

18.02.2026

## Fv 3294 Trommedalsvegen

### Svar fra Telemark fylkeskommune som planforslagsstiller til klage fra Klyve 3 borettslag

Det vises til klage på reguleringsplanvedtak sendt til Skien kommune fra Klyve 3 borettslag. Under er temaene i klagen kommentert punktvis som i klaen.

#### **1. Defineringsplanområdet og vurdering av krav til KU.**

Det er i oppstarten av planarbeidet vurdert at planen ikke utløser krav til konsekvensutredning i henhold til punktene i forskriften. Dette var Skien kommune enig i. En mulig marginal økning av trafikken på en hovedveg et stykke fra prosjektområdet kan vi ikke se at medfører «vesentlig virkning for miljø eller samfunn». Altså mener vi at tiltakene som vises i reguleringsplan for standardheving av Trommedalsvegen ikke gir vesentlig virkninger for egenskapene listet opp i forskriftens §10. At bomiljø og miljø på Klyve kan påvirkes negativt totalt sett på grunn av andre utbygginger på Kjorbekk/Rødmyr og fremtidige næringsarealer langs Hulkavegen er argumenter som ikke bør kunne brukes i en klage på vedtaket av en enkeltplan som denne.

At de generelle utredningskrav ikke er oppfylt mener vi også er feil. De trafikkmessige konsekvensene er utredet og beskrevet. Hvordan denne trafikken påvirker videre på andre veger langt utenfor planområdet er vanskelig å beskrive eksakt, men siden beregnet endring er av marginal karakter ser vi ikke behovet for å utrede videre alle mulige konsekvenser for omgivelser langt utenfor planområdet. Likevel er det i forbindelse med klagen gjort en tilleggsvurdering av økt trafikk med tanke på støy i punkt 3. Denne tilleggsvurderingen er vedlagt.

#### **2. Mulige feil i den formelle saksbehandlingen.**

Punktene fra oppstartsmøtet mener vi er fulgt opp tilstrekkelig. Det er utført og dokumentert trafikkmessige konsekvenser av standardhevingen. Siden disse beregningene viser kun en marginal endring av trafikkstrømmen vil ikke dette medføre negative konsekvenser for nærmiljø eller boligområder i nærheten (se punkt 3 om støy o vedlagte notat). Gjennomføringen av disse trafikkmessige konsekvensene mener vi følger opp kommunens råd i oppstartsmøtet.

Dokumenter som ROS-analyse og støyrapport er sendt saksdokumentene til 1. gangs behandling og ligger i saken. Dette er ikke ukjente dokumenter for utvalget som behandler plansaken, og innholdet i disse dokumentene har heller ingen påvirkning på det som klagen omhandler.

Vi kan ikke se at det er krav i pbl § 12-8 «Oppstart av reguleringsplanarbeid» at varselet skal inneholde opplysninger om at det ikke er krav til KU. Dersom det skal konsekvensutredes vil et planprogram følge varselet. Et eventuelt krav om konsekvensutredning ble gjennomgått og avklart i oppstartsmøtet som påkrevd.

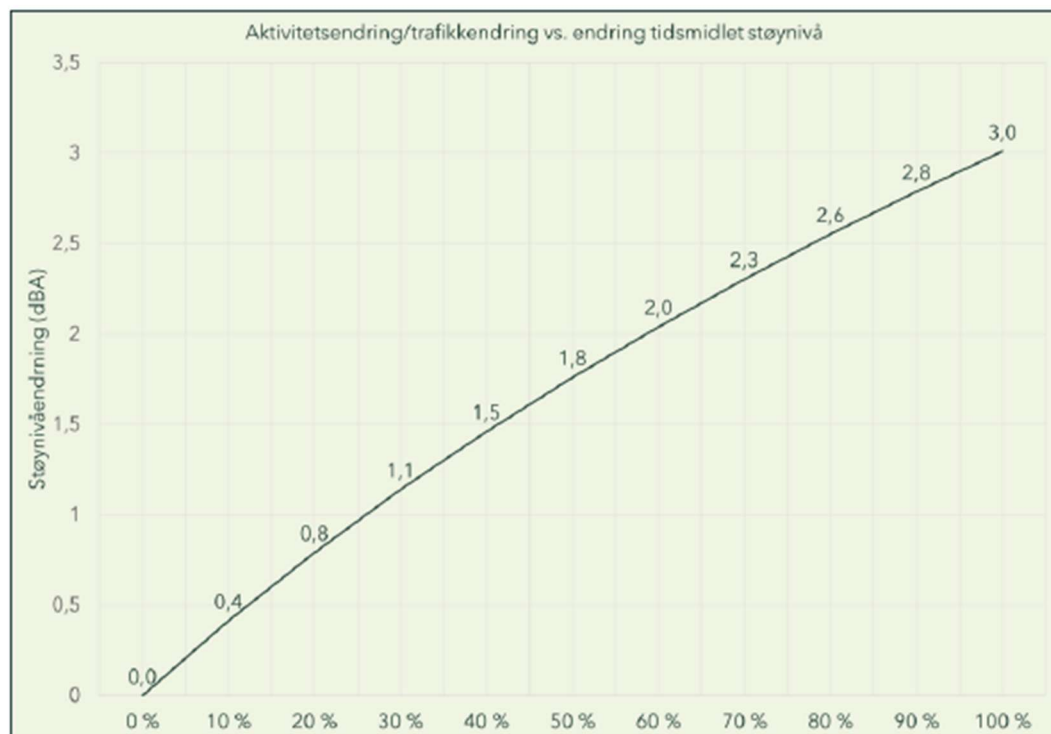
Til 1. gangs behandlingen ble ikke fagrapporten med de trafikkmessige konsekvensene oversendt, bare henvist til i planbeskrivelsen. Denne rapporten, sammen med en tilleggsutredning for rundkjøringsalternativet ble derfor ettersendt før 2. gangs behandling og også før utlegging til offentlig ettersyn. At det ikke ble vurdert noen tiltak for Hulkavegen og andre veger utenfor planområdet henger sammen med at planen og dens bestemmelser gjelder kun for selve planområdet. Vurderingen i planen er også at det ut fra trafikkberegningene ikke tilsier at det er behov for noen omfattende tiltak på andre veger. Vi mener derfor at pliktene i vedtaket fra 1. gangs behandling er oppfylt.

### 3. Behandling av støy

Her mener vi henvisningene til støyretningslinjene er misforstått av klager. For vegprosjekter/arealplaner for veg vurderes tiltakene i retningslinje T-1442 enten ut fra kap. 5.2.1 Nye samferdselsanlegg eller kap. 5.2.2. Ved så store tiltak som i denne planen skal kap. 5.2.1 legges til grunn. Forholdet til områder utenfor planområdet avhenger ikke av disse. Begge gjelder kun innenfor planområdet.

Kap 5.2.3 Influensområder i T-1442 omtaler områder som kan bli påvirket utenfor planområdet, som for eksempel Hulkavegen/Bjørntvedtvegen. Dette kapitlet sier at dersom støynivået *øker merkbart* bør det gjøres tiltak.

Uavhengig rådgiver Asplan Viak har utført en tilleggsvurdering til tidligere utarbeidet støyrapport/-beregning i forbindelse med klagen, som er lagt ved. Den viser at en slik forventet trafikkøkning som er beregnet i rushtid for prosjektet vil kunne øke støynivået med mindre enn 0,5 dB. Videre vises det til at aktivitetsnivå/trafikkmengden må økes med 60-100% for at det skal gi utslag i merkbart høyere støy på minimum 2-3 dB økning. Se figur under (utdrag fra Asplan Viaks tilleggsrapport):



Figur 5-1: Sammenheng mellom aktivitetsendring/trafikkendring i prosent og endringen i støynivå i dB.

Dette igjen tar utgangspunkt i en jevn trafikkøkning fordelt over gjennomsnittsdøgn (Lden), og ikke bare i korte rushtidsperioder.

Det er derfor ingenting som tyder på at en slik trafikkendring som reguleringsplanen for Trommedalsvegen kan medføre vil øke støynivå og støyplage merkbart i influensområdet.

For dagens vegstrekninger der det ikke lages ny arealplan der T-1442 skal følges, vil kravene til innendørs støy vurderes etter forurensningsforskriften. Dette følges opp jevnlig av vegeier, og disse boligene vurderes for tiltak ved fastsatte intervall.

#### **4. Ensidig argumentasjon.**

Her påstås det at det kun er fokusert på positive konsekvenser av planen, og viser til planens effektmål. Vi har ingen kommentar til det som det argumenteres med under dette punktet, vi mener at hensikten med planen er positivt, og at de negative konsekvensene har kommet tilstrekkelig frem.

Avslutningsvis ser vi ikke at det fremkommer noe i klagen som indikerer at det er gjort saksbehandlingsfeil.

Skien 18.02.2026

Tommy Paulsen,

Planleggingsleder

1 vedlegg: Notat Trommedalsvegen tilleggsvurdering, 17.02.2026, Asplan Viak