



Vår ref. 26/3327 - 5  
Saksbehandler Sigbjørn Hjelset  
Dato 06.02.2026

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
17/26	Utvalg for teknisk sektor	14.04.2026
	Formannskapet	

## Kommunedelplan for ny eller forbedret FV. 3294 Trommedalsvegen til RV. 36 Menstadbrua - planprogram legges ut på høring

### Kommunedirektørens innstilling

Forslag til planprogram datert 06.03.26 legges ut til høring og det kunngjøres oppstart av arbeid med kommunedelplan for ny eller forbedret FV. 3294 Trommedalsvegen til RV. 36 Menstadbrua jf. plan- og bygningslovens §§ 11-12 og 11-13.

### Oversiktsbilde



*Stiplet linje viser ytre planavgrensning. Målpunktene for den nye forbindelsen er Trommedalsvegen til venstre i bildet og rv 36 vest for Menstadbrua til høyre i bildet.*

## Bakgrunn for saken

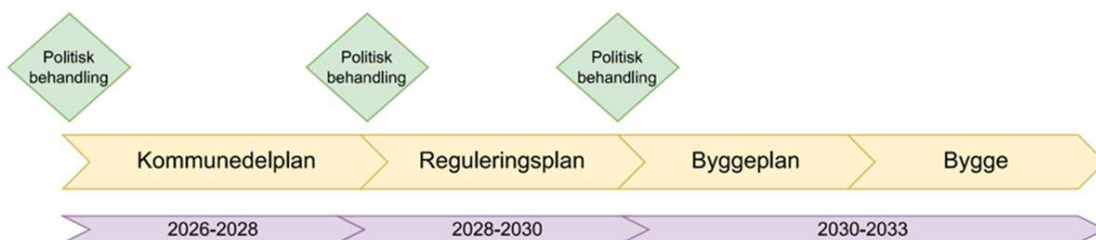
Det er behov for tiltak for å gi bedre fremkommelighet for næringstransporten fra Skyggestein til Menstadbrua. En ny eller forbedret forbindelse mellom Trommedalsvegen og Menstadbrua er et prioritert prosjekt i Bypakke Grenland fase 2. Prioriteringen av tiltaket har sammenheng med at rv. 36 Skjelsvik-Skyggestein ikke er prioritert i Nasjonal transportplan 2025-2036, men ligger i en utviklingsportefølje. Hensikten med prosjekt "ny rv. 36" er å legge til rette for en effektiv og trafikksikker hovedveg mellom E18 og indre Telemark for gods- og persontrafikk. Prosjektet "ny eller forbedret forbindelse mellom Trommedalsvegen og Menstadbrua" er en utbedring av deler av et overordnet vegnett, men det erstatter ikke ny rv.36 i dette området.

Standardheving av Trommedalsvegen er et eget tidligfaseprosjekt i bypakke fase 2 og skal stå ferdig i 2028. Formålet med kommunedelplanarbeidet for forbindelsen Trommedalsvegen - Menstadbrua er å utrede ny eller utbedret veg som skal koble Trommedalsvegen til Menstadbrua. Prosjektet vil forsterke ønsket effekt av standardhevet Trommedalsveg og bidra til at den samlede veglenken Skyggestein - Menstadbrua fremstår som gjennomgående og prioritert over sidevegnettet.

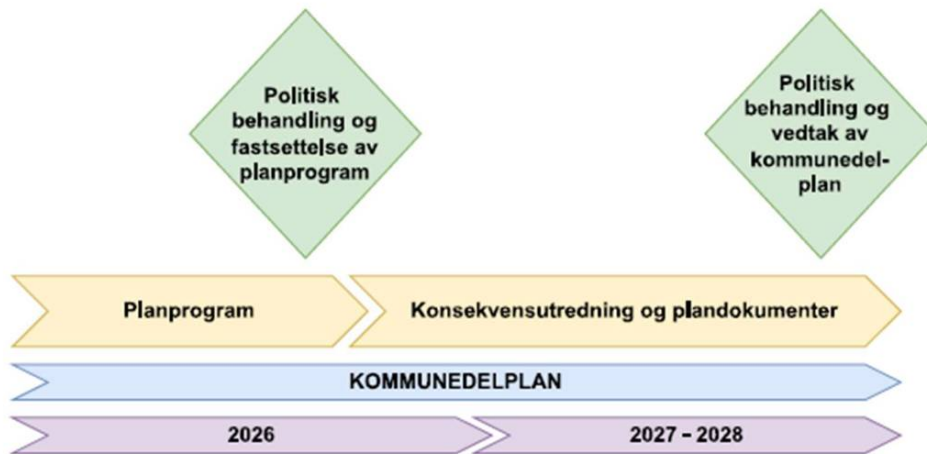
Telemark fylkeskommune har ansvaret for å utarbeide kommunedelplan og organisere planprosessen for en forbedret eller ny veiforbindelse mellom Trommedalsvegen og Menstadbrua. Prosjektet skjer i nært samarbeid med Skien kommune, som administrativt er representert i prosjekt- og styringsgruppe, og som vil ha den politiske styringen på lik linje med en ordinær prosess for kommunedelplaner.

Prosjektet ny eller forbedret fv. 3294 Trommedalsvegen til rv. 36 Menstadbrua har en kostnadsramme på 420 millioner kr (2023-kroner), som er den største i Bypakke fase 2 - porteføljen.

Planprogrammet er et resultat av mulighetsanalyse/forstudie som har kartlagt lokale behov, blant annet i form av medvirkningsverksted. Det ligger en silingsprosess til grunn for de alternativene som er presentert i planprogrammet. Nedenfor gis en oversikt over hvilke faser som kreves fram til byggefase (fra 2030 og utover).



*Figuren viser planlagt framdrift, samt at både kommunedelplan- og reguleringsplannivå skal behandles politisk (i flere omganger). Sluttresultatet av reguleringsplanprosessen er et plankart som viser hvordan veien skal bygges med bredde, kurver, sideterreng, eiendomsserverv med mer.*



*Figuren viser faser i kommunedelplanprosessen. Sluttresultatet av kommunedelplanprosessen er et plankart som viser hvor veien skal gå.*

Vi er nå inne i fasen der planprogrammet skal legges ut på offentlig ettersyn. Det er Formannskapet som har denne myndigheten. Når høringen er over så skal planprogrammet vedtas i Bystyret.

Hensikten med planprogrammet er å redegjøre for:

- Formålet med planarbeidet
- Planprosessen og medvirkningsmulighetene
- Hva som skal utredes og hvordan dette arbeidet skal gjennomføres

Kommunedelplanen faller innunder forskrift om konsekvensutredninger §6 (jf. plan- og bygningsloven §4-2) "Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding". I det ligger at det skal gjøres alternativ-vurderinger og at vesentlige konsekvenser for de ulike vegkorridorene skal utredes.

## **SAKSFRAMSTILLING**

### Mål

De vedtatte målene for Bystrategi Grenland er:

## Hovedmål Bystrategi Grenland

Grenland skal være et attraktivt sted å bo med levende bysentra og gode transportløsninger

I Grenland skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange

Regionen skal være attraktiv for et mangfoldig næringsliv og høykompetent arbeidskraft



Konsentrert arealutvikling



Investering i infrastruktur



Drift



Bildempende tiltak

Helhetlig virkemiddelbruk for å nå målene

### 4 Innsatsområder

#### Knutepunkt

med mange funksjoner og transportformer

#### Levende sentrum

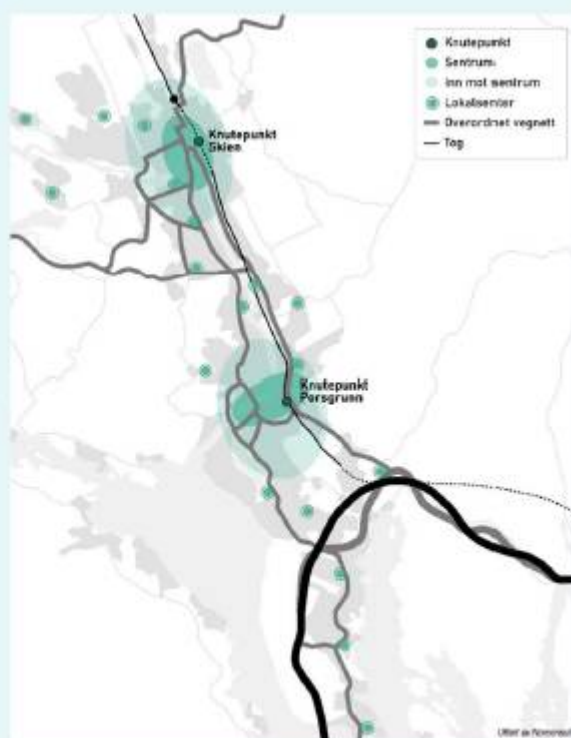
med flere arbeidsplasser, boliger, handel og opplevelser

#### Enkelt og trygt å gå og sykle

i hverdagen

#### Bedre framkommelighet

på overordnet vegnett



Prosjektet ny eller forbedret FV. 3294 Trommedalsvegen til RV. 36 Menstadbrua har følgende effektmål:

- være den foretrukne traseen for næringstransport på denne strekningen
- avlaste trafikken på Telemarksvegen
- unngå økt trafikk utenfor overordnet vegnett
- ivareta alle trafikantgrupper på en sikker og effektiv måte, også på sekundærvegnettet
- forbedre sammenhengende grønnstruktur
- forbedre flomberedskap og forholdet til Kjørbekken
- bidra til at hovedmålene i Bypakke Grenland nås

#### Utredningsprogram

Konsekvensutredningen skal besvare utredningsbehovet som inngår i planprogram.

Hovedformålet er å gi beslutningstaker full oversikt over påregnelige virkninger av tiltaket, både permanent og i gjennomføringsfasen. I tillegg vil planprogrammet omtale videre undersøkelser som er nødvendige, og som derfor planlegges i kommende prosjektfaser.

Metoden for konsekvensanalyse skal sikre en systematisk, helhetlig og faglig analyse av de konsekvensene et tiltak medfører, og omfatter prissatte og ikke-prissatte konsekvenser.

Følgende «prissatte konsekvenser» skal utredes:

- Trafikale konsekvenser
- Støy og lokal luftforurensning
- Klimagassutslipp

Følgende «ikke-prissatte konsekvenser» skal utredes:

- Naturmangfold / naturmiljø
- Friluftsliv
- Kulturminner og kulturmiljø
- Naturressurser
- Landskapsbilde

Summen av prissatte og ikke prissatte konsekvenser skal så gi grunnlag for å vurdere de ulike vegkorridorene opp mot hverandre. Vurderingene relateres til hva som er mål for prosjektet.

I tillegg vil det utarbeides fagrapporter for følgende tema for området generelt:

- Grunnforhold / områdestabilitet
- Vann og avløp / overvann, flom
- Anleggsgjennomføring
- Grunnforurensning
- Lokale og regionale virkninger
- Kostnadsoverslag / anslag

#### Hvor kommer veien?

Planprogrammet definerer 4 hovedalternativ, vist som alternativ rød, oransje, blå og grønn, se figur under. Innenfor de enkelte alternativene er det flere varianter, tilsammen 6, som kan kombineres på ulike måter. Det er varierende bredde på korridorene for å gi rom for lokale tilpasninger. Korridorene blir vurdert opp mot et referansealternativ, altså 0-alternativet.

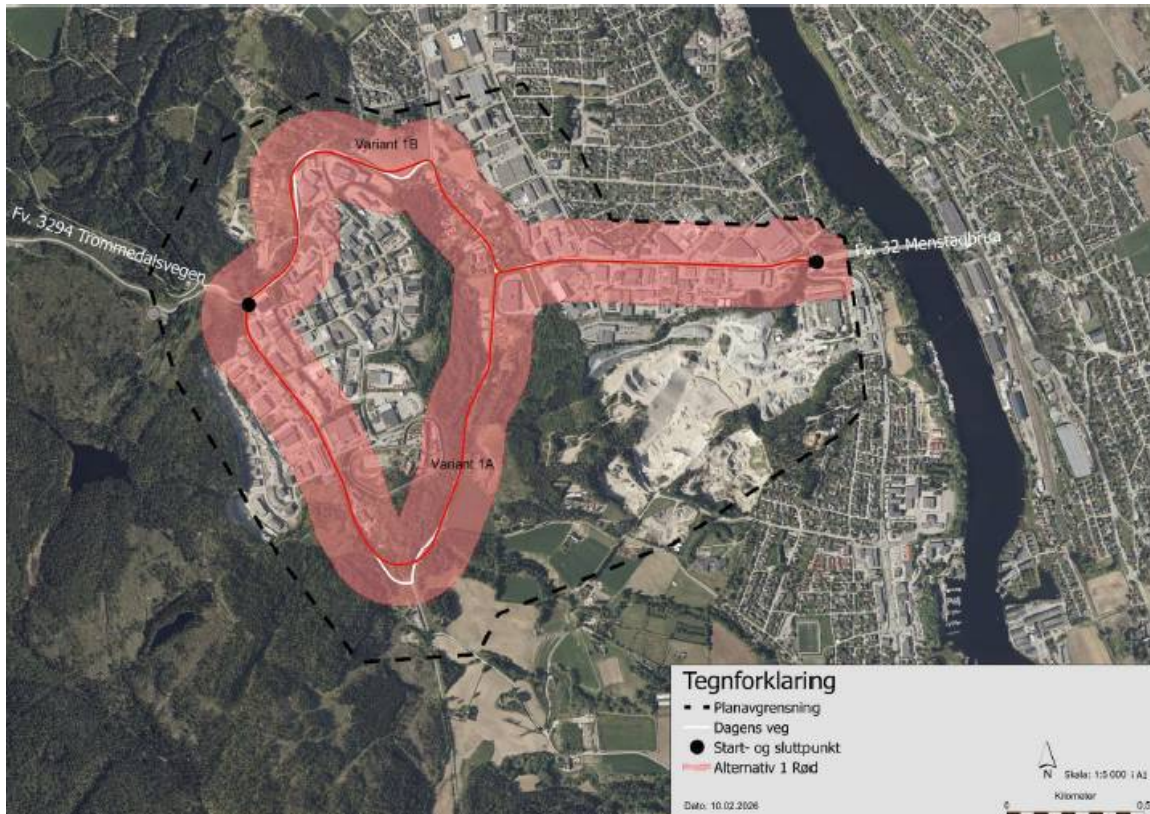
0-alternativet tar utgangspunkt i dagens situasjon. 0-alternativet inkluderer ordinært vedlikehold av vegnettet, i tillegg inkluderer det regulerte / ikke gjennomførte reguleringsplaner som det er grunn til å tro at vil bli gjennomført.

#### Alternativ 1- rød

Alternativ 1 innebærer utbedringer av dagens vegnett (Trommedalsvegen – Bjørntvedtvegen – Kjorbekkdalen), og omfatter to varianter, jf. figuren under:

Variant 1A: Forbedret forbindelse sør for Rødmyr (Trommedalsvegen). Variant 1B: Forbedret forbindelse nord for Rødmyr (Rødmyrvegen). Alternativet inneholder også mulige forbedringer i Kjorbekkdalen.

Ved denne løsningen vil det sees på hvilke grep som kan gjøres for å prioritere trafikken og lange kjøretøyer uten at det går på bekostning av trafikksikkerheten og forholdene for gående og syklende, samt øvrige effektmål.

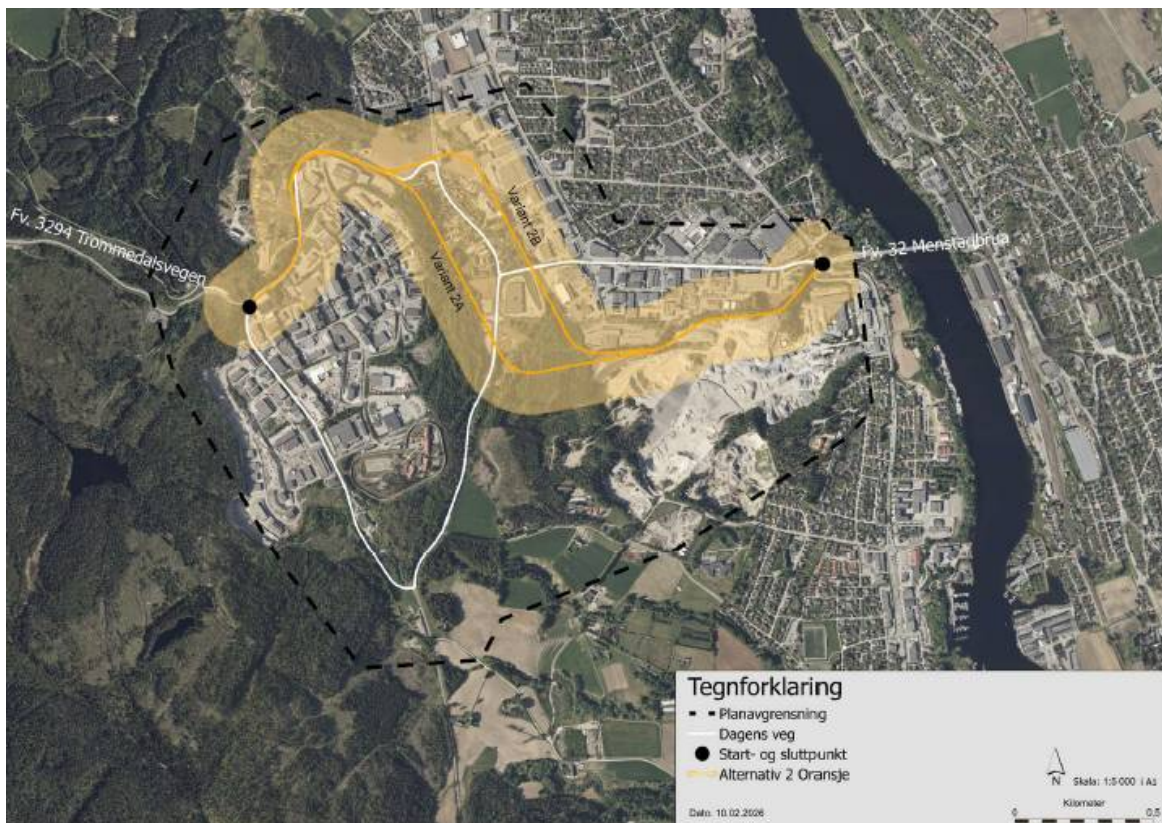


### Alternativ 2 - Oransje

Alternativ 2 går fra Trommedalsvegen via Rødmyrvegen, jf. kartet under. Her fortsetter alternativet videre østover mot Kjorbekkdalen og grustaket, men med ulike varianter:

Variant 2A: Vegen legges vest for boligbebyggelsen langs Bjørntvedtvegen, gjennom eksisterende rundkjøring ved Larønningen, og videre mellom grustaket og næringsområdet i Kjorbekkdalen.

Variant 2B: Vegen legges mellom Bjørntvedtvegen og næringsbebyggelsen langs Bedriftsvegen. Videre sør mot grustaket, så videre mellom grustaket og næringsområdet i Kjorbekkdalen.



### Alternativ 3 - Blå

Alternativ 3 går sørover på den kommunale delen av Trommedalsvegen over til Bjørntvedtvegen, og nordover langs eksisterende veg. Videre går vegen østover ved eksisterende rundkjøring ved Larønningen, og mellom Nenset grustak og næringsområdet i Kjørbekkdalen, til Menstadbrua.



### Alternativ 4 - Grønn

I dette alternativet legges vegen sør for Nenset grustak. Vegen følger Trommedalsvegen sørover til kryss med Bjørntvedtvegen. Deretter går alternativet østover, langs Nenset grustak.



### Hvilken standard skal vegen ha?

Forstudie konkluderer med at vegen bør dimensjoneres i kategorien "øvrige hovedveger". Aktuelle vegklasser er henholdsvis Hø1 (trafikkmengder inntil 4000 ÅDT og fartsgrense inntil 80 km/t) og Hø2 (trafikkmengder inntil 12000 ÅDT og fartsgrense inntil 60 km/t). Begge med vegbredde 7,5 meter. Valg av vegklasse vil bli sett i sammenheng med pågående prosjekt for utbedring av kurver på FV. 329 Trommedalsvegen.

### 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		

Planprogrammet i seg selv vil ikke ha effekt på disse temaene, men videre utredningsarbeid vil dreie seg om å finne den beste løsningen totalt sett.

### Kommunedirektørens vurdering og konklusjon

Konsekvensutredning - prissatte konsekvenser

Trafikale konsekvenser for bomiljø, herunder støy og luftforurensning, skal utredes, og kommunedirektøren mener det i den sammenheng er riktig å trekke fram områdene på Klyve og Moflata. Klimagassutslipp skal utredes for alle faser av prosjektet. For å beregne utslipp som følge av arealbeslag vil [Kartbasert klimagasskalkulator for arealbrukssektoren - Nibio](#) være et nyttig hjelpemiddel som anbefales brukt.

#### Konsekvensutredning - ikke prissatte konsekvenser

Planområdet innehar viktige økologiske funksjonsområder med sjeldne arter i landssammenheng, nasjonalt viktige kulturminner samt lokalt viktige friluftskorridorer. Disse interessene er godt håndtert i planprogrammet.

#### Andre tema som skal vurderes - lokale og regionale virkninger

I kommuneplanens arealdel ligger det inne næringsarealer i et betydelig omfang i eller inntil planområdet. Derfor er det riktig, som planprogrammet legger opp til, å vurdere disse i sammenheng med kommunedelplanarbeidet.

#### **Konklusjon**

Prosjektet går gjennom bebygde områder med først og fremst næringseiendommer, men også boligområder, samtidig som det også er gjenværende grøntforbindelser innimellom bebyggelsen. Derfor berøres mange grunneiere, rettighetshavere samt andre samfunnsinteresser. Mange samfunnsinteresser skal avveies for å nå prosjektets effektmål (som er referert lengre oppe). Det vil være krevende å oppnå "full score" på alle prosjektmål, men planprogrammet har gitt et bra utgangspunkt for en helhetlig vurdering og avveining mellom interesser. Planprogrammet har en tilstrekkelig bred tilnærming til å opprettholde handlingsrommet til å finne den beste løsningen.

Planprogrammet beskriver på en god måte hva som skal gjøres. Det vil vil si hvilke tema og hvilke alternativ som skal utredes. Derfor anbefaler kommunedirektøren å legge planprogrammet ut til offentlig ettersyn slik det foreligger.

#### Vedlegg

Planprogram KDP fv.3294 Trommedalsvegen - fv. 32 Menstadbrua

Alternativ 1 veglinje\_10.02.2026 variant

Alternativ 2 veglinje\_10.02.2026 variant

Alternativ 3 veglinje\_10.02.2026

Alternativ 4 veglinje\_10.02.2026