.2015, Time kommune 01.09.2015, og Sandnes kommune 30.09.2015.
- **Kommunedelplan med konsekvensutredning for Tverrforbindelsen** (Statens vegvesen, 2016-2019): Optimalisering og utredning av Tverrforbindelsen. Syv alternativer ble vurdert med tilkobling til E39 ved Bråstein; tre alternativer nord og fire sør for Figgjoelva. Alternativer sør for Figgjoelva planla direkte tilkobling til fv. 505 Omkjøringsveg Kvernaland. Prosjektet inkluderte også en overordnet gang- og sykkelforbindelse mellom Fv. 505 og E39.

I 2019 ble det utarbeidet en strategivurdering av bompengepakken «Utbyggingspakke Jæren» som omfattet Klepp og Time kommuner. Den konkluderte med at det skulle ses

<sup>1</sup> Bybåndet sør planen [oppheves](#) i Sandnes i samarbeid mellom Sandnes, Time og Klepp kommuner.

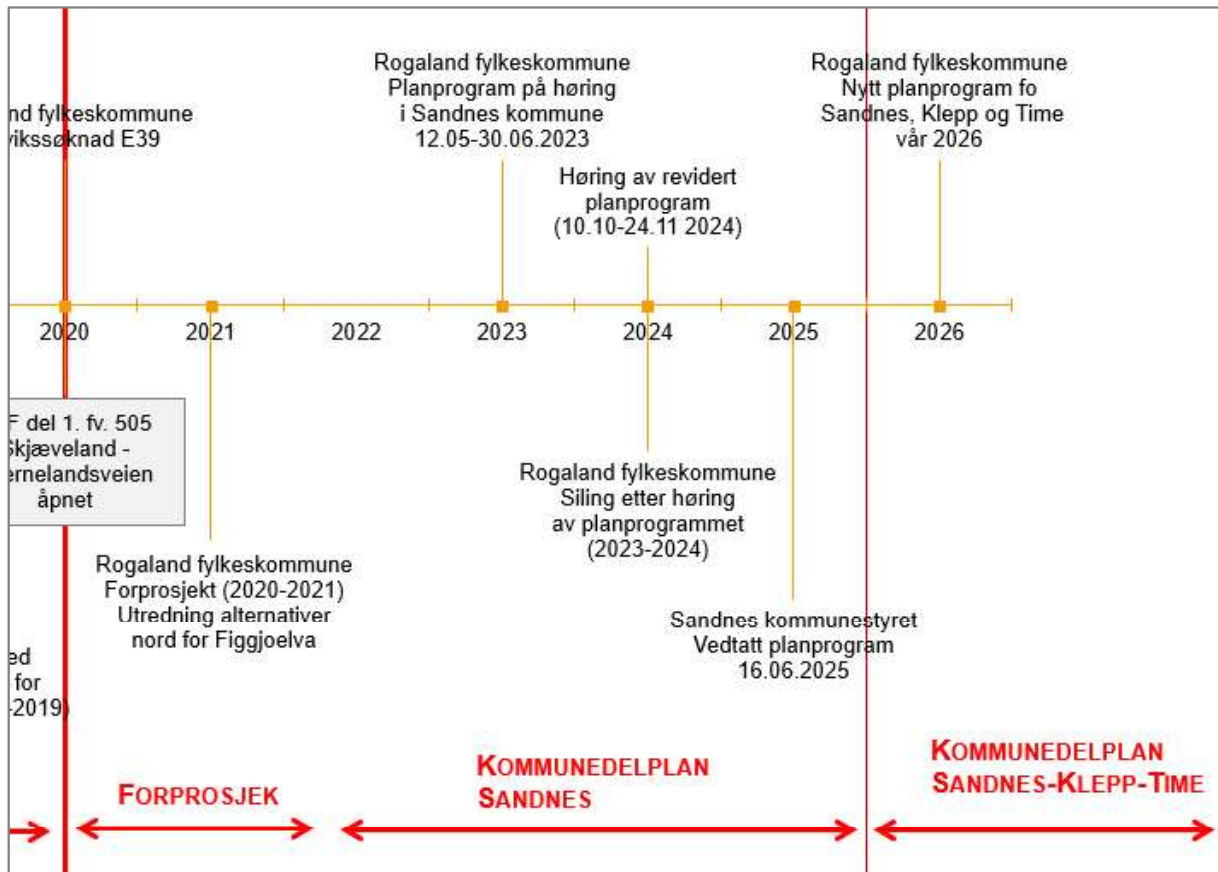
nærmere på en redusert løsning, med 2-felts veg fra eksisterende rundkjøring ved brua på Foss Eikeland til E39 på Bråstein.

Utredningen konkluderte at de tre alternativene i nordre korridor, svarer best på målet om å gi en effektiv forbindelse for næringstrafikken mellom Ganddal godsterminal og E39. De søndre alternativene er mer krevende å bygge, med bruer over Figgjoelva og krevende geotekniske forhold. Alternativene med lange tunneler vil ha større drift og vedlikeholdskostnader.

I mai 2019 vedtok Klepp og Time kommuner at de ikke ville innføre bompenger. **Statens vegvesen avsluttet deretter arbeidet med kommunedelplan for Tverrforbindelsen.** Begrunnelsen var at «Utbyggingspakke Jæren» ikke ville bli innført, og at Time kommune hadde utsatt sitt planarbeid for Kvernelandsområdet, der de prøvde å finne egne løsninger for Omkjøringsveg Kverneland, basert på en nordlig trasé for Tverrforbindelsen.

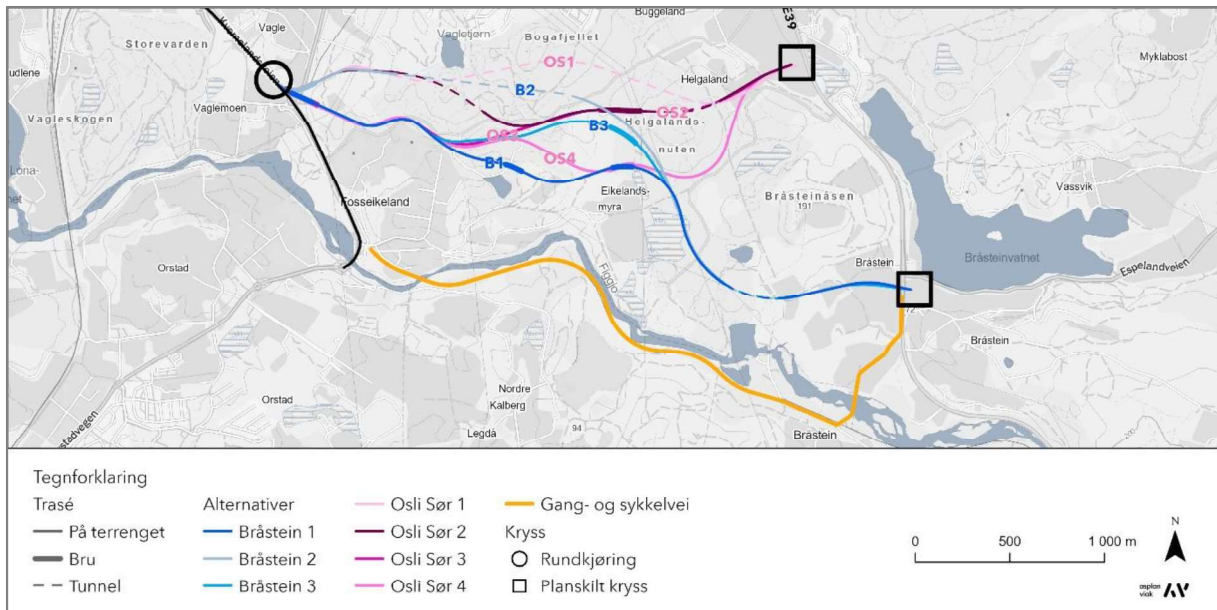
### 2.3. Ny oppstart – forprosjekt som grunnlag for planprogram for kommunedelplan (2020)

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



FIGUR 2-3: NY OPPSTART

Rogaland fylkeskommune igangsatte arbeidet med et forprosjekt for å vurdere alternative korridorer nord for Figgjoelva høsten 2020 (Figur 2-3). Hensikten med forprosjektet var å avklare om det var mulig å finne en løsning innenfor Bymiljøpakkens økonomiske rammer



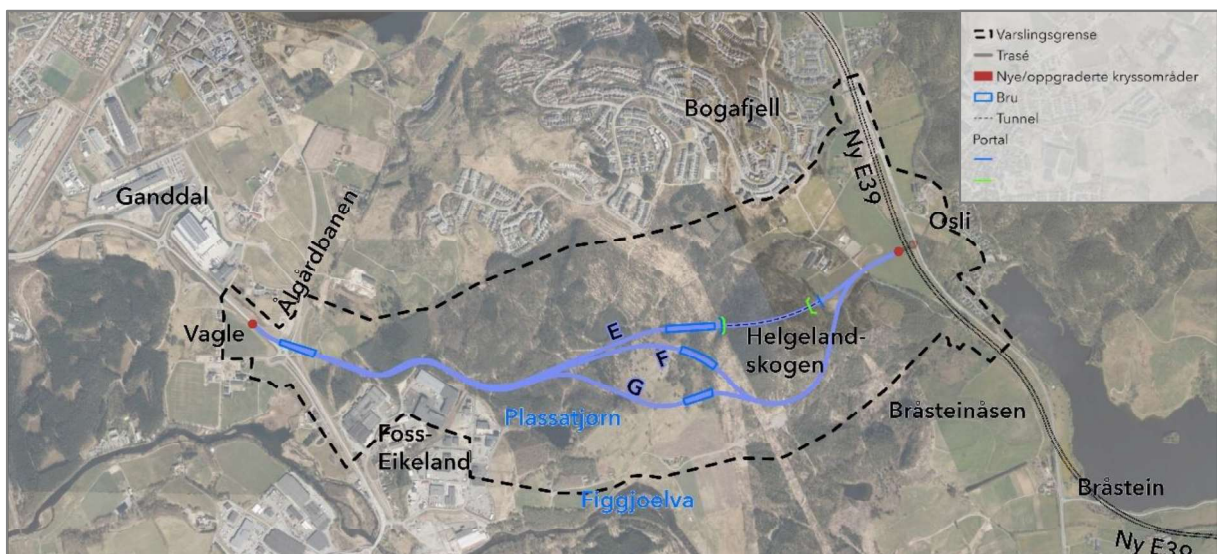
FIGUR 2-4: VURDERTE ALTERNATIVER I FORPROSJEKTET (2020)

To korridorer med syv alternativer ble vurdert nord for Figgjoelva. Fire gikk til Osli og tre til Bråstein.

Forprosjektet vurderte to av Osli-alternativene som de beste for tekniske temaer, kostnader, og ikke-prissatte temaer sett under ett. Alle alternativene til Osli ble vurdert som mindre konfliktfylte enn de som gikk til Bråstein.

Som oppfølging av forprosjektet ble det vurdert to kombinasjonsalternativer på Osli basert på de tidligere utredete traseene. Alternativene ble optimalisert ut fra kostnader, tekniske forhold og for å begrense ulempene for landskap, nærmiljø og friluftsliv, naturressurser, kulturminner og naturmangfold, og ble sammenlignet med de to utvalgte Osli-alternativene.

Det ble anbefalt å utrede ett av kombinasjonsalternativene videre sammen med de anbefalte andre to. Disse alternativene ble omdøpt til E, F og G (Figur 2-5). Disse alternativene lå også til grunn for planprogrammet som ble ferdigstilt og lagt ut til høring i 2023.



FIGUR 2-5: ALTERNATIVER SOM BLE ANBEFALT UTREDET I PLANPROGRAMMET I 2023.

## 2.4. Fravikssøknad E39 (2022)

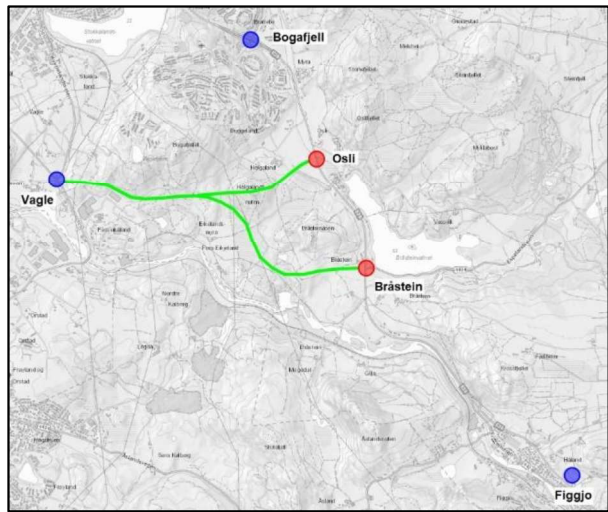
Høsten 2020 utarbeidet Rogaland fylkeskommune et vurderingsnotat for å avklare hva som vil være det beste koblingspunktet med ny E39 ved Osli eller Bråstein, se Figur 2-6.

Ingen av alternativene oppfyller avstandskravene til kryss i vegnormalene, men Osli vurderes som det beste koblingspunktet mellom E39 og Tverrforbindelsen.

Rogaland fylkeskommune søkte Statens vegvesen om fravik fra reguleringsplan for E39 Ålgård – Hove.

Trafikksikkerhetsvurdering lå til grunn for søknaden.

Statens vegvesen anbefalte søknaden og Vegdirektoratet godkjente fravikssøknaden 29.04.2022. «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).»



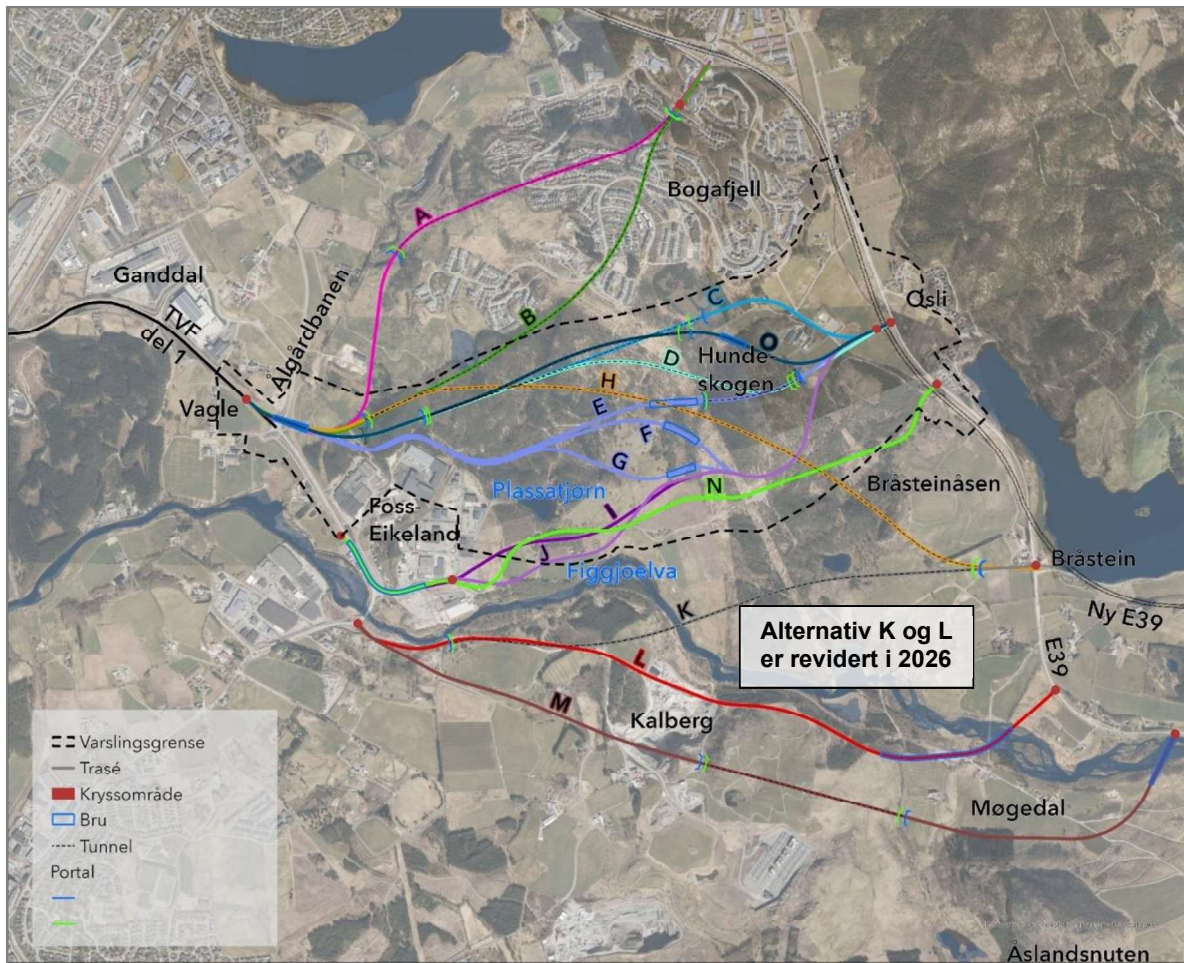
FIGUR 2-6: VURDERTE KORRIDORER FOR TVERRFORBINDELSEN MELLOM VAGLE OG E39 VED OSLI OG BRÅSTEIN.

## 2.5. Silingsprosess og revisjon av planprogrammet etter høring (2023)

Varsel om oppstart i Sandnes og planprogram lå ute til høring i perioden 12.05.-30.06.2023.

Som følge av denne prosessen, ble det gjort en tilleggsvurdering og siling av 15 alternative vegforbindelser (se Vedlegg 3, Silingsrapport 2024), se Figur 2-7. Av de 15 alternativene var to i nordre korridor (Vagle – Bogafjell), syv i midtre korridor nord (Vagle – Osli/Bråstein), tre i midtre korridor sør (Foss-Eikeland – Osli) og tre i søndre korridor (Orstad – Bråstein), delvis sør for Figgjoelva. Som del av dette arbeidet ble alternativene kostnadsberegnet og vurdert opp mot den økonomiske styringsrammen for prosjektet<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> 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.



FIGUR 2-7: VURDERTE ALTERNATIVER ETTER INNKOMNE MERKNADER TIL PLANPROGRAM (2023)

Seks av alternativene i midtre korridor nord (C, D, E, F, G og O) ble foreslått utredet i kommunedelplanen i revidert planprogram fra 2024. Forslag til nytt planprogram med de seks alternativene sammen med utvidet plangrense, ble lagt ut på høring og offentlig ettersyn i tidsrommet 10.10.2024 til 24.11.2024.

Planprogrammet ble igjen justert med bakgrunn i innkomne merknader. Økt fokus på kostnader gjør at alternativene som overskrider styringsrammen (lang tunnel) utgår. Dermed ble igjen alternativene E, F og G anbefalt videre utredet av Rogaland fylkeskommune i planprogrammet som gikk til politisk behandling i Sandnes våren 2025.

## 2.6. Behandling av planprogram i Sandnes kommune (2025)

Planprogrammet ble behandlet i 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.*

## 2.7. Nytt planprogram – Sandnes, Klepp og Time (2026)

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 Tverrforbindelsen. 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 (se Vedlegg 5), slik at disse er reelle alternativer på likt nivå med de øvrige alternativene i planprogrammet. Begge alternativene har et grensesnitt mot det pågående planarbeidet med Omkjøringsveg Kvernaland og det er lagt vekt på at alternativene ikke legger begrensninger eller føringer som kan forsinke arbeidet med Omkjøringsvegen.

## Rogaland fylkeskommune

Postboks 130 sentrum

4001 Stavanger

### Besøksadresse

Arkitekt Eckhoffs gate 1

4010 Stavanger

### Telefon

51 51 66 00

### E-post

[firmapost@rogfk.no](mailto:firmapost@rogfk.no)

[www.rogfk.no](http://www.rogfk.no)



Rogaland  
fylkeskommune

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