



Vår ref. 24/14863 - 23
Saksbehandler Sigbjørn Hjelset
Dato 15.01.2025

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
07/25	Utvalg for teknisk sektor	11.02.2025

Detaljregulering for Trommedalsvegen 1. gangs behandling

Utvalg for teknisk sektor 11.02.2025

Behandling

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.

Bakken fremsatte endringsforslag på vegne av H, FrP, INP, KrF og V:

1. Det etableres rundkjøring i krysset mellom Trommedalsvegen og Rødmyrveien.
2. Som følge av forventet økt trafikkmengde på tilliggende veinett, utvides planområdet slik at kryssene mellom Rødmyrsvingen/Bjørntvedtvegen (Skogplassene) og Trommedalsvegen/Bjørntvedtvegen inkluderes, slik at det kan etableres rundkjøringer, svingfelt og forbikjøringsfelt som avbøtende tiltak.

Bakken trakk forslaget før votering.

Bakken fremsatte følgende endringsforslag på vegne av H, FrP, INP, KrF og V:

UTS ønsker at det også legges på høring et alternativ der det etableres rundkjøring i krysset mellom Trommedalsvegen og Rødmyrveien.

Gozzi (MDG) fremsatte følgende fellesforslag:

Det legges tilrette sammenhengende GS vei i krysset Trommedalsvegen Rødmyrvegen.

Votering

Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Forslaget fremsatt av Bakken ble vedtatt med 8 mot 5 stemmer. Mindretallet utgjorde SV, Sp, MDG, Ap v/ Aas, og Kise (Uavh.).

Forslagene fra Gozzi og Aas ble enstemmig votert over som oversendelser.

UTS - 07/25 vedtak

1. Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-10 legges detaljregulering for Fv 3294, Trommedalsvegen, med kart og bestemmelser datert 01.01.25, ut til offentlig ettersyn.
2. Utvalg for teknisk sektor ønsker at det også legges på høring et alternativ der det etableres rundkjøring i krysset mellom Trommedalsvegen og Rødmyrveien.

Oversendelse til administrasjonen for vurdering

Trafikkstrømmene 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.

Det legges tilrette sammenhengende GS vei i krysset Trommedalsvegen Rødmyrvegen.

Kommunedirektørens innstilling

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-10 legges detaljregulering for Fv 3294, Trommedalsvegen, med kart og bestemmelser datert 01.01.25, ut til offentlig ettersyn.

Bakgrunn for saken

Arbeidet med kommunedelplan for ny rv 36 mellom Skyggestein og Skjelsvik stoppet opp våren 2023. I Bypakke Grenland fase 2 er det lagt inn i prosjekt-porteføljen flere prosjekter som skal bedre trafikkavviklingen på de viktigste hovedvegene i Grenland. En bedre og raskere kobling mellom Menstadbrua og Skyggestein er et slikt prosjekt. Standardheving av Trommedalsvegen er første parsell av denne strekningen, og det er denne strekningen reguleringsplanen handler om.

Strekningen mellom Menstadbrua og Rødmyr er en egen kommunedelplan-prosess, der flere alternativer vurderes. Den strekningen er ikke en del av reguleringsplanen.

Telemark fylkeskommune er vegeier og har utarbeidet planforslaget.

Saksfremstilling

Telemark fylkeskommune har utarbeidet forslag til detaljregulering for Fv 3294, Trommedalsvegen. Parsellen er i dag ikke tilgjengelig for kjøretøyer lengre enn 13 meter, på grunn av flere krappe svinger. Målet er å legge til rette for at veien kan bli en foretrukket forbindelse for tungtransport mellom E18 og øvre Telemark, og at man skal få en mer trafiksikker og raskere forbindelse. Dette vil også kunne bidra til å avlaste området ved Moflata, hvor det i rushtiden er forsinkelser for bil- og kollektivtrafikk.

Planen legger til rette for å opprettholde bruken av området Fritidsparken-Hvitsteintjenn som et attraktivt turområde. Eksisterende utfartsparkering beholdes. Den mest brukte av stiene mellom Fritidsparken og Hvitsteintjenn krysser veibanen over Trommedalsvegen ved denne parkeringsplassen. Krysningpunktet blir videreført i form av undergang. Hensynet til vilt er også forsøkt ivaretatt.

Det vises for øvrig til forslagsstillers planbeskrivelse (vedlegg 3) og øvrige vedlagte fagrapporter.

Medvirkning

Innspillsfasen for reguleringsplanen var i juni 2024. Innspillene, hovedsakelig fra offentlige etater samt organisasjoner, er samlet i vedlegg 9. Det har ikke framkommet motforestillinger mot planen som sådan. Innspillene gjelder faglige råd til arbeidet, samt bekymringer for hvordan partenes interesser vil bli ivaretatt. Forslagsstiller har beskrevet hvordan innspillene har blitt fulgt opp. Merknader som ikke er tatt til følge, eller som ikke fullt ut er svart ut fra forslagsstillers side, kommenteres nedenfor.

Syklistenes landsforening ønsker en separat sykkelveg langs Trommedalsvegen, og en utvidet asfaltert skulder. Planforslaget har ikke avsatt plass til separat gang og sykkelveg, men det legges derimot opp til en utvidet asfaltert skulder på 1,5 meter langs nordsiden av vegen. Det betyr at syklister vil ha et alternativ til å sykle i kjørebannen når de skal forsere motbakkene i retning Skyggestein, mens de må dele vegen med biler i unnabakkene i retning Rødmyr.

Direktoratet for mineralforvaltning foreslår at det lages en plan over massebalansen i prosjektet. Dette er ikke spesifikt fulgt opp med egen reguleringsbestemmelse. Prosjektets internkontrollrutiner antas å ivareta dette viktige temaet på en god måte.

Miljøretta helsevern foreslår at det innarbeides varslingsrutiner overfor parter som kan bli spesielt skadelidende av støy i anleggsperioden. Dette er heller ikke spesifikt fulgt opp med egen reguleringsbestemmelse. Forslagsstiller viser til at de skal ha dialog med Redd Dyra underveis i prosessen. Tilsvarende bør det være rutiner overfor Hestesportsenteret, i forbindelse med anlegg og sprenging.

Det har også vært egne møter med de nærmeste grunneierne.

Beskrivelse av planområdet

Planområdet ligger langs fylkesveg 3294, og utgjør en 1,5 km lang vegstrekning av Trommedalsvegen, fra Rødmyr til Skyggestein.

Eksisterende veg har krappe kurver og bratt stigning. Fartsgrensen på strekningen er 80 km/t, noe som i dag ikke er praktisk mulig å holde for større kjøretøy. Dagens veg har en ÅDT på 4300, med 11% tunge kjøretøy. Vegen har en begrensning på kjøretøy over 13 m lengde.

Noen bilder fra strekningen (kilde googlemaps):





Dagens veg har en bredde på 5,5 meter.

Beskrivelse av planforslaget

Illustrasjonen under viser plankartet med flyfoto av dagens situasjon som underlag. Den viser at regulert vegtrasè i hovedsak følger dagens veg, med størst endring i svingene nærmest Rødmyr.



Arealbruk

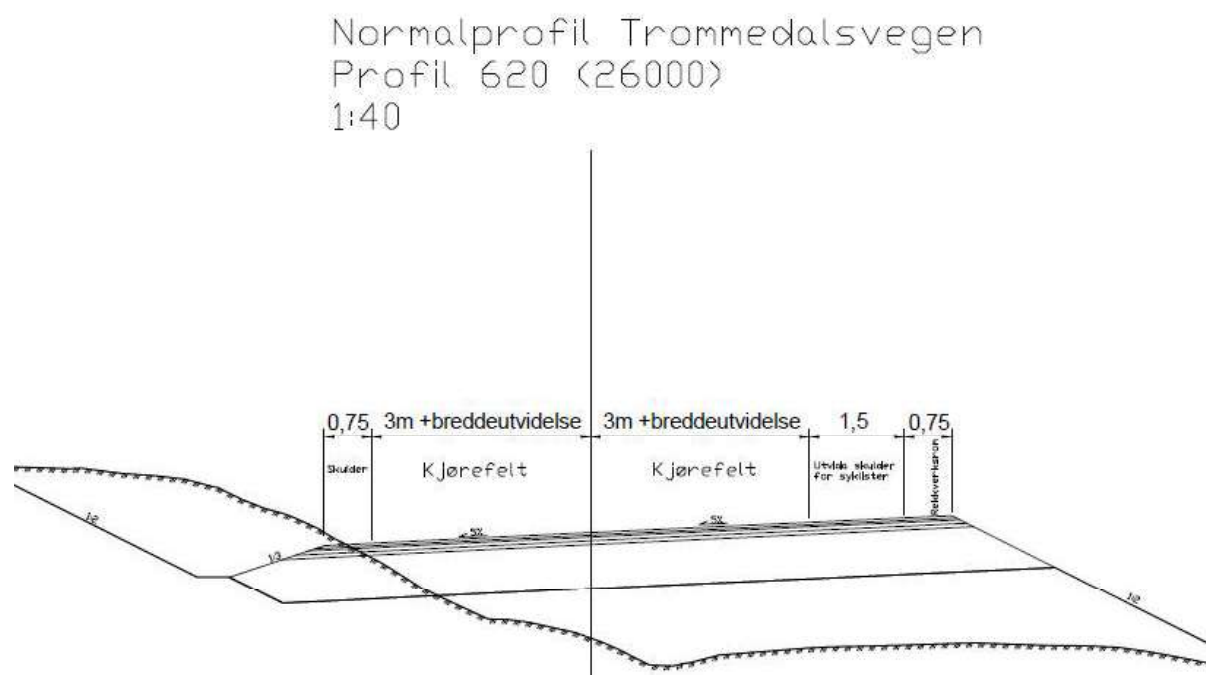
Totalt areal regulert til kjøreveg (inkludert adkomstveger og del av dagens Rødmyrveg) er på 18,3 dekar, mens totalt areal regulert til annen veggrunn er på 77,6 dekar. Annen veggrunn er noe større enn det som er helt nødvendig, og det er fordi en skal ha noe fleksibilitet innenfor området til å optimalisere plasseringen av vegen i prosjektering- og byggefasen. Dersom det blir mye arealer som ikke blir benyttet vil vi i etterkant regulere disse tilbake igjen til sideliggende områder (LNFR).

Vegstandard

Det legges opp til vegklasse Hø2. Det gir dimensjonering for fartsgrense 60 km/t, ÅDT inntil 12 000 og vegbredde på 7,5 meter. Alternativet som er vurdert er vegklasse Hø1, som vil si dimensjonering for fartsgrense 80 km/t. Forslagsstiller har forkastet dette alternativet, siden det krever større vegbredde (9 meter) og har strengere krav til avkjørsler og kurver, noe forslagsstiller vurderer som vanskelig å få til. Reduserte naturinngrep er også en konsekvens av å velge Hø2 framfor Hø1. Også innenfor valgt vegklasse Hø2 kan det åpnes for fartsgrense 80 km/t, etter en konkret vurdering som skjer i etterkant av reguleringsplanarbeidet.

Normalprofil

Illustrasjonen under viser typisk tverrprofil for strekningen, med 2 x 3 meter kjørefelt, 2 x 0,75 meter skulder samt 1 x 1,5 meter utvidet skulder for syklistene. Det betyr at syklistene på vei oppoverbakke får et tilgjengelig areal på utsiden av hvitstripa, i den tiden av året dette arealet er is- og snøfritt.



Påkoblings-punktene til øvrig vegnett blir de samme som i dag, både på Skyggestein og på Rødmyr. Største endringene i forhold til dagens linjeføring er at ny veg vil gå i en tilnærmet rett linje inn mot krysset ved Rødmyr, i stedet for de to kurvene som er der i dag.

Terreng-endringer

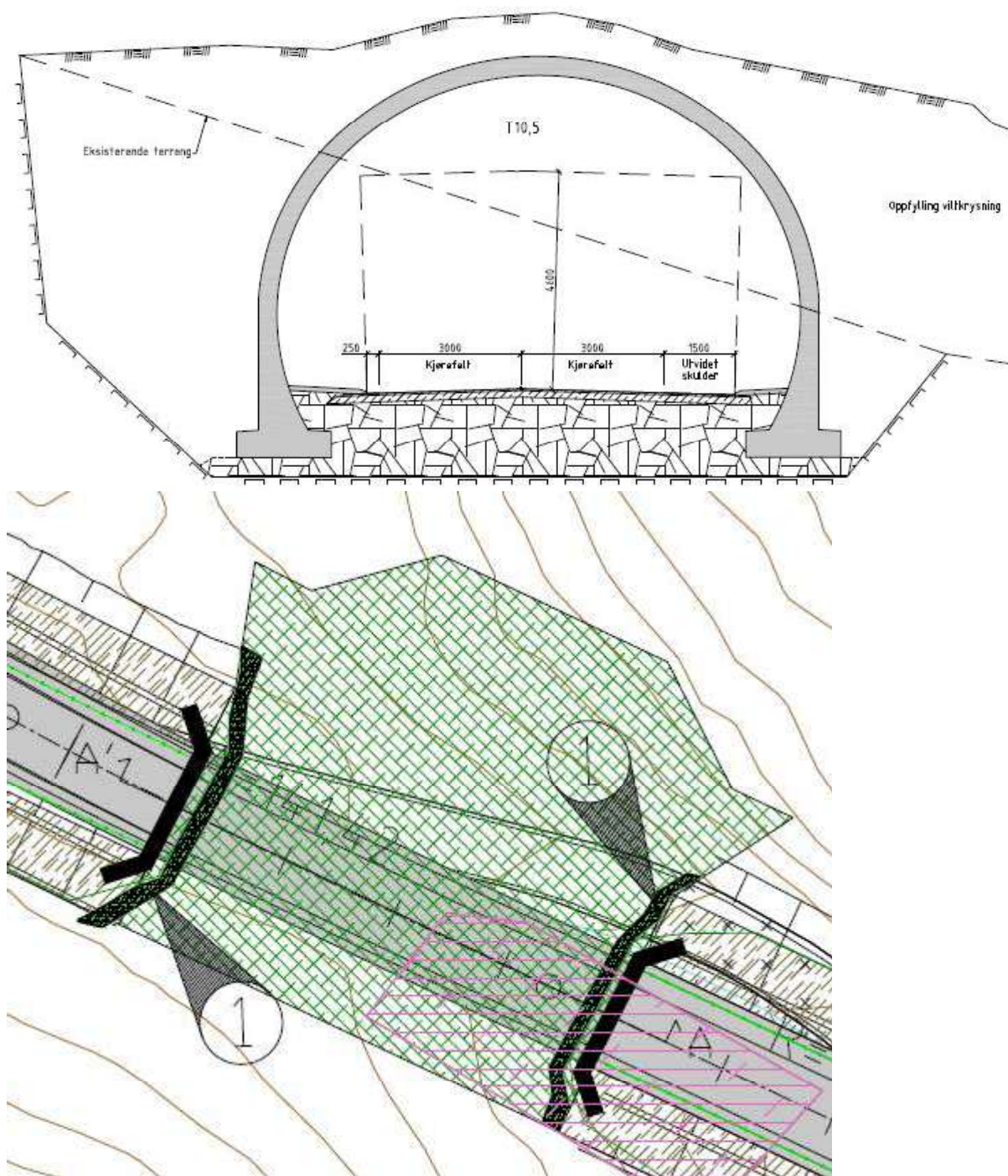
Vegutvidelsen krever at man sprenger seg inn i fjellet langs sørsiden av vegen, og fyller ut langs østsiden. Der vegen blir lagt i ny trasè vil eksisterende veg bli tilbakeført til naturområde. Planen regulerer sideareal på inntil 30 meter langs vegen, for å håndtere fyllinger, skjæringer, sikkerhetssoner med mer.

Naturmiljø

Vegtrasèen er kartlagt etter anerkjent metodikk, og vegen berører ordinær hverdagsnatur. Det er ett unntak, et mindre areal som såvidt er stort nok (1000 kvadratmeter) til å kvalifisere som naturtype-lokalitet. Det er naturtypen lågurtfuruskog (sårbar naturtype). Forslagsstiller finner det vanskelig, så å si umulig, å ikke berøre lokaliteten med anleggsbeltet (ikke selve vegen), men det foreslås tiltak i bestemmelsene for å ta vare på mest mulig av skogholtet.

Viltforvalter i Skien kommune har kommet med innspill på at det er mange viltpåkjørsler på Trommedalsvegen. Planen regulerer derfor inn en mulig viltovergang, i et forsøk på å

kanalisere krysningene til et trygt punkt. Prinsippet er vist under, og må følges opp med ledegjerder, vegetasjon og annen innretning for at den skal virke etter intensjonen.



Tegningene over viser henholdsvis tverr- og lengdesnitt av viltovergang

Friluftsliv

Følgende løsninger er foreslått for å ivareta de mest brukte krysningpunktene for friluftsfolk: Forbindelsen ved Skyggestein: Det legges til rette med utvida vegskulder på utsiden av autovernet, fram til et oversiktelig krysningpunkt ved avkjøringa til nordre vanntårn.



Sti og krysningpunkt vist med blått

Forbindelsen ved utfartsparkeringa nær det søndre vanntårnet: Det blir anlagt en ny kjøreveg inn til vanntårnet. Kjørevegen blir videre ført i kulvert under Trommedalsvegen (som på denne strekninga blir liggende i en ny trasè) fram til utfartsparkeringa. Det legges til rette for at friluftsfolk skal ferdes til fots i denne undergangen, altså delt bruk med de bilene som skal til og fra P-plassen.



Sti og krysningspunkt er vist med blått

Effekten av saken

Perspektiv	Negativ	Nøytral	Positiv	Ikke relevant
Konsekvens for klima på kort og lang sikt		x		
Konsekvens for miljøet på kort og lang sikt	x			
Økonomiske konsekvenser i et langt perspektiv		x		
Konsekvens for folkehelsen			x	

Klima: Tiltaket vil på kort sikt føre til økte klimagassutslipp i anleggsperioden. På lengre sikt fører planen til avlastning av rv 36 forbi Moflata, samtidig som trafikkbelastningen blir større på Trommedalsvegen, Bjørntvedtvegen og Hulkavegen. Totalt settes konsekvensen til nøytral.

Naturmiljø: Den utbedrede vegen, med økt fart og økt trafikk, vil utgjøre en større barriere for vilt enn tilfellet er i dag. Planen legger opp til å etablere viltovergang, noe som vil være et godt avbøtende tiltak. Resultater av naturtypekartlegging viser en lokalitet av lågurtfuruskog (sårbar naturtype). Lokaliteten er 1000 kvadratmeter, og vil bli ytterligere redusert som følge av planforslaget. På den bakgrunn settes konsekvensen som negativ.

Økonomi: Planforslaget gjelder tiltak i bypakkeporteføljen. Prosjektet vil i liten grad påvirke kommunens budsjetter, som følge av at dette er fylkeskommunens ansvar å drifte og vedlikeholde.

Folkehelse: Skien Fritidspark og forbindelsene til Solumsmarka har stor betydning for folkehelsen. Den utbedrede vegen, med økt hastighet og økt trafikk, vil utgjøre en større barriere for folk enn tilfellet er i dag. Men siden planen legger opp til å etablere gangkulvert, blir kryssingen mer trafiksikker enn i dag, og konsekvensen settes derfor til positiv.

Kommunedirektørens vurdering

Framkommelighet / trafikale forhold for biltrafikk

Framkommeligheten for næringstrafikken blir bedre. Særlig for de største kjøretøyene, siden vegen nå også blir tilgjengelig for kjøretøy lengre enn 13 meter. Det betyr at kjørelengden for tungtransport som skal fra E18 og videre i retning E134 blir noe redusert. Som en følge av trafikkavlastning av Telemarksvegen vil prosjektet også kunne bedre framkommeligheten i området ved Moflata.

Trafikksikkerheten for motoriserte kjøretøy blir bedre, siden krappe og bratte kurver nå blir utbedret.

Framkommelighet / trafikale forhold for myke trafikanter

Vegen er utvidet med 1,5 meters skulder på nordsiden av vegen. Dette vil bedre framkommeligheten for syklende og ev. gående i forhold til dagens situasjon. Syklistenes landsforening ønsker en separat GS-veg, noe som ville vært en mer trafikksikker løsning. I et kost / nytte - perspektiv ser vi ikke dette som et så stort behov at det vil forsvare de økonomiske og inngrepsmessige konsekvensene, siden dette ikke er en sentral akse for myke trafikanter.

Friluftsliv

Vegen går gjennom et av de mest brukte friluftsområdene i kommunen. En vesentlig del av dette planarbeidet er å sørge for at vegen ikke blir en større barriere i turterrenget. Kommunedirektøren vurderer hensynet til ferdselen som godt ivaretatt, ved at det legges opp til at kryssingen kan skje ved en kulvert knyttet til den mest brukte stien opp mot Hvitsteintjenn. Som en konsekvens av mer trafikk og høyere fart vil det bli mer støy på hver side av vegen. Ifølge støyrapporten vil gul støysone (L_{den} inntil 55 decibel) utvides noe, på det meste inntil 100 meter. Avstanden til "stille soner" er imidlertid ikke lang, verken i den ene eller andre retningen.

Planen sikrer fortsatt tilgang til utfartsparkeringen ved Rødmyr.

Bomiljø

Det ligger ingen boliger inntil planområdet. Planforslaget vil imidlertid endre trafikkstrømmer på en måte som påvirker bomiljø utenfor regulert planområde. Det må forventes økt trafikkbelastning mellom Rødmyr og Menstadbrua, noe som vil påvirke bomiljøet på Skogplassene (dette ble påpekt av kommunen på oppstartsmøte 06.05.24). Tilsvarende må det forventes økt belastning gjennom Klyve, siden Trommedalsvegen nå vil bli mer attraktiv for en direkte forbindelse i aksene Skyggestein - Bjørnstad, videre til Porsgrunn og ut til E18. Slik krysset mellom Trommedalsvegen og Rødmyrvegen nå er utformet, har man ikke tatt stilling til hvilken vei trafikken skal ledes. Det er målpunktene som påvirker hvilken retning man velger i krysset. På sikt vil kryssløsningen måtte tilpasses bedre mot fremtidig løsning i forbindelse med planarbeidet for neste trasé ned mot Menstadbrua.

Naturmangfold

Forslagsstiller har framskaffet dokumentasjon på naturkvalitetene i området, med et detaljeringsnivå som tiltaket krever. Det er nedfelt egen bestemmelse om håndtering av fremmedarter gjennom egen tiltaksplan. Regulert viltovergang er en mulighet, men planen stiller ikke krav til at den faktisk blir gjennomført. Kommunedirektøren mener det er positivt at planen regulerer inn en slik mulighet. Når det gjelder den ene lokaliteten av lågurtfuruskog som er registrert, er det positivt at noe søkes bevart, og det kan forsvares i et samfunnsperspektiv at lokaliteten ikke setter premissene for linjeføring / anleggsbelte. Det er også positivt at bekken ned fra Hvitsteintjenn har blitt vurdert og er hensynstatt.

Kommunedirektørens konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler å legge planen ut på offentlig ettersyn slik den foreligger.

Vedlegg

vedlegg 1 plankart

vedlegg 2 bestemmelser.pdf

vedlegg 3 planbeskrivelse.pdf

vedlegg 4 ROS-analyse.pdf

vedlegg 5 tegningshefte.pdf

vedlegg 6 naturmangfold.pdf

vedlegg 7 beskrivelse av bekk.pdf

vedlegg 8 støyrapport.pdf

vedlegg 9 innspill til varsel om oppstart.pdf