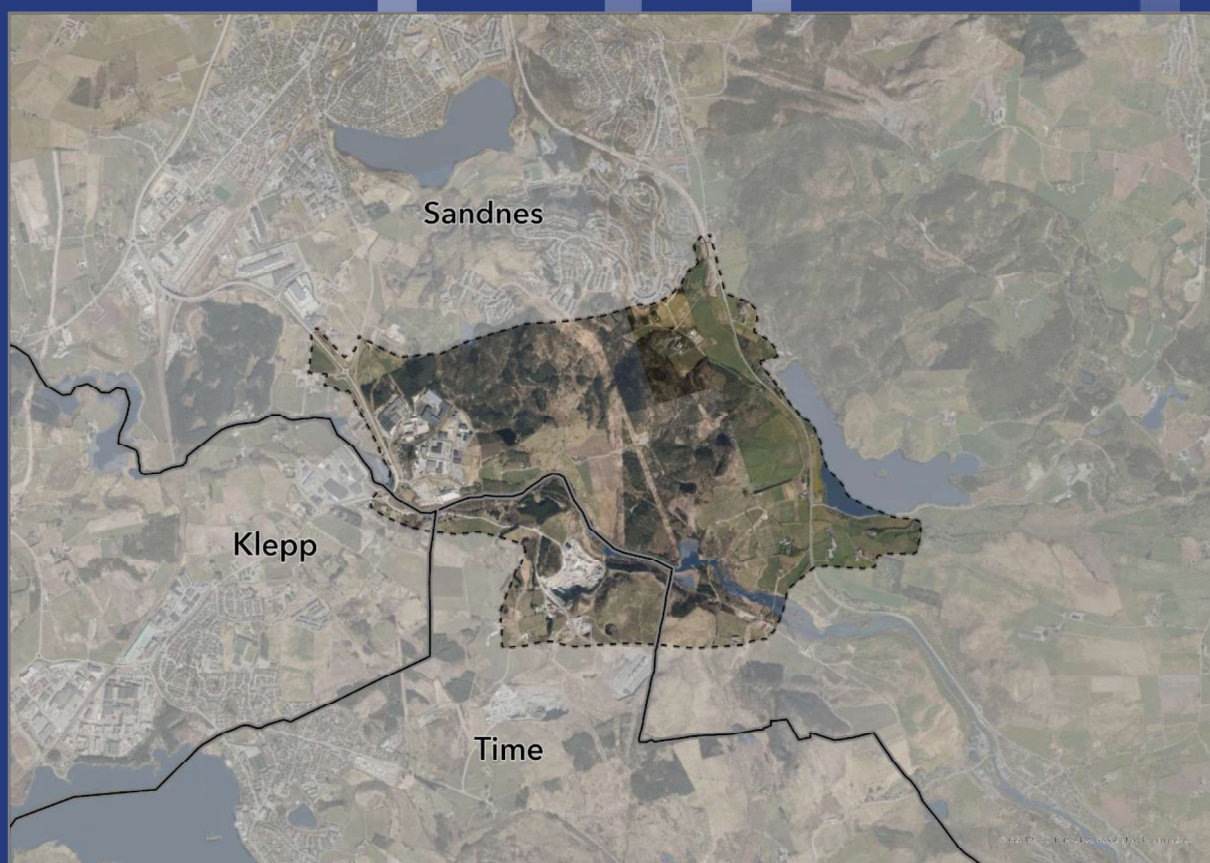


Kommunedelplan for

Tverrforbindelsen mellom fv. 505 - E39 VEDLEGG Alternativ K og L



Kommune:

Sandnes Plan-ID: 202114

Klepp Plan-ID: 2025005

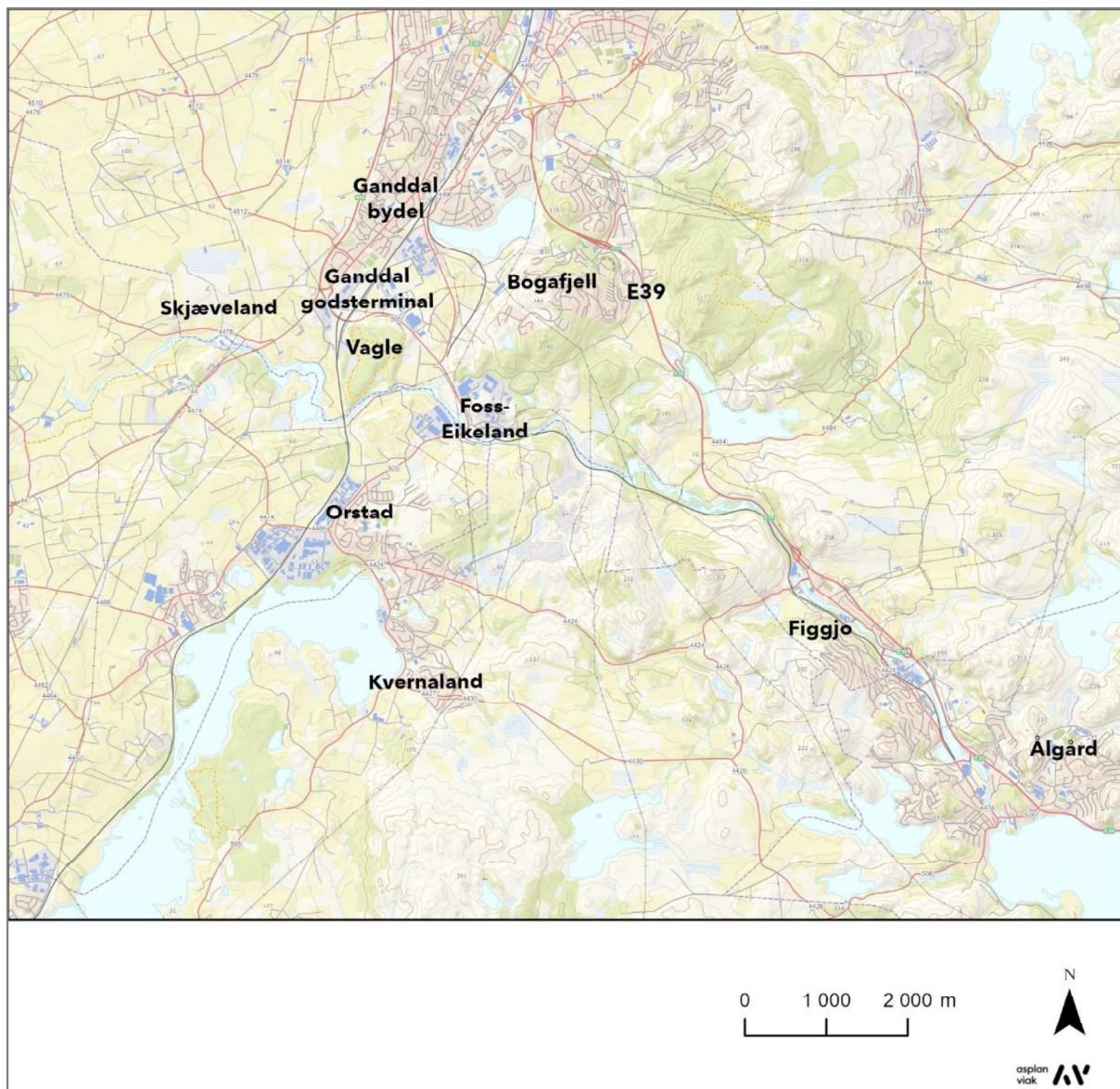
Time Plan-ID: 2025008

Innhold

1. Innledning.....	2
2. Tverrforbindelsens historikk.....	3
2.1. Sentrale milepæler.....	3
2.2. Vurderte alternativer	4
2.3. Oppfølging av vedtatt planprogram i Sandnes kommune	5
3. Utvikling av alternativene K og L	6
3.1. Om prosessen	6
3.2. Forutsetninger/føringer.....	6
3.3. Alternativ K	8
3.4. Alternativ L.....	10

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.

Arbeidet med å finne en mulig forbindelse har pågått lenge, om enn noe stykkevis og delt. Dette notatet er et vedlegg til Planprogram for Tverrforbindelsen mellom fv. 505 – E39. Planmyndighet er Sandnes, Klepp og Time kommuner.

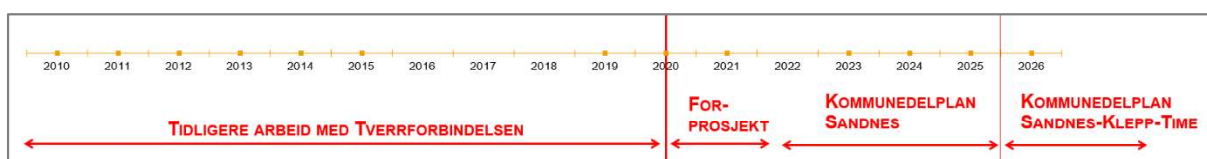
Notatet beskriver bakgrunnen for alternativene K og L, slik de er vist i planprogrammet.

2. Tverrforbindelsens 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).

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.

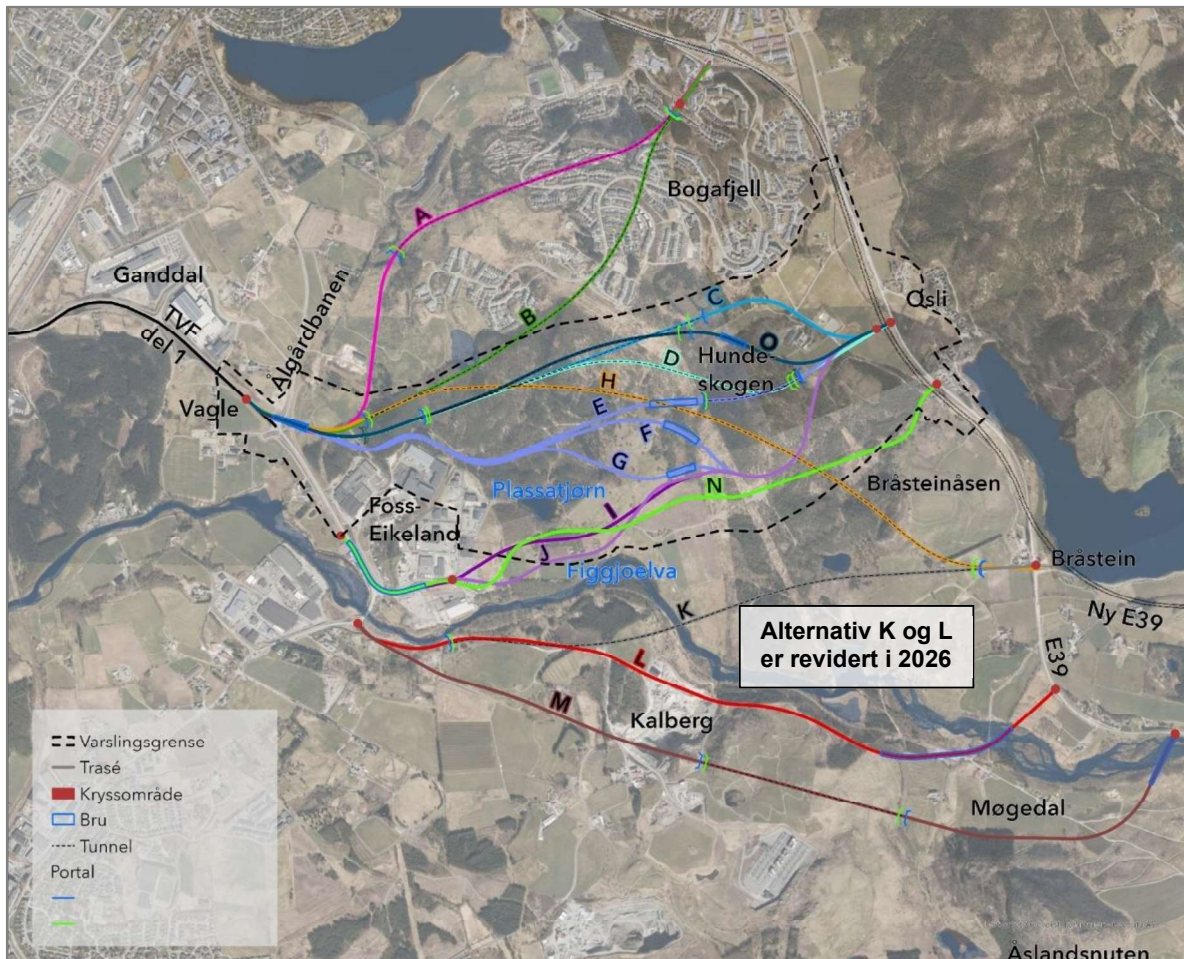
Høsten 2020 ble arbeidet med Tverrforbindelsen startet opp igjen, i regi av Rogaland fylkeskommune, med et forprosjekt for utredning av korridorer for Tverrforbindelsen nord for Figgjoelva. Hensikten med forprosjektet var å avklare om det var mulig å finne en løsning innenfor Bymiljøpakkens økonomiske 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, alternativ K og L, 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 vedlegg 2.

2.2. Vurderte alternativer

Som en del av underlaget for planprogrammet som Sandnes behandlet og vedtok i 2025, ble det i 2023/2024 gjort en tilleggsvurdering og siling av 15 alternativ for Tverrforbindelsen (se Vedlegg 3, Silingsrapport 2024). 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 prosjektet¹. De opprinnelige alternativene K og L var en del av denne vurderingen, se Figur 2-2.



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

Av disse 15 ble seks av alternativene i midtre korridor nord (C, D, E, F, G og O) foreslått utredet videre, men økt fokus på kostnader medførte at alternativene som overskred styringsrammen (lang tunnel) utgikk. Dermed ble alternativene E, F og G anbefalt videre utredet av Rogaland fylkeskommune i planprogrammet som gikk til politisk behandling i Sandnes våren 2025.

¹ 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.

2.3. 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.

3. Utvikling av alternativene K og L

3.1. Om prosessen

Alternativ K og L ble optimalisert og vurdert som del av de 15 alternativene i tilleggsvurderingen 2023/2024. På grunn av kostnader (alt. K), trafiksikkerhet (alt. K og L) og konflikter med kulturarv, naturressurser og naturmangfold (alt. L) ble begge alternativer silt ut.

I høringsperioden kom det inn et nytt forslag til alternativ L, «Ny L». Dette ble vurdert å være en variant av det vurderte alternativ L og ble derfor ikke bearbeidet videre.

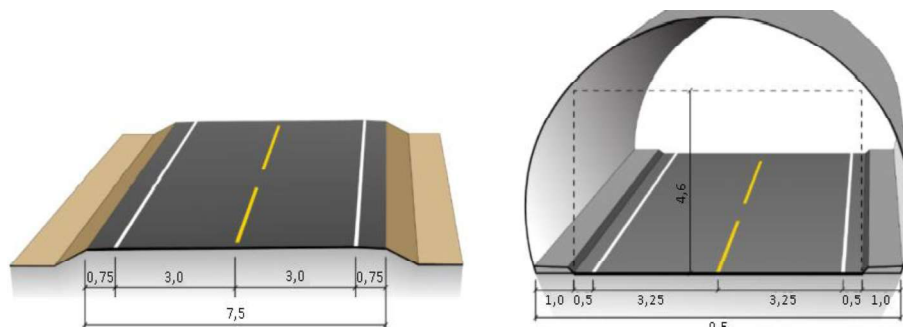
Kommunestyret i Sandnes kommune ønsket imidlertid å inkludere alternativene K og L («ny L») i den videre planprosessen (se kap. 2.3). For å redusere kostnader og konflikt med kulturarv, naturressurser og naturmangfold, er begge alternativene optimalisert for å bli reelle alternativer som grunnlag for utredning. Optimaliseringen er drøftet og avklart med Sandnes, Time og Klepp kommuner. Hensynet til Omkjøringsvegen som er under planlegging, har vært sentralt å ivareta.

Anbefalte løsninger beskrives i kapittel 3.3 og 3.4.

3.2. Forutsetninger/føringer

Vegstandard

- 1.1.1 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.

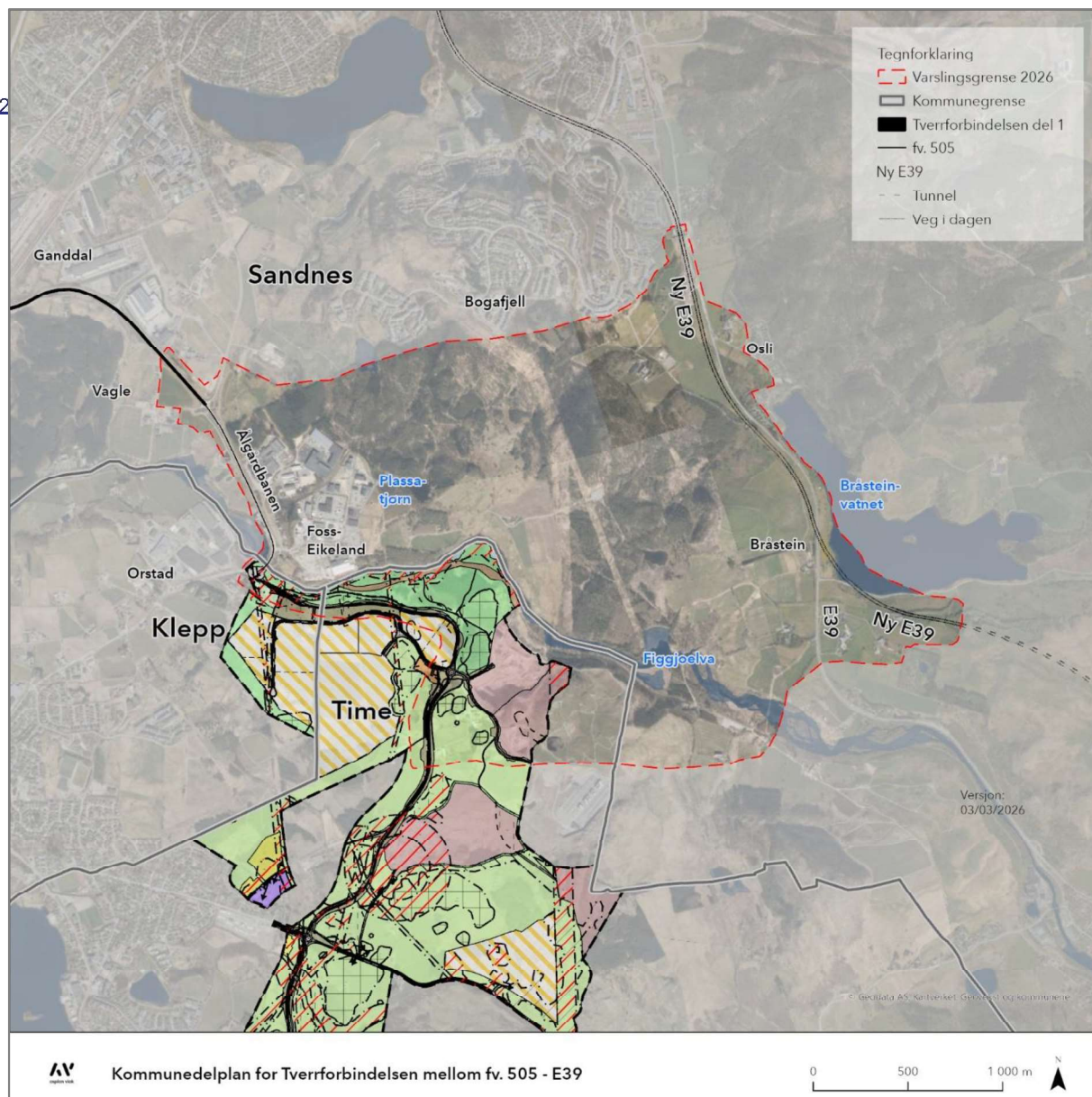


FIGUR 3-1: TVERRPROFIL FOR 2-FELTS VEG MED BREDE 7,5 M OG TUNNELPROFIL MED KJØREFELT OG SKULDER PÅ 9,5 M.

Omkjøringsvegen

Ny områdeplan for Kalberg næringsområde er under arbeid. Planen omfatter næringsområde, masseuttak, kraftkrevende virksomhet og Omkjøringsvegen (Figur 3-2).

1.1.2



FIGUR 3-2: KALBERG-PLANEN, FORELØPIG PLANKART. (OMRÅDEREGULERING IGANGSATT. PLAN ID 1120_202203 – KLEPP KOMMUNE, PLAN ID 1121_0548.00 – TIME KOMMUNE)

Tverrforbindelsens alternativer sør for Figgjoelva skal koordineres med Omkjøringsvegen. I optimaliseringsprosessen ble K- og L-alternativene justert til traséen som er gjeldende for Omkjøringsvegen, slik at K, L og Omkjøringsvegen benytter samme trasé mellom Foss-Eikeland og Kalberg.

Koordineringen mellom traseene betyr at planprosessen for Kalberg-planen (Omkjøringsvegen) kan fortsette parallelt med planarbeidet for Tverrforbindelsen.

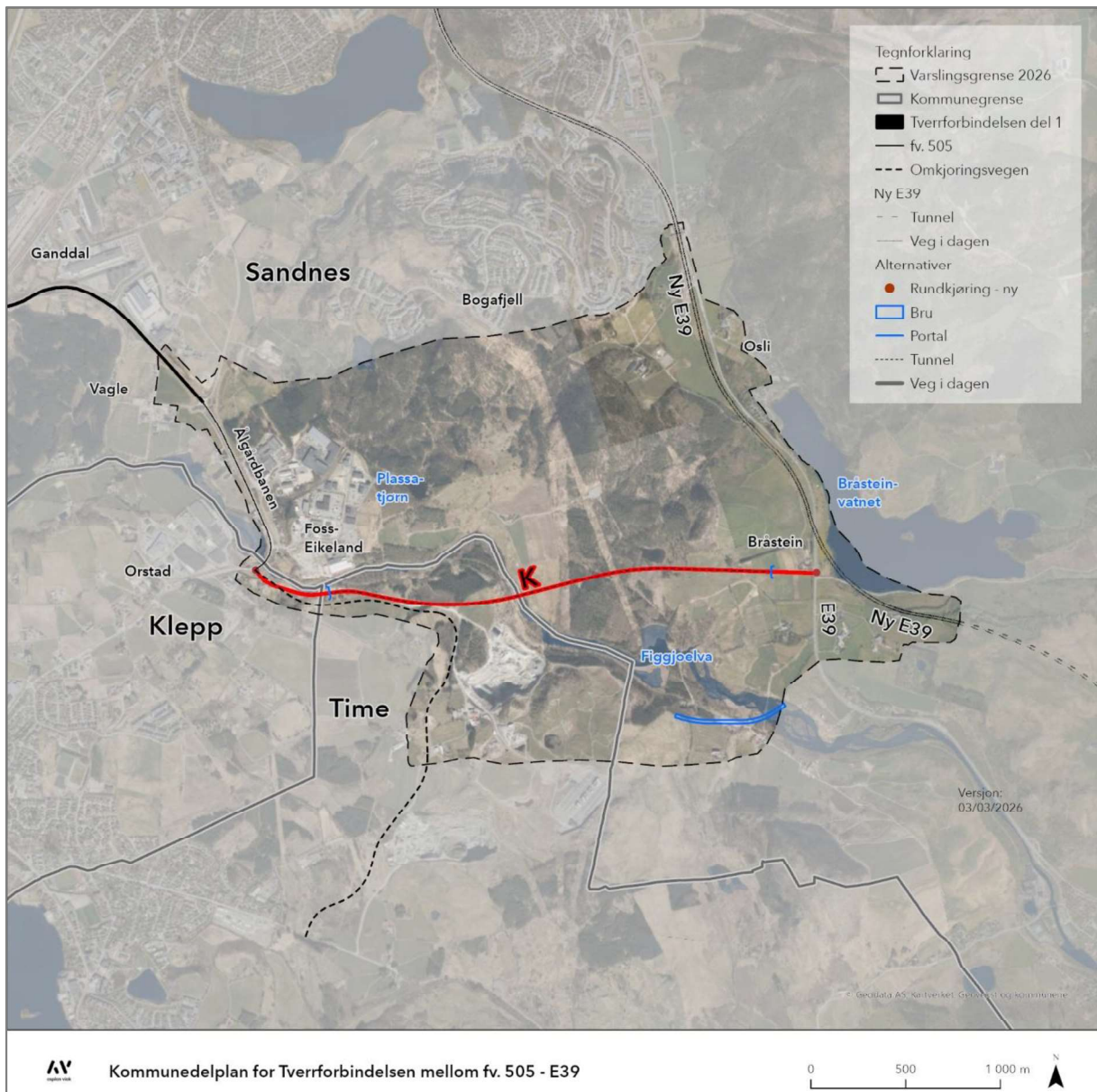
Viktige hensyn i optimaliseringen

Basert på kjent kunnskap om området, har minimalisering av miljømessige konsekvenser vært viktig i optimaliseringen av alternativene K og L. Alternativene går gjennom områder med store kulturminnefelt, mineralressurser, jordbruk og verdifull natur. Deler av området er også viktig for friluftslivet.

1.1.3

3.3. Alternativ K

Opprinnelig alternativ K gikk i lang tunnel under Figgjoelva (kapittel 2.2 og Figur 3-3). Alternativet startet i eksisterende rundkjøring i Kvernlandsvegen sør for Figgjoelva, fulgte terrenget i om lag 250 m før den dukket under Ålgårdbanen og Figgjoelva i en 2 300 m lang tunnel. Traseen forutsatte tilkobling i nytt kryss med dagens E39 på Bråstein.



FIGUR 3-3: ALTERNATIV K I SILINGSRAPPORTEN (2024)

Et alternativ som faller ned mot en tunnel under elva er ikke mulig å koordinere med planen for Omkjøringsvegen, som har en stigning fra rundkjøringen i Kvernlandsvegen mot øst.

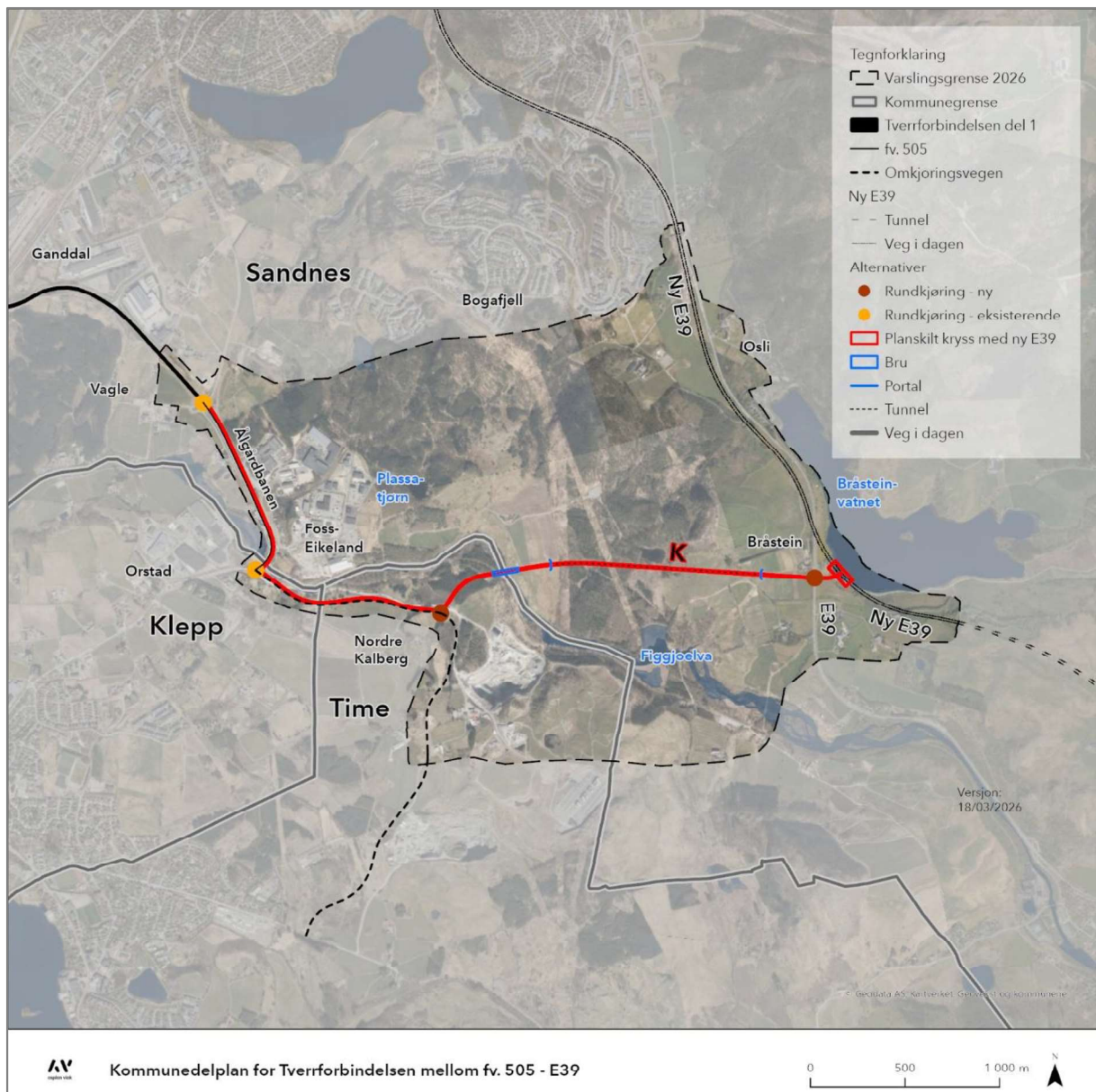
Traséen ble justert for å følge Omkjøringsvegen fra Foss-Eikeland til Kalberg og tilpasset slik at den i størst mulig grad unngår verdifulle områder (Figur 3-4).

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 elva 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.

Kostnadsberegninger for alternativ K er oppdatert basert på det optimaliserte alternativet og ligger ca. 16% (162 mill. kr) over revidert styringsramme for prosjektet (986 mill. kr.), 2025 kroner. Omkjøringsveien utgjør ca. 11,5% (132 mill. kr.) av den totale kostnaden.

Fra Vagle til ny E39 har alternativ K en samlet lengde på 4 240 m.

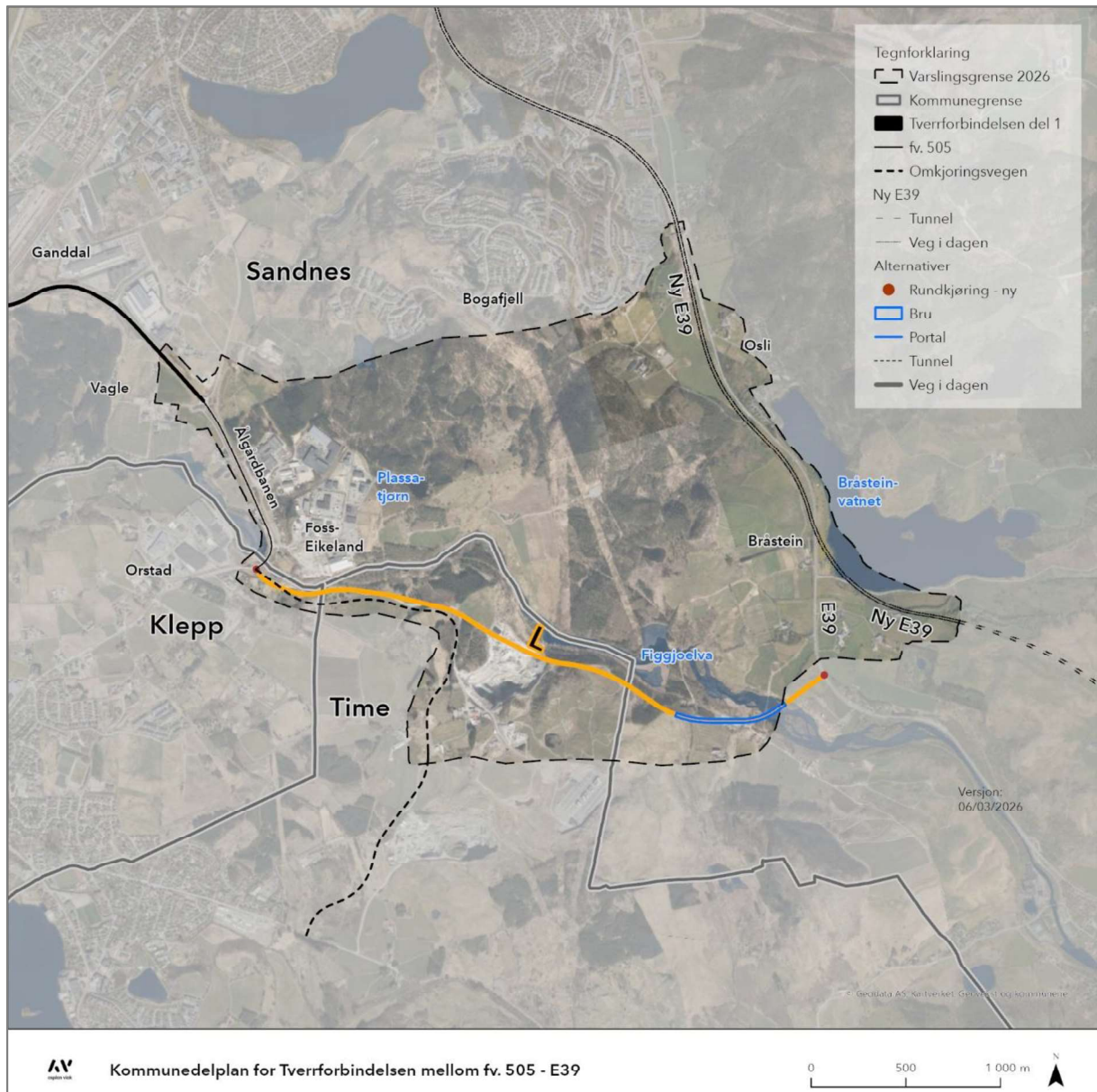
Lengde Fv.505 Vagle – Foss- Eikeland (m)	Ny veg				Lengde Dagens E39 (m)	Lengde Ny E39 (m)	Samlet lengde (m)
	Total lengde ny veg (m)	Veg i dagen (m)	Tunnel (m)	Bru (m)			
1 000	3 240	2 005 (Omkjørings- vegen: 1 040 m)	1 100	135	-	-	4 240



FIGUR 3-4: ALTERNATIV K ETTER OPTIMALISERING (2026)

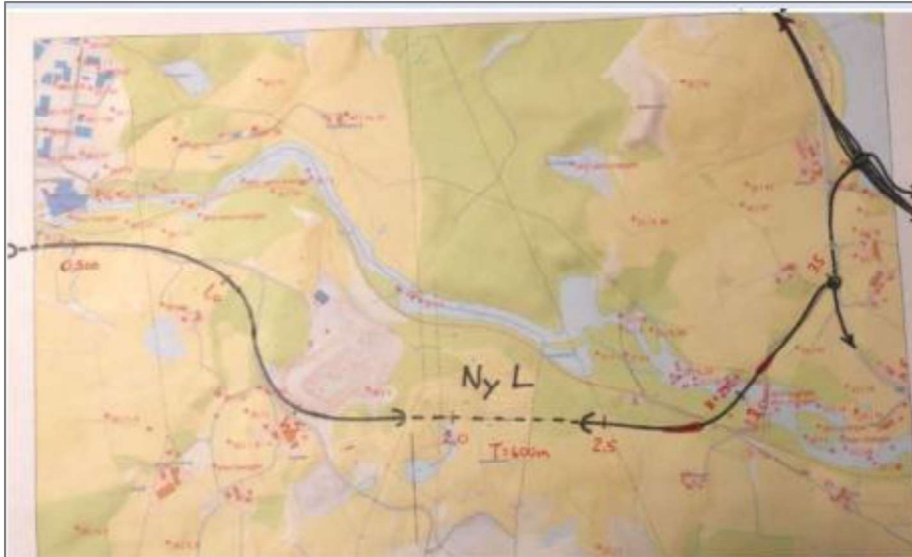
3.4. Alternativ L

Opprinnelig alternativ L lå i dagen sør for Figgjoelva (kapittel 2.2 og Figur 3-5). Alternativet startet i eksisterende rundkjøring i Kvernlandsvegen sør for Figgjoelva, fulgte terrenget i om lag 2 400 m til en 600 m lang bru over Ålgårdbanen og Figgjoelva. Traseen forutsatte tilkobling i nytt kryss med dagens E39 på Bråstein.



FIGUR 3-5: ALTERNATIV L I SILINGSRAPPORTEN (2024)

I løpet av merknadsprosessen ble et alternativt forslag til trasé L fremsatt, kalt «Ny L». Dette forslaget unngår kryssing av dagens masseuttak på Kalberg og inkluderer en kort tunnel for å unngå fremtidig masseuttaksområde, samt kulturminner øst for masseuttaket (Figur 3-6). I Sandnes kommunes vedtak (se kapittel 2.3) fremgår det at denne varianten av alternativ L skal være grunnlag for videre arbeid.



FIGUR 3-6: FORSLAG TIL «NY L» FRA MERKNADSPROESSEN.

Alternativ L er nå koordinert med Omkjøringsvegen fra Foss-Eikeland til Kalberg, og optimalisert slik at den i størst mulig grad unngår områder med verdifull kulturarv, naturressurser og naturmangfold (Figur 3-7). Adkomster til eiendommer i området er ivaretatt, herunder adkomster til gårdsbrukseiendommer og masseuttaket.

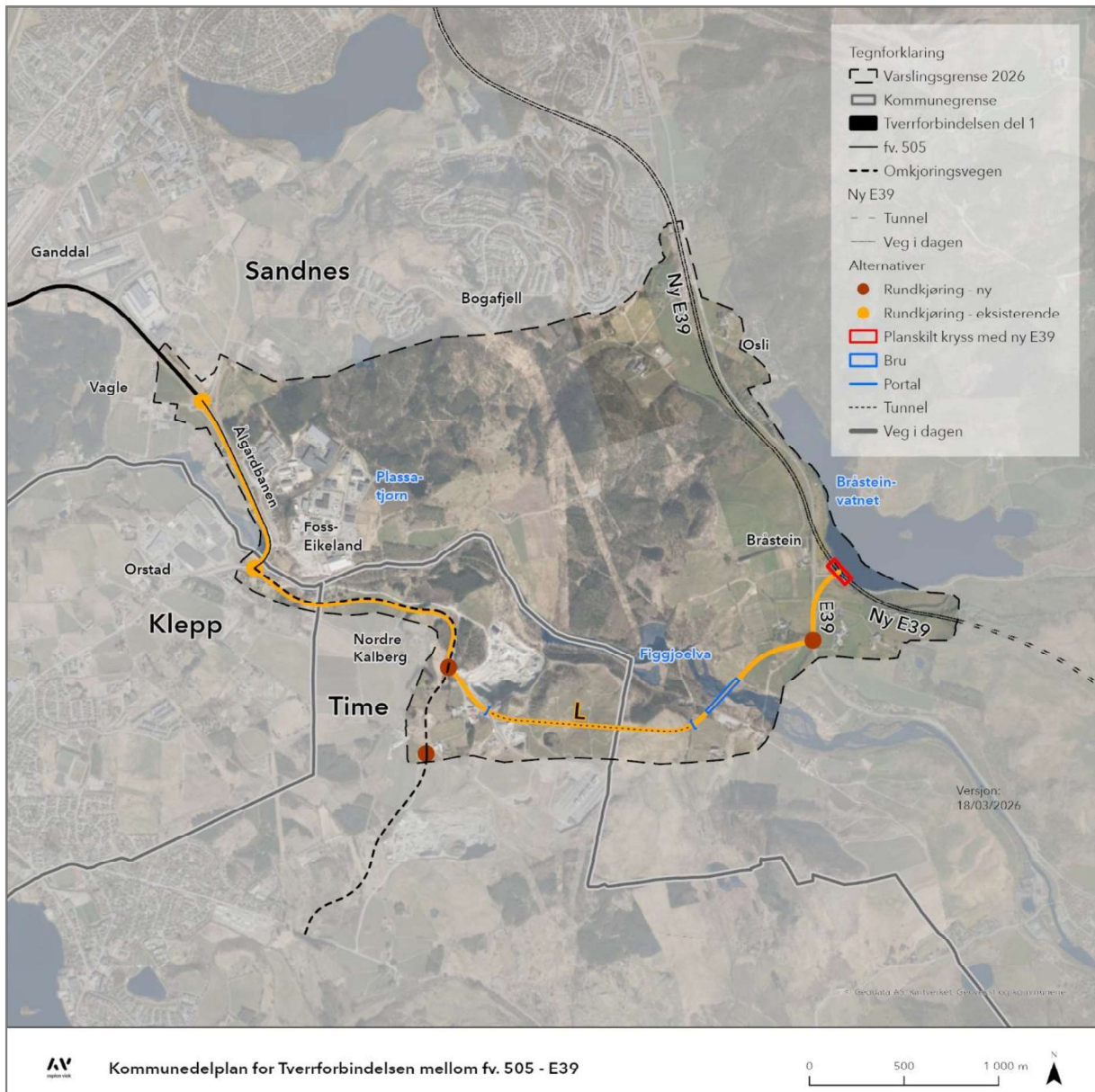
Det bygges en rundkjøring mellom Tverrforbindelsen og Omkjøringsvegen ved massetaket på Kalberg. Vegene føres i terrenget ca. 300 m, videre gjennom en 1,1 km lang tunnel under Sandskallen, og deretter ca. 100 m på terreng før den krysser over Figgjoelva på en 235 m lang bru. Etter kryssing av elva går 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 eksisterende gårdseiendommer og trafostasjonen på Fagrafjell.

Kostnadsberegninger for alternativ L er oppdatert basert på det optimaliserte alternativet og ligger ca. 28% (274 mill. kr.) over revidert styringsramme for prosjektet (986 mill. kr.), 2025 kroner. Omkjøringsveien utgjør ca. 13,5% (172 mill. kr.) av den totale kostnaden.

Fra Vagle til ny E39 har alternativ L 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 m)	1 100	235	70	-	4 965



FIGUR 3-7: ALTERNATIV L ETTER OPTIMALISERING (2026)

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.