



**Statens vegvesen**

# **E39 Ålgård - Hove**

## **Silingsrapport**

Kommunedelplan og konsekvensutredning for ny E39 i  
Gjesdal og Sandnes kommune



Region vest  
Dato: 1.12.2010



# Forord

Statens vegvesen har igangsatt arbeid med kommunedelplan og konsekvensutredning for ny trasé for E39 på strekningen mellom Ålgård i Gjesdal kommune og Hove i Sandnes kommune. Eksisterende veg er ikke dimensjonert for dagens trafikk og ulykkesfrekvensen er høy. Målsettingen er å få plass en trafiksikker veg med høy standard for gjennomgangstrafikken og mye av lokaltrafikken. Plassering av traseer og kryss skal avklares gjennom kommunedelplan med konsekvensutredning.

Som et ledd i arbeidet med å identifisere aktuelle alternativer, er det gjennomført en kreativ fase med søk etter mulige alternativer. Denne fasen følges opp med siling av alternativer slik at vi står igjen med aktuelle og realistiske alternativer som skal legges til grunn for videre planlegging og konsekvensutredning. Denne silingsrapporten gjennomgår alternativer som er lagt fram og begrunner hvilke alternativer som siles ut og ikke vil inngå i videre arbeid.

Silingsrapporten blir oversendt til Sandnes kommune og Gjesdal kommune til videre behandling. Rapporten sendes også til Rogaland fylkeskommune og Fylkesmannen i Rogaland til kommentar. Endelig valg av alternativer for videre planlegging blir gjort etter at disse har gitt sin tilbakemelding på silingsrapporten.

Silingsrapporten er utarbeidet av Statens vegvesen med Norconsult AS som konsulent. Arbeidet har vært utført i nært samarbeid med Sandnes kommune, Gjesdal kommune, Rogaland fylkeskommune og Fylkesmannen i Rogaland gjennom seminar og møter i prosjektgruppe og samarbeidsgruppe.

1. desember 2010

# Innhold

|  |           |
|--|-----------|
| <b>SAMMENDRAG</b>                                      | <b>5</b>  |
| <b>1 BAKGRUNN</b>                                      | <b>7</b>  |
| 1.1 IDÈDUGNAD 2007                                     | 7         |
| 1.2 PLANPROGRAM  | 7         |
| 1.3 KREATIVT VERKSTED                                  | 7         |
| 1.4 VURDERTE ALTERNATIVER                              | 7         |
| 1.5 MÅLSETTING FOR PLANARBEIDET                        | 9         |
| 1.6 MÅL MED SILINGSRAPPORTEN                           | 9         |
| <b>2 KRITERIER OG GRUNNLAG</b>                         | <b>10</b> |
| 2.1 VALG AV STANDARD                                   | 10        |
| 2.2 VURDERINGSKRITERIER                                | 10        |
| 2.3 FORHOLD TIL TVERRFORBINDELSEN MELLOM JÆREN OG E39  | 10        |
| 2.4 SANDNES ØST  | 11        |
| <b>3 SILINGSPROSESS</b>                                | <b>12</b> |
| 3.1. INNLEDNING  | 12        |
| 3.2 FØRSTE SILING                                      | 13        |
| 3.3 ANDRE SILING                                       | 13        |
| 3.4 FORBEHOLD  | 13        |
| 3.5 HOVEDLINJER OG KRYSSPLASSERING                     | 13        |
| 3.6 LOKALVEGNETT, KOLLEKTIVTRAFIKK OG MYKE TRAFIKANTER | 13        |
| 3.7 VERDIKART  | 14        |
| <b>4 DELOMRÅDE A, SKURVE - ÅLGÅRD</b>                  | <b>15</b> |
| 4.1 KONKLUSJON ETTER FØRSTE SILING                     | 15        |
| 4.2 ANDRE SILING                                       | 15        |
| <i>Alternativ A1</i>                                   | 16        |
| <i>Alternativ A2</i>                                   | 17        |
| <i>Alternativ A3</i>                                   | 18        |
| 4.3 ANBEFALING DELOMRÅDE A, SKURVE - ÅLGÅRD            | 20        |
| <b>5 DELOMRÅDE B, KONGEPARKEN - FIGGJO</b>             | <b>21</b> |
| 5.1 FØRSTE SILING                                      | 21        |
| 5.2 ANDRE SILING                                       | 22        |
| <i>Alternativ B1</i>                                   | 22        |
| <i>Alternativ B2</i>                                   | 23        |
| <i>Alternativ B4</i>                                   | 24        |
| <i>Alternativ B8</i>                                   | 26        |
| <i>Alternativ B12</i>                                  | 27        |
| 5.3 ANBEFALING DELOMRÅDE B, KONGEPARKEN - FIGGJO       | 27        |
| <b>6 DELOMRÅDE C, BRÅSTEIN - OSLI</b>                  | <b>28</b> |
| 6.1 FØRSTE SILING BRÅSTEIN - OSLI                      | 28        |
| 6.2 ANDRE SILING BRÅSTEIN - OSLI                       | 29        |
| <i>Alternativ C2</i>                                   | 29        |
| <i>Alternativ C6</i>                                   | 30        |
| <i>Alternativ C8</i>                                   | 31        |
| <i>Alternativ C13</i>                                  | 33        |
| 6.3 ANBEFALING DELOMRÅDE C BRÅSTEIN - OSLI             | 34        |
| <b>7 DELOMRÅDE D OSLI - HOVE</b>                       | <b>36</b> |
| 7.1 ANBEFALING DELOMRÅDE D2 OSLI - HOVE                | 36        |
| <b>8 OPPSUMMERING</b>                                  | <b>37</b> |
| <b>9 VIDERE PROSESS</b>                                | <b>39</b> |
| <b>BAKGRUNNSDOKUMENTER OG VEDLEGG</b>                  | <b>40</b> |

## SAMMENDRAG

Statens vegvesen har igangsatt arbeid med kommunedelplan og konsekvensutredning for ny trasé for E39 på strekningen mellom Ålgård i Gjesdal kommune og Hove i Sandnes kommune.

Planprogrammet legger opp til at i første del av den videre planprosessen skal det utarbeides en silingsrapport som presenterer og vurderer de mange alternativer og varianter på et overordnet nivå. Silingsrapporten skal ende ut i en anbefaling om hvilke alternativer som skal inngå i den endelige konsekvensutredning og kommunedelplan.

Ny E39 Ålgård - Hove planlegges med 4-felts motorveg med 100 km/t (standard S9). Den sørligste delen mellom Skurve og Ålgård planlegges som tofelts veg med 90 km/t (standard S5)

For å håndtere alle alternativene er planområdet delt inn i fire delområder. Til sammen er 36 alternativer er vurdert.

|                                   |               |
|-----------------------------------|---------------|
| Delområde A. Skurve - Ålgård      | 7 alternativ  |
| Delområde B. Kongeparken - Figgjo | 14 alternativ |
| Delområde C. Bråstein - Osli      | 13 alternativ |
| Delområde D. Osli - Hove          | 2 alternativ  |

På grunn av utfordrende grunnforhold vil ikke alle nødvendige grunnundersøkelser være gjennomført før silingsrapporten foreligger. Ved Kongeparken vil det by på utfordringer å få på plass gode løsninger. Det tas derfor forbehold om gjennomførbarhet for noen av alternativ.

Sammenhengende gang- og sykkelvegnett vil opprettholdes/bygges i alle alternativer og vil ikke skille alternativer. Prosjektet forutsetter også parallelt lokalvegssystem for langsomtgående kjøretøy og lokale kollektivruter.

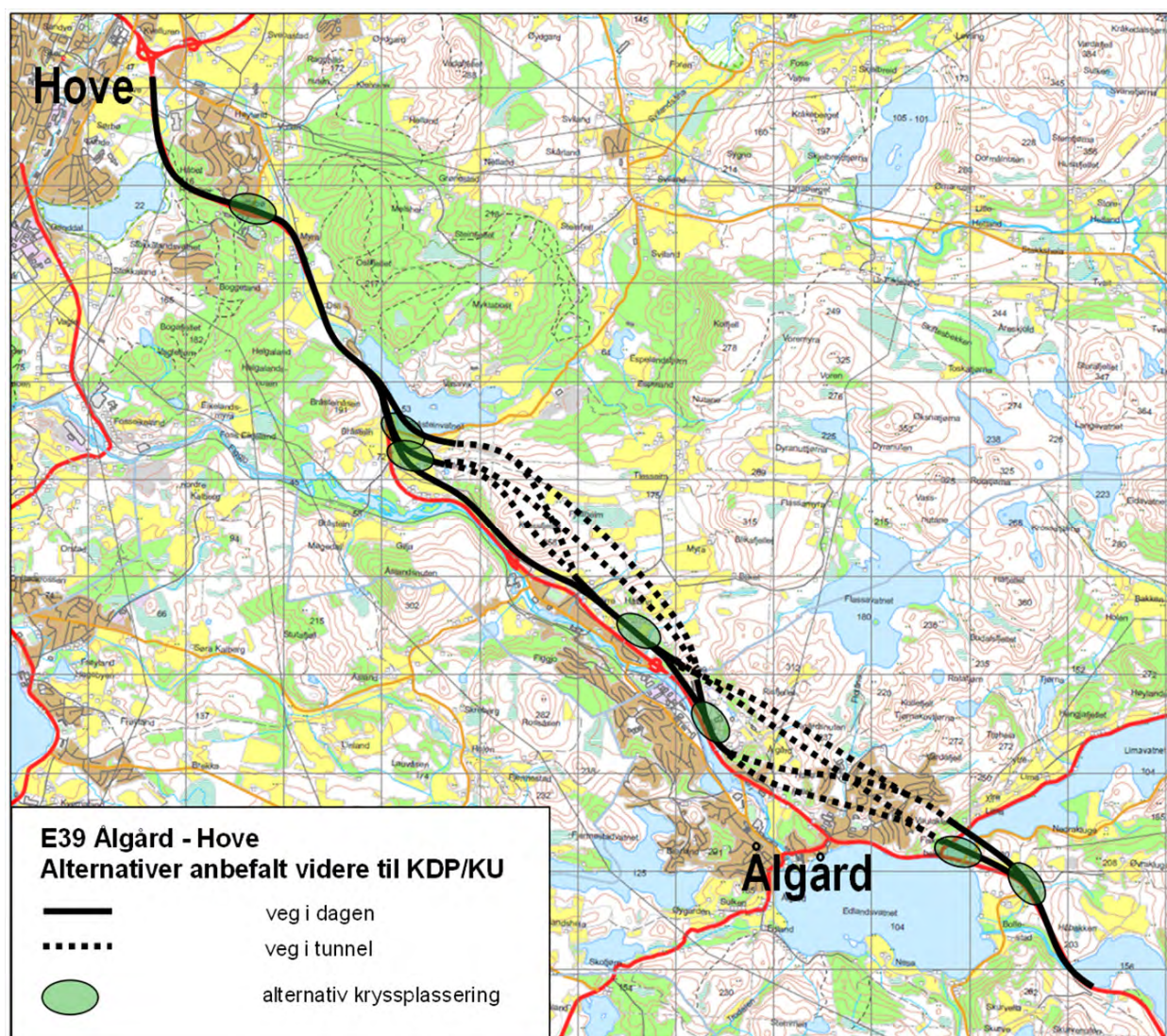
Det er gjort en første siling for hvert delområde hvor vurderingen har vært på et overordnet og tilstrekkelig nivå med utgangspunkt i at klart dårligere og eventuelt urealistiske alternativ skal forkastes.

I en andre siling vurderes alternativene som har gått videre fra første runde og der det ikke foreligger umiddelbare grunner for utsiling. En nærmere vurdering skal bringe klarhet i hvorvidt et alternativ kvalifiserer til å gå videre til en full konsekvensutredning eller om det allerede på dette nivå er klart at alternativet ikke bør utredes nærmere.

Etter silingen står en igjen med 9 alternativ fordelt på 4 delområder. De fleste alternativer kan kombineres og det er til sammen 16 ulike kombinasjoner som skal vurderes i konsekvensutredningen dersom dette blir det endelige resultatet av silingen.

## Alternativer som anbefales videreført i kommunedelplan og konsekvensutredning

- A2 Dagløsning delvis i dagens trasé fra Skurve til Lima, med kryss ved Vaule bru.
- A3 Dagløsning delvis i dagens trasé fra Skurve til Lima, høy bro over Limavatnet, kryss ved Bollestad øst.
- B1 Kort dagløsning fra Kleivapiggen til Krossfjellet. Kryss ved Håland.
- B2 Lang dagløsning fra Høljaberget til Krossfjellet. Kryss ved Kongeparken.
- B4 Kort dagløsning fra Høljaberget til Kleivapiggen. Kryss ved Kongeparken.
- C6 Dagløsning fra Bråstein til Osli delvis på fylling i vatn. Kryss ved Bråstein.
- C8 Dagløsning fra Bråstein til Osli. Kryss ved Bråstein.
- C13 Dagløsning langs dagens trasé frå Håland langs Figgjo til Osli. Kryss ved Bråstein.
- D1 Dagløsning fra Osli i dagens trasé til Hove. Kryss ved Bogafjell.



Løsninger som anbefales videreført i kommunedelplan og konsekvensutredning for E39 Ålgård - Hove.

# 1 BAKGRUNN

## 1.1 Idédugnad 2007

I 2007 ble det avholdt en idédugnad for å se på ulike løsninger for ny E39 Ålgård - Hove. Resultatet fra idédugnaden, sammen med flere traséforslag utarbeidet av Statens vegvesen, har dannet bakgrunn for det videre planarbeidet.

## 1.2 Planprogram

Planprogrammet vedtatt i februar 2010, vurderte prosjektet på korridornivå og endelig behandling konkluderte med at utbedring av dagens trasé og en vestlig korridor (korridor C) skulle forkastes. Videre planarbeid skulle konsentreres til korridor B mellom Ålgård og Osli på østsiden av Figgjo. Korridor A ble brukt som benevnelse for den nordligste delen fra Osli til Hove, felles for korridor B og C. Planprogrammet har også lagt opp til at første fase i det videre planarbeidet skal være å utarbeide en silingsrapport.

## 1.3 Kreativt verksted

Med bakgrunn i at fastsatt planprogram legger opp til at ny E39 skal følge korridor A + B, er planinnsatsen rettet mot å finne aktuelle alternativer innen denne korridoren. I tillegg til de alternativene som er vurdert i etterkant av planprogrammet, ble det arrangert et kreativt verksted den 23. september 2010 der en gruppe fagpersoner var invitert. Formålet med verkstedet var å få fram gode idéer og løsninger som tidligere ikke har blitt vurdert.

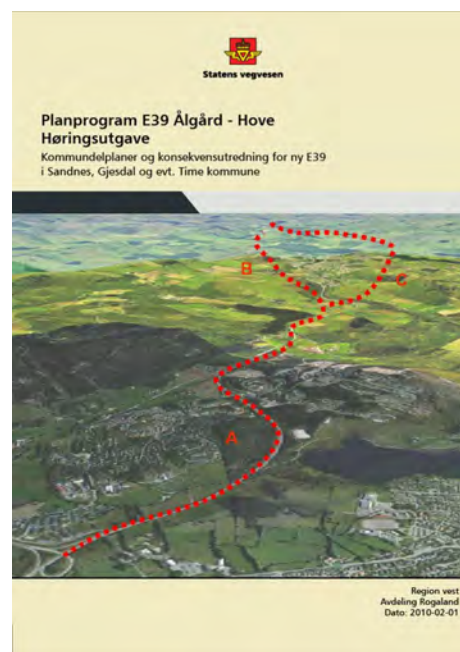
Som grunnlag for seminaret var det i forkant utarbeidet kart som viser hvilke verdier som er knyttet til natur, landskap, kulturminner, naturressurser og nærmiljø i planområdet. Det var også utarbeidet et notat om vegstandard, samt et sett med veglinjer som var teknisk mulige i forhold til stigning og kurvatur, og mulige innslag for tunnel i forhold til løsmasser og fast fjell.

Resultatet fra seminaret er oppsummert i en egen rapport. (E39 Ålgård - Hove, Rapport fra Kreativt verksted 23.09.2010 - uttrykt vedlegg). Det er også utarbeidet et arbeidsnotat der ideene som framkom på verkstedet er sammenstilt og sortert (uttrykt vedlegg). Disse ideene utgjør grunnlaget for silingsrapporten.

## 1.4 Vurderte alternativer

Oppsummert har dermed vurderte alternativer i denne rapporten følgende opprinnelse:

- Idédugnad (2007)
- Kreativt verksted (2010)
- Andre forslag framkommet i planprosessen



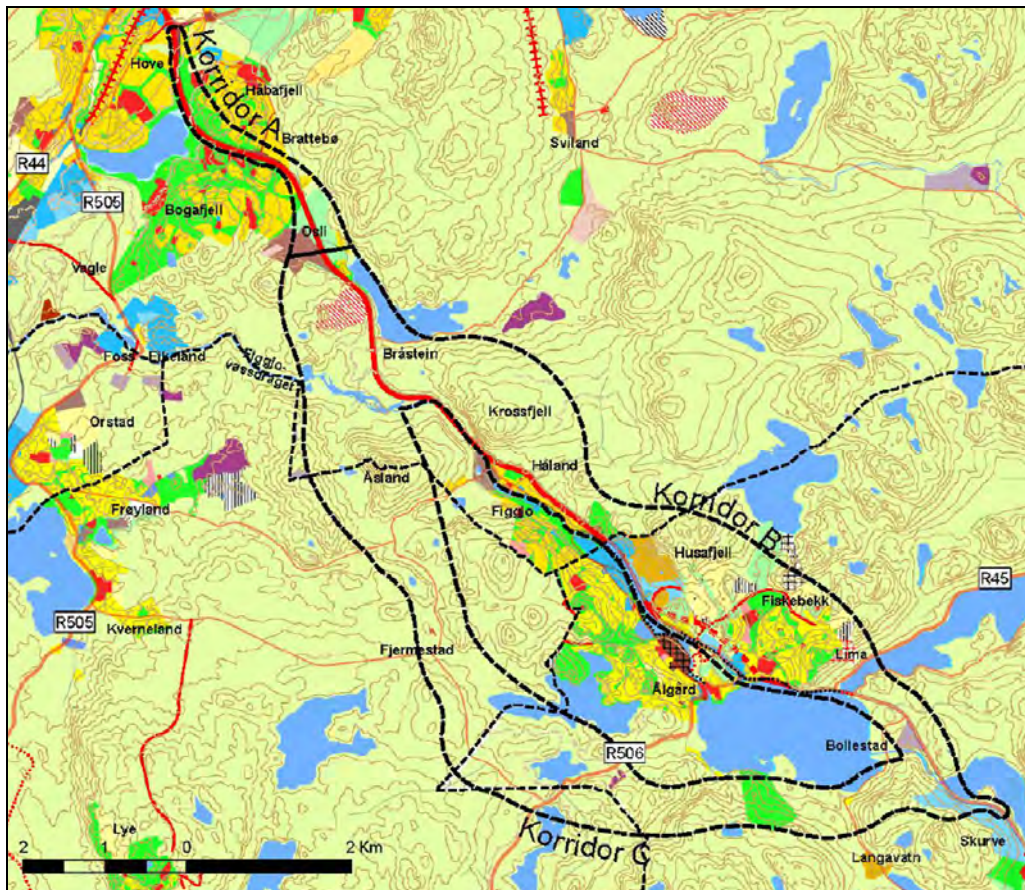


Fig. 1 Korridorer vurdert i planprogrammet. Korridor C ble forkastet ved fastsettelse av planprogrammet.

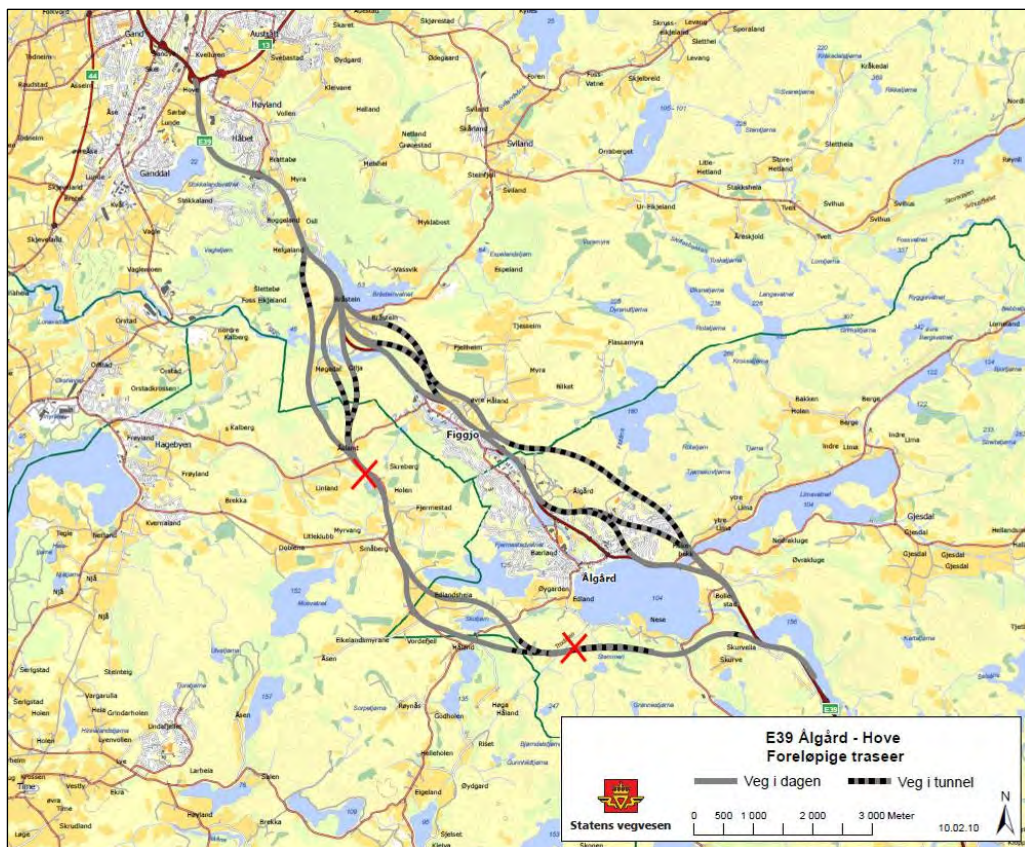


Fig. 2 Foreløpige traseer som grunnlag for korridorer i planprogrammet. Traseer i korridor C er forkastet.



## 1.5 Målsetting for planarbeidet

I tillegg til overordnede målsettinger i Nasjonal transport (NTP) som færre drepte og alvorlig skadde, bedre framkommelighet i og mellom regioner og et mer effektivt transportsystem er det i planprogrammet utformet egne samfunns mål for planarbeidet:

- Veggen skal ha standard som stamveg med god framkommelighet og høy trafikksikkerhet
- Veggen skal gi god betjening av kommunesenteret Ålgård og bydelscenteret Figgjo
- Veggen skal redusere miljøbelastningen som dagens vegnett medfører for tettbebyggelsene Figgjo og Ålgård
- Veggen skal være tilpasset / samordnet med eksisterende arealbruk og fremtidig areal- og tettstedsutvikling i influensområdet
- Vegsystemet skal gi grunnlag for effektiv kollektivdekning, gode gang-/sykkelforbindelser og et godt lokalvegnett i området
- Valgt trasé skal så langt mulig ivareta natur-, miljø-, kulturminne- og landbruks-/jordverninteressene i området

Disse målene legges til grunn ved siling av alternativer. I tillegg gjøres en vurdering av tekniske forhold og Statens vegvesens krav til utforming av veganlegg.

## 1.6 Mål med silingsrapporten

Målet med silingsrapporten er å identifisere et begrenset antall reelle og realistiske alternativer som skal inngå i videre arbeid med kommunedelplan og konsekvensvurdering. I utgangspunktet foreligger det et vell av alternative løsninger for ny E39 mellom Ålgård og Hove.

Silingsrapporten skal identifisere aktuelle alternativer til et handterlig antall i videre planarbeid. I noen tilfeller er alternativer så like at de kan betraktes som varianter. Der det er grunnlag for det, er varianter sett i sammenheng og behandlet som ett alternativ.

## 2 KRITERIER OG GRUNNLAG

### 2.1 Valg av standard

I henhold til stamvegutredningen 2006 skal strekningen Ålgård - Hove planlegges med motorvegstandard med 4 felt. Foreløpige trafikk tall for 2030 viser en årsdøgntrafikk (ÅDT) på over 20.000, noe som utløser krav om fire felt. Strekningen planlegges med standard S9 og 100 km/t. Standard er valgt på bakgrunn av de vurderinger og konklusjoner som framkommer i notat om standard og trafikksystem (se vedlegg1)

Det er også lagt til grunn for planarbeidet at den sørlige del av prosjektområdet fra Vaule bru til Skurve skal ha standard S5, dvs to felt, noe som og er i tråd med stamvegutredningen og planer videre sørover. Trafikkprognoser for Ålgårdtunnel er usikre og volumet er i grenseland i forhold til krav om to tunnellop (>12 000 ÅDT). For å være på den sikre siden legges det til grunn i de videre planarbeidet at det skal være to tunnellop og fire felt.

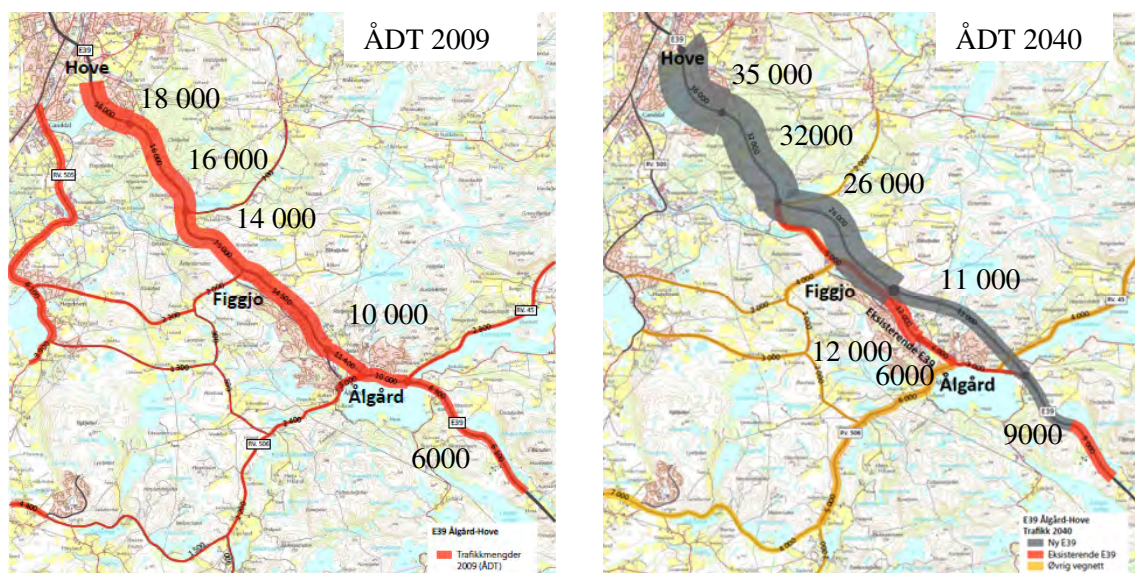


Fig.3 Dagens trafikk og estimert trafikk 2040.

### 2.2 Vurderingskriterier

Disse hovedkriteriene er lagt til grunn i silingsarbeidet:

- Teknisk gjennomførbarhet
- Trafikksikkerhet og krav til vegutforming
- Trafikale forhold (omkjøring og trafikk på lokalvegnett m.m.)
- Overordnet vurdering i forhold til arealbruk, naturmiljø, kulturmiljø, landskap, naturressurs og nærmiljø/friluftsliv
- Kostnadsvurdering

### 2.3 Forhold til Tverrforbindelsen mellom Jæren og E39

Inntil og delvis innenfor planområdet for E39 planlegges en tverrforbindelse for trafikk mellom Jæren/fv. 505 og E39. Løsningene for Tverrforbindelsen er ikke avklart, men korridor B1 fra konsekvensutredningen legges til grunn. Hovedfokus for planarbeidet er å finne en god løsning for E39. Det er ikke bestemt om Tverrforbindelsen skal ha kryss direkte med ny E39 eller

gammel E39. I de alternativer som vurderes, og som også videreføres etter silingen, er det alternativer som gjør det mulig både med og uten kryss mellom ny E39 og Tverrforbindelsen.

## **2.4 Sandnes Øst**

Sandnes kommune har planer om stor utbygging i Sandnes Øst ved Sviland øst for Bråstein. Selv om det meste av framtidig trafikk derfra vil gå nordover vil også en del trafikk gå mot E39 ved Bråstein og videre vestover mot Jæren. Trafikkmodellene som er nyttet, tar ikke med en mulig utvikling i Sandnes Øst i sine prognoser for 2040 og trafikktallene vil dermed være noe usikre. Usikkerheten i disse trafikktallene vil imidlertid ikke ha noe å si for de vurderinger som gjøres i denne silingen.

## 3 SILINGSPROSESS

### 3.1. Innledning

Silingen deles i en første og andre fase. I første fase skal vurderingene være på overordnet og tilstrekkelig nivå og ta utgangspunkt i at klart dårligere og eventuelt urealistiske alternativ ikke skal arbeides videre med. Det betyr også at ikke alle deltema i vurderingen blir gjennomgått i detalj, dersom det tidlig framkommer at alternativet ikke tilfredsstillers krav eller får åpenbart store negative konsekvenser. Alternativ som blir videreført i en andre silingsfase blir vurdert mer i detalj og tilsvarende løsninger med mindre konsekvenser vil bli foretrukket.

For å håndtere alle alternativene er planområdet delt inn i fire delområder. Til sammen er 36 alternativer er vurdert.

|                                   |               |
|-----------------------------------|---------------|
| Delområde A. Skurve - Ålgård      | 7 alternativ  |
| Delområde B. Kongeparken - Figgjo | 14 alternativ |
| Delområde C. Bråstein - Osli      | 13 alternativ |
| Delområde D. Osli - Hove          | 2 alternativ  |

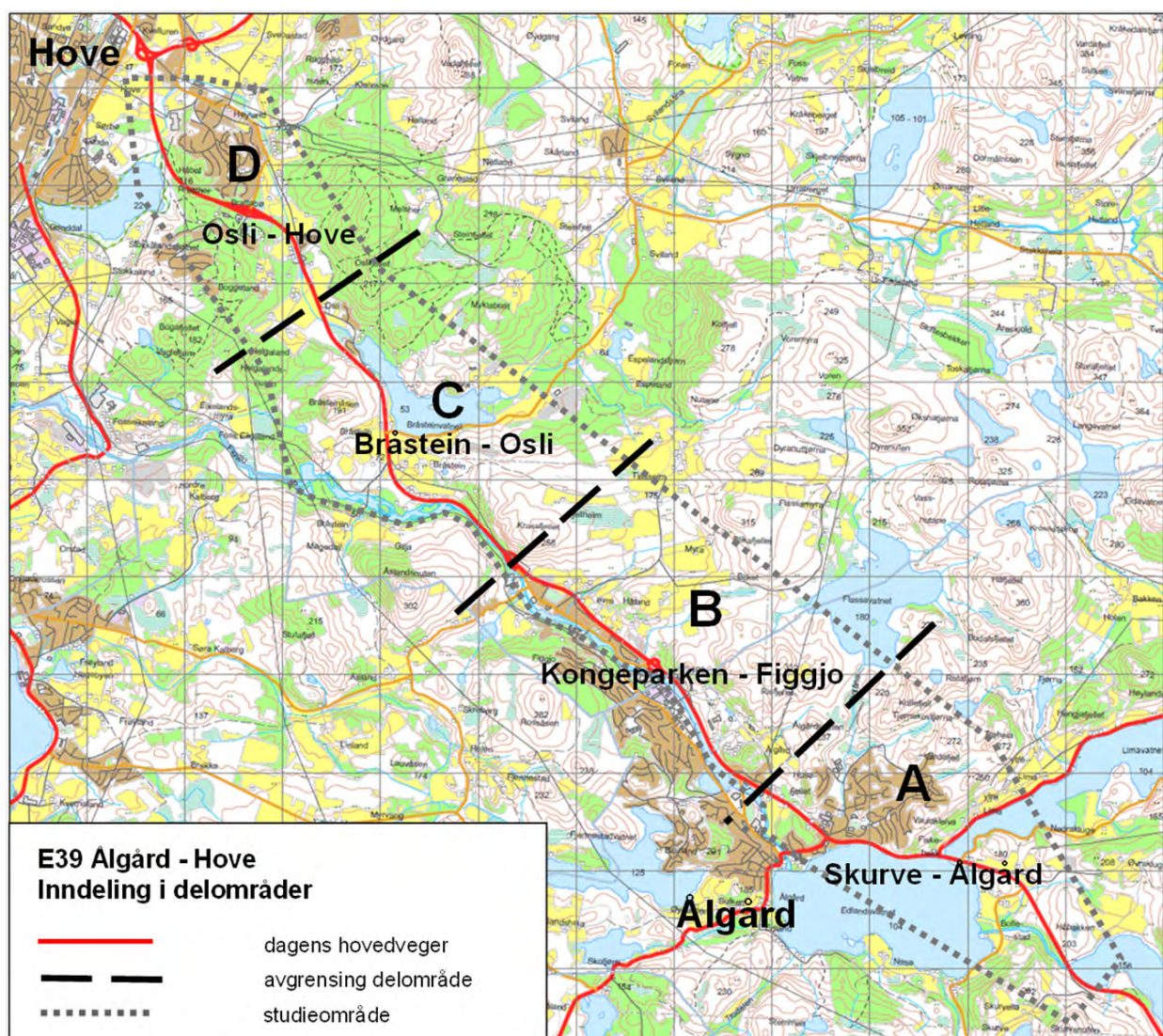


Fig. 4 Delområder E39 Ålgård - Hove.

### **3.2 Første siling**

Første siling tar utgangspunkt i alle kjente løsninger som har vært lansert. Det største tilfang av løsninger kommer fra kreativt verksted som ble avholdt 23.9.2010.

Alternativer som åpenbart er dårligere enn andre nærliggende alternativ med samme løsning, eller åpenbart urealistiske, er forkastet. Konsekvensene blir vurdert på et overordnet nivå.

### **3.3 Andre siling**

I denne andre silingen vurderes alternativene som er gått videre fra første runde og der det ikke foreligger umiddelbare grunner til utsiling. En nærmere vurdering skal bringe klarhet i hvorvidt et alternativ kvalifiserer til å gå videre til en full konsekvensutredning eller om det allerede på dette nivå er tydelig at alternativet ikke bør vurderes nærmere. Til slutt vil en stå igjen med et antall alternativer for hvert delområde som skal konsekvensutredes i henhold til tema/konsekvenser i fastsatt planprogram.

Slik prosjektet og alternativene framstår i andre siling, kan så godt som alle alternativer innenfor et delområde kombineres med alternativer innen tilstøtende område. Dagløsning langs Figgjoelva mellom Bråstein og Håland (C13) kan imidlertid ikke kombineres med kort dagløsning ved Kongeparken (B4).

### **3.4 Forbehold**

Det er utfordrende grunnforhold i flere av traséalternativene og det gjenstår nødvendige grunnundersøkelser som ikke vil være gjennomført før silingsrapporten foreligger. Det vil si at noe forbehold må vurderes for enkelte alternativer som ønskes videreført.

### **3.5 Hovedlinjer og kryssplassering**

For å håndtere de ulike løsninger som har blitt lansert, har det vært nødvendig å slå sammen tilnærmet like løsninger. Når en løsning er vurdert som ulik andre løsninger er den i utgangspunktet definert som "alternativ" og har fått sitt eget nummer.

Langs en og samme linje er det foreslått ulike plasseringer av kryss. Kryssplassering er definert som en "variant" av et alternativ og blir først vurdert dersom alternativet står igjen etter første siling. Lokalvegssystem er underordnet hovedvegssystemet og vurderes ikke i silingsrapporten, men utredes særskilt i det videre planarbeidet. Detaljert kryssutforming blir heller ikke vurdert i silingen, men ulike løsninger er sett på for å se om kryss er mulig i forhold til vegnormalkrav.

### **3.6 Lokalvegnett, kollektivtrafikk og myke trafikanter**

Sammenhengende GS-vegnett vil opprettholdes/bygges i alle alternativer og vil ikke skille alternativene. Prosjektet forutsetter parallelt lokalvegssystem for langsomtgående kjøretøy og lokale kollektivruter. Siden Ålgård vil være et viktig målpoint også for ekspressbusser bør ekspressbuss ta av fra ny E39 for å betjene Ålgård og det er derfor ikke nødvendig med busstopp langs ny E39. På strekningen Vaule bru - Skurve er det forutsatt standard S5 med to felt der det er tillatt for langsomtgående kjøretøy og det er ikke lagt opp til parallell lokalveg helt i sør ved Skurve.

### **3.7 Verdikart**

I forbindelse med det forestående konsekvensutredningsarbeidet er det utarbeidet verdikart for kulturmiljø, naturressurser, naturmiljø, nærmiljø og friluftsliv og landskapsbilde og kulturlandskap. Verdikartene har vært nyttet både på kreativt verksted og til den overordnede konsekvensvurderingen i slingsrapporten. Foreløpige verdikart ligger som vedlegg.

## 4 DELOMRÅDE A, SKURVE - ÅLGÅRD

### 4.1 Konklusjon etter første siling

I delområdet er det identifisert åtte ulike alternativer. Alternativ A1, A2, A3 vurderes nærmere i en andre silingsomgang, mens de resterende anbefales silt bort i en første silingsfase.

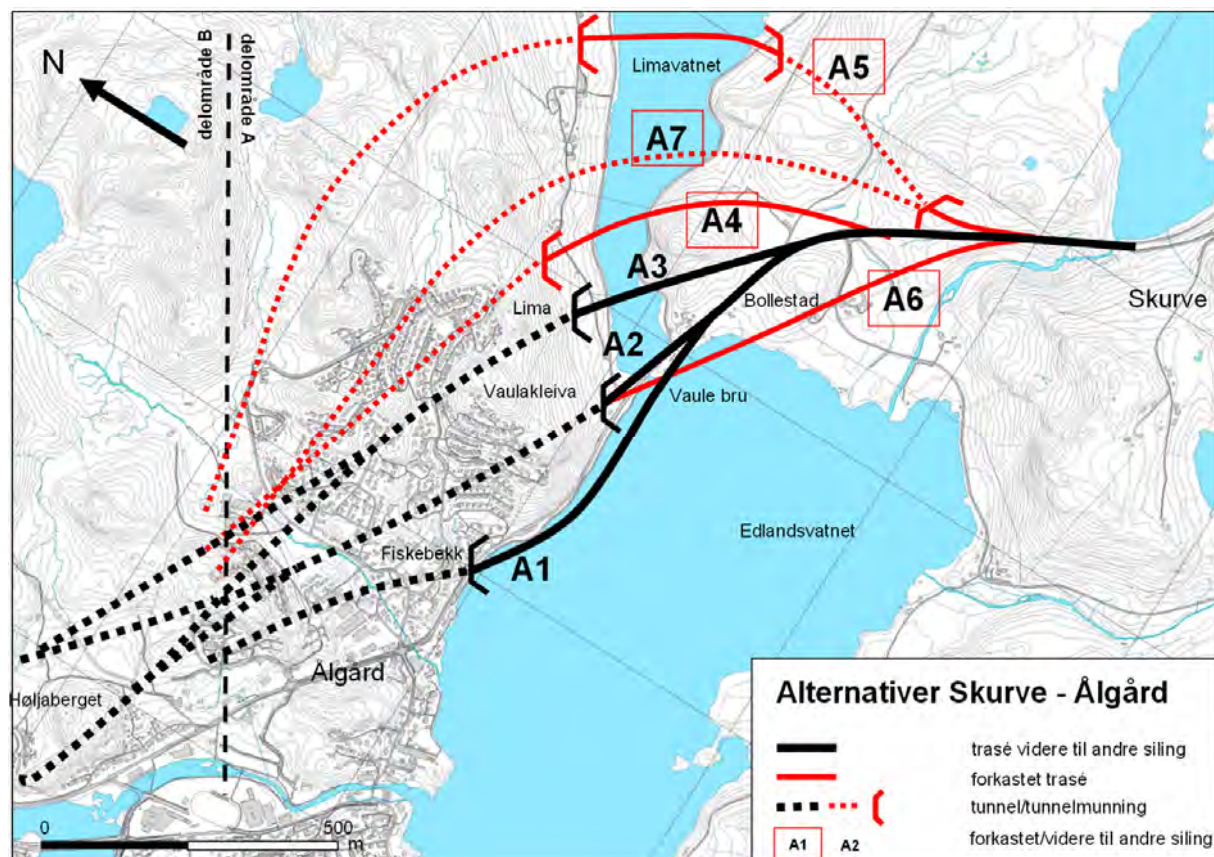


Fig. 5 Vurderte alternativer i delområde A, Skurve - Ålgård.

Alternativer som forkastes i delområde A:

- A4** ligner A3, men har større konflikt. Fordelen er at man unngår jordbruksområdet ved Bollestad. Stor konflikt med kulturlandskapet omkring museumsgården ved Ytre Lima.
- A5** har lang bru over Limavatnet og ekstra tunnel øst for Bollestad. Flytter trafikk inn i et landskapsrom med høy verdi. Ikke areal til kryss nord for vannet. Lange tunneler og lang bru og dermed høye kostnader.
- A6** forflytter problemet fra et bruk til et annet på Bollestad. I tillegg vesentlig utfylling i Edlandsvatnet.
- A7** med tunnel under Limavatnet gir store kostnader og krav om overdekning og stigning vil gi lang S-formet tunnel. Dersom tunnelinnslag og kryssløsning skal kunne plasseres innenfor planområdet vil tunnel bli for bratt i forhold til vegnormalkrav.

### 4.2 Andre siling

Gjenstående alternativer på strekningen Skurve - Ålgård er relativt like. Hovedforskjellen er lengde på tunnelen videre nordover, hvordan området ved Vaule bru skal krysses og hvor kryss skal ligge. Overgangen mellom firefeltsveg og tofelts veg skjer i dette delområdet og det forutsettes at fire felt føres gjennom kryssområdet.

## Alternativ A1

Alternativ A1 tar utgangspunkt i et kort tunnelalternativ som inngår i gjeldende kommuneplan for Gjesdal. Det er kun selve tunnelstrekningen forbi Ålgård som er med i den planen og kryssplassering, kryssutforming og -omfang er ikke vist. Variant II med kryss ved Fiskebekk tilfredsstillende ikke krav til avstand mellom kryss og tunnelmunning og blir ikke gjenstand for videre vurdering, mens variant I med kryss ved Vaule bru blir vurdert i det følgende. Det er behov for omfattende utfylling i Edlandsvatnet for å få plass til 4-felts veg i tillegg til lokalveg og GS-veg. Tunnelmasser kan nyttes til fylling.

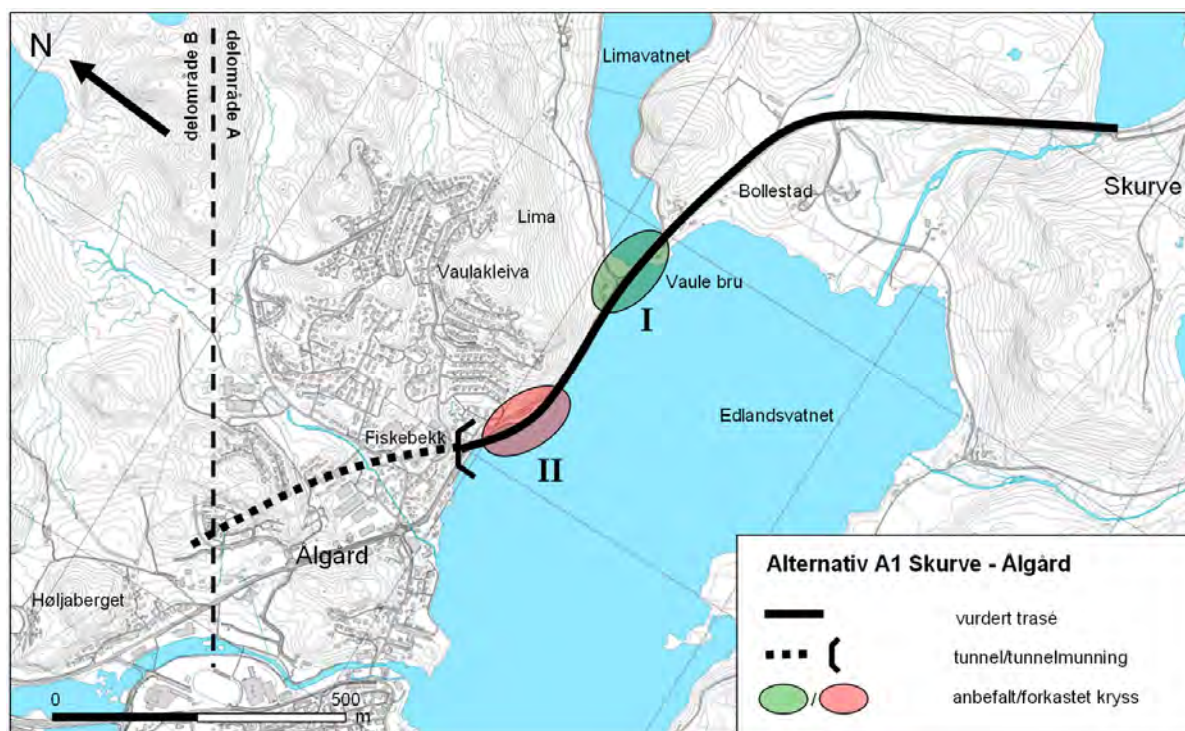


Fig. 6 Alternativ A1, Skurve-Ålgård.

| Silingskriterier                          | Vurdering av konsekvens A1  |
|---|---|
| Trafikksikkerhet og krav til vegutforming | <ul style="list-style-type: none"> <li>Nødvendig å knytte GS-veg til boligområdet ved Fiskebekk.</li> <li>Lengre strekning der E39, lokalveg og gang-og sykkelsti følger samme trasé.</li> <li>Ikke behov for avvik.</li> </ul>   |
| Trafikale forhold                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>God kobling til fv. 45. Lokalveger ved Bollestad må samles.</li> <li>Krabbefelt fra Bollestad til Skurve kan vurderes.</li> </ul>  |
| Kostnader                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Alternativet har kortere tunnel enn A2 og A3. Tunnelmasser kan nyttes til fylling.</li> </ul>  |
| Arealbruk                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Behov for innløsning av bygg både ved tunnelmunning og på begge sider av Vaule bru.</li> </ul>   |
| Nærmiljø/friluftsliv                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Økt støybelastning for tettbebyggelsen ved Fiskebekk og boliger ved Vaule bru. Tilfredsstillende bare delvis målsetting om at ny trasé skal gå utenom Ålgård. Ingen konflikt med friluftsliv.</li> </ul>                                       |
| Naturmiljø                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>Utfylling i vernet vassdrag og nasjonalt laksevassdrag er svært negativt. Strekingen som må fylles ut langs Edlandsvatnet består imidlertid allerede i dag av fylling. Utfylling i utløpet av Limavatnet vil være mer konfliktfylt.</li> </ul> |



|                |  |
|----------------|--|
| Kulturmiljø    | <ul style="list-style-type: none"> <li>Området sør for Vaule bru har liten til middels verdi. Ingen direkte konflikt med registrerte kulturmiljø, men potensial for funn ved Bollestad. Ingen verneverdige bygg i eller langs trasé.</li> </ul>                                  |
| Landskapsbilde | <ul style="list-style-type: none"> <li>Traséen går i ytterkant av et område som er gitt stor verdi i vurdering av landskapsbilde og kulturlandskap.</li> </ul>   |
| Naturressurs   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Trasé og kryss vil kunne medføre noe arealinngrep på dyrka mark. Driftsbygninger på begge sider av Vaule bru ligger i eller nær trasé.</li> <li>Omlegging av lokalvegssystem vil og kunne føre til arealinngrep på dyrka mark.</li> </ul> |

## Alternativ A2

Alternativ A2 tar utgangspunkt i kryssing av utløpet av Limavatnet i dagens trasé og tunnelmunning like nord for Vaule bru. Ulike løsninger med kryssutforming, bro eller fylling og lokalveg øst eller vest for nytt hovedvegssystem er vurdert for variant I, men avklaring på et slikt detaljnivå holdes utenfor i silingsfasen. Det samme gjelder detaljløsning for kobling til fv. 45. Variant II med kryss lenger øst for Bollestad anbefales forkastet i dette alternativet så lenge det er mulig å finne en kryssløsning i området ved Vaule bru. Kryssvarianten inngår imidlertid i A3.

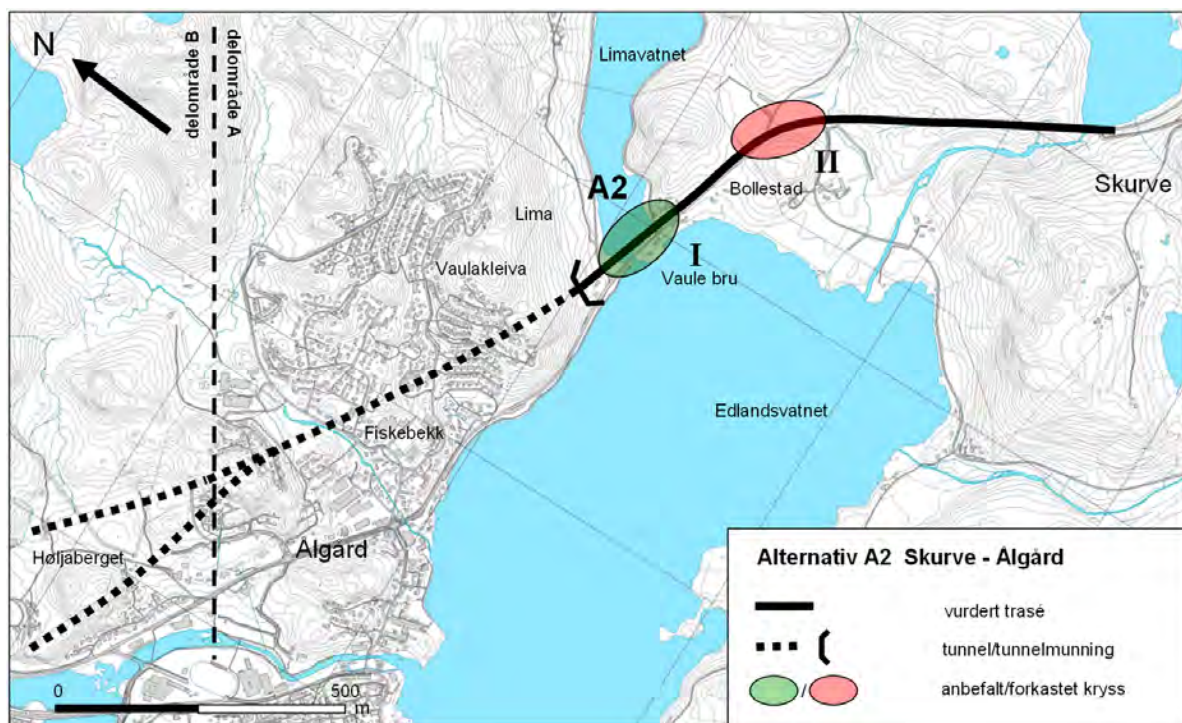


Fig. 7 Alternativ A2, Skurve-Ålgård.

| Silingskriterier                          | Vurdering av konsekvens A2  |
|---|---|
| Trafikksikkerhet og krav til vegutforming | <ul style="list-style-type: none"> <li>Vanskelig å få til kryss nord for Vaule bru uten avvik. Kryssløsning delvis på fylling og sør for Vaule bru uten avvik.</li> </ul>   |
| Trafikale forhold                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>God kobling til fv. 45 . Andre lokalveger må samles.</li> <li>Krabbefelt fra Bolestad til Skurve kan vurderes.</li> </ul>  |
| Kostnader                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Alternativet har samme tunnallengde som alternativ A3, men lengre tunnel enn A1. Kostnader knyttet til kryss og bro er avhengig av omfanget av konstruksjon og fylling.</li> </ul>   |
| Arealbruk                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Behov for innløsning av flere bygg på begge sider av Vaule bru. Ulik linjeføring og kryssplassering vil gi noe ulik konsekvens.</li> </ul>   |
| Nærmiljø/friluftsliv                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Utvidet trafikkområde ved Vaule bru vil gi noe negativ effekt i forhold til friluftslivsverdier ved Lima.</li> <li>Ny veg og evt kryss øst sør for Vaule bru vil kunne få kritisk konsekvens for nærmiljøet og i ytterste konsekvens innløsning av flere av boligene.</li> </ul> |
| Naturmiljø                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>Tunnelmunning i ytterkant av naturbeitemark med middels verdi ved Vaulakleiva nord for Vaule bru. Utfylling i verna vassdrag både langs eksisterende fylling og i strandsone uten tidligere inngrep.</li> </ul>  |
| Kulturmiljø                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>Området sør for Vaule bru har liten til middels verdi. Ingen direkte konflikt med registrerte kulturmiljø, men potensial for funn ved Bollestad. Ingen verneverdige bygg i eller langs trasé.</li> </ul>   |
| Landskapsbilde                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Traséen går i ytterkant av et område som er gitt stor verdi i vurdering av landskapsbilde og kulturlandskap. Kryss i og over vassdrag vil påvirke landskapsbildet negativt. Fokus på estetikk i utformingen vil kunne redusere negativ konsekvens.</li> </ul>                    |
| Naturressurs                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>Trasé og kryss vil medføre noe arealinngrep på dyrka mark. Driftsbygninger på begge sider av Vaule bru ligger i eller svært nær trasé.</li> <li>Omlegging av lokalvegssystem vil kunne føre til noe arealinngrep på dyrka mark.</li> </ul>                                       |

### **Alternativ A3**

Alternativ A3 er en løsning med kryss øst for Bollestad og høy bro over Limavatnet noe lenger øst enn A2. En variant (A3 -II) med halvt kryss i tunnel ved Lima, for å få en bedre tilknytting til fv. 45, forkastes da dette er i strid med vegnormalkrav. Tilknytting til fv. 45 kan løses på flere måter i det videre planarbeidet.

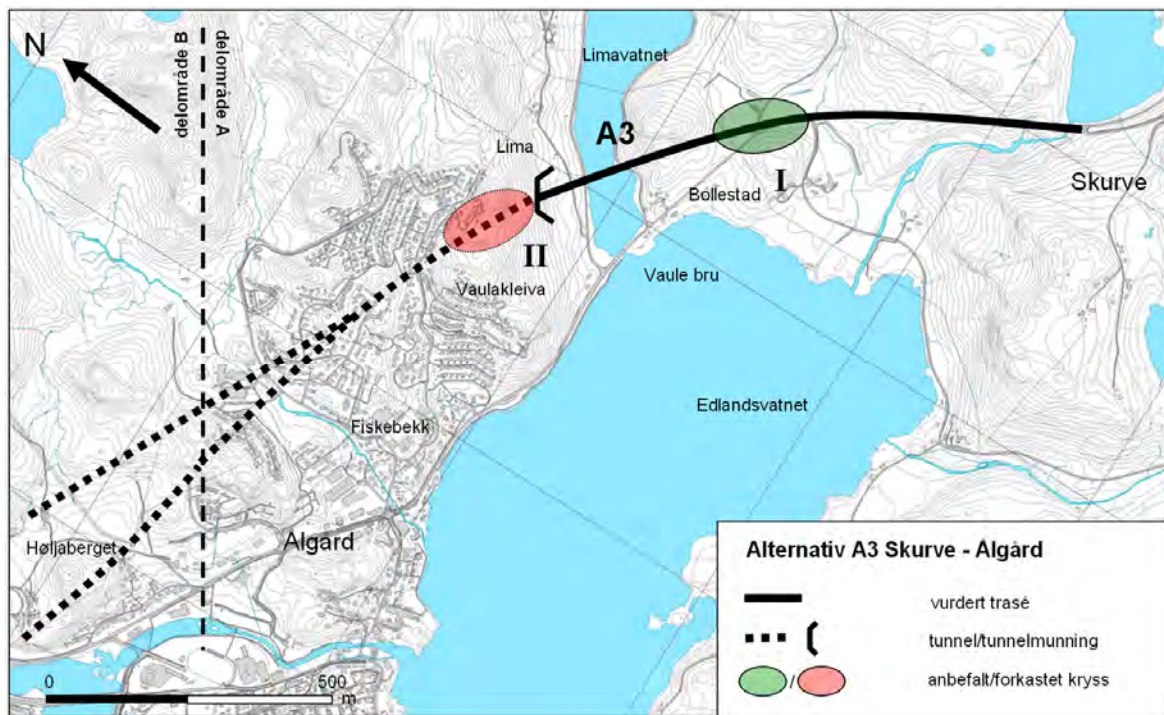


Fig. 8 Alternativ A3, Skurve-Ålgård.

| Silingstema                               | Vurdering av konsekvens A3   |
|---|--|
| Trafikksikkerhet og krav til vegutforming | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ingen kjente behov for avvik.</li> </ul>  |
| Trafikale forhold                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>Dårlig tilkobling til fv. 45 dersom dagens system skal brukes.</li> <li>God tilkobling om det bygges ny tilkomst med bro mot nord direkte fra kryss.</li> <li>Krabbefelt fra Bollestad til Skurve kan vurderes.</li> </ul>                        |
| Kostnader                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Alternativet antas som dyreste løsning. Lengre tunnel enn A1 og trolig lengre brospenn og dermed høyere brokostnader enn i A2.</li> </ul>   |
| Arealbruk                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Mulig å gjennomføre uten innløsning av bygg. Gårdsbygninger ved Bollestad i faresonen.</li> </ul>   |
| Nærmiljø/friluftsliv                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Tunnelmunning og bro har noe konsekvens for friluftslivsverdier ved Lima som er vurdert som middels til stor.</li> <li>Nærmiljøet ved Vaule bru vil få redusert trafikkbelastning</li> </ul>  |
| Naturmiljø                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>Tunnelmunning i konflikt med naturbeitemark og beiteskog med middels verdi ved Vaulakleiva nord for Vaule bru. Brufundament i strandsonen av verna vassdrag.</li> </ul>   |
| Kulturmiljø                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>Unngår i stor grad område med liten til middelsverdi ved Bollestad. Tunnelmunning like ved kulturmiljø av stor verdi ved Limagården.</li> </ul>   |
| Landskapsbilde                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Traséen går i et område som er gitt stor verdi i vurdering av landskapsbilde og kulturlandskap. Bro over Limavatnet vil kunne påvirke landskapsbildet negativt. Fokus på estetikk i utformingen vil redusere virkningen på landskapet.</li> </ul> |
| Naturressurs                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>Trasé og kryss vil medføre arealinngrep på dyrka mark. Driftsbygninger sør for Vaule bru ligger i eller svært nær trasé.</li> </ul>   |

### 4.3 Anbefaling delområde A, Skurve - Ålgård

Alternativ A1 har kortere tunnelstrekning enn A2 og A3 og i forhold til økonomi framstår det som et rimeligere alternativ. Tunnelmunning og trasé helt inntil boligområdet ved Fiskebekk anses imidlertid å ha så stor negativ konsekvens i forhold til nærmiljøet at alternativet ikke anbefales videreført til konsekvensutredningen. Selv om det meste av dagens E39 langs Edlandsvatnet ligger på fylling vil ytterligere utfyllinger være i konflikt med hensyn til vernet vassdrag og nasjonalt laksevassdrag.

Alternativene A2 og A3 har ulike egenskaper i forhold til flere konsekvensutredningstema, men ingen av dem er klart dårligere enn det andre. Det anbefales at alternativ A2 og A3 går videre til konsekvensvurderingen.

A2 tas med videre da det foreløpig framstår som en god trafikk-løsning. Ulempene er særlig knyttet til boliger/nærmiljø sør for Vaule bru, jordvern og verna vassdrag. Optimal plassering av linje, kryss, lokalveg og kryssing av vassdrag må avklares i det videre planarbeidet.

A3 tas med videre da det er en bedre løsning enn A2 i forhold til nærmiljø og vassdrag. I forhold til trafikksystem gir det en dårligere tilknytting til fv. 45 og det er trolig den dyreste løsningen.

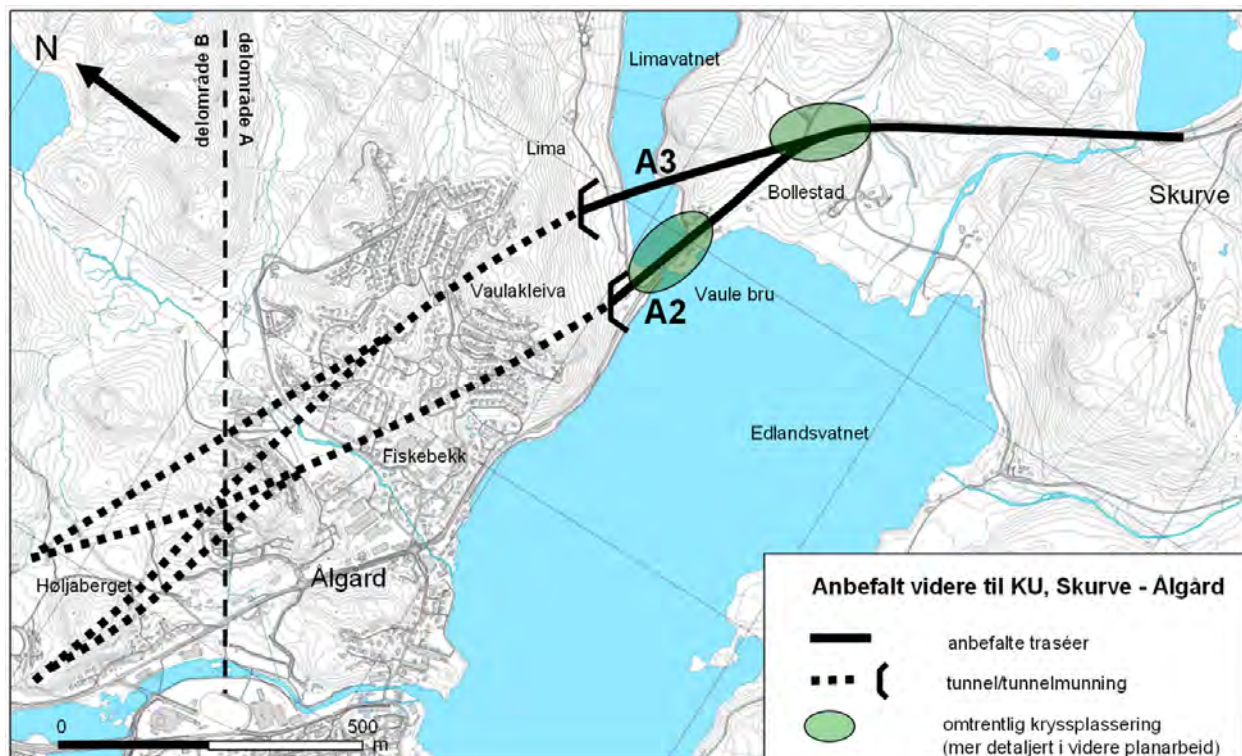


Fig. 9 Anbefalte alternativer videre til konsekvensutredning for delområde A, Skurve-Ålgård.

## 5 DELOMRÅDE B, KONGEPARKEN - FIGGJO

### 5.1 Første siling

I delområde B, Kongeparken - Figgjo er det identifisert 14 ulike alternativer. Alternativ B1, B2, B4, B8, B12 vurderes nærmere i en andre silingsomgang, mens de resterende anbefales silt bort i første silingsfase.

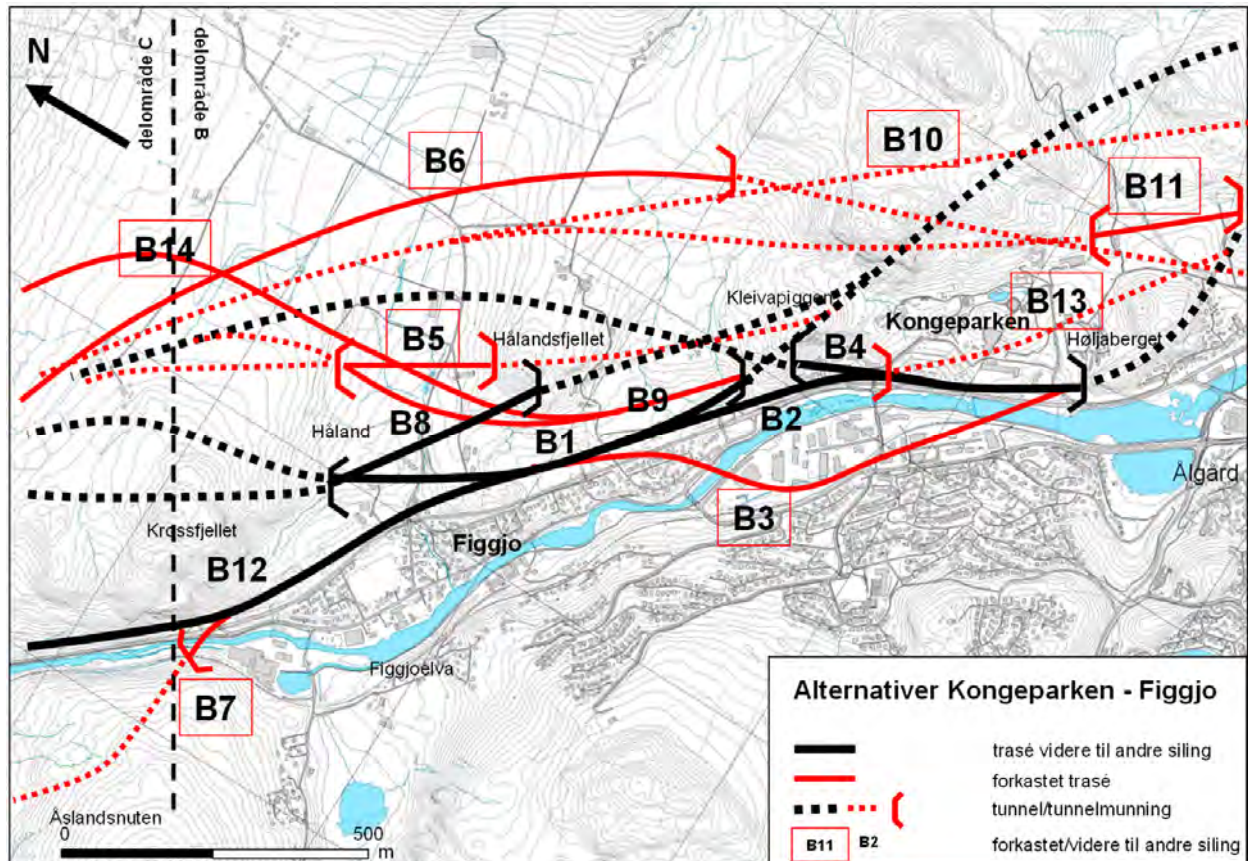


Fig. 10 Alternativer Kongeparken - Figgjo.

Alternativer som forkastes i delområde B:

- B3** krysser Figgjoelva to ganger og det er stor konflikt med boligområder på begge sider av elven, næringsområder og Ålgårdbanen.
- B6** kryssplassering vil ligge 1 km øst for dagens veg og gi E39 dårlig tilknytting til Figgjo-Ålgård. En variant av samme linje med kryss i tunnel er i strid med vegnormalen. Flytting av linjen nærmere Figgjo er vurdert, men vil gi høy viadukt i aktuelt kryssområde. Fortsettelsen videre nordover i delområde C gir svært dype skjæringer.
- B5** kan sees som en variant av B8, har for kort dagstrekning og dårlig kobling mellom kryss og hovedtrafikken til og fra Ålgård.
- B7** forutsetter to kryssinger av Figgjoelva og anbefales ikke. Omtalt som C12 under delområde C.
- B9** kan sees som en variant av B1, begge med lengre dagløsning enn B5 og B8. Plassering av nordre tunnelmunning gjøres som del av optimalisering av B1. Løsmasser vil være en utfordring i forhold til tunnelpåhugg.
- B10** er en lang tunnel fra Bråstein til Vaule bru med kryss i tunnel for å betjene Ålgård. Kryss i tunnel er i strid med nye vegnormalkrav og forkastes når det finnes andre gode alternativer. En variant uten kryss vil ikke avlaste dagens E39 og er av den grunn uaktuell.

- B11** er en lang tunnel fra Bråstein med kryss øst for Høljaberget. Alternativet er i konflikt med planlagt boligområde, gir for kort dagstrekning og vanskelig tilknytning til dagens E39.
- B13** har tunnelinnslag under parkeringsplassen til Kongeparken med lokk over. Gir noe kortere tunnel enn B1 og noe mindre inngrep enn B2, men prismessig og i forhold til kryssplassering vil den ikke skille seg nevneverdig fra B1.
- B14** gir lang veilinje og tilfredsstillende ikke kravene til vertikal kurvatur for standard S9. Gir svært dype skjæringer og store fyllinger både i dette og tilstøtende delområde C.

## 5.2 Andre siling

Gjenstående alternativer på strekningen Kongeparken - Figgjo er delvis sammenfallende. B1 og B2 har omtrent samme tunnelinnslag og trasé ved Håland og B2 og B4 har samme trasé og tunnelinnslag ved Høljaberget. Ved Håland er det konflikt til kulturmiljø og jordbruksverdier som er hovedutfordringen, mens det ved Kongeparken er mangel på areal som er hovedutfordringen.

### Alternativ B1

Alternativ B1 er en løsning med dagsone på ca 1,6 km øst for Figgjo fra Kleivapiggen til Krossfjellet. Det er relativt god plass til kryss. Tunnelmunning i fjell ved Kleivapiggen og overkommelige mengder løsmasser ved Krossfjellet. Optimal plassering av kryss og tunnelmunnings samt behov for gjennomgående lokalveg avklares i det videre planarbeidet. Dagens veg kan ligge inntakt som i dag, nyttes til lokalveg og kobles til ny E39 ved Håland.

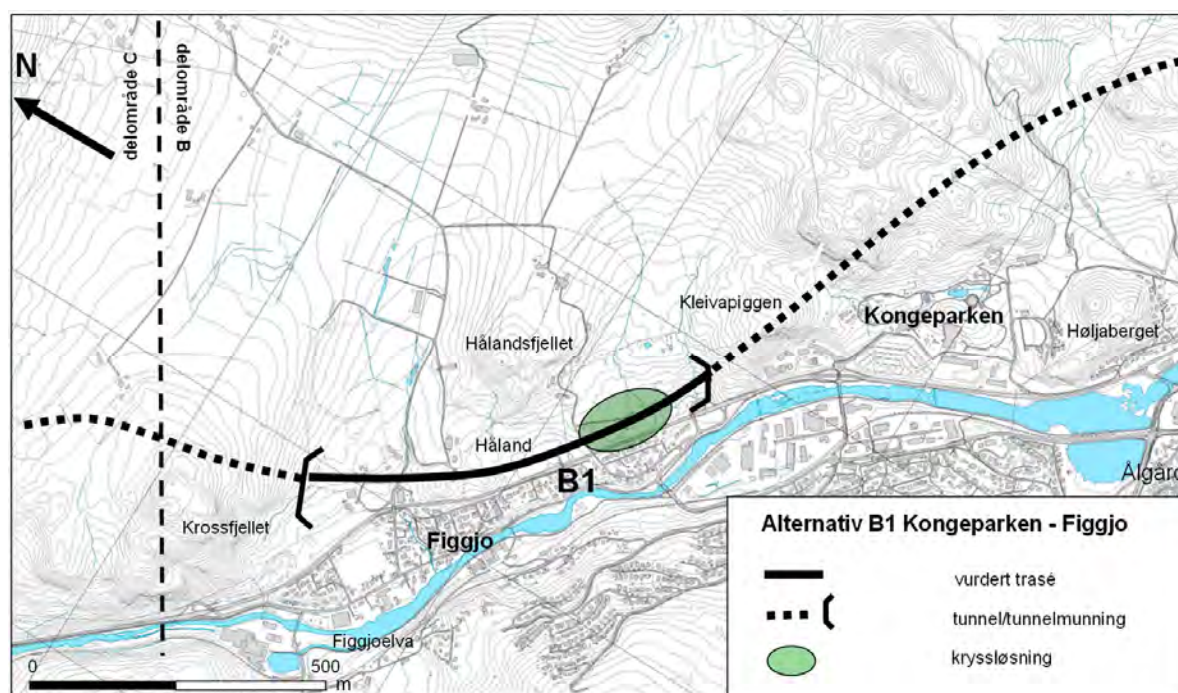


Fig. 11 Alternativ B1, Kongeparken - Figgjo.

| Silingskriterier                          | Vurdering av konsekvens B1   |
|---|--|
| Trafikksikkerhet og krav til vegutforming | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Skiller lokalvegssystem og ny vegtrasé</li> <li>• Ingen kjente behov for avvik</li> </ul>   |
| Trafikale forhold                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fysisk plass til nytt kryss. Dagens vegsystem kan benyttes som lokalvegssystem slik det er.</li> <li>• Relativ god kobling til Figgjo-Ålgård</li> </ul> |

|                      |   |
|----------------------|---|
|                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Oversiktlig vegsystem</li> <li>• Nytt vegsystem adskilt fra dagens veg reduserer trafikkproblemer i anleggsfasen.</li> </ul>   |
| Kostnader            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ingen ekstra tekniske fordyrende elementer i alternativet.</li> </ul>  |
| Arealbruk            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Behov for innløsning av bygg ved Håland</li> </ul>   |
| Nærmiljø/friluftsliv | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trasé og tunnelinnslag ved Kleivapiggen i konflikt med område med friluftsverdier. Området blir også brukt i undervisningssammenheng. Område er gitt middels verdi.</li> </ul> |
| Naturmiljø           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trasé og tunnelmunning ved Kleivapiggen i konflikt med skogsområde med landskapsøkologiske verdier. Området er gitt middels verdi.</li> </ul>                                  |
| Kulturmiljø          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hele området ved Håland som traséen går gjennom er definert som område med middels til stor verdi. Flere kjente kulturminner i området og potensial for funn.</li> </ul>       |
| Landskapsbilde       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Traseen ligger i et område med middels verdi i forhold til landskapsbilde og kulturlandskap.</li> </ul>  |
| Naturressurs         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trasé og kryss ligger hovedsakelig i område med dyrka mark og gårdsbebyggelse. Området er vurdert til å ha stor verdi.</li> </ul>  |

## Alternativ B2

Alternativ B2 er en løsning med lang dagsone på ca 2,7 km forbi Kongeparken og øst for Figgjo delvis i samme trasé som B1. Tunnelmunning ved Høljaberget i fjell og i overkommelige mengder løsmasser ved Krossfjellet. Det er vurdert to kryssvarianter: variant I er med kryss ved Kongeparken og variant II med kryss Håland sør, men variant II forkastes da hovedhensikt med dette alternativet er å få plassert et kryss nærmest Ålgård. Det er teknisk mulig å plassere ny veg, kryss og lokalveger ved Kongeparken, men det vil kunne få betydelige negative konsekvenser for eksisterende arealbruk. Det videre planarbeidet vil avklare detaljene nærmere.

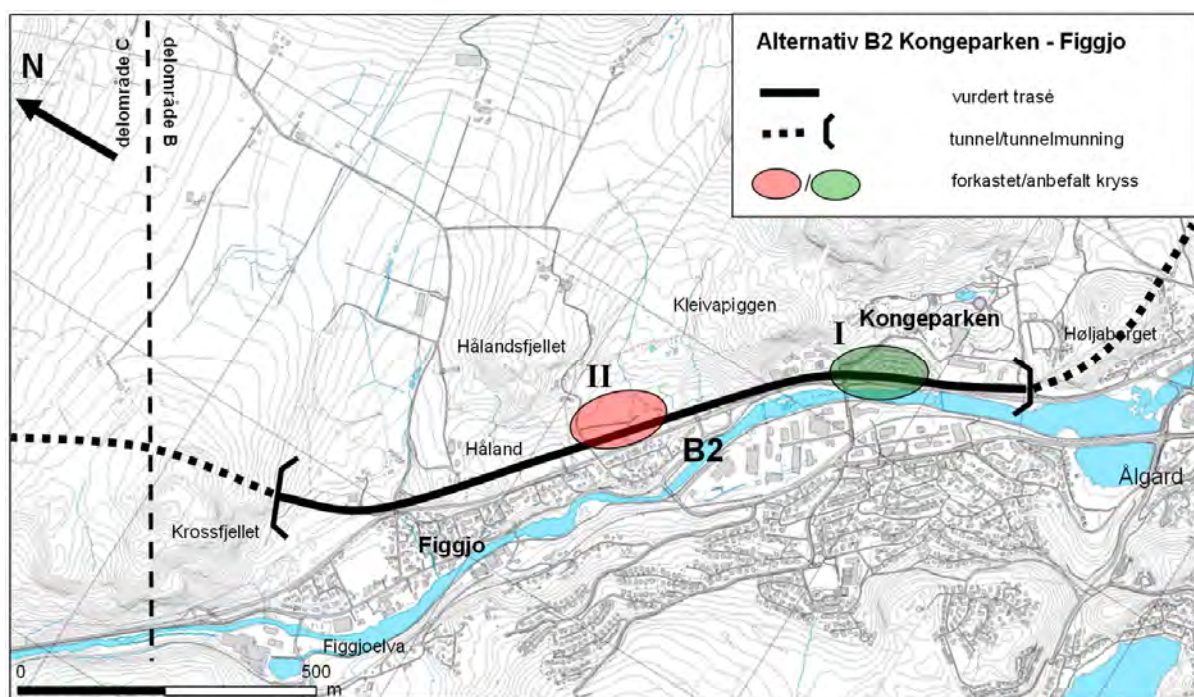


Fig. 12 Alternativ B2, Kongeparken - Figgjo.

| Silingskriterier                          | Vurdering av konsekvens B2   |
|---|--|
| Trafikksikkerhet og krav til vegutforming | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ny E39 og lokalveg parallelt over lengre strekning.</li> <li>For å få til en funksjonelt kryss ved Kongeparken og samtidig redusere ulempene i området, kan avvik bli vurdert.</li> </ul>   |
| Trafikale forhold                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>Relativt god kobling til Figgjo-Ålgård</li> <li>Eventuell omlegging av lokalvegssystem vil endre trafikkmønster og evt. ny kryssing av Figgjoelva</li> <li>Fare for komplisert trafikkmønster</li> <li>Utfordringer i forhold til trafikkavvikling i anleggsfasen.</li> </ul>   |
| Kostnader                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Liten plass vil kunne føre til dyre løsninger. Flytting av eksisterende infrastruktur som lokalveg, kryss, bygg og parkeringsplasser vil kunne gi store kostnader.</li> </ul>   |
| Arealbruk                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Behov for innløsning av næringsbygg og parkeringsareal ved Kongeparken samt bygg ved Håland.</li> </ul>   |
| Nærmiljø/friluftsliv                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Trasé ved Kleivapiggen i konflikt med område med friluftsverdier. Området blir også brukt i undervisnings-sammenheng. Område er gitt middels verdi.</li> <li>Kongeparken er et område som svært mange knytter stedsidentitet til og har derfor stor verdi for befolkningen i kommunen.</li> <li>Støybelastning for tilstøtende boligområder.</li> </ul> |
| Naturmiljø                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>Trasé ved Kleivapiggen i konflikt med skogsområde med landskapsøkologiske verdier. Området er gitt middels verdi. Mulig konflikt med Figgjoelva som har høy verdi.</li> </ul>   |
| Kulturmiljø                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>Hele området ved Håland som traséen går gjennom, er definert som område med middels til stor verdi. Flere kjente kulturminner i området og potensial for funn.</li> </ul>   |
| Landskapsbilde                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Nordlig del av trasé ligger i et område med middels verdi i forhold til landskapsbilde og kulturlandskap.</li> </ul>  |
| Naturressurs                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>Nordlig del av trasé ligger hovedsaklig i område med dyrka mark og gårdsbebyggelse. Området er vurdert til å ha stor verdi.</li> </ul>  |

### **Alternativ B4**

Alternativ B4 er en løsning med kort dagsone på ca 900 meter forbi Kongeparken. Tunnelmunninger i fast fjell ved Høljaberget og Kleivapiggen og kryss ved Kongeparken. Det er teknisk mulig å plassere ny veg, kryss og lokalveger ved Kongeparken, men det vil kunne få betydelige konsekvenser. Det videre planarbeidet vil avklare dette nærmere. Alternativet kan ikke kobles til dagløsning mellom Håland og Bråstein (C139).



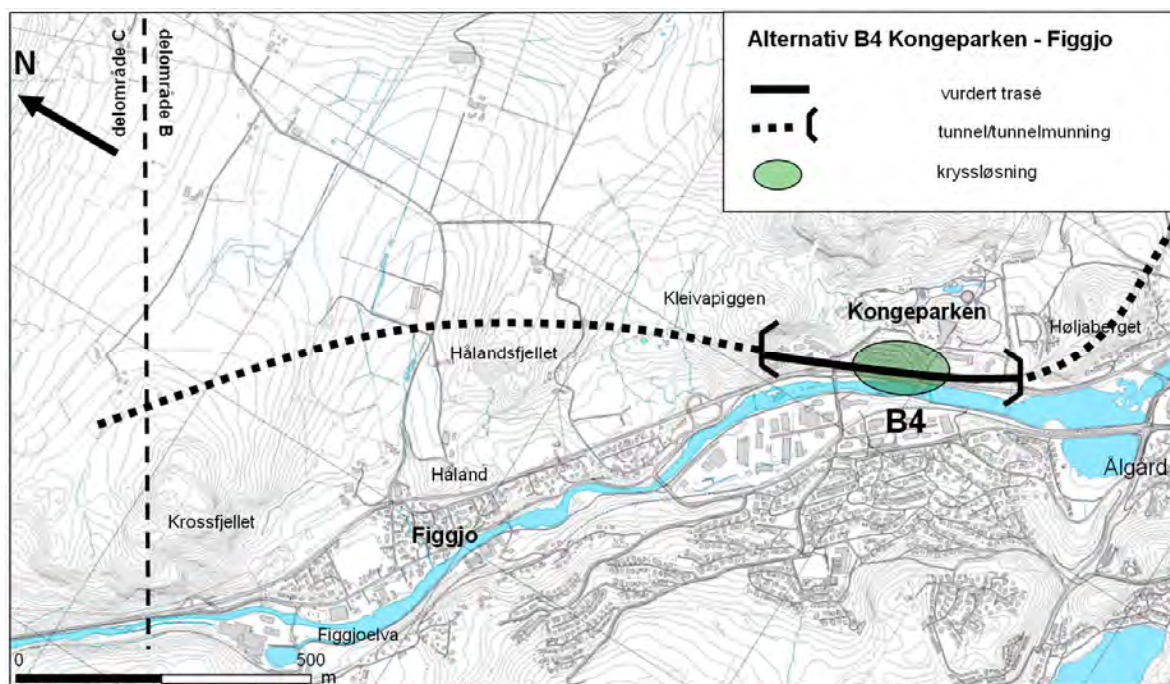


Fig. 13 Alternativ B4, Kongeparken - Figgjo.

| Silingskriterier                          | Vurdering av konsekvens B4  |
|---|---|
| Trafikksikkerhet og krav til vegutforming | <ul style="list-style-type: none"> <li>Lite tilgjengelig areal til kryss øker behovet for avvik. Må også ta forbehold om at det er nok overdekning for tunnel omkring Hålandsfjellet.</li> </ul>  |
| Trafikale forhold                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>Dårlig plass til kryss og kort avstand mellom tunnelmunnninger.</li> <li>God kobling til Figgjo-Ålgård. Dagens vegsystem kan nyttes som lokalvegssystem fra Kongeparken og nordover.</li> <li>Nødvendig med noe omlegging av eksisterende kryss og lokalvegssystem</li> <li>Ikke mulig å plassere ny veg, kryss og lokalveg mellom Figgjoelva og Kongeparken uten at det vil få store konsekvenser for eksisterende arealbruk.</li> <li>Utfordringer i forhold til trafikkavvikling i anleggsfasen.</li> </ul> |
| Kostnader                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Liten plass vil kunne føre til dyre løsninger. Flytting av eksisterende infrastruktur som lokalveg, kryss, bygg og parkeringsplasser vil kunne gi store ekstrakostnader.</li> <li>Kort dagløsning gir lengre tunneler.</li> </ul>  |
| Arealbruk                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Behov for innløsning av næringsareal og flytting av parkeringsareal ved Kongeparken, ellers en løsning uten arealbeslag forbi Håland.</li> </ul>   |
| Nærmiljø/friluftsliv                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Kongeparken er et område som svært mange knytter stedsidentitet til og har derfor stor verdi for befolkningen i kommunen. Støybelastning for tilstøtende boligområder.</li> </ul>  |
| Naturmiljø                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>Mulig konflikt med Figgjoelva som har høy verdi.</li> </ul>  |
| Kulturmiljø                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ingen kjente kulturmiljøverdier i området</li> </ul>   |
| Landskapsbilde                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Traséen ligger i et område med middels verdi i forhold til landskapsbilde.</li> </ul>  |
| Naturressurs                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ingen kjente naturressursverdier i området.</li> </ul>   |

## Alternativ B8

Alternativ B8 er en kort dagsone ca 800 meter ved Håland. Lang tunnel mellom delområde A og B. Kryss ved Håland nord. Tunnelinnslag ved Hålandsfjellet og Krossfjellet. Overkommelige mengder løsmasser ved Krossfjellet, men uavklarte grunnforhold ved Hålandsfjellet.

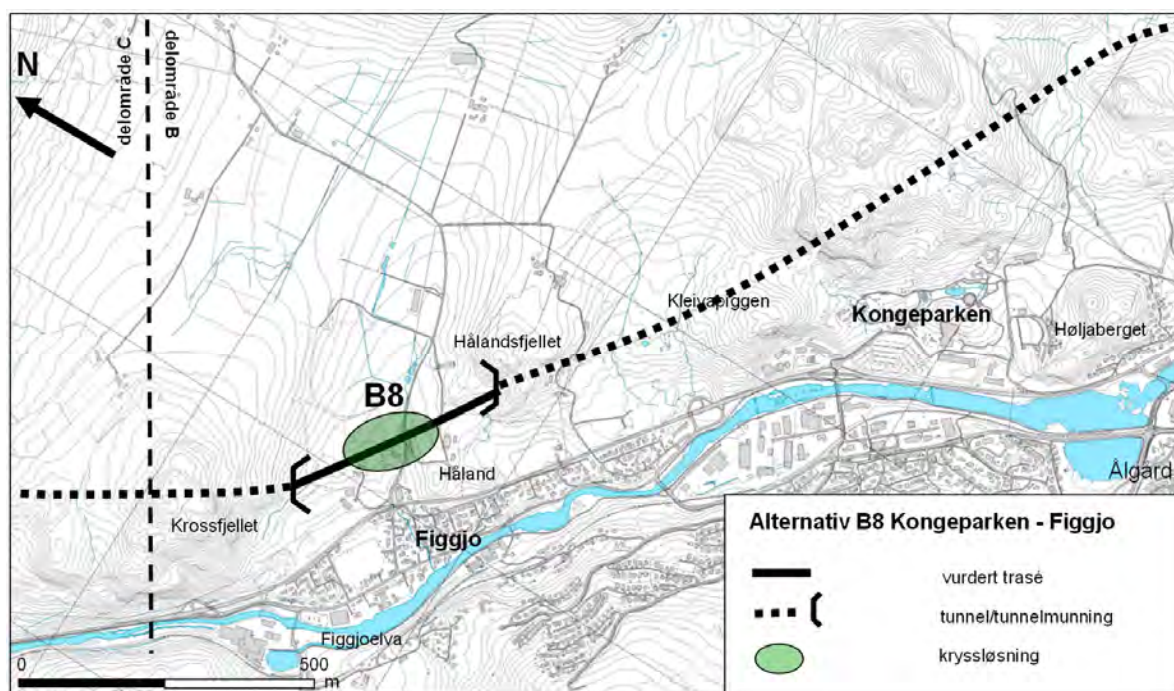


Fig. 14 Alternativ B8, Kongeparken - Figgjo.

| Silingskriterier                          | Vurdering av konsekvens B8   |
|---|--|
| Trafikksikkerhet og krav til vegutforming | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Skiller bra lokalvegssystem og ny vegtrasé</li> <li>• Ugunstig topografi i forhold til kryssutforming, sannsynlig behov for avvik.</li> </ul>   |
| Trafikale forhold                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kryssplassering kan være problematisk</li> <li>• Dårligere kobling mot Figgjo-Ålgård lenger nord enn i alternativ B1 og B2 og B4.</li> <li>• Dagens vegsystem kan benyttes som lokalvegssystem</li> <li>• Oversiktlig vegsystem</li> <li>• Noe kort avstand mellom tunnelmunninger</li> <li>• Nytt vegsystem adskilt fra dagens veg reduserer trafikkproblemer i anleggsfasen.</li> </ul> |
| Kostnader                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kort dagløsning gir lengre tunneler.</li> </ul>   |
| Arealbruk                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Behov for innløsning av gårdsbebyggelse ved Håland, men ellers en løsning med lite arealbeslag.</li> </ul>  |
| Nærmiljø/friluftsliv                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Området er vurdert til å ha liten verdi i forhold til nærmiljø og friluftsliv.</li> </ul>   |
| Naturmiljø                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ingen kjente naturverdier i området.</li> </ul>   |
| Kulturmiljø                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hele området ved Håland som traséen går gjennom, er vurdert til å ha middels til stor verdi. Flere kjente kulturminner i området og potensial for funn. Trase og kryss er i direkte konflikt med kjente kulturminner.</li> </ul>  |
| Landskapsbilde                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Traseen ligger i et område med middels verdi i forhold til landskapsbilde og kulturlandskap.</li> </ul>   |

- Trasé ligger hovedsaklig i område med dyrka mark og gårdsbebyggelse. Området er vurdert til å ha stor verdi.

### Alternativ B12

Alternativ B12 (se oversikt fig. 10) henger sammen med C13 videre nordover forbi Bråstein og kan kombineres med både B1, B2 og B8. Alternativet er alene ikke fullstendig og må sees i sammenheng med de andre alternativene. Vurdering av konsekvens fra Håland til Bråstein omtales under C13.

## 5.3 Anbefaling delområde B, Kongeparken - Figgjo

Alternativ B1, B2, B8 har felles trasé ved Håland. Et område som har stor verdi i forhold til jordbruk og kulturmiljø. Alternativ B4 går i tunnel forbi dette området.

Alternativ B8 har en dårlig kobling til Figgjo-Ålgård samtidig som kryssplassering ved Håland nord vil være i større konflikt med kulturminner og jordbruksinteresser enn alternativer med kryss lenger sør. Det er vanskelig å få plassert kryss her og grunnforholdene ved Hålandsfjellet er usikre. På bakgrunn av dette anbefales det ikke å gå videre med dette alternativet i konsekvensutredningen.

B1 og B2 har felles dagløsning mellom Kleivapiggen og Krossfjellet. B2 og B4 har felles dagløsning forbi Kongeparken. B1 og B4 framstår som to helt forskjellige alternativer, mens B2 er et alternativ med dagløsning både forbi Kongeparken og Håland.

Alle tre alternativer B1, B2 og B4 anbefales videreført i konsekvensutredningen. Alternativene har ulike egenskaper som skal avklares i det videre arbeidet. Spesielt viktig blir det å utrede de arealmessige, trafikale og kostnadmessige konsekvenser ved en løsning i dagen forbi Kongeparken. En optimalisering av traséer og endelig plassering av tunnelinnslag vil foretas i det videre planarbeidet. Alternativ B12 slås sammen med C13 og vurderes i delområde C.

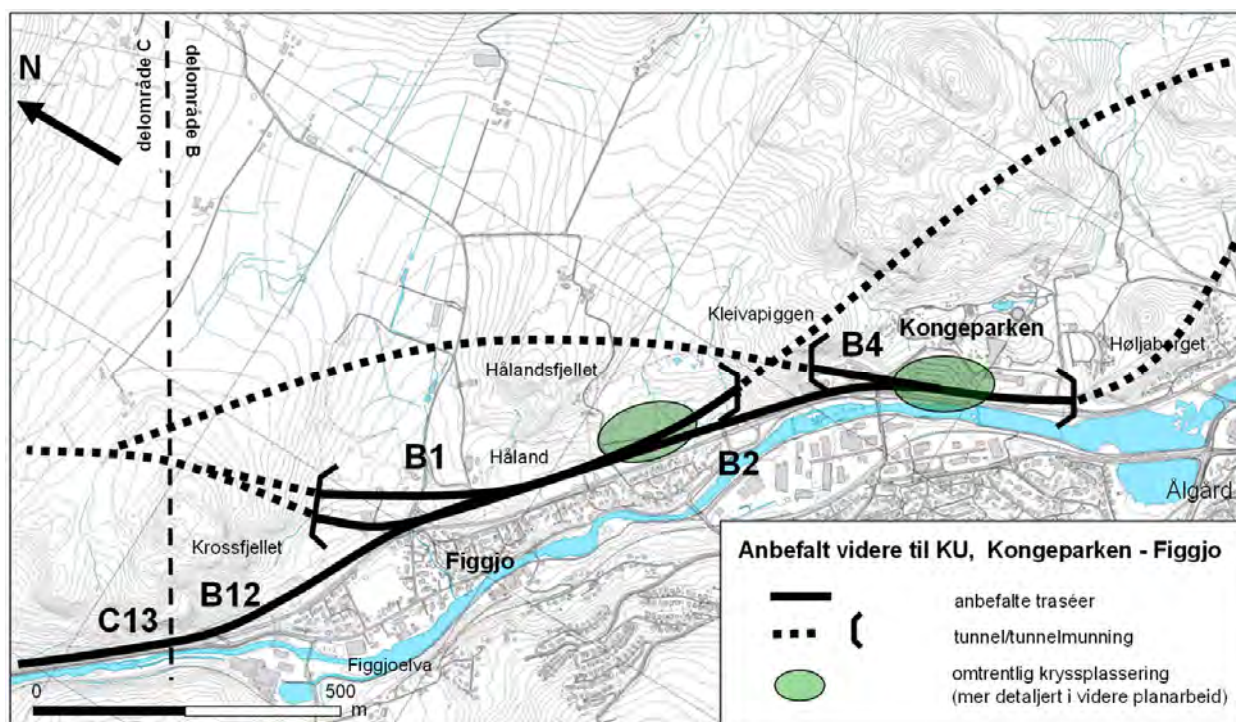


Fig. 15 Anbefalte alternativer videre til konsekvensutredning for delområde B, Kongeparken - Figgjo.

## 6 DELOMRÅDE C, BRÅSTEIN - OSLI

### 6.1 Første siling Bråstein - Osli

I delområde C er det identifisert 13 ulike alternativer. Alternativ C2, C6, C8 og C13 vurderes nærmere i en andre silingsomgang, mens de resterende anbefales silt bort i en første silingsfase.

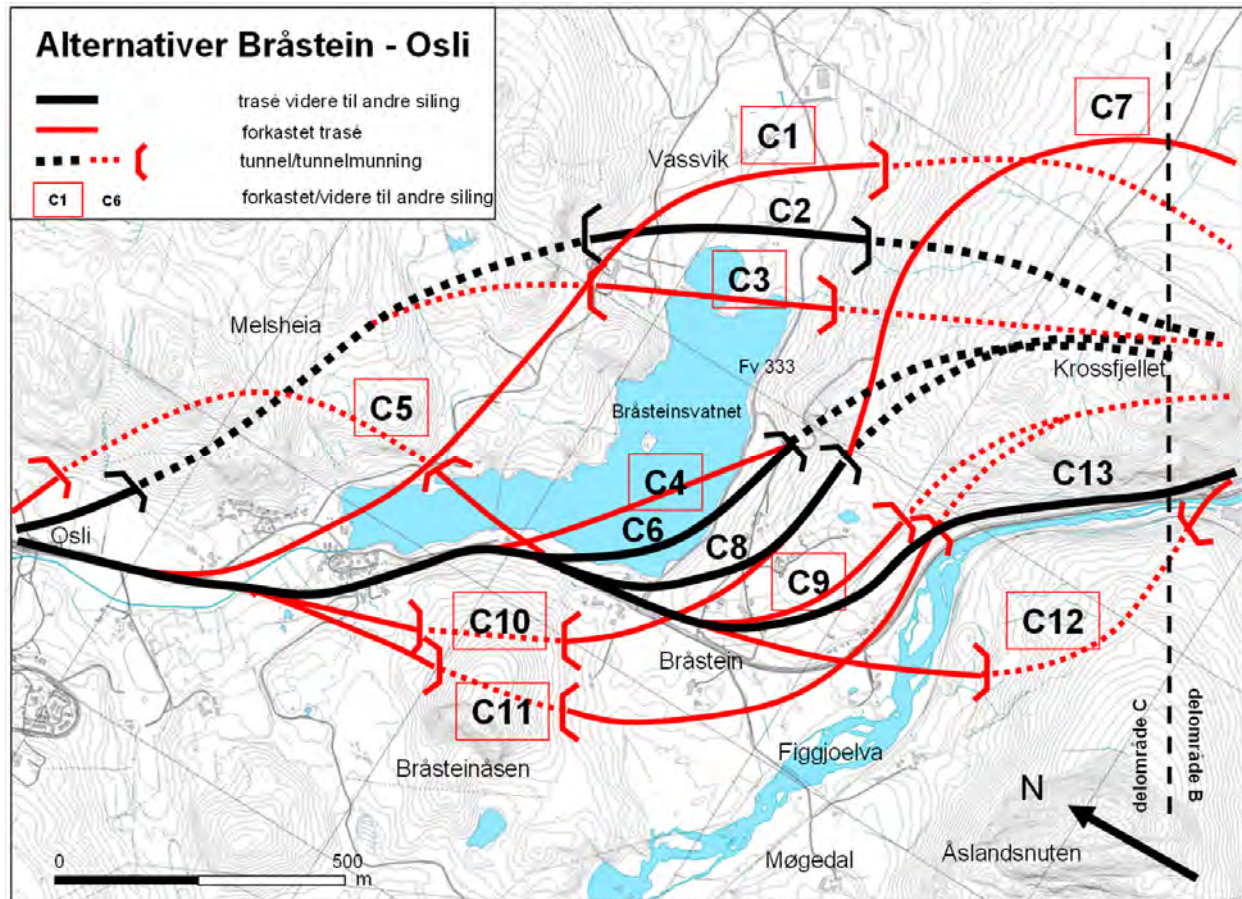


Fig. 16 Alternativer i delområde C, Bråstein - Osli.

Alternativer som forkastes i delområde C:

- C1** er veg i dagen gjennom Melsheia. Unngår konflikt kulturminner og jordbruk ved Bråstein, men gir konflikt med jordbruk ved Vassvik samt boligområde nord for Bråsteinsvatnet. Rimeligere løsning enn C2 med tunnel under Melsheia. Store terreng-inngrep og konflikt med regionale friluftsjakter gjør at alternativet ikke er aktuelt.
- C3** ligner på C2. Trase og kryss delvis ut i vann er i større konflikt med naturverdiene i området.
- C4** ligner C6 men går mye lenger ut i Bråsteinsvatnet. C6 en bedre løsning.
- C5** med tunnel under Melsheia for deretter å krysse tilbake over Bråsteinsvatnet gir store kostnader. Unngår ikke konflikt med naturverdier, jordvern og kulturminner ved Bråstein.
- C7** med dagløsning øst for Krossfjellet vil gi svært dyp skjæring for å tilfredsstille vertikalkurvatur. Stor konflikt med landskapsverdier. Dårlig kryssplassering ved Håland i tilstøtende delområde.
- C9** ligner C8 men går lenger vest ved Bråstein. Geologiske undersøkelser har vist svært vanskelige grunnforhold med løsmassetykkelse over 40m ved eventuelt tunnelinnslag. En optimalisering av C8 vil være en bedre løsning.
- C10** med tunnel under Bråsteinåsen er i konflikt med åsens verneverdi og gir større kostnader enn dagløsning. Unngår ikke konflikter i forhold til jordvern og kulturminner ved Bråstein.

- C11** med tunnel under Bråsteinsåsen er i konflikt med åsens verneverdi og gir større kostnader en dagløsning. Unngår ikke konflikter i forhold til jordvern, kulturminnevern ved Bråstein.
- C12** forutsetter to 4-felts broer over Figgjoelva og tunnel under Åslandsnuten. Vil også kreve en tredje bro for Tverrforbindelsen. Stor konflikt med naturmiljø.

## 6.2 Andre siling Bråstein - Osli

I den andre silingen blir det vurdert et alternativ øst for Bråsteinsvatnet og fire alternativer på vestsiden. Alternativene på vestsiden har felles løsning langs vatnet til Osli. Vest for vatnet er det tre nokså like alternativer med tunnel fra Håland til Bråstein pluss et alternativ med dagløsning langs Figgjoelven. Konfliktene i dette delområdet er primært knyttet til kultur- og jordbruksverdier.

### Alternativ C2

Alternativ 2 har ca 1,7 km tunnel under Melsheia og ca 900 m dagløsning ved Vassvik øst for Bråsteinsvatnet og tunnel videre til Håland. Kryssplassering ved Vassvik øst for Bråsteinsvatnet. Tunnelmunning i fjell ved Vassvik nord og Osli. Uavklarte grunnforhold ved tunnelmunning Vassvik sør og kryssområde.

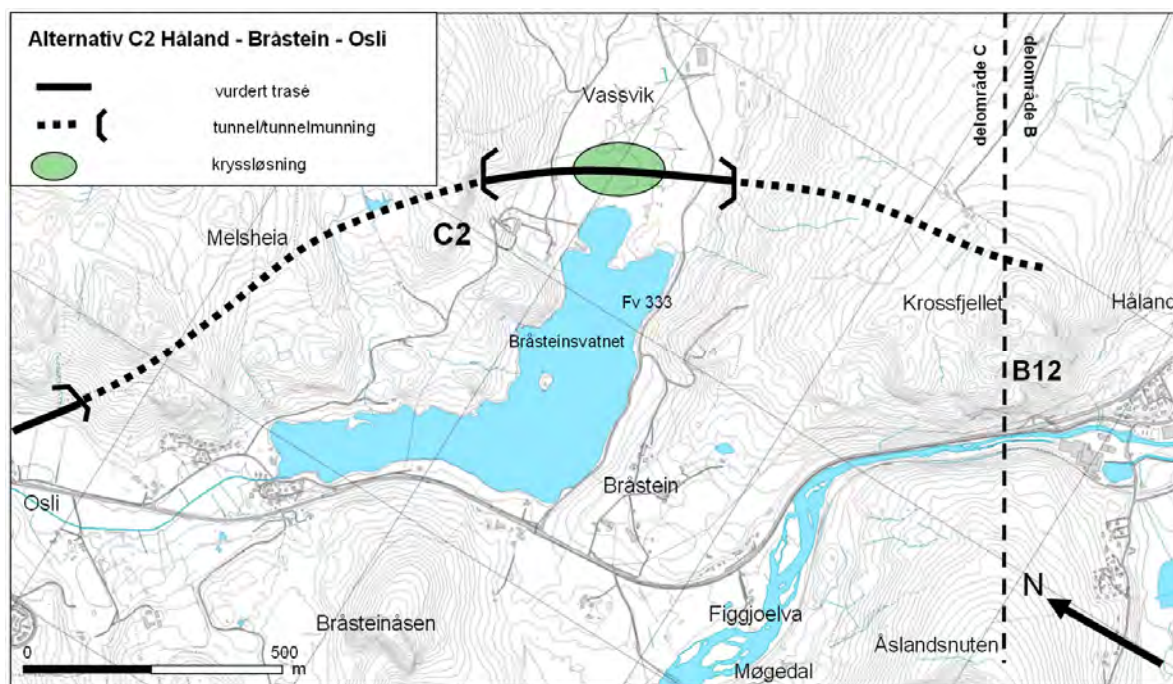


Fig. 17 Alternativ C2, Bråstein - Osli.

| Silingskriterier                          | Vurdering av konsekvens C2  |
|---|---|
| Trafikksikkerhet og krav til vegutforming | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ingen kjente behov for avvik.</li> </ul>   |
| Trafikale forhold                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>God plass til kryss.</li> <li>Total veilengde omtrent som vestlige alternativ</li> <li>Dagens lokalveg må legges om.</li> <li>God kobling mot Sandnes Øst.</li> <li>Svært dårlig kobling for nord og sørgående trafikk fra Tverrforbindelsen og nordgående trafikk fra Figgjo Nord. Vil gi mye trafikk på lokalvegssystemet.</li> <li>900 m mellom tunnelmunninger.</li> </ul> |

|                      |  |
|----------------------|--|
|                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nytt vegsystem adskilt fra dagens veg reduserer trafikkproblemer i anleggsfasen.</li> </ul>   |
| Kostnader            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ekstra tunnel fra Vassvik til Osli er et vesentlig fordyrende aspekt ved dette alternativet.</li> <li>• Tunnelmunning i løsmasser er et fordyrende element.</li> </ul>          |
| Arealbruk            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ikke behov for innløsning av bygg. Trasé ved Osli og Vassvik over dyrka mark og i skog.</li> </ul>  |
| Nærmiljø/friluftsliv | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dagløsning ved Vassvik innenfor markaområde i Sandnes kommune. Ikke i direkte konflikt med regionalt viktig område for friluftsliv Melsheia eller nærmiljø ved Osli.</li> </ul> |
| Naturmiljø           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Like ved våtmarksområde med naturverdier, men ikke i direkte konflikt med kjente naturverdier.</li> </ul>   |
| Kulturmiljø          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Noe konflikt med kulturmiljø med liten til middels verdi ved tunnelinnslag for tunnel under Melsheia. Området elles ingen verdi.</li> </ul>                                     |
| Landskapsbilde       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Traseen ligger i et område med stor verdi i forhold til landskapsbilde og kulturlandskap.</li> </ul>  |
| Naturressurs         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trasé går over dyrka mark både ved Osli og Vassvik. Jordbruksarealene er vurdert til å ha stor verdi. Stor grusforekomst ved Vassvik.</li> </ul>                                |

### Alternativ C6

Alternativ C6 har tunnelmunning i fast fjell ved Bråstein og veg på fylling i Bråsteinsvatnet før den fortsetter langs dagens trasé til Osli. Lokalveg følger parallelt vest for Bråsteinsvatnet enten øst eller vest for ny veg. Kryssområde delvis på fylling i Bråsteinsvatnet kan konsentreres til landsiden. Tunnelmasser kan brukes på stedet. Uavklarte grunnforhold i Bråsteinsvatnet.

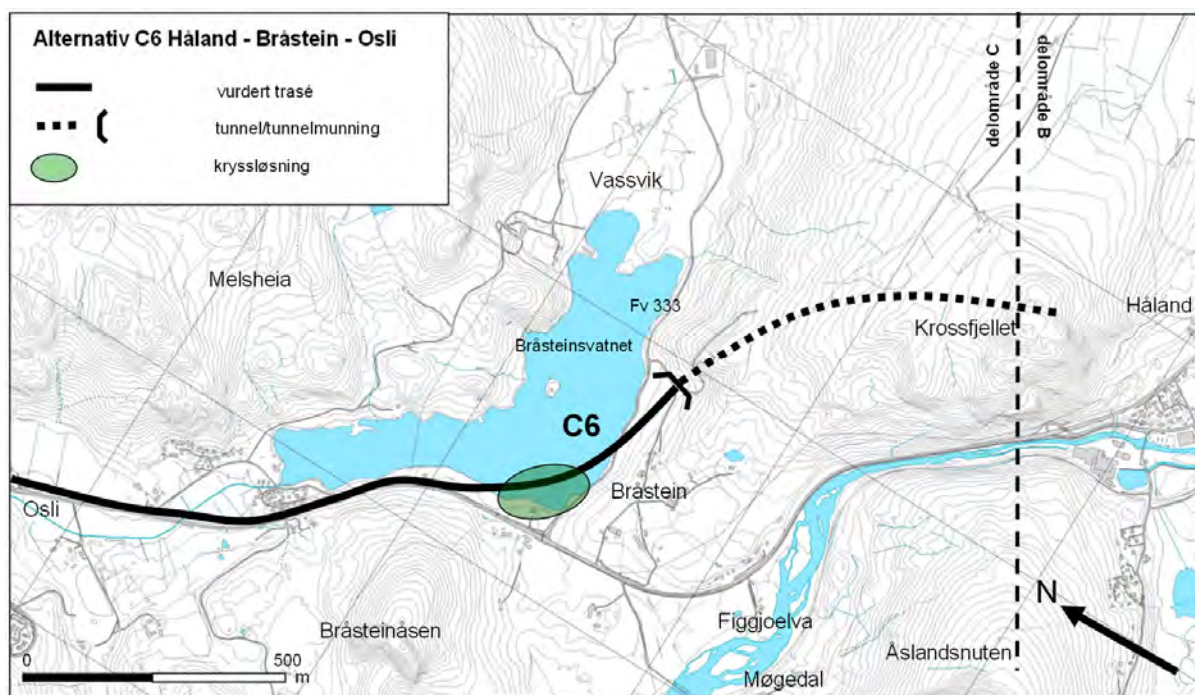


Fig. 18 Alternativ C6, Bråstein - Osli.

| Silingskriterier                          | Vurdering av konsekvens C6  |
|---|---|
| Trafikksikkerhet og krav til vegutforming | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ny trasé, lokalveg og GS-veg parallelt langs vestsiden av Bråsteinsvatnet.</li> <li>Behov for avvik fra horisontalkurvatur dersom trasé på fylling må legges nærmere land. Kan også gjelde tunnel gjennom Krossfjellet avhengig av tunnelmunning Håland.</li> </ul>  |
| Trafikale forhold                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>God kobling mot Sandnes Øst</li> <li>Relativt god kobling mot Tverrforbindelsen avhengig av systemløsning</li> <li>Fv333 kan legges over eller under ny E39</li> <li>Lokalveg parallelt vest for Bråsteinsvatnet</li> <li>Ingen spesielle problem i forhold til trafikkavvikling i anleggsperioden.</li> </ul> |
| Kostnader                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Tunnelmunning i fast fjell gir ordinære tunnelkostnader</li> </ul>   |
| Arealbruk                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Behov for innløsning av bygg ved dagens kryss mellom E39 og Fv333. Behov for fylling i vann. Minimale inngrep i jordbruksareal</li> </ul>  |
| Nærmiljø/friluftsliv                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Området omkring Bråsteinsåsen og rundt Bråsteinsvatnet defineres inn under markaområde for Sandnes og er gitt stor verdi som friluftsområde. Utfylling i Bråsteinsvatnet vil påvirke området negativt.</li> </ul>  |
| Naturmiljø                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>Sandnes kommune har vedtatt at Bråsteinsvassdraget skal ha samme vern som Figgjovassdraget. Området er i verdivurdering gitt middels verdi. Utfylling vil påvirke naturverdiene negativt.</li> </ul>   |
| Kulturmiljø                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>Hele området ved Bråstein er gitt stor verdi i forhold til kulturmiljø. Veg i randsonen til Bråsteinsvatnet og areal til kryss vil delvis være i konflikt med kulturmiljøverdiene.</li> </ul>  |
| Landskapsbilde                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Traseen ligger i et område med stor verdi i forhold til landskapsbilde og kulturlandskap.</li> </ul>   |
| Naturressurs                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>Trasé vil medføre noe tap av dyrka mark i området ned mot Bråsteinsvatnet og i kryssområdet. Området er gitt stor verdi og det vil være noe konflikt.</li> </ul>   |

### **Alternativ C8**

Alternativ C8 har tunnelmunning ved Bråstein og dagløsning over Bråstein og videre langs dagens trasé vest for Bråsteinsvatnet. Lokalveg parallelt vest for vatnet. To ulike kryssvarianter, et i nord og et i sør ved Bråstein. Tunnelmunning i løsmasser (målt +20m). Det tas forbehold om at det gjenstår å avklare løsning for tunnelmunning og flere grunnundersøkelser.

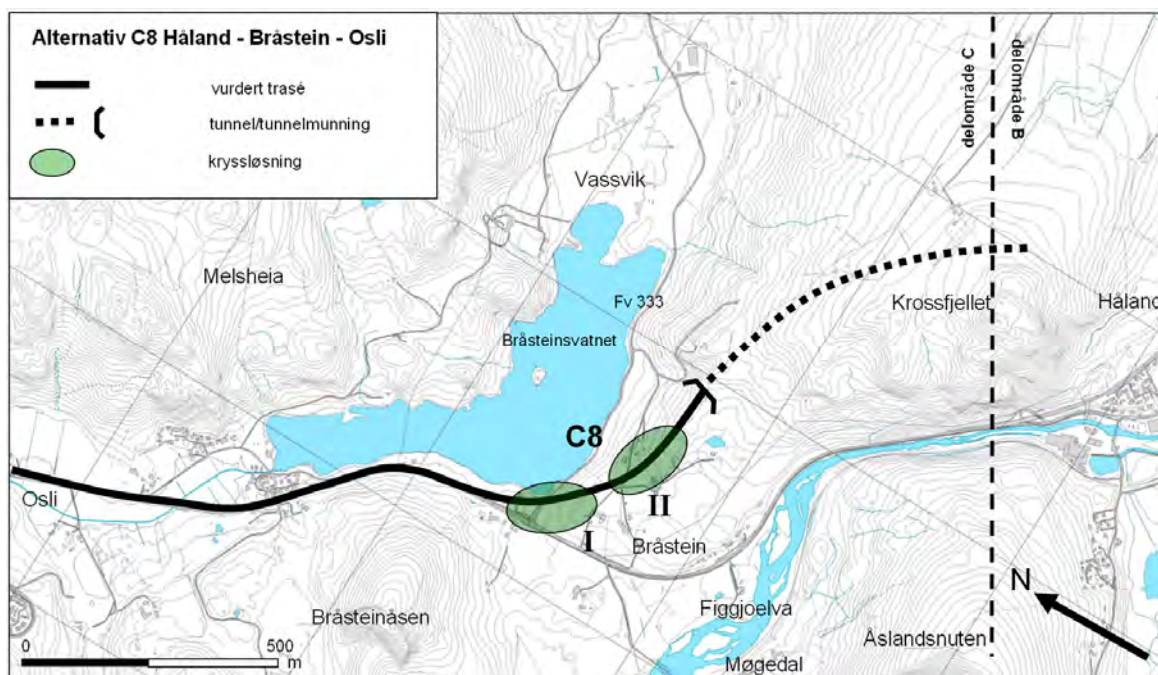


Fig. 19 Alternativ C8, Bråstein - Oslø.

| Silingskriterier                          | Vurdering av konsekvens C8  |
|---|---|
| Trafikksikkerhet og krav til vegutforming | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ny trasé, lokalveg og GS-veg parallelt langs Bråsteinsvatnet.</li> <li>Muligens behov for avvik fra horisontalkurvatur i forhold til egnet tunnelmunning. Kan også gjelde tunnel gjennom Krossfjellet avhengig av tunnelmunning Håland.</li> </ul>                               |
| Trafikale forhold                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>God plass til kryss</li> <li>God kobling mot Sandnes Øst</li> <li>God kobling mot Tverrforbindelsen avhengig av systemløsning</li> <li>Lokalveg parallelt vest for Bråsteinsvatnet</li> <li>Ingen spesielle problem i forhold til trafikkavvikling i anleggsperioden.</li> </ul> |
| Kostnader                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Tunnelmunning i løsmasser gir økte tunnelkostnader</li> </ul>  |
| Arealbruk                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Behov for innløsning av bygg/gårdsbruk ved Bråstein.</li> <li>Trasé over jordbruksareal.</li> </ul>  |
| Nærmiljø/friluftsliv                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Området omkring Bråsteinsåsen defineres inn under markaområde for Sandnes og er gitt stor verdi som friluftsområde. Ny veg parallelt med dagens veg øst for Bråsteinsåsen vil i noen grad være i konflikt med dette.</li> </ul>  |
| Naturmiljø                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>Sandnes kommune vil verne Bråsteinsåsen pga kvartærgeologiske verdier. Området er gitt stor verdi og ny trasé i foten av åsen vil påvirke verdien negativt.</li> </ul>   |
| Kulturmiljø                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>Hele området ved Bråstein er gitt stor verdi i forhold til kulturmiljø. En trasé tvers igjennom området vil være i stor konflikt med disse verdier.</li> </ul>   |
| Landskapsbilde                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Traseen ligger i et område med stor verdi i forhold til landskapsbilde og kulturlandskap.</li> </ul>   |
| Naturressurs                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>Trasé og begge kryssvarianter vil kreve store areal og føre til vesentlig tap av dyrka mark. Videre drift vil kunne bli problematisk for flere bruk. Området er gitt stor verdi og konflikt vil være stor.</li> </ul>  |



## Alternativ C13

Alternativ C13 er en dagløsning fra Håland langs Figgjo via Bråstein til Osli. Trangt og bratt mellom Figgjoelven og og dagens veg på den ene siden og fjellskråningen mot Krossfjellet med løsmasser på den andre siden gir tekniske utfordringer. Fra Bråstein til Osli er alternativet identisk med C6, C8. Lokalveg og GS-veg på lavere nivå langs Figgjoelva eller alternativt i tunnel. To ulike kryssvarianter, et i nord og et i sør ved Bråstein. Alternativet slås sammen med alternativ B12 ved Håland. Alternativet kan kobles med B1 og B2, men ikke med B4.

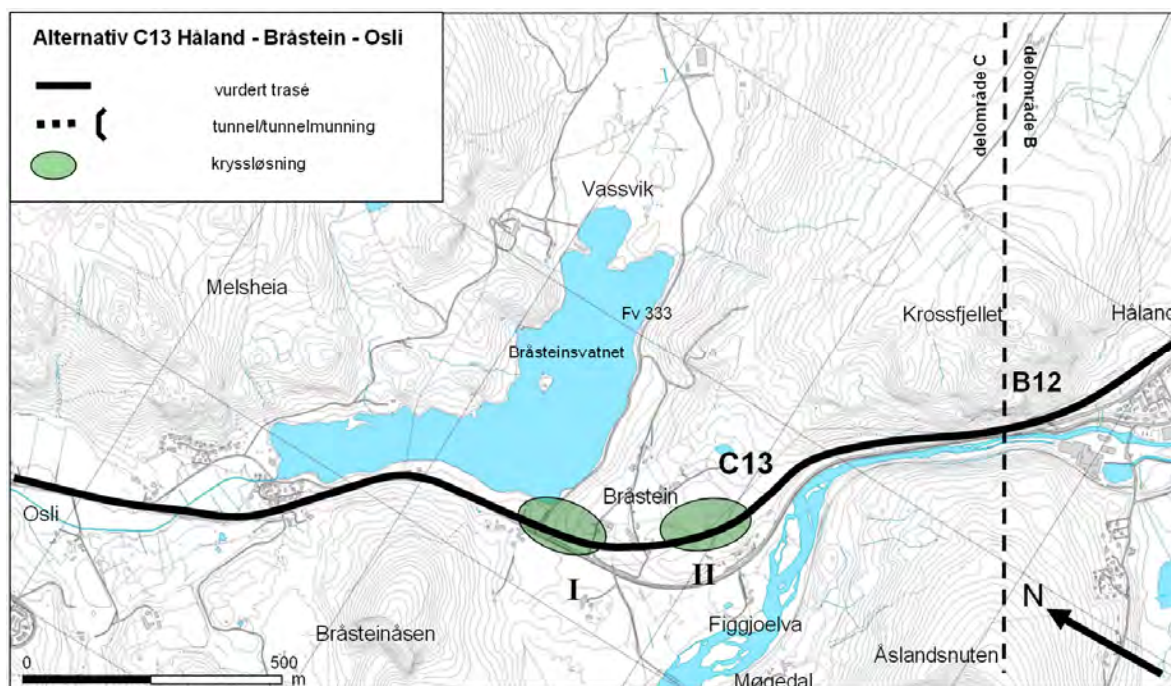


Fig. 20 Alternativ C13, Bråstein - Osli.

| Silingskriterier                          | Vurdering av konsekvens C13   |
|---|---|
| Trafikksikkerhet og krav til vegutforming | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ny trasé, lokalveg og GS-veg parallelt langs hele traséen.</li> <li>Teknisk utfordrende, men i utgangspunktet ikke behov for avvik.</li> </ul>   |
| Trafikale forhold                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>God plass til kryss</li> <li>God kobling mot Sandnes Øst</li> <li>God kobling mot Tverrforbindelsen avhengig av systemløsning</li> <li>Store ressurser trengs for å få til god og sikker trafikkavvikling i anleggsperioden langs Figgjo</li> </ul>  |
| Kostnader                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Trasé i skråning med løsmasser og ekstra sikring er fordyrende elementer.</li> </ul>   |
| Arealbruk                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Behov for innløsning av bygg ved Bråstein og evt Håland</li> <li>Trasé over jordbruksareal og i skogs- og rismark</li> </ul>   |
| Nærmiljø/friluftsliv                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Området omkring Bråsteinsåsen defineres inn under markaområde for Sandnes og er gitt stor verdi som friluftsområde. Ny veg parallelt med dagens veg øst for Bråsteinsåsen vil i noen grad være i konflikt med dette.</li> <li>Området langs Ålgårdbanen på vest siden av Figgjo elva er gitt stor verdi. Ny firefelts motorveg på andre siden av elva i tillegg til dagens veg vil ha negativ influens.</li> </ul> |

|                |   |
|----------------|---|
| Naturmiljø     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sandnes kommune vil verne Bråsteinsåsen pga kvartærgeologiske verdier. Området er gitt stor verdi og ny trasé i foten av åsen vil påvirke verdien negativt. Skogsområdet på begge sider av Figgjoelven er en viktig økologisk korridor i et ellers åpent jordbrukslandskap og er gitt stor verdi. Fjerning av skogen i lia øst for Figgjo vil ha stor konsekvens i så måte.</li> </ul> |
| Kulturmiljø    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hele området ved Bråstein er gitt stor verdi i forhold til kulturmiljø. En trasé igjennom området vil være i stor konflikt med disse verdier.</li> </ul>   |
| Landskapsbilde | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hele traséen ligger i et område med stor verdi i forhold til landskapsbilde og kulturlandskap.</li> </ul>  |
| Naturressurs   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trase og begge kryssvarianter vil kreve store areal og føre til vesentlig tap av dyrka mark både ved Bråstein og Håland. Videre drift vil kunne bli problematisk for flere bruk. Området ved Bråstein og Håland er gitt stor verdi og konflikt vil være stor.</li> </ul>   |

### 6.3 Anbefaling delområde C Bråstein - Osli

Alternativ C2 er det eneste alternativet som helt unngår problemstillingene på andre siden av vatnet ved Bråstein, men tilknytting til Tverrforbindelsen og øvrig lokalvegnett er imidlertid svært dårlig og en ekstra tunnel vil gi svært høye anleggskostnader i forhold til de andre alternativene. Alternativet anbefales ikke videreført til konsekvensutredningen.

Alternativ C6 har den ulempen at det medfører utfylling i Bråsteinsvatnet. Fordelen er at traséen i stor grad legges utenom kulturmiljøverdier og jordbruksverdiene ved Bråstein og at tunnelmunning er lagt til et sted med fast fjell i dagen. Kun en kryssløsning i nærheten av dagens kryss med fv. 333 er aktuelt.

Alternativ C8 ligner på C6 men er lagt over land og unngår fylling i vann. Traseen går gjennom et område med jordbruks- og kulturmiljøverdier og det er ikke fast fjell i dagen i aktuelt område for tunnelmunning.

Alternativ C13 er eneste løsning uten tunnel mellom Håland og Bråstein. Dagens trasé forbi Bråstein tilfredsstillende ikke krav til horisontalkurvatur for standard S9 og kan derfor ikke følges helt. En dagløsning vil i utgangspunktet være en rimeligere løsning en tunnel, men krevende tekniske utfordringer langs Figgjoelven kan gi høye kostnader også her. Alternativet unngår ikke konflikten med kultur- og jordbruksverdier ved Bråstein og Håland og har negativ konsekvens i forhold til friluftsliv og naturverdier langs Figgjo. Alternativet anbefales videreført til konsekvensutredning primært for å få en nærmere vurdering av investerings- og driftskostnadene, da det ikke er andre viktige argumenter for å videreføre alternativet.

Det anbefales at alternativene C6, C8 og C13 videreføres til konsekvensutredningen. Ingen av alternativene framstår uten konflikter og disse må vurderes grundigere i konsekvensutredningen. Vanskelige og uavklarte grunnforhold tilsier at det må tas forbehold om at alternativ ikke er gjennomførbare.

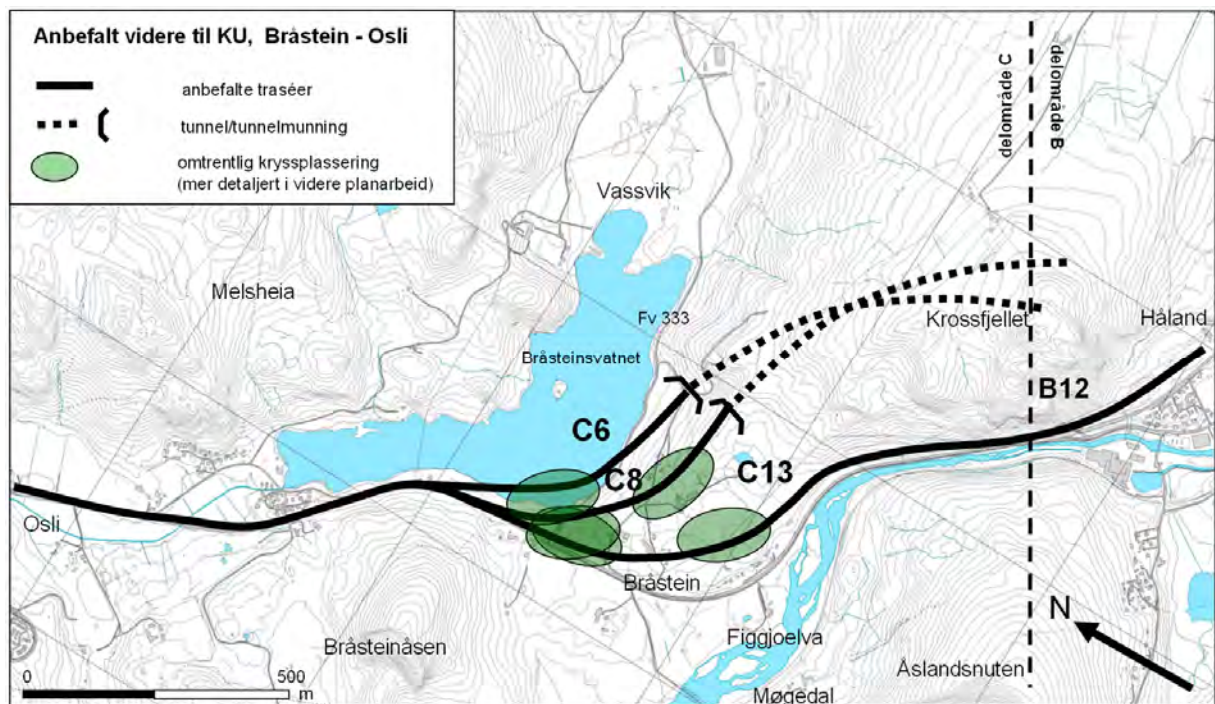


Fig. 21 Anbefalte alternativer videre til konsekvensutredning for delområde C, Bråstein - Osli.

## 7 DELOMRÅDE D OSLI - HOVE

### 7.1 Anbefaling delområde D2 Osli - Hove

I delområde D er det identifisert kun 2 ulike alternativer. Alternativ D1 i dagens trasé videreføres mens D2 anbefales silt bort.

D2 med tunnel er ikke aktuell siden området Brattabø sør for åsryggen Håbet der en tunnel kunne ha kommet ut, er i ferd med å bygges ut med boliger. Krysset ved Bogafjell kan ikke opprettholdes i dette alternativet og måtte flyttes til Osli. Fordelen med alternativet ville vært noe mindre støy totalt sett og ikke behov for å utvide dagens veg ved Stokkalandsvatnet naturreservat.

D1 med utvidelse av dagens veg på strekningen Oslo - Hove, er heller ikke konfliktfri og har sine konsekvenser. Disse vil bli gjennomgått i forestående konsekvensutredning.

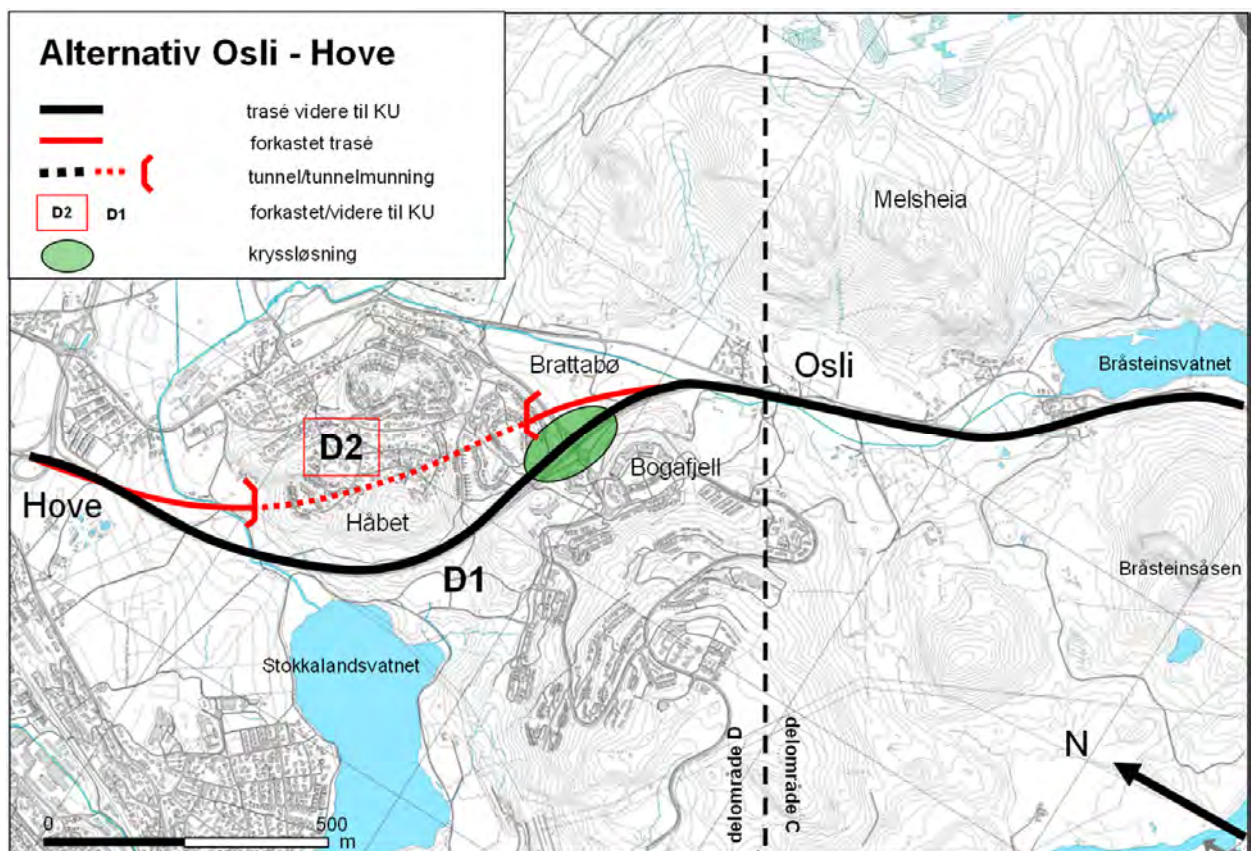


Fig. 22 Anbefalt og forkastet alternativ i delområde D, Osli - Hove.

## 8 OPPSUMMERING

Statens vegvesen planlegger å bygge ny E39 på strekningen Ålgård - Hove gjennom kommunene Gjesdal og Sandnes. Det skal i den forbindelse utarbeides kommunedelplan med konsekvensutredning for å fastsette ny trasé og kryssplassering. Strekningen inngår i stamveggrute 3; Oslo - Kristiansand - Stavanger i det norske stamvegnettet.

Planprogram fastsatt juni 2010 la premissene for videre planarbeid og det ble bestemt at en kun skulle arbeide videre med en korridor øst for Figgjoelva. Planprogrammet vurderte ikke løsninger på trasénivå. Denne silingsrapporten presenterer alle de løsninger som har blitt vurdert og diskutert i ulike fora i planprosessen. Noen alternativer er det jobbet mye med, mens andre har framkommet som ideer der og da under idéseminar.

På et overordnet nivå er det vurdert både 3, 4 og 5 kryss mellom Skurve og Hove. Det legges til grunn at strekningen skal planlegges med 4 kryss, ikke medregnet kryssene ved Hove og Skurve. Det andre hovedskillet har vært traséer vest eller øst for Bråsteinsvatnet og kort eller lang tunnel forbi Ålgård. For å organisere de ulike alternativene er prosjektet delt inn i fire delområder. Det er mulig å kombinere de fleste alternativene.

Det legges til grunn at det er linje som definerer alternativ, mens kryssplassering defineres som en variant. Optimalisering av linje, kryssutforming, lokalvegssystem og gang- og sykkelveg er underordnet i silingsarbeidet, men blir jobbet videre med for de alternativer som skal konsekvensutredes. Det poengteres at linjer vist i silingsrapporten er prinsipplinjer som skal optimaliseres i det videre planarbeidet.

Ikke alle alternativer presentert i den første silingen er sjekket ut i forhold til geometriske krav og er kun vist skjematisk. Alternativer som er skissert i andre silingen er sjekket ut i forhold til geometriske krav. Det gjenstår og noen grunnundersøkelser for å få avklart om alle alternativer som ønskes videreført til konsekvensutredningen er teknisk gjennomførbare.

Silingsrapporten konkluderer på delområdenivå. Gjennomgående alternativer og kombinasjonsløsninger blir beskrevet og vurdert i kommunedelplan og konsekvensutredning.

Det er utfordrende grunnforhold i flere av traséalternativene og det gjenstår nødvendige grunnundersøkelser som ikke vil være gjennomført før silingsrapporten foreligger. Det vil si at noe forbehold må vurderes for enkelte alternativer som ønskes videreført.

Alternativ som anbefales videreført i kommunedelplan og konsekvensutredning er beskrevet nedenfor og presentert samlet i fig. 23.

- A2 Dagløsning delvis i dagens trasé fra Skurve til Lima, med kryss Vaule bru.
- A3 Dagløsning delvis i dagens trasé fra Skurve til Lima, høy bro over Limavatnet, kryss Bollestad øst.
  
- B1 Kort dagløsning fra Kleivapiggen til Krossfjellet. Kryss Håland.
- B2 Lang dagløsning fra Høljaberget til Krossfjellet. Kryss Kongeparken.
- B4 Kort dagløsning fra Høljaberget til Kleivapiggen. Kryss Kongeparken.
  
- C6 Dagløsning fra Bråstein til Osli delvis på fylling i vatn.
- C8 Dagløsning fra Bråstein til Osli.
- C13 Dagløsning langs dagens trasé fra Håland langs Figgjo til Osli.
  
- D1 Dagløsning fra Osli i dagens trasé til Hove.

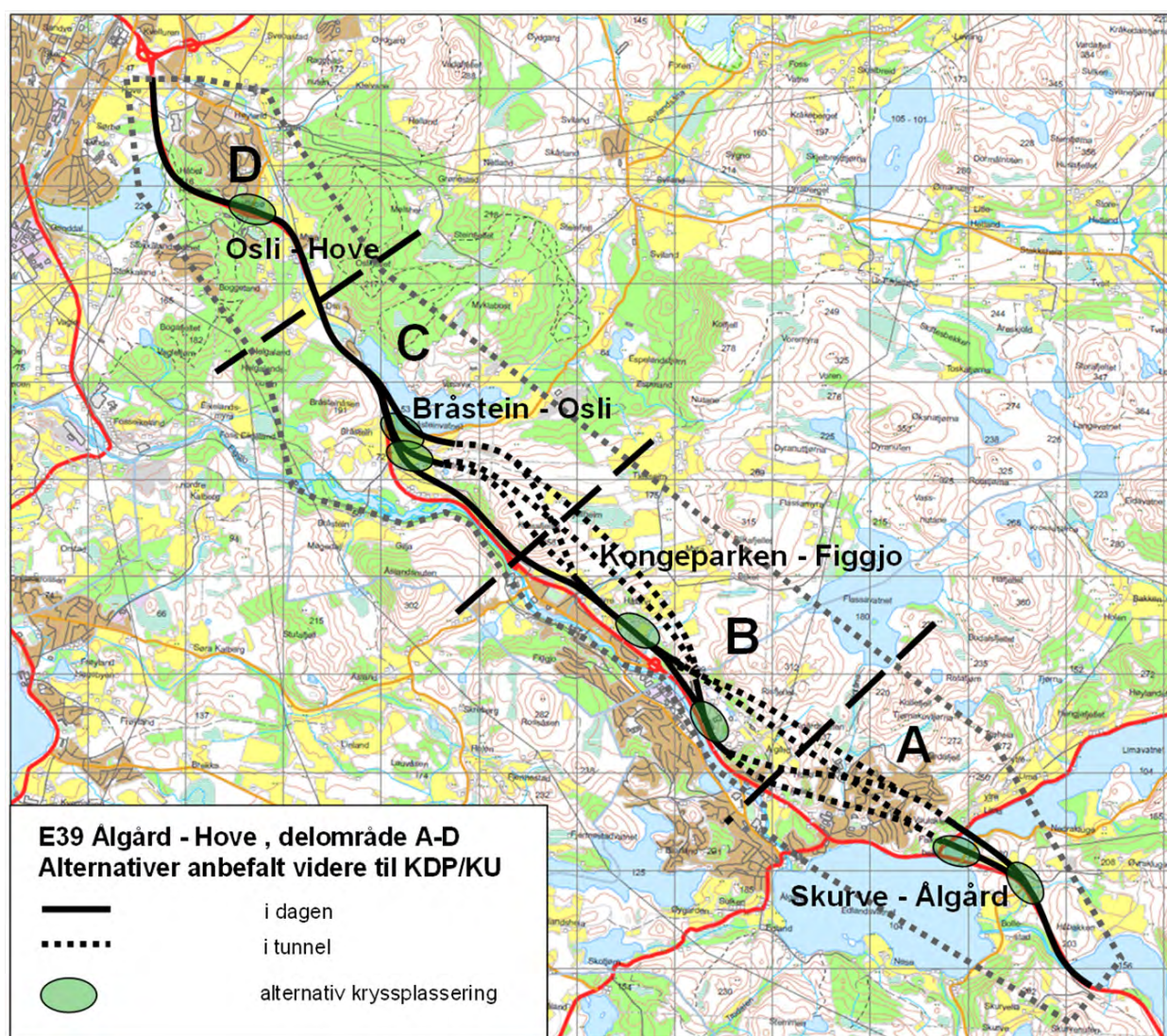


Fig. 23 Oversikt over løsninger som anbefales videreført i kommunedelplan og konsekvensutredningen i forhold til delområder.

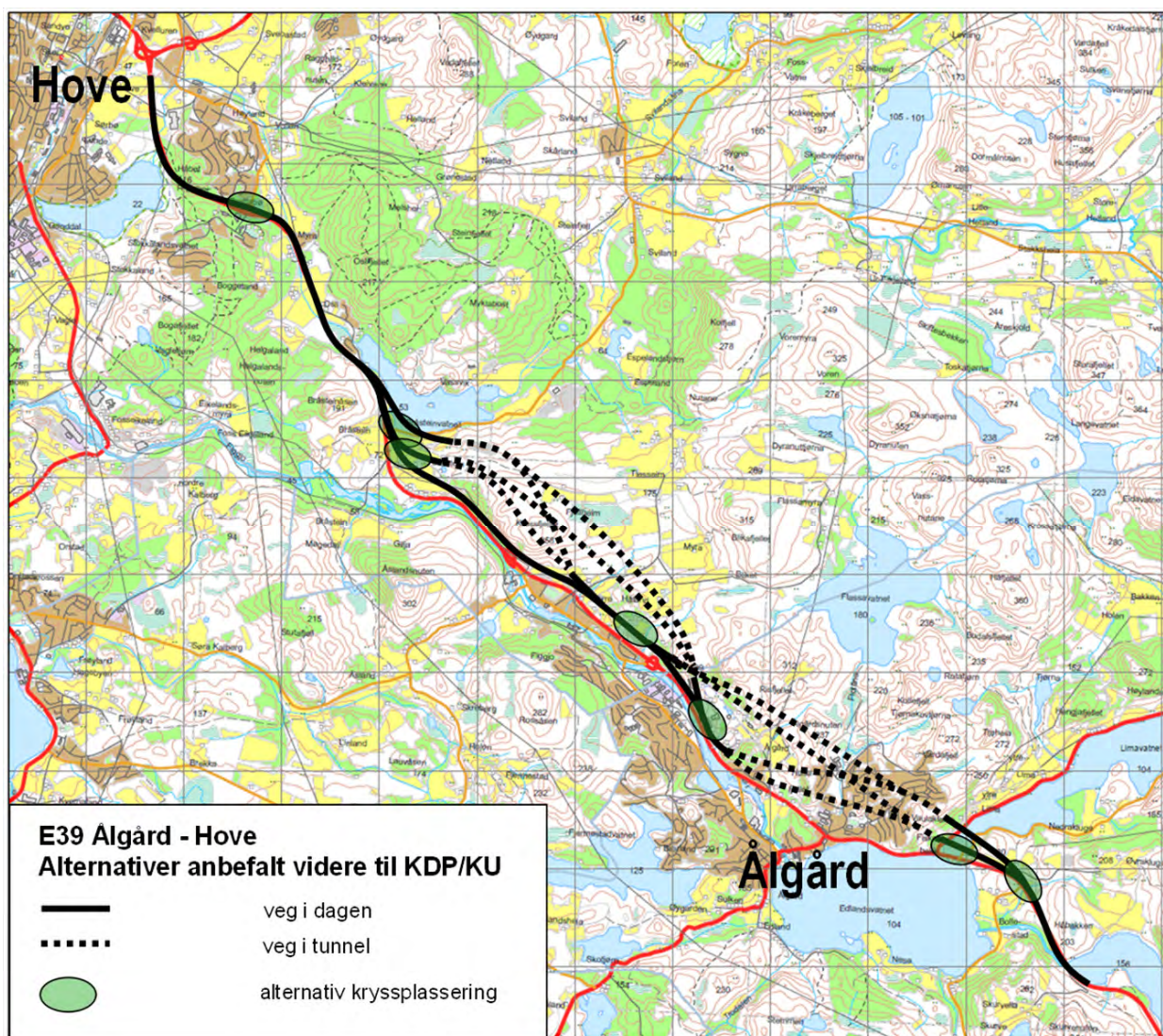


Fig. 24 Løsninger som anbefales videreført i kommunedelplan og konsekvensutredningen.

## 9 VIDERE PROSESS

Silingsrapporten blir oversendt til Sandnes kommune og Gjesdal kommune til videre behandling. Rapporten sendes også til Rogaland fylkeskommune og Fylkesmannen i Rogaland til kommentar. Etter behandlingen vil en kunne stå igjen med færre eller flere alternativer enn det som er anbefalt i denne rapporten.

Når det er enighet om hvilke alternativer som skal vurderes videre, vil disse gjennomgå en konsekvensutredning som del av kommunedelplanarbeidet. Alternativer og kombinasjon av alternativ vil bli vurdert og rangert i kommunedelplanen og Statens vegvesen vil ende opp med en anbefaling for endelig trasé i løpet av andre halvdel av 2011.

Kommunedelplan og konsekvensutredning vil så gå videre til politisk behandling og høring og forventes sluttbehandlet i løpet av 2012.

## **BAKGRUNNSDOKUMENTER OG VEDLEGG**

Planprogram E39 Ålgård-Hove 2010

Konsekvensutredning Tverrforbindelse Jæren - E39

E39 Ålgård - Hove, Standard og trafikksystem (utrykt notat)

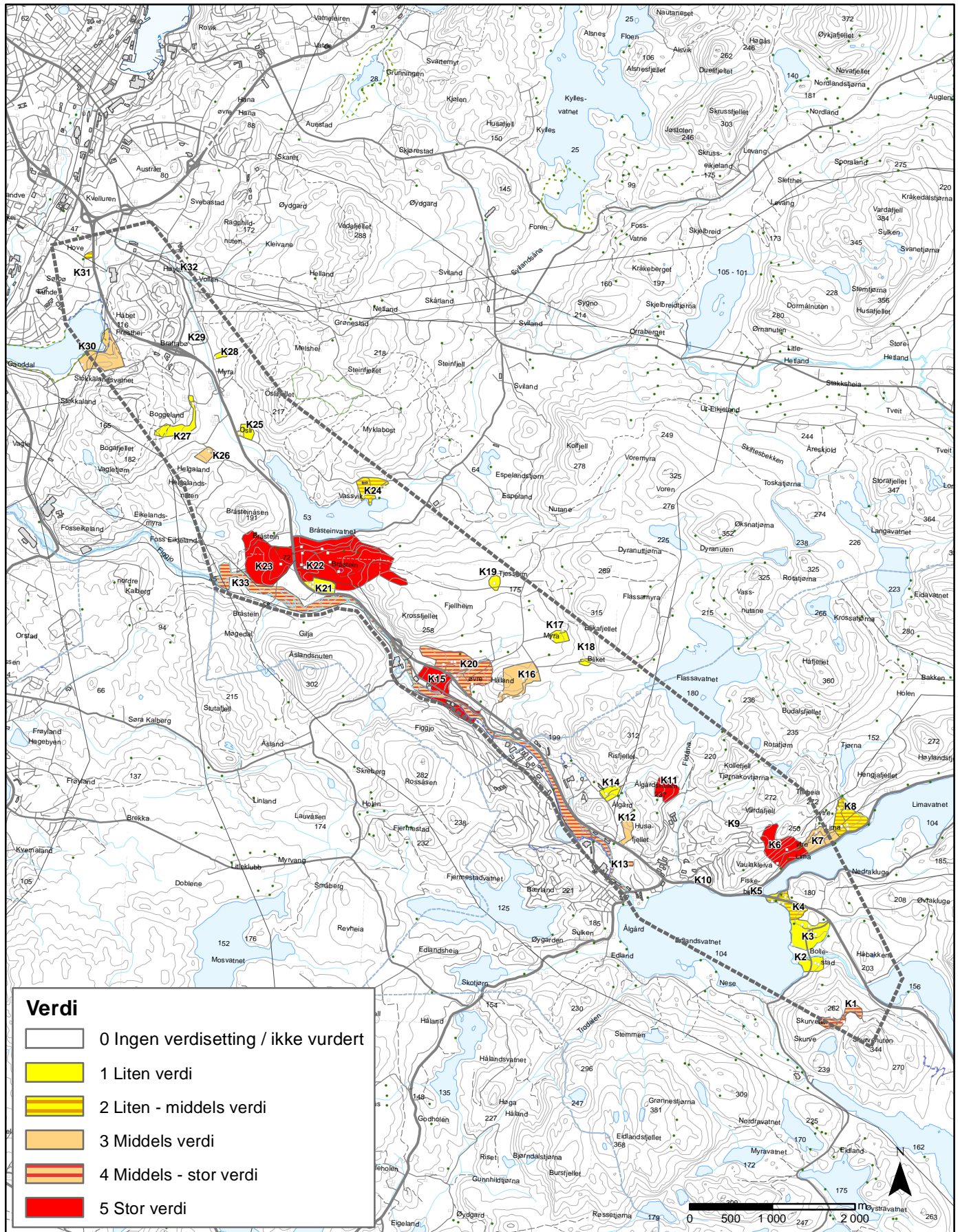
Oppsummering fra idedugnad E39 Ålgård - Hove, 22.03.2007 (utrykt notat)

Rapport fra kreativt verksted E39 Ålgård - Hove, 23.09.2010

Sortering av idéskisser fra kreativt verksted (utrykt notat)

Verdikart naturmiljø, kulturmiljø, naturressurs, landskapsbilde og nærmiljø/friluftsliv (foreløpige)





**Verdi**

- 0 Ingen verdisetting / ikke vurdert
- 1 Liten verdi
- 2 Liten - middels verdi
- 3 Middels verdi
- 4 Middels - stor verdi
- 5 Stor verdi



**E39 Ålgård - Hove:  
Kommunedelplan og konsekvensutredning**

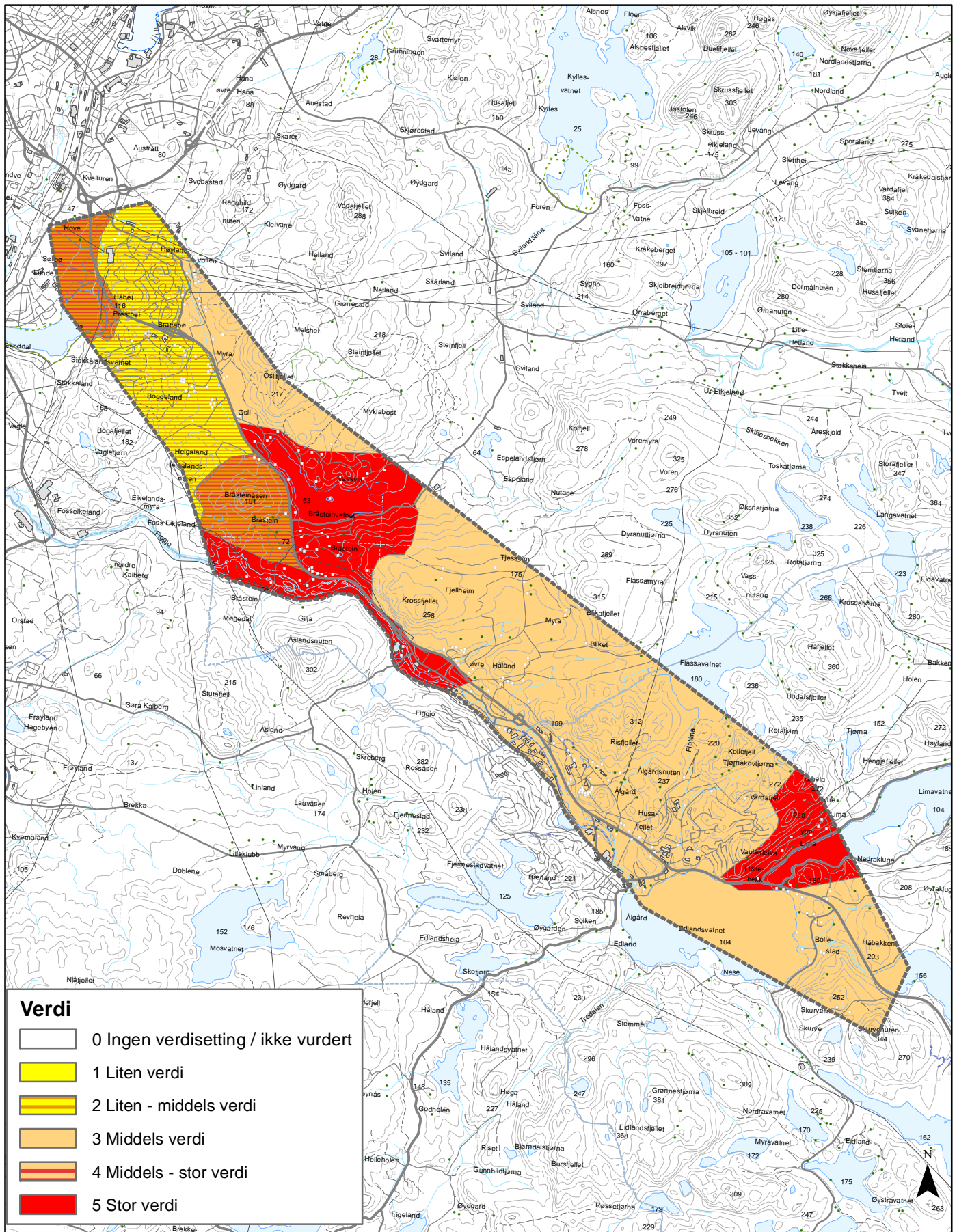
Deltema : Kulturmiljø

Verdikart

Oppdrag nr: 5101693

Dato: 2010-08-24

Tilrettelegging: **Norconsult**



**Verdi**

- 0 Ingen verdisetting / ikke vurdert
- 1 Liten verdi
- 2 Liten - middels verdi
- 3 Middels verdi
- 4 Middels - stor verdi
- 5 Stor verdi



**E39 Ålgård - Hove:**  
Kommunedelplan og konsekvensutredning

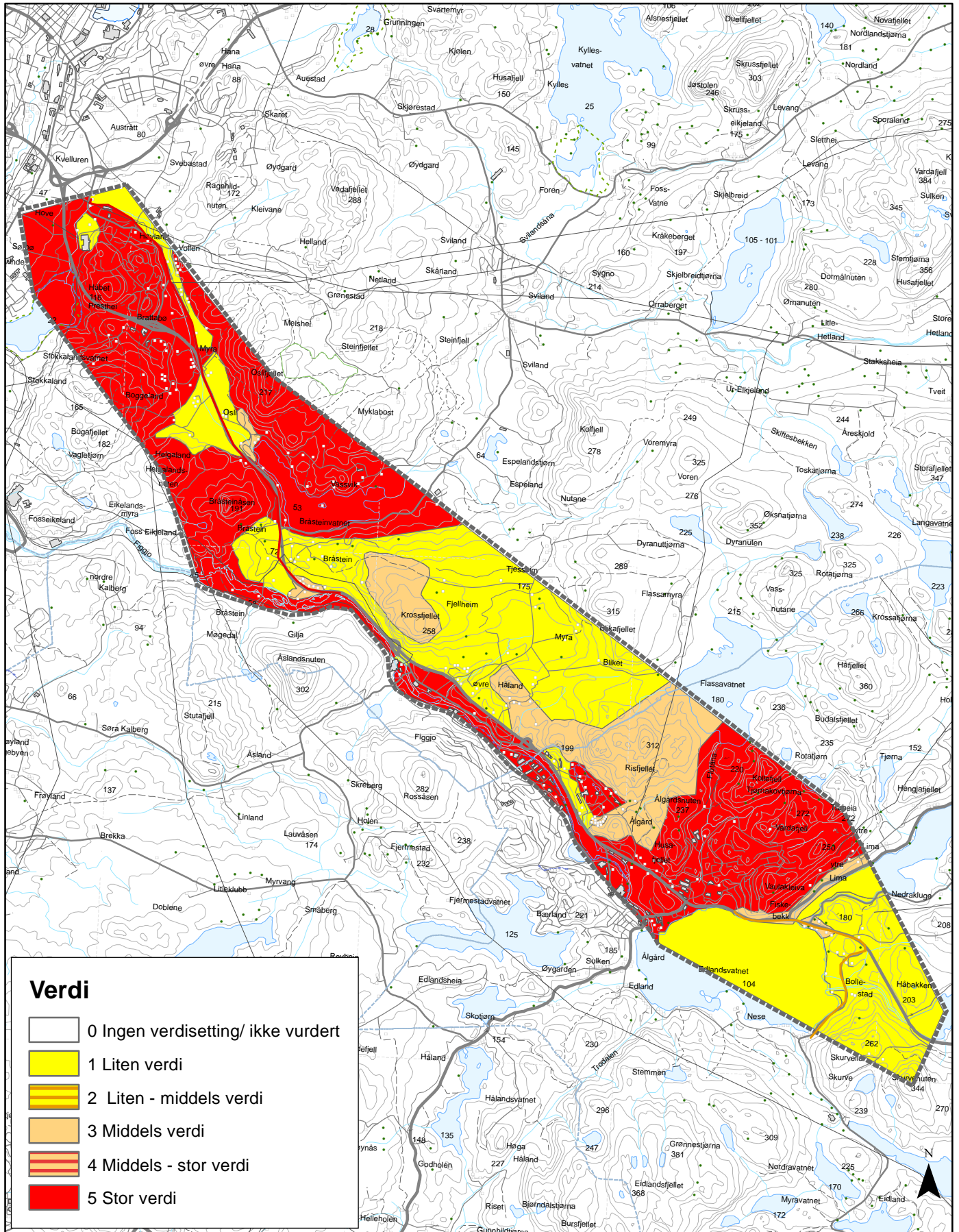
Deltema : Landskapsbilde


Verdikart

Oppdrag nr: 5101693

Dato: 2010-09-16

Tilrettelegging: **Norconsult**



 E39 Ålgård - Hove:  
Kommunedelplan og konsekvensutredning

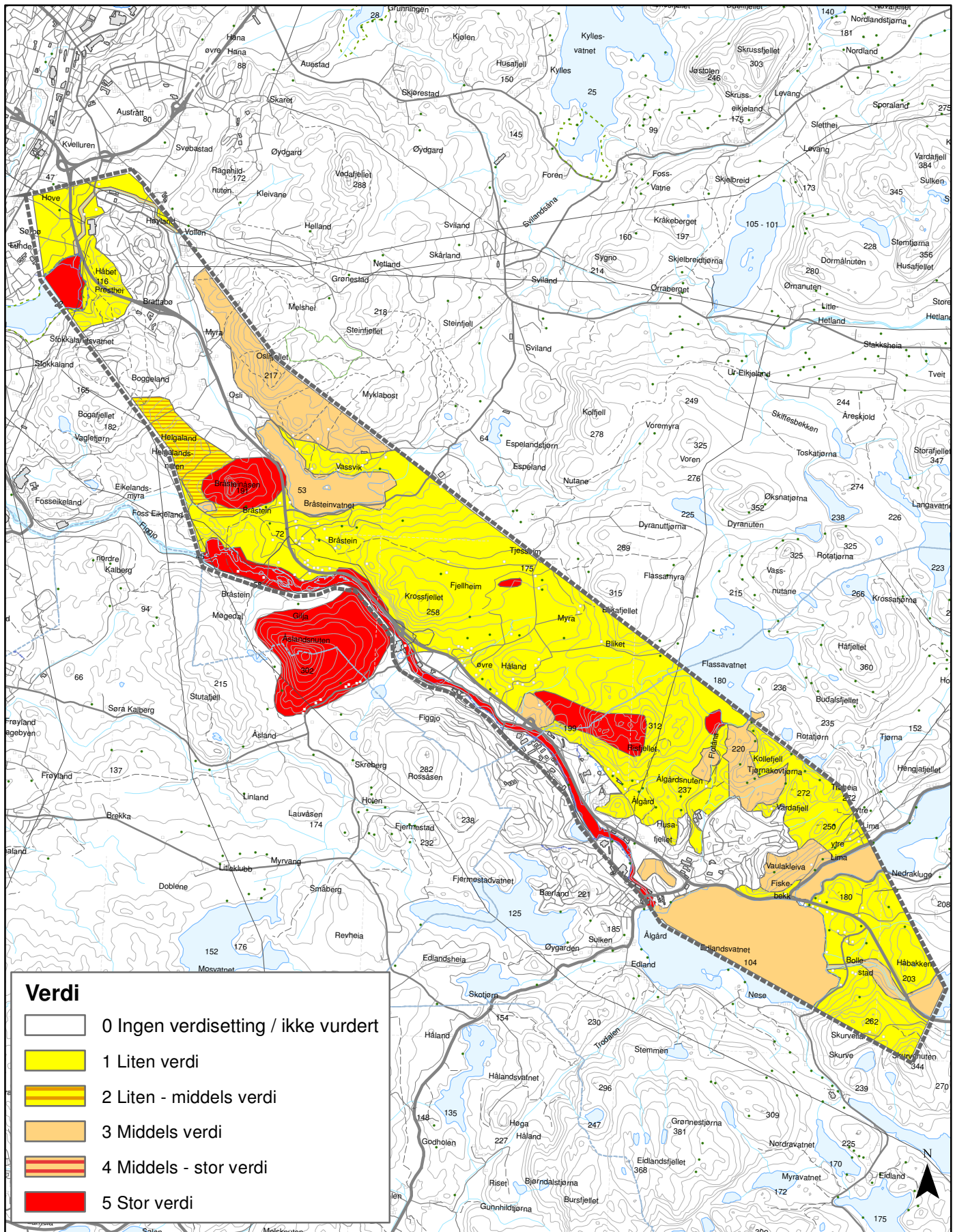
Deltema : Nærmiljø og friluftsliv

Verdikart


Oppdrag nr: 5101693

Dato: 2010-09-22

Tilrettelegging:  Norconsult



| Verdi   |                                     |
|---|-------------------------------------|
|  | 0 Ingen verdisetting / ikke vurdert |
|  | 1 Liten verdi                       |
|  | 2 Liten - middels verdi             |
|  | 3 Middels verdi                     |
|  | 4 Middels - stor verdi              |
|  | 5 Stor verdi                        |


**E39 Ålgård - Hove:**  
 Kommunedelplan og konsekvensutredning

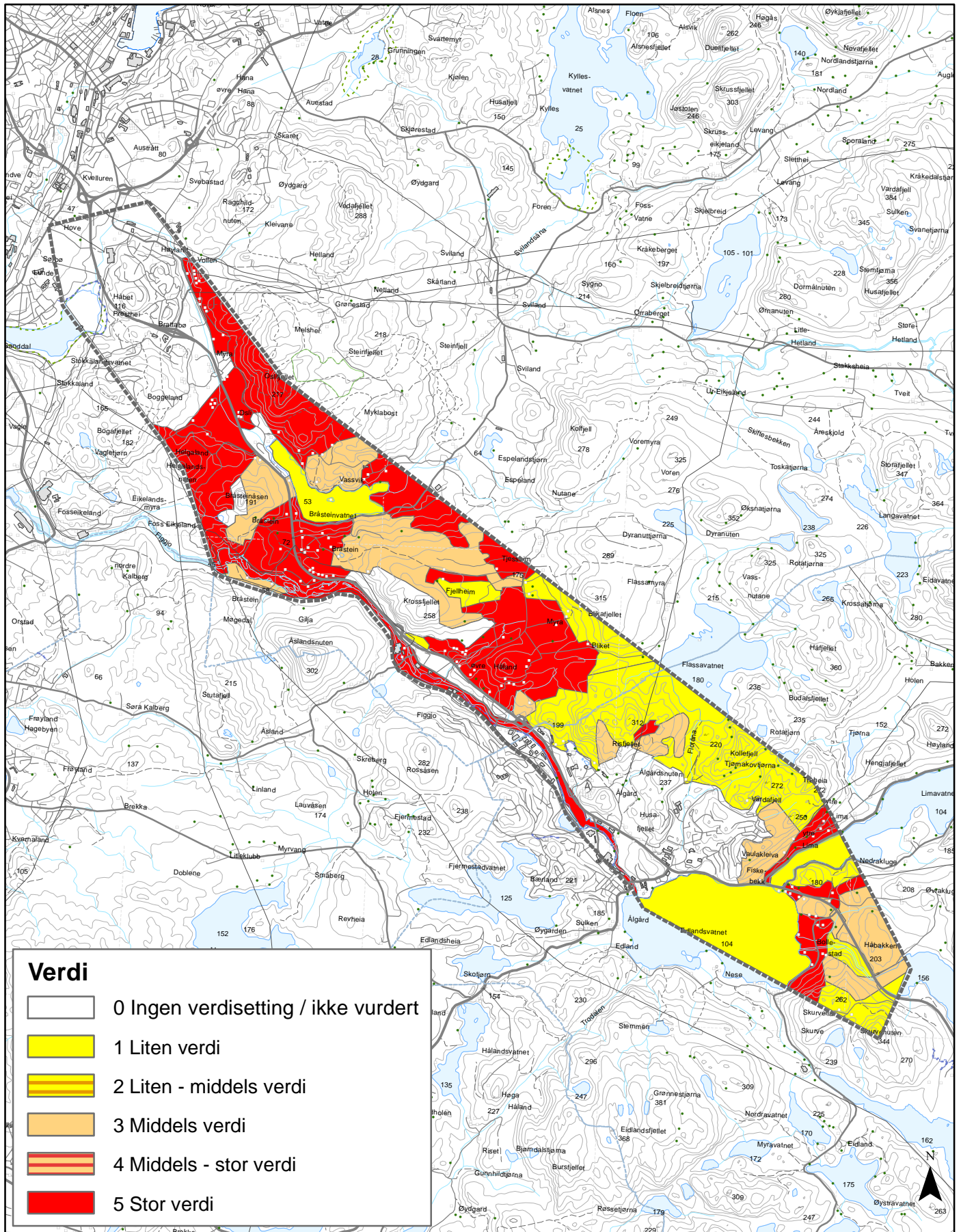
Deltema : Naturmiljø


Verdikart

Oppdrag nr: 5101693

Dato: 2010-12-07

Tilrettelegging:  Norconsult





**E39 Ålgård - Hove:**  
 Kommunedelplan og konsekvensutredning

Deltema : Naturressurser

Verdikart

Oppdrag nr: 5101693

Dato: 2010-09-22

Tilrettelegging: 



**Statens vegvesen**

Statens vegvesen Region vest  
Askedalen 4  
N - 6863 Leikanger  
Tlf. (+47) 815 44 010  
E-post: [firmapost-vest@vegvesen.no](mailto:firmapost-vest@vegvesen.no)

ISSN