

Klage på vedtatt reguleringsplan, plan id 2024004. Detaljregulering for FV 3294 Trommedalsvegen.

1. Innledning

Borettslaget Klyve 3 klager herved på vedtatte reguleringsplan: Detaljregulering Trommedalsvegen.

Vi stiller oss ikke negative til selve utbedringen av Trommedalsvegen, men vi mener reguleringsplanen ikke er tilstrekkelig utredet når det gjelder omkringliggende områder.

I hovedsak går vår klage ut på at man ved utarbeidelse av reguleringsplanen kun omtaler selve planområdet ved Trommedalsvegen og har sett helt bort fra ulemper som den økte trafikken vil påføre store boligområder på Klyve. Vi mener ulempene er så store at det burde bli gjennomført noen form for avbøtende tiltak og at dette burde vært tatt inn som rekkefølgebestemmelser i planen.

I dette dokumentet redegjør vi for hvorfor vi mener planen er mangelfullt utredet.

1. Definerings av planområdet og vurdering av krav til konsekvensutredning.

I planbeskrivelsen, ROS-analysen og støyrapporten til reguleringsplanen er det utelukkende fokusert på selve planområdet. Det er ikke utarbeidet konsekvensutredning (KU) for prosjektet.

Det er utarbeidet en rapport som viser at man antar at trafikken over Klyve (Hulkavegen og Klyvevegen) vil øke med 6 % ved realisering av reguleringsplanen. I denne rapporten er det også pekt på hvilke ulemper denne trafikkøkningen vil føre til:

Utdrag fra rapporten «Trafikale virkninger av standardheving av Trommedalsvegen», datert 23.01.2024:

- Trafikkberegning viser at det kan bli en økning i trafikkmengden med ca. 6 prosent i Hulkavegen med standardhevingen i Trommedalsvegen
- Det er særlig økningen i tungtrafikk, som er en uønsket effekt. En økning i andelen tungtrafikk vil kunne forsterke barriereeffekten i området som fylkesvegen vil utgjøre. Tungtrafikken er også en sterk bidragsyter til støy og luftforurensing. Mange blir dessuten engstelig for å ferdes langs etter eller krysse veger med mye tungtrafikk.
- Det er noen andre veger som får noe mer trafikk. Det gjelder spesielt Hulkavegen hvor man muligens bør vurdere noen tiltak for å bedre situasjonen eller for å begrense trafikken. Hulkavegen er uansett beregnet til å få en økning i trafikkmengde fra 2016 til 2030, men det blir en ytterligere økning med standardhevingen i Trommedalsvegen.

Vurdering av om det er krav til KU

Det opplyses i planbeskrivelsen at det i forbindelse med oppstart av reguleringsplanarbeidet ble gjort en vurdering av om planen utløser krav om konsekvensutredning etter § 8 i forskrift om konsekvensutredninger. Videre opplyses det om at kriteriene i § 10 er gjennomgått og sjekket ut. Det ble konkludert med at tiltakene innenfor planområdet samlet sett ikke vil få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, basert på kjent informasjon ved oppstartstidspunktet. Tiltaket ble derfor vurdert til ikke å være KU-pliktig etter §§ 6 og 8 i forskrift om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven.

§10 i forskrift om konsekvensutredning omhandler kriterier for vurdering av om en plan eller et tiltak kan få vesentlige virkninger formiljø eller samfunn. §10 2.ledd omhandler lokalisering og påvirkning på omgivelsene. Vi mener denne listen som vises i 3. ledd burde tilsi at reguleringsplanen skulle hatt en konsekvensutredning. Nedenfor er det vist noen punkt i denne listen som vi mener ikke er tillagt tilstrekkelig vekt da det ble besluttet at planen ikke var KU-pliktig:

- Punkt c omhandler bla rikspolitiske retningslinjer. Vi mener at ved å øke trafikken med 6% gjennom boligområdene på Klyve er ikke de rikspolitiske retningslinjene for barn og unge ivare tatt. I følge «Veileder til KU-forskriften» vil normalt planer som er i konflikt med rikspolitiske retningslinjer utløse KU. Hvordan den økte trafikken gjennom boområdene på Klyve vil påvirke de som bor der er ikke nevnt med et ord i planmaterialet.
- Punkt G omhandler vesentlig forurensning eller klimagassutslipp. I veileder til KU-forskriften er støy da nevnt som eget punkt.

Utdrag fra veileder: Dersom en plan eller et tiltak kan føre til vesentlig økning i antall personer som utsettes for støy, eller vesentlig økning i støynivå jf. anbefalinger i T-1442/2016, vil det normalt utløse konsekvensutredning.

KU-forskriften 4. ledd omhandler egenskaper ved virkningene. Ifølge veileder til KU-forskriften skal man her bla vurdere: «Samlede virkninger av forslaget til plan eller tiltak og andre eksisterende, godkjente eller planlagte planer eller tiltak»

De siste årene har det vært store utbygginger på Kjørbekk/Rødmyr. Nå pågår bygging av ny stor trelasthandel på Kjørbekk og det er planer om ytterligere næringsarealer langs Hulkavegen samt planer om stor boligbygging på den gamle Dalene gartneri tomte ved Hulkavegen. Totalen av alle gjennomførte og kommende tiltak i området tilsier dermed at de samlede virkningene er store.

Konklusjon: Påvirkningen på omgivelsene er så stor at vi mener det burde vært gjennomført en konsekvensutredning. Dette understrekes av trafikkrapporten utarbeidet av tiltakshaver, hvor det kommer frem at barrierevirkningene i området vil bli forsterket og at økt tungtrafikk vil føre til mer støy- og luftforurensning.

Forhold til plan og bygningsloven

Uavhengig av om man kommer frem til at det er krav til utarbeidelse av KU eller ikke krever plan og bygningsloven at virkninger av planen skal beskrives. Vi kan ikke finne noen beskrivelse av hva den økte trafikken betyr for barrierevirkninger, barn og unge eller støyforhold for beboere langs Hulkavegen og Klyvevegen.

I dag er timestrafikken mellom kl 15:00 og 16:00 ca 1200 biler. Det betyr at det passerer en bil hvert 3. sekund. Hulkavegen har ingen tilbud til gående og syklende. Fra Klyvetoppen og ned til Rv36 går vegen gjennom boligområder med tett bebyggelse på begge sider av vegen. At reguleringsplanen ikke har vurdert hvordan den økte trafikken vil påvirke området mener vi er en stor mangel ved planen.

Fra Plan og bygningsloven:

§ 4-2. Planbeskrivelse og konsekvensutredning

Alle forslag til planer etter loven skal ved offentlig ettersyn ha en planbeskrivelse som beskriver planens formål, hovedinnhold og virkninger, samt planens forhold til rammer og retningslinjer som gjelder for området, jf. også [§ 11-8 a femte ledd](#).

Fra «Veileder om reguleringsplaner», utgitt av kommunal- og distriktsdepartementet:

Planbeskrivelsen skal beskrive planens mål, hovedinnhold og virkninger, og tilpasses omfanget i den enkelte plansaken. I planbeskrivelsen kan bestemmelsene til planen forklares, utdypes og begrunnes nærmere. Det er derfor viktig at den gir en nøyaktig og god fremstilling av planforslaget, og hvordan det endrer planområdet og påvirker omgivelsene. For å gi et best mulig grunnlag for medvirkning og beslutninger er det viktig at planbeskrivelsen får frem alle sider ved planen og gir en riktig beskrivelse av planforslaget.

Konklusjon: Vi mener områdene langs Hulkavegen og Klyvevegen absolutt må defineres som «omgivelsene», spesielt med tanke på at man bevisst øker trafikkbelastningen i disse områdene. Vi mener derfor de generelle utredningskravene i plan og bygningsloven ikke er fulgt.

2. Mulige feil i den formelle saksbehandlingen

Ikke fulgt opp punkt i referat fra oppstartsmøtet.

I referatet fra oppstartsmøtet er det tatt opp tre sentrale punkt som vi mener ikke er fulgt opp i det videre planarbeidet.

1 Under punktet «planfaglige vurderinger» står det:

- I hvilken grad påvirker tiltaket trafikkstrømmer og kjøremønster? Hvilken påvirkning har ev. endring på andre veistrekninger og nærmiljø?

2 Under punktet Støy står det:

- I hvilken grad planen vil medføre støy i boligområder langs Bjørntvegen, som følge av endret trafikkemønster, bør belyses.

3 Under punktet «Kommunens foreløpige råd og planfaglige vurderinger» står det:

- Standardheving av den del av Trommedalsvegen som er fylkesveg er et bypakkeprosjekt. Veggen egner seg i dag ikke til tungtransport. Etter at veggen er bygget med ny standard må vi anta at endel av tungtransporten vil gå via denne "nye" veggen. Det vil være viktig å belyse konsekvensene av dette; også i mellomtiden før forbindelse fram til Menstadbrua er etablert – blant annet for bebyggelsen langs Bjørntvedtvegen.

Vi mener kommunen her var svært tydelige i oppstartsmøtet og tok med tre svært sentrale punkt som vi antar det var forventet at skulle bli svart ut i det videre planarbeidet. Vi kan imidlertid ikke se at disse tre punktene er omtalt i planmaterialet.

Konklusjon: Reguleringsplanen har ikke fulgt opp sentrale punkt som ble avtalt i oppstartsmøtet.

Manglende dokumenter til 2. gangs behandling.

I forbindelse med 2. gangs behandling av reguleringsplanen var ikke ROS-analyse og støyrapport lagt ved saken. Dette er svært viktige dokumenter i en reguleringsplan, selv om vi mener disse var svært mangelfulle ved 1. gangs behandling. Denne saken er derfor vedtatt uten at disse dokumentene fulgte saken.

Konklusjon: Vi mener det er saksbehandlingsfeil at saken ble vedtatt uten at ROS-analyse og støyrapport fulgte saken.

Varsel om oppstart

Slik vi tolker KU-forskriften med tilhørende veileder skal vurdering av om planen er KU-pliktig gjøres ved oppstart. Begrunnelse og avgjørelse skal fremkomme av varsel om oppstart av reguleringsplanarbeidet.

I varslingsannonsen for dette prosjektet står det ingenting om konsekvensutredning. Slik vi tolker forskriften skulle det vært opplyst i annonsen om det skal utarbeides KU eller ikke. At dette ikke fremkommer av varselet gjør det vanskelig å oppnå medvirkning til planarbeidet.

Konklusjon: Vi ber om en vurdering av om manglende opplysning i varsel om oppstart av planarbeid knyttet til om planen er KU-pliktig er en saksbehandlingsfeil.

Bestilling fra teknisk utvalg ved 1. gangs behandling.

Ved 1. gangs behandling i kommunens utvalg for teknisk sektor ble følgende tilleggsforslag oversendt administrasjonen for vurdering:

Aas fremsatte følgende forslag på vegne av Ap, SV, MDG og Sp:

Trafikk strømmene etter at Trommedalsveien er ferdig bygget er ikke belyst i saken. Hvis det blir mindre trafikk et sted vil det bli mer et annet sted. Konsekvensene og eventuelle tiltak på Hulkaveien og Klyve må belyses frem til 2.gangs behandling.

Dette forslaget ligner veldig på de punktene som ikke er fulgt opp fra referatet etter oppstartsmøtet,

Frem mot 2. gangs behandling har det ikke fremkommet noen slik vurdering fra administrasjonen som ble etterspurt i teknisk hovedutvalg. Planmaterialet som ble fremlagt til 2. gangs behandling belyser ikke spørsmålene som ble reist. Vi stiller oss svært undrende til at en slik bestilling fra et hovedutvalg ikke er besvart. I hvilken grad dette er en saksbehandlingsfeil eller bare er å anse som om planen er mangelfullt utredet er vi usikre på.

Konklusjon: Vi ønsker en vurdering av om administrasjonen har oppfylt sine plikter da bestillingen fra politikerne i teknisk hovedutvalg ikke er svart ut frem mot 2. gangs behandling.

3. Behandling av støy

Det vises i støyrapporten kun til kap 5.2.1 «Nye samferdselsanlegg» i T-1442.

Det burde også vært vist til kap 5.2.2 «Endring og utbedring av eksisterende anlegg». I dette kapittelet står det:

Fra T-1442:

5.2.2 Endring og utbedring av eksisterende anlegg

Med endring og utbedring av eksisterende anlegg menes alle tiltak, der endringen gir en økning i støynivå på 1-2 dB som følge av:

- endret geometri,
- økt fartsgrense,
- økt kapasitet,
- økt andel tungtrafikk, eller
- endring av støyskjermer- og støyvoller.

Det er i støyrapporten heller ikke gjort noen vurdering av hva som er planens influensområde. Slik vi tolker det er T-1442 tydelig på at reguleringsplaner som påvirker trafikkstrømmer slik at tilliggende veger får økt trafikk bør anbefalingene i kapittel 5.2.2 følges.

Fra T-1442:

5.2.3 Influensområder

I større prosjekter som påvirker støyforholdene i et stort influensområde, for eksempel vegomlegginger som påvirker trafikkstrømmer i større deler av vegnettet, bør det legges vekt på å minimere samlet støyplage i influensområdet. Dersom omkringliggende veger får økt trafikk som medfører at støynivået på eiendommer med støyfølsom bebyggelse øker merkbart, bør det gjøres tiltak for å redusere støynivået i samsvar med anbefalingene i kapittel 5.2.2.

Boliger langs Klyvevegen og Hulkavegen skal altså vurderes med tanke på en økning i støynivå på 1-2 dB.

Vi er klar over at dette ikke automatisk betyr at vi har krav på støyskjerming, men vi mener retningslinjene er tydelige på at det skulle vært gjennomført støyberegninger og resultatet av disse skulle fremkommet i støyrapport og beslutningsgrunnlaget til politikerne.

Vi spilte inn støy som et problem i høringsperioden. I saksfremlegget før 2 gangs behandling står det følgende om støysituasjonen for vårt borettslag.

Kommunedirektørens kommentar

Tiltak for å begrense gjennomgangstrafikk forbi boområder på Klyve vil bli fulgt opp i andre pågående planprosesser, som nevnt i kommentaren til Klyve lokalutvalg. Forslagsstiller har ellers gjort en vurdering av trafikkøkningen sett opp mot økt støy. De har kommet til at beregnet trafikkøkning på ca. 6% på Hulkavegen ikke vil medføre at støynivået vil øke merkbart, i betydningen 3 db. Denne reguleringsplanen har ikke forslag til tiltak langt utenfor planområdet, men gjennomgangstrafikk gjennom boområder på Klyve vil bli tema både i pågående kommunedelplanprosess for ny veg mellom Trommedalsvegen og Menstadbrua, samt ved regulering av nye næringsområder langs Hulkavegen.

Det foreligger ingen dokumentasjon eller støyberegninger annet enn «...ikke vil medføre at støynivået vil øke merkbart, i betydning 3 db».

Vi mener det burde vært gjennomført støyberegninger, slik det ble avtalt i oppstartsmøtet. Teksten vist ovenfor viser etter vår mening at støy for boliger i nærområdet ikke har vært tema i forbindelse med reguleringsplanen. I tillegg mener vi det er feil å vurdere ut fra en økning på 3 db, da T1442 viser til økning på 1-2 db.

De mest støyutsatte leilighetene i vårt borettslag har ifølge en tidligere støyberegning innendørs støy på 38 db. Dette ligger tett opp til grensen satt i forurensningsforskriften. Det betyr at det skal svært liten økning til før det er aktuelt med støyskjerming av våre mest utsatte leiligheter. At mange boliger langs Hulkavegen og Klyvevegen har støyforhold tett opp til krav i forurensningsforskriften er ikke nevnt i saksfremlegget. Vi mener det er relevant at det kommer frem i beslutningsgrunnlaget at flere boliger trolig får en støysituasjon som overskrider forskriften.

Konklusjon: Støy er mangelfullt utredet. Støyrapporten har ikke diskutert hva som er planens influensområde. Kommunedirektørens kommentar viser ikke til riktig støynivå i forbindelse med økning i støy. Vi mener beslutningsgrunnlaget som er forelagt politikerne er mangelfullt da støysituasjonen ikke omtales.

4. Ensidig argumentasjon

Normalt vil en planbeskrivelse for et slikt samferdselsprosjekt inneholde en beskrivelse av fordeler og ulemper ved planen samt en beskrivelse av planens mål og måloppnåelse.

I planbeskrivelsen til denne planen er det kun fokusert på at målet med planen for prosjektet er å bedre fremkommeligheten langs Trommedalsvegen. Følgende tekst er hentet fra saksfremmlegget:

Hentet fra saksfremlegget:

Målet er å legge til rette for at vegen kan bli en foretrukket forbindelse for tungtransport mellom E18 og øvre Telemark, og at man skal få en mer trafikksikker og raskere forbindelse. Dette vil også kunne bidra til å avlaste området ved Moflata, hvor det i rushtiden er forsinkelser for bil- og kollektivtrafikk.

I planbeskrivelsen er det ikke redegjort for i hvilken grad prosjektet oppfyller målene. Det er ikke gjort noen analyse av redusert reisetid eller redusert antall ulykker. Vi stiller oss imidlertid ikke tvilende til at reisetiden langs Trommedalsvegen vil bli redusert. Vi stiller oss heller ikke tvilende til at prosjektet vil føre til at trafikken kan bli noe redusert på Moflata.

Men vi mener samtidig at følgende negative konsekvenser ved gjennomføring av prosjektet er svære sannsynlige:

- Prosjektet vil føre til tapt reisetid langs Hulkavegen og Klyvevegen.
- Prosjektet vil føre til flere trafikkulykker langs Hulkavegen og Klyvevegen. (Hulkavegen er allerede en av de mest ulykkesutsatte strekningene i Skien).
- Prosjektet vil føre til økt støy for allerede svært støyutsatt boliger langs Hulkavegen og Klyvevegen.
- Prosjektet vil føre til redusert fremkommelighet for beboere langs Hulkavegen og Klyvevegen.
- Fylkeskommunen har allerede endret bussrutene over Klyve med begrunnelse at Trafikkmengden fører til så store forsinkelser at bussen ikke kan stå i kø for å komme inn til Kongerød. Nå øker man bevist trafikken med 6% i det samme krysset.
- Strekingen fra Kjørbekk til Klyve har ingen tilbud til myke trafikanter. Forholdene for gående og syklende vil dermed bli forverret ved gjennomføring av prosjektet.

Vi mener altså at reguleringsplanen ikke gir et godt nok beslutningsgrunnlag til politikerne som har fattet vedtak i denne saken. I planbeskrivelsen er det kun fokusert på de positive konsekvensene.

Hele saken bærer preg av at utbedring av Trommedalsvegen allerede er prioritert/vedtatt som et prosjekt i fase 2 av Bypakke Grenland. Vi ser oss derfor nødt til å påpeke at et politisk vedtak

knyttet til finansiering og prioritering av bypakkemidler ikke overstyrer plan og bygningsloven, forskrifter, nasjonale retningslinjer og normale prosesser i en reguleringsplan. I saksfremlegget argumenteres det med at prosjektet Rødmyr-Menstadbrua skal se på problemene knyttet til Klyve. Da dette er et prosjekt som er langt unna vedtak mener vi dette er helt uvesentlig for denne saken. Man kan ikke unngå utredningsplikten i plan og bygningsloven ved å vise til at dette skal vurderes i et prosjekt som kanskje vil bli bygd langt frem i tid.

Konklusjon: Saken er svær ensidig lagt frem. Politikerne har ikke blitt forelagt planens negative konsekvenser. Etter vår mening er dermed beslutningsgrunnlaget politikerne er blitt forelagt ikke tilstrekkelig. At det kanskje vil komme et prosjekt fra Rødmyr til Menstadbrua er denne saken uvesentlig.

5. Oppsummering

Vi mener altså at denne saken er mangelfullt utredet og at det er noen punkt som muligens er å anse som saksbehandlingsfeil. I dette dokumentet har vi pekt på følgende punkt:

- Det burde vært gjennomført konsekvensutredning.
- Reguleringsplanen har ikke fulgt opp sentrale punkt som ble avtalt i oppstartsmøtet.
- Reguleringsplanen ble vedtatt uten at ROS-analyse og støyrapport var vedlagt saken.
- I varsel om oppstart av planarbeidet ble det ikke opplyst om det skulle utarbeides konsekvensutredning eller ikke.
- Bestilling fra teknisk hovedutvalg i forbindelse med 1. gangs behandling er ignorert.
- Støy er svært mangelfullt utredet. Det er bla ingen vurdering av planens influensområde.
- Hele saken er ensidig fremstilt og viser kun fordelene.
- Argumentasjonen om at problemene knyttet til Klyve vil bli løst i en fremtidig reguleringsplan er denne saken uvesentlig.

Vi mener altså at denne saken er svært mangelfullt utredet og at prosjektet vil ha store konsekvenser for beboere langs Hulkaveggen og Klyvevegen. Vi mener denne saken må stoppes i påvente av at nødvendige utredninger gjennomføres og at det vil være naturlig at planen vedtas med rekkefølgekrav om avbøtende tiltak som tilbud til gående og syklende langs Hulkavegn fra Kjørbekk til Klyvetoppen og støyskjerming av støyutsatte boliger.

Styret i Borettslaget Klyve 3

Ved leder

Lars Morten Svendsen