

Planprogram

Kommunedelplan for

Fv. 3294 Trommedalsvegen - fv. 32 Menstadbrua

Skien kommune

~~6.3.2026~~ 19.8.2026



Telemark
FYLKESKOMMUNE

bypakke
GRENLAND

Innhold

Innhold	1
1. Sammendrag	3
2. Bakgrunn og formål	5
3. Prosjektutløsende behov og mål	7
3.1. Prosjektutløsende behov.....	7
3.2. Effektmål	7
4. Overordnede rammer og føringer	8
4.1. Nasjonale føringer	8
4.2. Statlige planretningslinjer og lovverk.....	8
4.3. Regionale planer og føringer	9
4.4. Kommuneplanen Skien kommune	9
4.5. Reguleringsplaner.....	10
4.6. Pågående planprosesser.....	11
4.7. Annet relevant kunnskapsgrunnlag.....	12
5. Valg av plannivå.....	13
6. Prosess og medvirkning.....	14
6.1. Ansvar og rollefordeling	14
6.2. Planprosess og fremdrift	14
6.3. Medvirkning.....	15
7. Dagens situasjon og planområdet	18
7.1. Beskrivelse av planområdet	19
7.2. Dagens vegnett.....	20
8. Alternativer som skal vurderes.....	23
8.1. Kort om silingsfasen	24
8.2. 0-alternativet.....	25
8.3. Alternativ 1 - Rød.....	26
8.4. Alternativ 2 - Oransje.....	27
8.5. Alternativ 3 - Blå	28
8.6. Alternativ 4 - Grønn.....	29
9. Tema som skal utredes	30
9.1. Prissatte konsekvenser	31

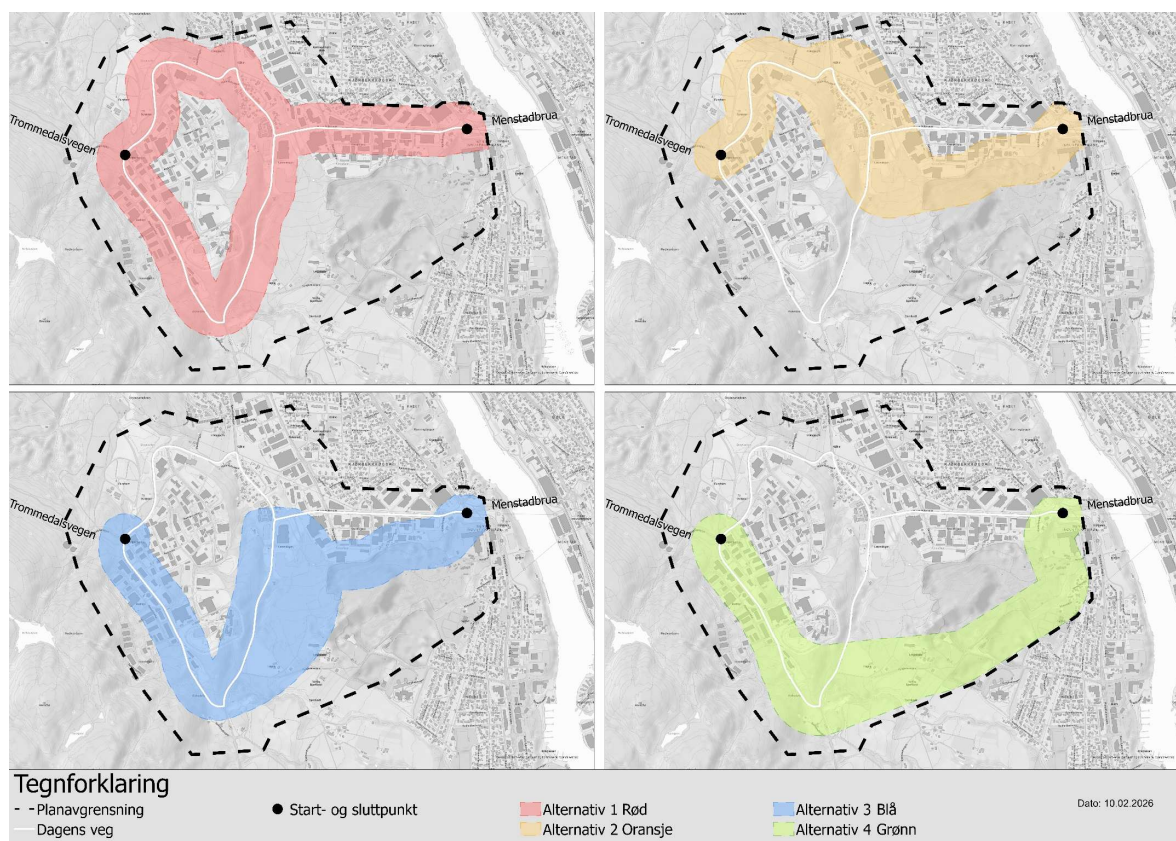
9.2. Ytre miljø / ikke prissatte konsekvenser	32
9.3. Tema som skal vurderes, men ikke konsekvensutredes	34
Vedlegg.....	38

1. Sammendrag

Kommunedelplan for fv. 3294 Trommedalsvegen til fv. 32 Menstadbrua er en del av Bypakke Grenland sine tiltak for optimalisering av overordnet vegnett.

Prosjektet innebærer en forbedret forbindelse fra Trommedalsvegen videre til Menstadbrua og vil forsterke ønsket effekt av standardheving av Trommedalsvegen.

Planavgrensningen tar utgangspunkt i de aktuelle alternativene og variantene for ny eller utbedret veg (vist i Figur 1).



Figur 1 Planavgrensning og de ulike alternativene som skal utredes i planprosessen.

Kommunedelplaner med føringer for utbygging skal konsekvensutredes i henhold til plan- og bygningslovens (PBL) § 4-2, og forskrift til konsekvensutredninger § 6. For kommunedelplaner skal det i henhold til PBL § 4-1 og forskriftens § 6 utarbeides planprogram.

Det legges opp til konsekvensutredning med utgangspunkt i metodikken i Vegvesenets håndbok V712 for følgende tema:

Prissatte konsekvenser:

- Trafikale konsekvenser
- Støy og lokal luftforurensning
- Klimagassutslipp

Ikke prissatte konsekvenser:

- Naturmangfold / naturmiljø, inkludert vannmiljø
- Friluftsliv
- Kulturminner og kulturmiljø
- Naturressurser
- Landskapsbilde

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

2. Bakgrunn og formål

Bystrategi Grenland 2024-2035 er byområdet felles strategi for areal og transport. Bystrategien har fire innsatsområder, hvor ett av innsatsområdene er bedre framkommelighet på det overordnede vegnettet (vist i Figur 2). For å følge opp dette er «kommunedelplan for fv. 3294 Trommedalsvegen til fv. 32 Menstadbrua» et prosjekt i Bypakke Grenland fase 2.

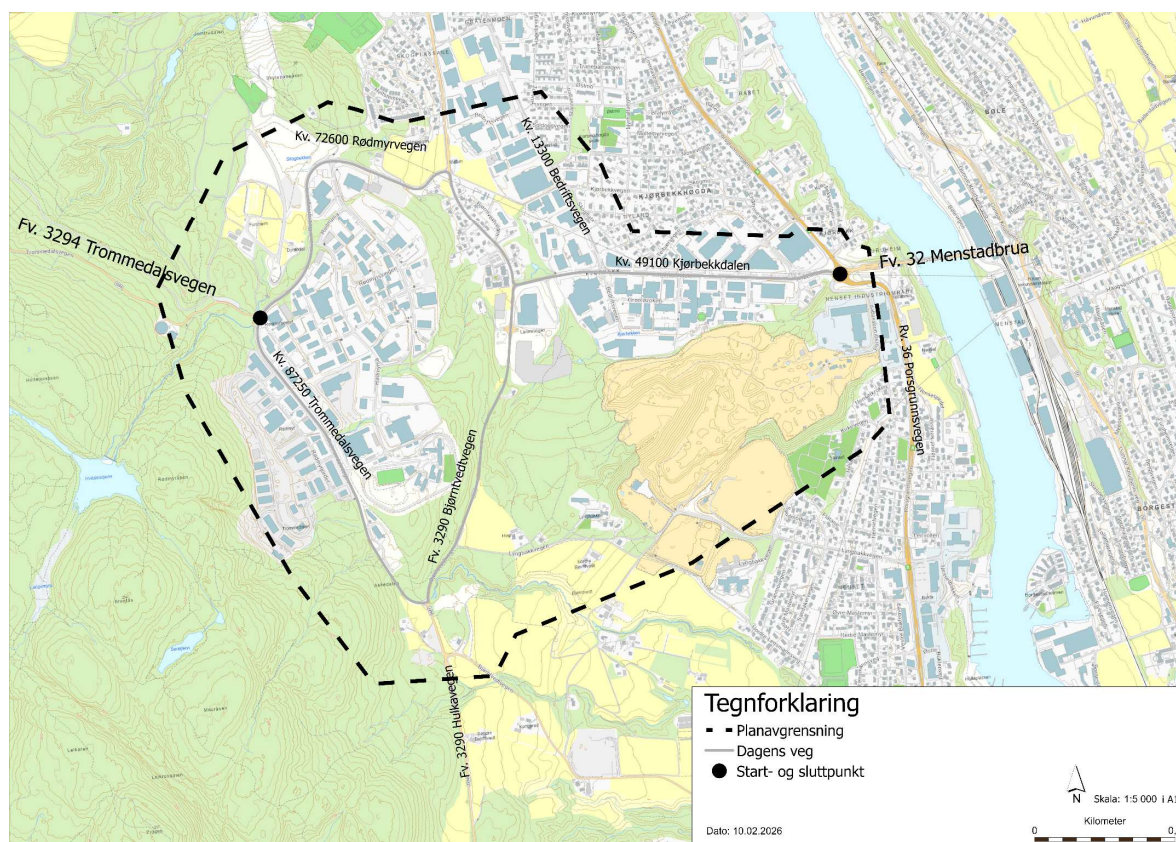


Figur 2 Bystrategien i kortform

I samråd med Skien kommune har Telemark fylkeskommune fått ansvar for å utarbeide en kommunedelplan som gjelder større samferdselsanlegg jf. § plan- og bygningsloven (pbl) 3-7.

Formålet med dette planarbeidet er å utrede ny eller utbedret veg som skal koble Trommedalsvegen til Menstadbrua (vist i Figur 3). Prosjektet vil forsterke ønsket effekt av standardhevet Trommedalsvegen og bidra til at den samlede veglenken Skyggstein – Menstadbrua fremstår som gjennomgående og prioritert over sidevegnettet.

Det er flere mulige traséer for en kobling mellom Menstadbrua og Trommedalsvegen, i tillegg til et alternativ med opprusting/utbedring av dagens veg. I planprosessen skal de ulike alternativene beskrives og utredes, og videre utarbeides en kommunedelplan for anbefalt løsning.



Figur 3: Illustrasjonen viser planområdet og de to punktene som skal knyttes sammen.

3. Prosjektutløsende behov og mål

Resultatmålet for prosjektet er at det skal etableres en ny eller utbedret vegforbindelse mellom fv. 3294 Trommedalsvegen og fv. 32 Menstadbrua. Strekningen skal være ferdig bygget innen 2033. Prosjektets effektmål er definert og omfatter hva prosjektet skal ivareta.

3.1. Prosjektutløsende behov

Rv. 36 Skjelsvik-Skyggestein er ikke prioritert i NTP 2025-2036, men satt på vent i en utviklingsportefølje. Det er derfor særlig behov for tiltak for å gi bedre fremkommelighet for næringstransporten fra Skyggestein til Menstadbrua. Prosjektet er en utbedring av deler av et overordnet vegnett, men det erstatter ikke ny rv. 36 i dette området.

3.2. Effektmål

Etablere ny eller utbedret vegforbindelse mellom Trommedalsvegen og Menstadbrua som skal:

- 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

4. Overordnede rammer og føringer

Nedenfor er gitt en oversikt over sentrale nasjonale/statlige, regionale og kommunale føringer. I perioden der planen utarbeides kan gjeldende føringer kan bli oppdatert, eller nye føringer kan komme. Det vil i planbeskrivelsen i saken settes opp en oppdatert oversikt.

4.1. Nasjonale føringer

Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 2 er besluttet i Stortingsproposisjon 153 (2024 / 2025).

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2023-2027) samler regjeringens viktigste prioriteringer for planlegging, der FNs bærekraftsmål skal være grunnlaget for fylkeskommuners og kommuners planlegging. Regjeringen forventer blant annet at fylkeskommunene tar en samordnende rolle for samferdselsplanlegging i regionen, i punkt 38.

I 2023 vedtok Stortinget en oppdatert jordvernstrategi med et nasjonalt innskjerpet jordvernmål (Prop. 121 S (2022-2023) vedlegg 9). Ny målsetning er at omdisponeringen av dyrka jord ikke skal overstige 2000 dekar per år, og at målet skal nås innen 2030.

4.2. Statlige planretningslinjer og lovverk

Innenfor veg- og transportplanlegging er det fastsatt retningslinjer og føringer i lovverket som skal legges til grunn for planlegging etter Plan og bygningsloven. Kommunedelplanen skal utformes i tråd med følgende rikspolitiske retningslinjer og lovverk:

- LOV-2009-06-19-100 Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven – nml.)
- LOV-2008-06-27-71 Lov om planlegging og byggesaksbehandling (pbl.)
- LOV-1995-05-12-23 Lov om jord (jordlova-jl.)
- LOV-1978-06-09-50 Lov om kulturminner (kulturminneloven – kulml.)
- LOV-1963-06-21-23 Lov om vegar (veglova – vegl.)
- FOR-2025-01-24-69 Statlige planretningslinjer for areal og mobilitet
- FOR-2024-12-20-3359 Statlige planretningslinjer for klima- og energi
- FOR-2015-06-25-805 Forskrift om rammer for vannforvaltningen (Vannforskriften)
- FOR-2014-12-19-1726 Forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan og bygningsloven
- FOR-2025-10-20-2065 Forskrift til lov om gravplasser, kremasjon og gravferd (gravplassforskriften)
- FOR-1995-09-20-4146 Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging.

4.3. Regionale planer og føringer

Telemarksplanen 2024-2028 er fylkeskommunens planstrategi og overordnede styringsdokument og beskriver den ønskede retningen for samfunnsutviklingen i Telemark. I planen er det valgt ut tre satsningsområder: Inkluderende, skapende og naturrike Telemark.

Det er flere regionale planer som gjelder for området:

- Bystrategi Grenland 2024-2035
- Regional plan for samordna areal og transport i Grenland 2015-2025 (ATP Grenland)
- Plan for intermodal godstransport for Vestfold og Telemark 2015
- Regional plan for trafikksikkerhet for Vestfold og Telemark fylkeskommune 2023-2026 (2036)
- Strategi og plan for myke trafikanter i Grenland (2014)
- Hovedvegnett for sykkeltrafikk i Grenland (2009)
- Busstrategi for Grenland 2015-2025
- Strategi for næringsarealer i Grenland 2017

4.4. Kommuneplanen Skien kommune

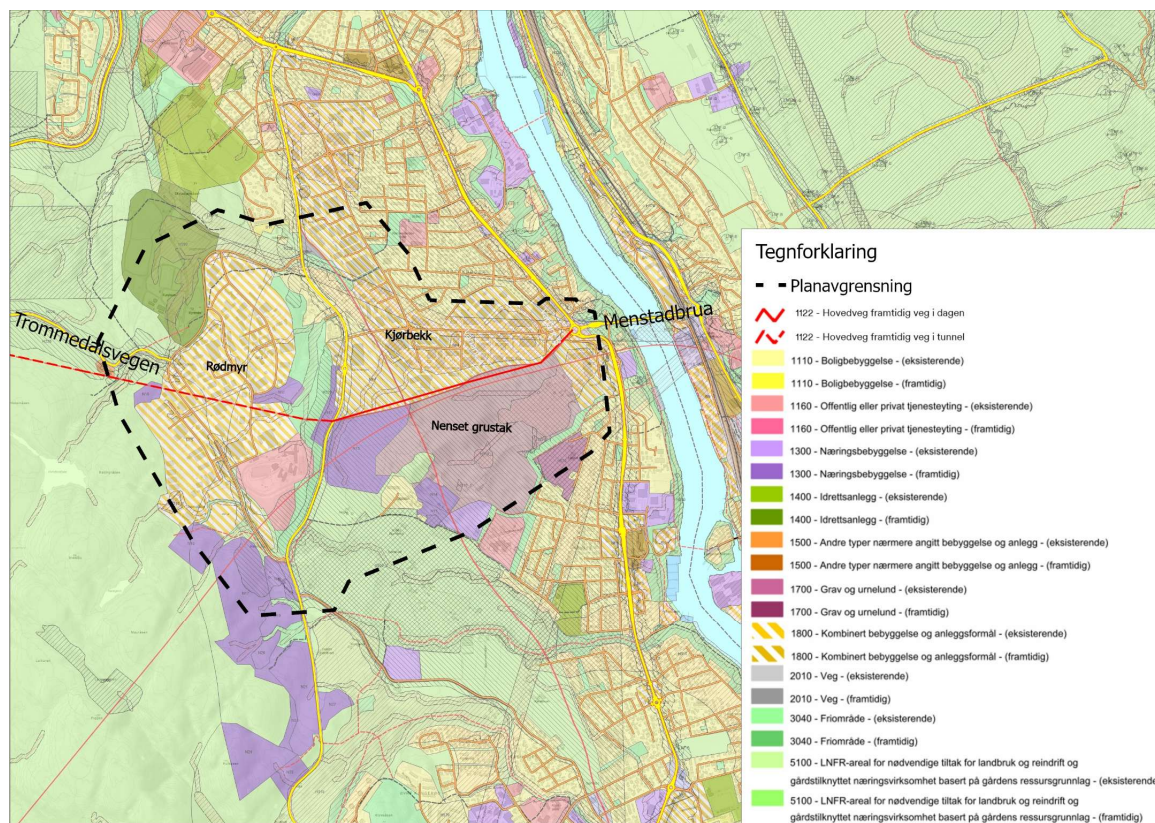
Kommuneplanens arealdel 2023 - 2035 for Skien kommune ble vedtatt av bystyret 14.11.2024.

Kommuneplanens samfunnsdel 2022-2034 ble vedtatt i kommunestyret 29.09.2022.

I kommuneplanen er det vist med rød linje en framtidig trasé for forbindelsen mellom Skyggestein og Menstadbrua. Siden det allerede pågår reguleringsarbeid på Trommedalsvegen mellom Skyggestein og Rødmyr, gjenstår fortsettelsen videre ned til Menstadbrua.

Det ligger inne betydelige arealer for næringsbebyggelse i gjeldende plan. Eventuell utbygging av disse og bygging av ny eller forbedret veg vil medføre gjensidige virkninger.

Det er i kommuneplanen satt av en trase for Grenlandsbanene. Denne løper gjennom planområdet, og framkommer som kurvet smal rød linje i kartet nedenfor. Men Bane NOR har i henhold til innspill mai 2026 til ettersyn av foreliggende planprogram, per i dag ingen båndlagte korridorer eller pågående planarbeid for ny jernbane her.



Figur 4 Utsnitt av kommuneplanens arealdel i planområdet som viser arealformålene

4.5. Reguleringsplaner

Vegen og vegens nærområde grenser inntil eller berører flere reguleringsplaner. Gjeldende reguleringsplaner innenfor varslet plangrense til kommunedelplanen er angitt i tabell 1.

Tabell 1 Reguleringsplaner innenfor plangrense pr. 18.12.2025

PlanID	Navn	Vedtaksdato
2024004	Reguleringsplan for fv. 3294 Trommedalsveien	11.12.2025
2017007	Reguleringsplan for Nenset grustak	31.05.2022
2018008	Gbnr 221/32 Rødmyr	07.05.2020
2015008	Detaljreguleringsplan for 221/28 mm på Rødmyr	08.09.2016
2015003	Kjørbekkdalen 19	02.06.2016
2014005	Gbnr. 220/1515, 220/1202 samt deler av 220/138 på Skogplassane	12.05.2016
2014002	Skogmo videregående skole	22.10.2015
2013011	Reguleringsplan for Granmo massegjenvinning	07.03.2019
2011982	Detaljregulering for Kjørbekkdalen 12D	15.12.2011
973	Sykehjem og skole på Lyngbakken	10.02.2011
966	Utvidelse av reguleringsplan for Rødmyr næringsområde	02.09.2010

963	Reguleringsplan for Rødmyr Øst	02.02.2010
959	Kjørbekkevegen 46	09.12.2010
939	Reguleringsplan for Kjørbekkdalen 4	18.06.2009
933	Reguleringsplan for Kjørbekkdalen 8	05.03.2009
925	Reguleringsplan for Larønningen 221/2,3 og 2138	29.01.2009
929	Reguleringsplan for del av Kjørbekk, Grønlikroken 3	29.01.2009
859	Bebyggelsesplan for del av næringsområde på Nenset	24.01.2006
829	Bjørntvedtvegen 122. Mindre vesentlig endring av reguleringsplan for Rødmyr, egengodkjent 26.11.1980	24.08.2004
816	Reguleringsplan for nytt høydebasseng på Rødmyr	28.08.2003
761-b	Bebyggelsesplan for: Del av Larønningen. Gnr.221, bnr.7 m.fl.	07.12.1999
704	Mindre vesentlig endring for eiendommen gnr.220 bnr.1344 Kjørbekkdalen 12B	19.10.1995
606	Reguleringsplan for gnr.220 bnr.7 og 1644 Solum. (Endr. i reg.plan for Gråtenmoen vest, del syd Stadfestet 11.11.75)	10.10.1989
605	Reguleringsplan for støyvollm.m. ved Bugten sandtak, del av gbr. 221 bnr. 21 i Solum	24.08.1989
510	Reguleringsplan for del av Skogplassene-Kjørbekk industriområde (bolig, næring, nett mv)	24.05.1984

4.6. Pågående planprosesser

I planområdet pågår det samtidig arbeid med flere andre planer som vil kunne påvirke utarbeidelsen av kommunedelplanen, og som selv vil kunne bli påvirket av de vedtak og føringer som følger av denne. Det er derfor avgjørende å sikre god koordinering mellom de ulike planprosessene, slik at det oppnås helhetlige og samordnede løsninger for området. Dette innebærer at planarbeidet må gjennomføres i dialog med ansvarlige for tilgrensende og overlappende planer, samt at det løpende vurderes hvordan endringer eller nye innspill kan påvirke de ulike planene.

Nasjonalt

Det pågår forberedende arbeid med Nasjonal Transportplan (NTP) 2029-2040. I den forbindelse vil det bli gjort en gjennomgang av porteføljen i inneværende NTP.

Regionalt

I tråd med regional planstrategi er det startet prosess for to regionale planer. Regional plan for klima, energi og grønn omstilling, som omfatter hele Telemark, og rullering av Regional plan for samordna areal og transport i Grenland 2014-2025 (ATP Grenland). Som en del av revisjonen av den regionale planen skal flere gjeldende strategier innarbeides, blant annet strategi for sykkel og gange.

Planprogram for *Regional plan for arealbruk og mobilitet i Grenland* ble godkjent i fylkestinget 22.10.2025. Planen forventes å bli endelig vedtatt av fylkestinget innen sommeren 2027. En ny

regional delplan for Grenland skal bidra til å samordne og sikre en effektiv arealbruk og transportutvikling i byområdet i tråd med nullvekstmålet, slik staten forventer. Planen vil derfor være sentral i arbeidet med å forhandle om og kunne følge opp en byvekstavtale.

Planprogram *Regional plan for klima, energi og grønn omstilling* ble fastsatt i fylkestinget 22.10.2025.

Kommunalt

Skien kommune har startet arbeidet med en begrenset rullering av kommuneplanens arealdel for perioden 2026–2038. Planprogrammet for revisjonen ble vedtatt i bystyret 11.12.2025.

Formål med rulleringen er blant annet å:

- Vurdere nye nærings- og boligområder, basert på tidligere innspill.
- Innarbeide formål handel i kombinasjon med næring på eksisterende næringsområder ved Rødmyr og Kjørbekk.

Det pågår arbeid med reguleringsplan Nenset Vest (PlanID 2025001). Videre kan det forventes oppstart av detaljregulering på andre nærliggende arealer.

4.7. Annet relevant kunnskapsgrunnlag

Nedenfor er gitt en oversikt over andre viktige dokumenter. Listen er ikke utfyllende.

- Notater «Analyser av overordnet vegnett» 2023 og 2024 (vedlegg bypakkesak)
- Forstudie fv. 3294 Trommedalsvegen-Rv. 36 Menstadbrua, 26.10.2023
- Dokumenter fra prosjektet *Fra rør til landskap*, 2018 og utkast til reguleringsplan for overvannshåndtering
- Supplerende forstudierapport «Medvirkning Trommedalsvegen-Menstadbrua, Bypakke Grenland fase 2», februar 2025
- Kunnskapsgrunnlag herunder spesielt utredninger om transportsystemet: Kunnskapsgrunnlag - ny bystrategi og bypakke fase 2 - Bypakke Grenland

5. Valg av plannivå

Kommunedelplan er en overordnet plan for fastsetting av arealbruk i henhold til plan- og bygningsloven (pbl) § 11, innenfor bestemte områder, temaer eller virksomhetsområder. Denne kommunedelplanen vil avklare korridor for ny eller utbedret vegforbindelse. Korridoren sikres juridisk som en båndleggingssone i plankart, jamfør pbl §11-8 d. Kommunedelplanen vil vise hvilke arealer som berøres av ny eller utbedret veg, og beskriver hvilke konsekvenser vegtraséen får for omgivelsene.

Planområdet som varsles ved oppstart av planarbeidet er satt for å dekke de alternativene som skal vurderes, inkludert areal for å ha en viss fleksibilitet tilpasset det overordnede plannivået. Endelig planavgrensning fastsettes i kommunedelplanens plankart.

Hensikten med arbeidet er å få en vedtatt kommunedelplan for ett vegalternativ, som igjen vil danne grunnlag for en reguleringsplan. Reguleringsplanen vil angi mer detaljert hvor vegen blir liggende.

For kommunedelplaner som gir føringer og rammer for utbygging er det krav om konsekvensutredning, jf. Pbl. §4-2. Når det senere skal utarbeide reguleringsplanen vurderes virkninger av tiltaket som ikke er omtalt i konsekvensutredningene.

Hvilke konsekvensutredninger og andre utredninger som skal gjennomføres angis nærmere i kapittel 9.

6. Prosess og medvirkning

Dette kapittelet beskriver hvordan medvirkning og planprosess er tenkt organisert for kommunedelplanen.

6.1. Ansvar og rollefordeling

Prosjektet er en del av Bypakke Grenland fase 2. Telemark fylkeskommune er forslagsstiller og utarbeider kommunedelplanen på vegne av Skien kommune. Skien kommune er planmyndighet og behandler planprogram og kommunedelplan etter gjeldende lovverk.

6.2. Planprosess og fremdrift

Planarbeidet før reguleringsplan inneholder to hovedprosesser: varsling av oppstart med høring av planprogram og utarbeidelse av kommunedelplan. Se Figur 5.

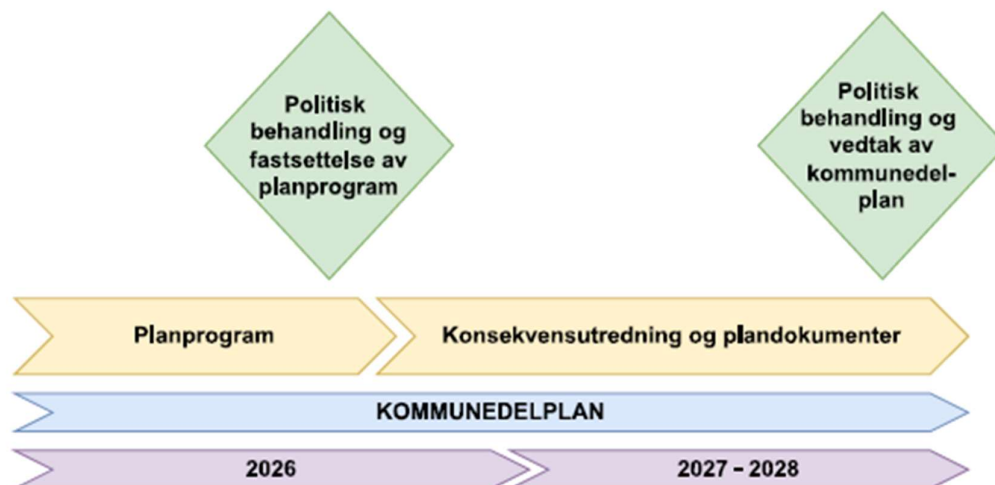
Varsling av oppstart inneholder utarbeidelse av planprogram, og høring samt politisk fastsettelse av planprogram.

Videre prosess med kommunedelplan omfatter utarbeidelse av forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning i tråd med fastsatt planprogram, førstegangs politisk behandling, offentlig ettersyn og høring, bearbeiding av planforslag på grunnlag av innspill, og endelig politisk behandling og vedtak.

Både planprogram og kommunedelplan kunngjøres og sendes på høring til berørte myndigheter, organisasjoner og øvrige interessenter. Det legges tydelig til rette for skriftlige innspill, med opplysninger om frister og hvordan innspill kan sendes inn i høringsperioden. Videre vil politisk vedtak skje i Skien Bystyre.

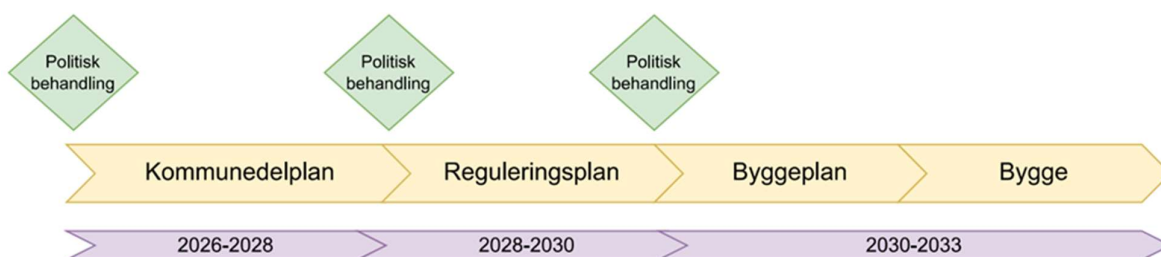
Alle skriftlige høringsuttalelser i medvirkningsprosessen oppsummeres, vurderes og eventuelt innarbeides i planprogram og planforslag. Det utarbeides egne merknadsoversikter for:

- kunngjøring/ varsel om oppstart
- høringen av planprogram
- høringen av kommunedelplan med konsekvensutredning



Figur 5: Illustrasjon av prosessen for kommunedelplan

I Figur 6 er det skissert hele prosessen fram til byggefasen.



Figur 6: Illustrasjon av prosessen fra kommunedelplan fram til byggefase

6.3. Medvirkning

Målet for kommunikasjon og medvirkning i planarbeidet er å sikre en åpen, tydelig og tilgjengelig prosess der lokalbefolkningens rett til medvirkning blir reelt ivaretatt. Relevant og forståelig informasjon skal nå fram til alle berørte parter i rett tid, og med kommunikasjon som treffer de ulike målgruppene. Informasjonen skal være samordnet slik at publikum opplever et helhetlig og entydig budskap, uavhengig av hvem som informerer, og det skal være tydelige rutiner for håndtering av mediesaker og uforutsette hendelser.

Kommunikasjon og medvirkning skal samlet sett bidra til å:

- sikre åpenhet om planarbeidet og rammebetingelsene

- legge til rette for tidlig og reell medvirkning fra berørte og interesserte parter
- innhente lokal kunnskap og erfaringer som grunnlag for utforming og vurdering av alternativer
- avklare og synliggjøre konflikter, behov og muligheter på et tidlig tidspunkt
- styrke den politiske beslutningsprosessen gjennom godt opplyste høringsinnspill

Medvirkningen skal være tilpasset kommunedelplanens omfang, kompleksitet og interessentbilde, og særlig ivareta grupper som blir direkte berørt.

Interessenter og målgrupper

Planarbeidet har et bredt interessentbilde. Følgende hovedgrupper vil bli særlig ivaretatt i medvirkningsopplegget:

- Offentlige myndigheter og fagorganer
- Næringsliv
- Berørte naboer og grunneiere
- Skogmo videregående
- Barn og unge
- Barnerepresentant i Skien kommune
- Frivillige organisasjoner og interessegrupper
- Råd og utvalg

Andre relevante aktører kan inkluderes ved behov etter hvert som planarbeidet utvikler seg.

Medvirkning under utarbeidelse av planprogram

Planprogrammet er utarbeidet med bakgrunn av en tidlig prosess med medvirkningsmøter, arbeidsverksted og flere runder med administrasjonen i Telemark fylkeskommune og Skien kommune.

I høringsperioden informeres det om planarbeidet, blant annet gjennom informasjonsmøter og åpen kontordag/åpent hus, der berørte og interesserte kan få informasjon, stille spørsmål og komme med innspill. Det skal i tillegg gjennomføres målrettet dialog med næringsliv, berørte naboer og grunneiere, Skogmo videregående skole og relevante råd og utvalg. Høringsperioden gir dermed berørte og andre interesserte en formell mulighet til å komme med innspill, blant annet via skriftlige og digitale innspillmuligheter.

Varsel om oppstart og høring publiseres på:

- Skien kommunes og Telemark fylkeskommunes nettsider
- Telemark fylkeskommunes nettløsning: Innbyggerdialog i 3D
- Bypakke Grenlands informasjonskanaler
- Offentlig kunngjøring (lokale medier / kommunens kunngjøringskanaler)
- Andre særskilt berørte parter varsles direkte

Planprogrammet legges ut til offentlig ettersyn samtidig som oppstart varsles, med frist for skriftlige innspill. Det opplyses tydelig om hvordan innspill kan gis (e-post, digitalt skjema, per brev).

Medvirkning under kommunedelplanprosessen

Når planprogrammet er fastsatt, utarbeides forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning i tråd med fastsatte rammer og utredningstema.

For å sikre godt grunnlag for innspill skal det i forbindelse med høring av planforslaget:

- avholdes åpen kontordag der innbyggere og berørte kan komme innom for å se kart og illustrasjoner, få veiledning i forståelse av planen og gi innspill.
- gjennomføres målrettede møter med næringslivsaktører som blir særlig berørt
- tilbys særskilte møter med berørte grunneiere og naboer, ved store konsekvenser for eiendommer eller adkomst
- innhentes synspunkter fra aktuelle råd og utvalg
- vurderes bruk av regionalt planforum

Barn og unges medvirkning

Barn og unge er en særlig viktig målgruppe, både som myke trafikanter og framtidige brukere av transportsystemet. Deres interesser skal ivaretas i tråd med lovverk og lokale retningslinjer.

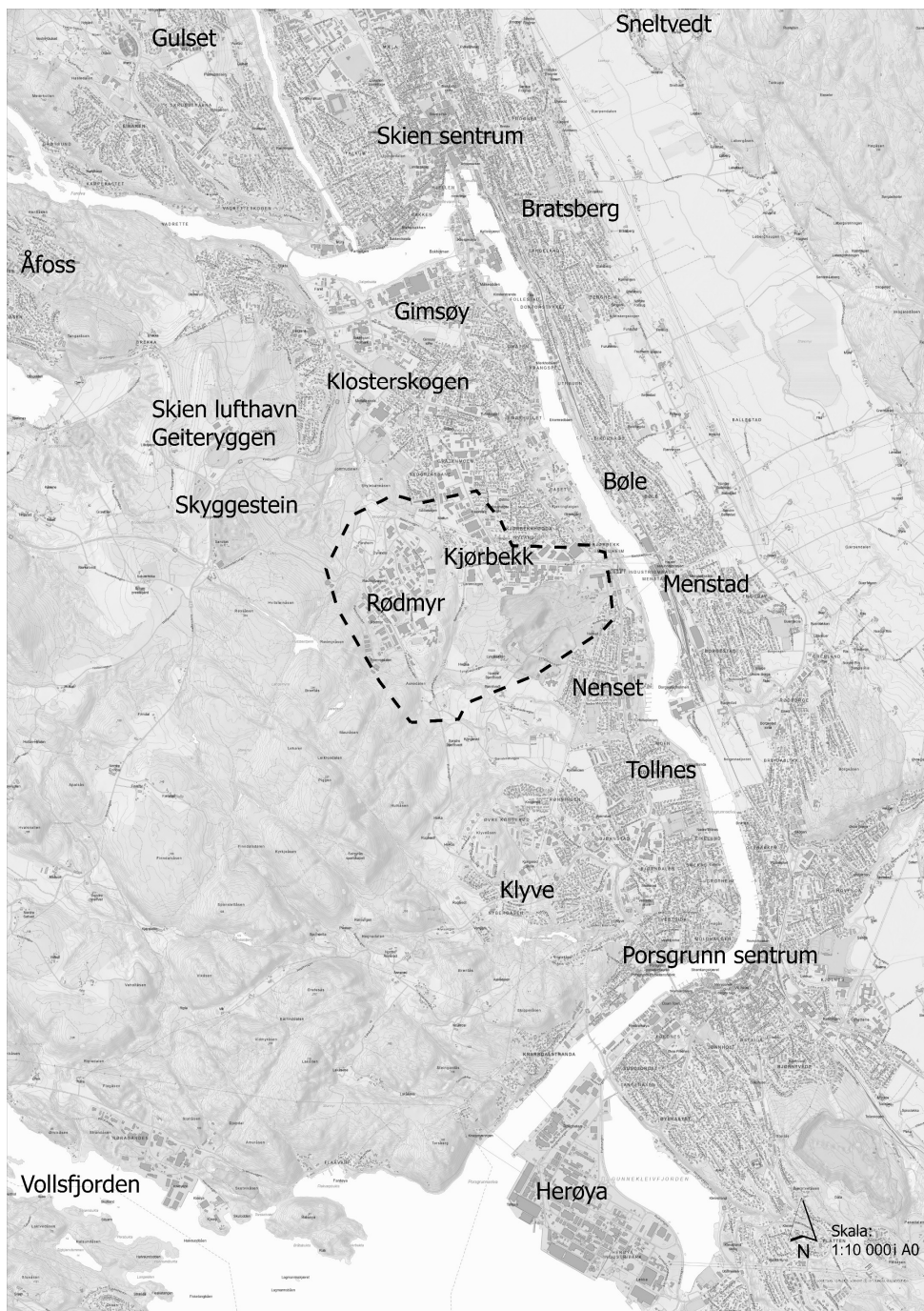
Medvirkning planlegges organisert gjennom:

- dialog med Skogmo videregående skole og eventuelt andre skoler/barnehager dersom planforslaget har betydning for skoleveg og lokale trafikkforhold
- Involvering av barnerepresentanten i Skien kommune
- tilrettelegging for at barn og unge enkelt kan gi innspill digitalt

Innspill fra barn og unge skal dokumenteres og vektlegges som del av beslutningsgrunnlaget.

7. Dagens situasjon og planområdet

Planområdet ligger i Skien kommune, ca. 5 km sør for Skien sentrum, på vestsiden av Skienselva.

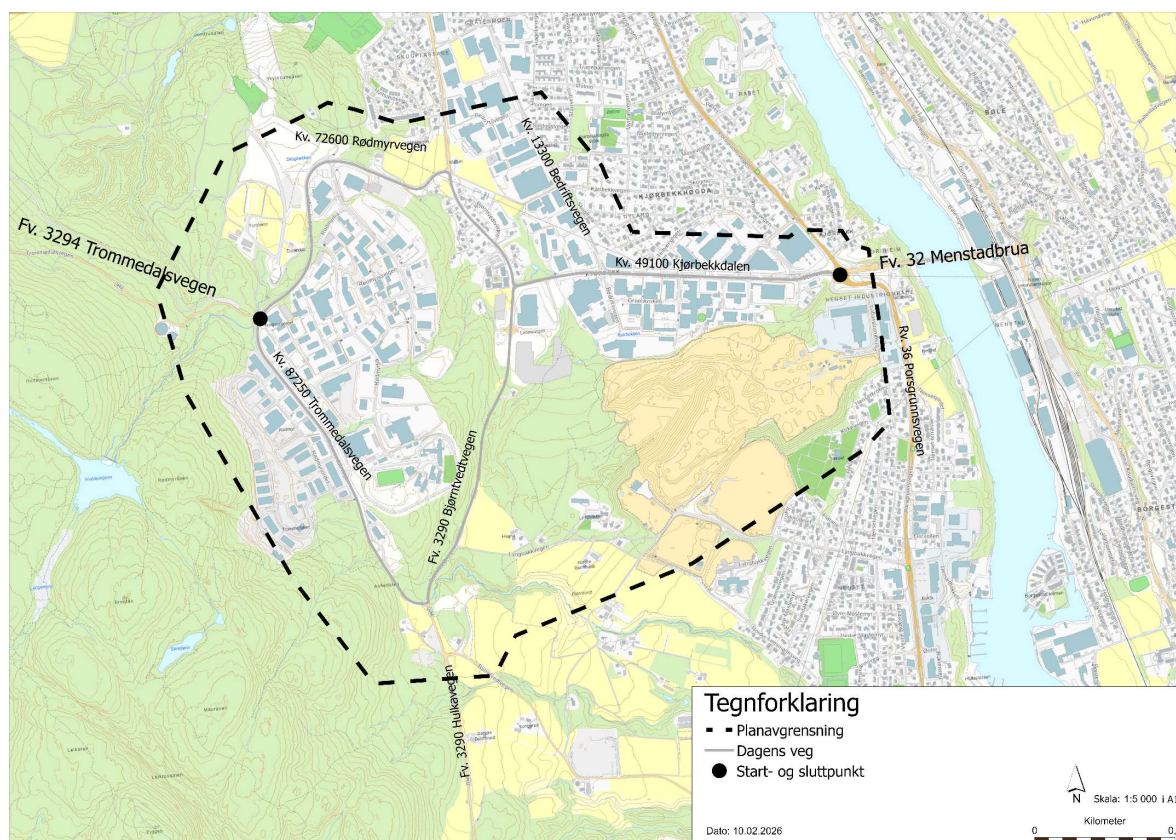


Figur 7: Oversiktskart med planområdet markert med stiplet linje.

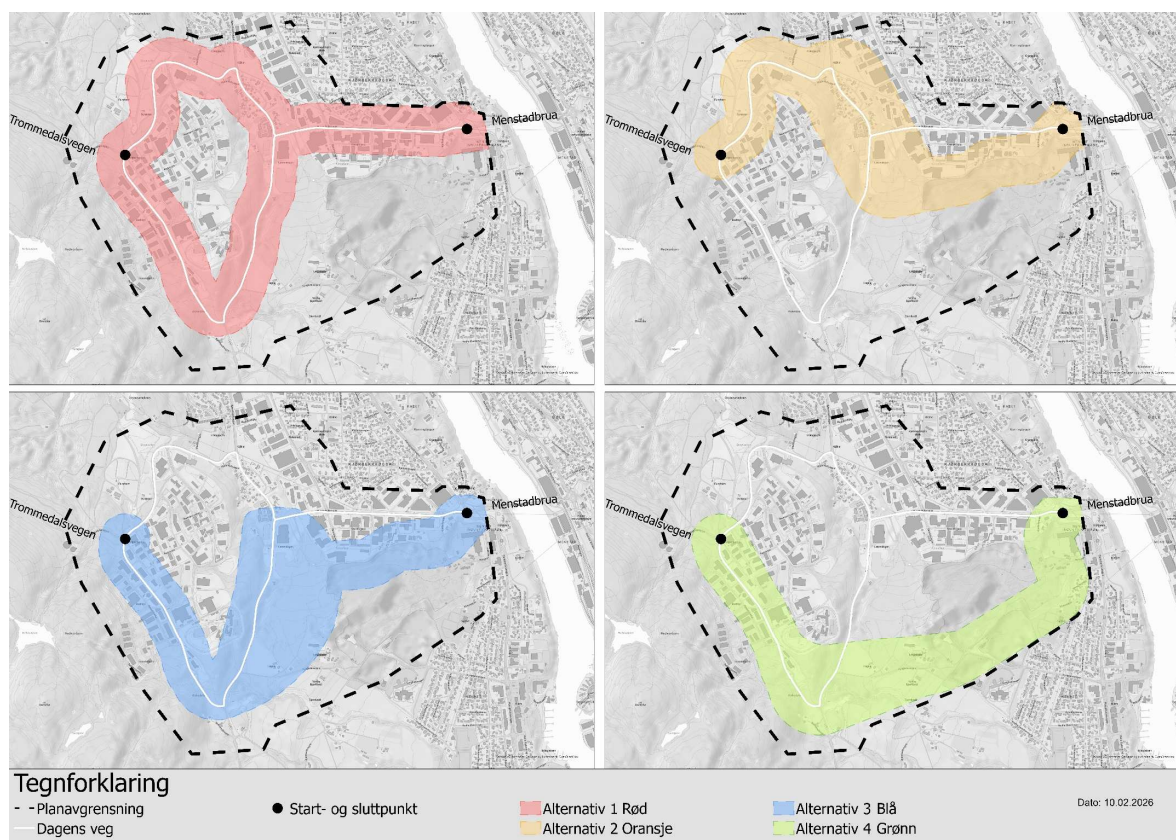
7.1. Beskrivelse av planområdet

Planområdet består i hovedsak av tettbebyggelse med tilhørende infrastruktur. På Rødmyr er det nærings- og industribebyggelse, kombinert med områder for offentlig tjenesteyting. I Kjørbekkdalen finnes flere detaljhandelsbedrifter og annen næringsvirksomhet, i tillegg til et grustak og en videregående skole. Langs Bjørntvedtvegen ligger det boliger, og det finnes også boligarealer i ytterkantene av og rundt planområdet.

Området har en del skog og grønndrag, og en grønn øst-vest-gående korridor med tursti strekker seg mellom Kjørbekkdalen og Nenset grustak, samt er det etablerte turstier rundt Rødmyr. Området består også av noe dyrka mark og registrerte kulturminner. [Gravplass Nenset kirke ligger i planens sørøstre avgrensning.](#)



Figur 8 Planavgrensning og dagens arealbruk

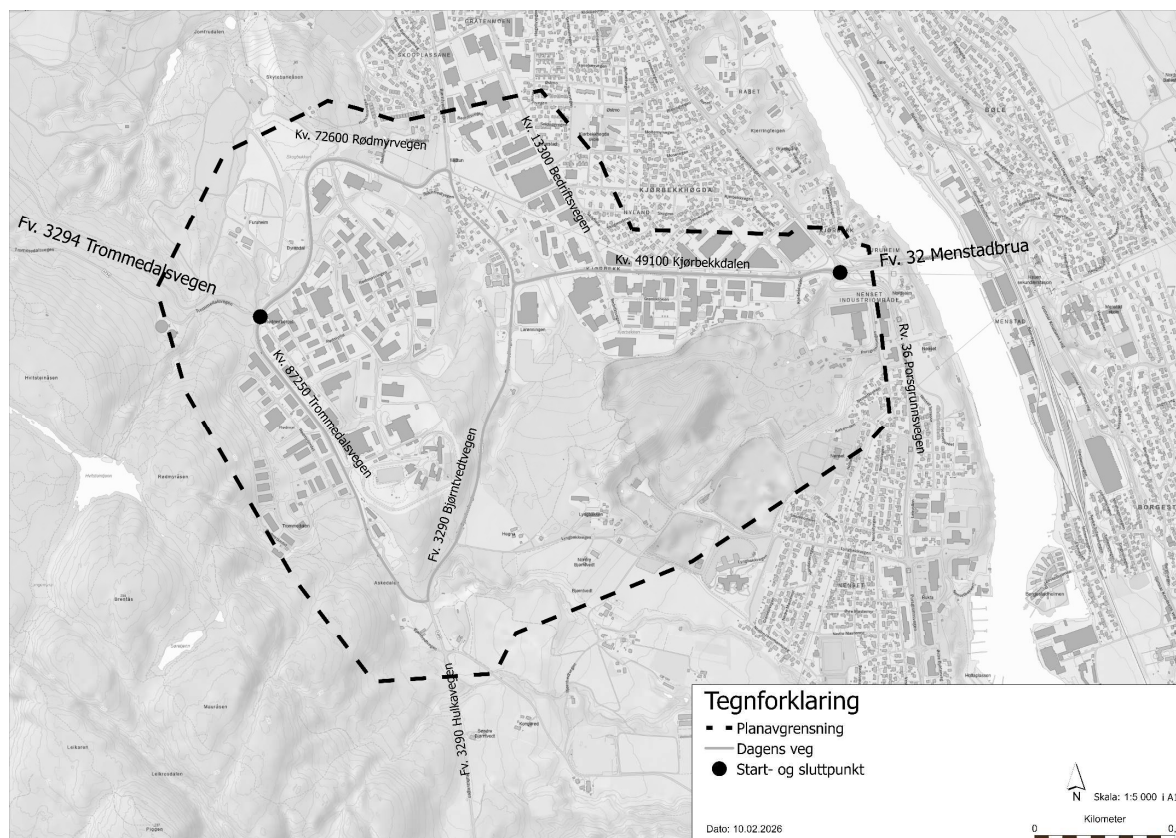


Figur 9 Planavgrensning og alternativer

7.2. Dagens vegnett

Eksisterende vegnett i planområdet omfatter både riksveg, fylkeskommunal veg og kommunalveg.

Det er i dag to mulige vegvalg fra Trommedalsvegen til Menstadbrua. Fra krysset Trommedalsvegen og Rødmyrvegen kan man enten velge mot øst ned Rødmyrvegen til Bjørntvedtvegen. Derfra sørover langs Bjørntvedtvegen til Kjørbekkdalen og videre østover til Menstadbrua. Den andre muligheten er å fortsette sørover på den kommunale delen av Trommedalsvegen til Bjørntvedtvegen. Derfra nordover til Kjørbekkdalen og østover til Menstadbrua. Strekningene er ca. 3 – 3,5 kilometer målt langs vegene.



Figur 10 Dagens vegnett

Begge mulige vegvalg begynner i krysset Trommedalsvegen og Rødmyrvegen. Korteste veg ned til Menstadbrua er via Rødmyrvegen som er kommunal. Det er en tofeltsveg med midtstripe med langsgående gang- og sykkelveg. Fartsgrense er 60 km/t ned til krysset med Rødmyrvegen (kommunal), der er det skiltet 40 km/t og anlagt fartshumper ved Grep, der det er to gangfelt. Videre etter Rødmyrvingen er det skiltet fartsgrense 60 km/t til krysset med Bjørntvedtvegen. Bjørntvedtvegen er en fylkesveg som er gjennomgående og forkjørsvveg. Mellom krysset med Rødmyrvegen og krysset med Kjørbeekkdalen (kommunal), er det 50 km/t og ingen langsgående tilbud til gående og syklende. Det er en gang- og sykkelveg fra Bjørntvedtvegen til Bedriftsvegen som kan benyttes dersom det passer med aktuelle målpunkt.

Løsningen langs den kommunale delen av Trommedalsvegen er noe lengre. Trommedalsvegen er en tofeltsveg med midtstripe som er skiltet 60 km/t og er en forkjørsvveg. Her er det GS-veg frem til krysset med Rødmyrvegen. Videre går Trommedalsvegen til T-kryss med Bjørntvedtvegen hvor Trommedalsvegen har vikeplikt. Bjørntvedtvegen er gjennomgående, forkjørsvregulert og skiltet med 70 km/t frem mot rundkjøring ved Larønningen og videre skiltet 50 km/t til krysset med Kjørbeekkdalen. Her er det ikke langsgående tilbud for gående og syklende.

Kjørbeekkdalen (kommunalveg) er 1,1 km og starter i Bjørntvedtvegen og ender i Menstadbrua. Det er én rundkjøring og totalt 16 kryss eller avkjørsler på strekningen før vegen ender i en stor rundkjøring

der både rv. 36 og fv. 32 møtes på vestsiden av Menstadbrua. Vegen er en tofeltsveg med midtstripe og fartsgrensen er 50 km/t.

Strekningen fra krysset mellom Bjørntvedtvegen og Kjørbeekkdalen til rundkjøringen med Bedriftsvegen er tofeltsveg uten G/S-veg, og tre avkjørsler. Fra krysset med Bedriftsvegen og ned til Menstadbrua er det G/S-veg på nordsiden av vegen, og kun en kort bit med fortau på sydsiden mellom to etablerte fotgjengerkryssinger. Disse er utformet som opphøyde gangfelt.

Det er to busslommer + to kantstopp i Kjørbeekkdalen. Det er tosidig kantstopp ved Skogmo vgs, samt busslomme ved Bilterma og busslomme ved Bertel O. Steen.

Nord for Kjørbeekkdalen er det flere parallelle boligater som benyttes til gang- og sykkeltrafikk mellom øst-vest. Kan utnyttes bedre som et supplement til tilbudet langs Kjørbeekkdalen, for de som ikke har målpunkt langs Kjørbeekkdalen.

Selv om vegen er forkjørsregulert er det fremkommelighetsproblemer for gjennomgangstrafikk på grunn av mange avkjørsler/kryss, lav hastighet og mye trafikk kombinert med at kryssene er flaskehalser.

Avgrensningen tar utgangspunkt i de aktuelle korridorene vist i Figur 9 Planavgrensning og alternativer og omtales videre i kapittel om alternativer.

8. Alternativer som skal vurderes

I arbeidet med kommunedelplan skal det vurderes fire hovedalternativer for aktuell vegtrasé, alternativene inneholder i tillegg flere varianter. I dette kapittelet omtales ulike alternativer for vegen. Begrepsbruk i det videre:

- **Alternativ:** Et aktuelt overordnet trasévalg for ny veg.
- **Variant:** En aktuell veglinje innenfor et alternativ.

Både alternativer og varianter skal videreutvikles som del av arbeidet med kommunedelplanen. Alle alternativer og varianter skal konsekvensutredes, og vil gi kunnskap om konsekvensene som vil være viktig i arbeidet med kommunedelplanen.

Alternativene er omtrent like lange: Ca. 3-3,5 km mellom kryss med Trommedalsvegen og rundkjøring ved Menstadbrua. I avgrensning av alternativene er det tatt med ekstra areal på hver side for å ha en viss fleksibilitet tilpasset det overordnede plannivå. Det er skjematisk lagt til 150 m på utsiden av linjens senter og gjort noen lokale tilpasninger.

Alle løsningene har til hensikt å skape en god avvikling av trafikken, hensynta alle trafikantgrupper og legge til rette for lange kjøretøy. Stigningen vil kunne bli tilfredsstillende innenfor kravene til aktuell vegstandard. Statens vegvesens Håndbok N100 er førende for standardkrav i de ulike vegklassene.

I det forutgående arbeidet med lenken Skyggestein-Menstadbrua er det lagt opp til at traseen defineres under kategori 2 «viktig funksjon» på det overordnede vegnettet i Grenland, og vist i Figur 2 (Bystrategi Grenland 2024-2035). Sett i sammenheng med det tilstøtende vegnettet ved Menstadbrua og i Kjørbekkdalen/Rødmyr-området er det i forstudiet vurdert at vegen klassifiseres som «Øvrige hovedveger».

Valg av vegklasse sees i sammenheng med standarden for utbedring av Trommedalsvegen (egen reguleringsplan). Hovedsakelig er det ønsket fartsgrense og trafikkmengde som skiller vegklassene som er aktuelle. Vegklassene er definert i Vegvesenets vegnormal N100 Veg- og gateutforming (senest oppdatert 2023). De meste aktuelle vegklassene er Hø1- og Hø2-veg. Hø1-veg har en fartsgrense på 80 km/t og er dimensjonert for årsdøgntrafikk (ÅDT) <4000. Hø2 har fartsgrense 60 km/t og er dimensjonert for ÅDT <12000. En Hø1-veg har en strammere linjeføring med slakere kurver enn en Hø2-veg. Begge har en vegbredde på 7,5 m. Det vurderes også gateløsning der det kan være aktuelt, spesielt der hvor alternativene følger eksisterende veg.

Uansett standardvalg og eventuell ny vegtrasé bør veglenken Skyggestein-Menstadbrua via Rødmyr og Kjørbekkdalen fremstå som gjennomgående og prioriteres i forhold til sidevegene på en slik måte at trafikk hindres i liten grad, samtidig som næringsområdene får en god tilkobling til det overordnede vegnettet.

Ettersom dagens vegnett består av både riksveg, fylkesveg og kommunale veger vil det i forbindelse med ny løsning gjøres en vurdering av fremtidig vegeierskap og følgende omklassifisering.

8.1. Kort om silingsfasen

Det er tidligere utarbeidet en mulighetsanalyse/forstudie for strekningen Trommedalsvegen - Menstadbrua. I etterkant ble det gjennomført et medvirkningsverksted for å kartlegge lokale behov og hensyn.

Parallelt med utarbeidelse av planprogrammet er det gjort en overordnet kartlegging og vurdering av aktuelle traséer som grunnlag for å definere et planområde/planavgrensning. Det er gjennomført arbeidsverksted med fylkeskommunen, kommunens administrasjon og Statens vegvesen med hensikt om å sile bort uaktuelle alternativ mht. prosjektets føringer og effektmål.

Med bakgrunn i resultatmålet for prosjekt er det lagt til grunn at start- og sluttunkt blir rundkjøring ved Menstadbrua og krysset Trommedalsvegen / Rødmyrvegen.

I henhold til effektmålene skal ny eller utbedret vegforbindelse mellom Trommedalsvegen og Menstadbrua:

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

Alternativer som anses at kan bidra til å nå disse målene samtidig som kostnadsrammene for prosjektet overholdes er tatt med videre fra silingen til planprogrammet.

I gjeldende kommuneplan er det vist ny veg i tunnel fra Skyggestein til Bjørntvedtvegen. Videre er det vist veg i dagen mellom næringsbebyggelsen på Kjørbekk og Nenset grustak fram til rundkjøring med Menstadbrua. Det er i silingen ikke sett som hensiktsmessig å kombinere utbedring av Trommedalsvegen med noen form for tunnelloøsning videre ned mot Kjørbekkdalen/Menstadbrua. Det er omfattende høydeforskjell i området, som gjør krav til stigning krevende å løse. Det vil være spesielt areal- og kostnadskrevende å løse tunnelpåhuggene. Generelt vil tunnel være kostnadskrevende både å bygge og for fremtidig drift og vedlikehold, og gi betydelig konsekvenser for masseflytting og klimagassregnskap. I tillegg må det gjennomføres fordyrende tiltak på øvrig vegnett / utenfor prosjektområdet for å oppnå effektmålene for prosjektet. Det lar seg i tillegg heller ikke gjøre å koble Kjørbekk og Rødmyr til en slik løsning.

Det er sett spesielt på om alternativene vil være til hinder for god avvikling av kollektivtransporten og for gående og syklende. Dette vil også hensyntas spesielt i den videre utredningen.

8.2. 0-alternativet

For å kunne vurdere de ulike alternativene skal de sammenlignes med en referansesituasjon, 0-alternativet. 0-alternativet skal beskrive den sannsynlige utviklingen av området dersom planen eller tiltaket ikke blir gjennomført.

0-alternativet:

- Tar utgangspunkt i dagens situasjon
- Inkluderer ordinært vedlikehold (reparasjoner og periodisk vedlikehold)
- Inkluderer prosjekter som har fått tillatelse eller finansiering til utbygging
- Inkluderer ikke-gjennomførte reguleringsplaner som det er grunn til å tro at blir gjennomført: I sin veileder M-1941 bruker Miljødirektoratet 5 år siden vedtak som en tommelfingerregel for om gjennomføring bør antas. I tillegg stiller plan- og bygningsloven krav til at kommunene skal vurdere om planer i nødvendig grad er oppdatert før de gir tillatelse til tiltak, når planene er eldre enn 10 år. Aktuelle planer er:
 - Reguleringsplan for Trommedalsvegen mellom Skyggstein og Rødmyr
 - Reguleringsplan for Larønningen 221/2,3 og 2138. PlanID 925 (29.01.2009). Her er det pågående byggesak med et større nytt næringsbygg
 - Reguleringsplan for Nenset grustak. PlanID 2017007 (31.05.2022)
 - En eventuell vedtatt detaljregulering for Nenset Vest (PlanID 2025001) vil være del av 0-alternativet. Det ble varslet oppstart av planarbeidet i 2025
 - Det kan også være andre planer som vedtas, og som vurderes om bør være del av 0-alternativet
- Arealer i kommuneplan som ikke har *vedtatt* regulering er *ikke* del av 0-alternativet

Det er tidligere arbeidet med en reguleringsplan for en flomveg mellom Hvitsteintjenna og Skienselva som berører området Rødmyrvegen og ned gjennom Kjørbekkdalen. Denne er ikke sluttbehandlet, og er dermed ikke del av 0-alternativet.

Vesentlig utbedringer av dagens situasjon behandles som et separat alternativ (Alternativ 1 - Rød).

8.3. Alternativ 1 - Rød

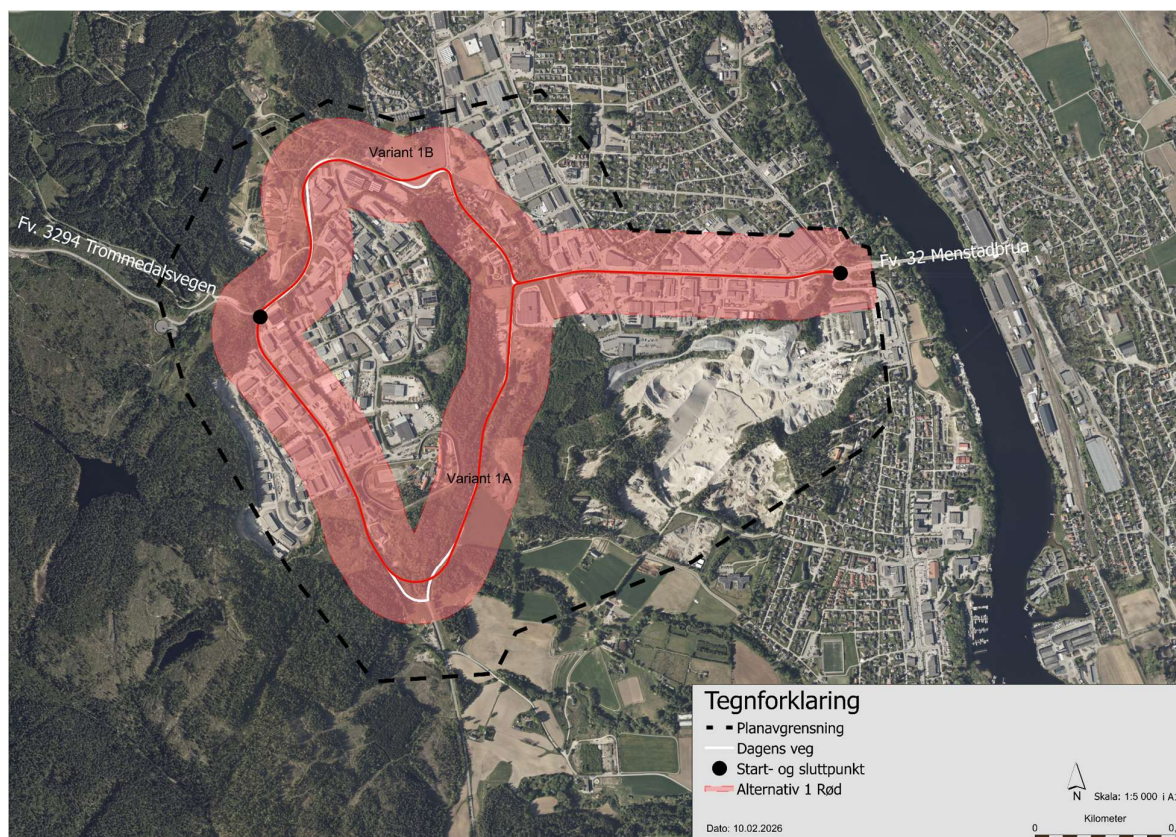
Alternativ 1 innebærer utbedringer av dagens vegnett (Trommedalsvegen – Bjørntvedtvegen – Kjørbekkdalen), og omfatter to varianter (Figur 11):

Variant 1A: Forbedret forbindelse sør for Rødmyr (Trommedalsvegen)

Variant 1B: Forbedret forbindelse nord for Rødmyr (Rødmyrvegen)

Alternativet inneholder også mulige optimaliseringer av Kjørbekkdalen (kommunalveg).

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



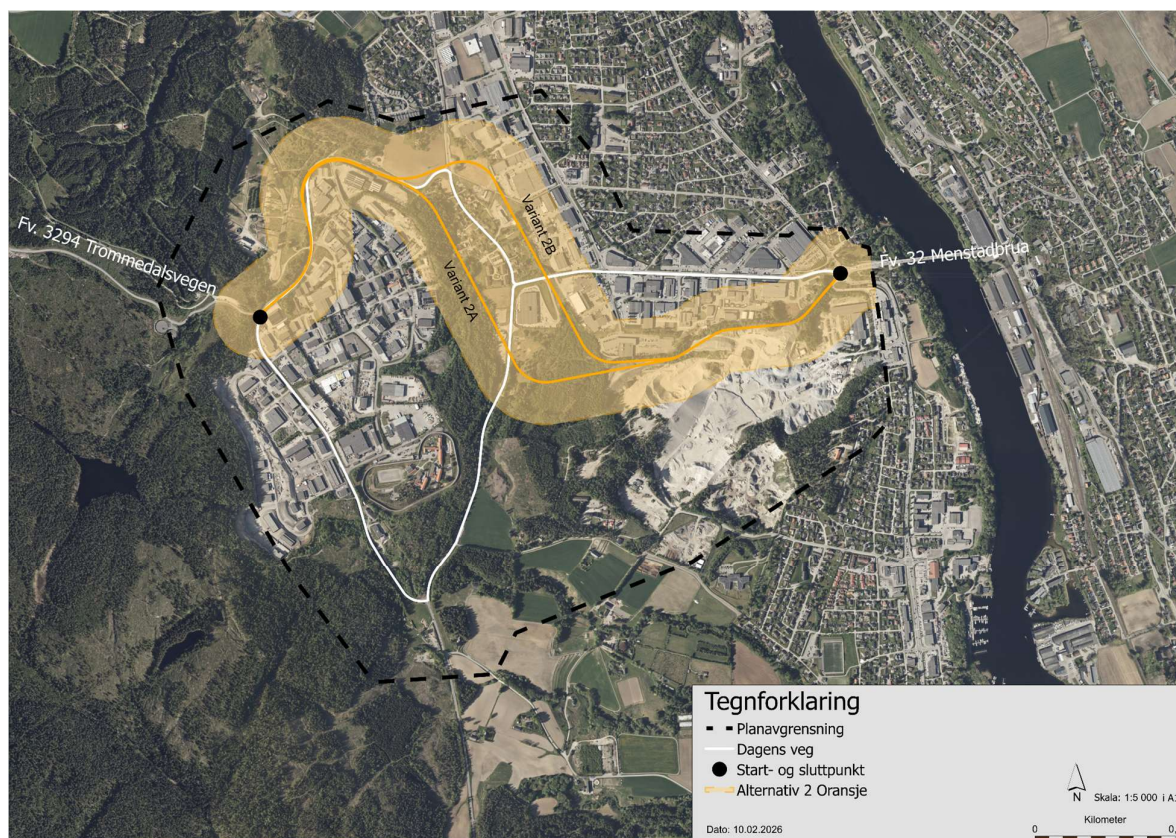
Figur 11: Oversiktsillustrasjon Alternativ 1 – Rød

8.4. Alternativ 2 - Oransje

Alternativ 2 går fra Trommedalsvegen via Rødmyrvegen, se Figur 12. Her fortsetter alternativet videre østover mot Kjørbekkdalen 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 Kjørbekkdalen.

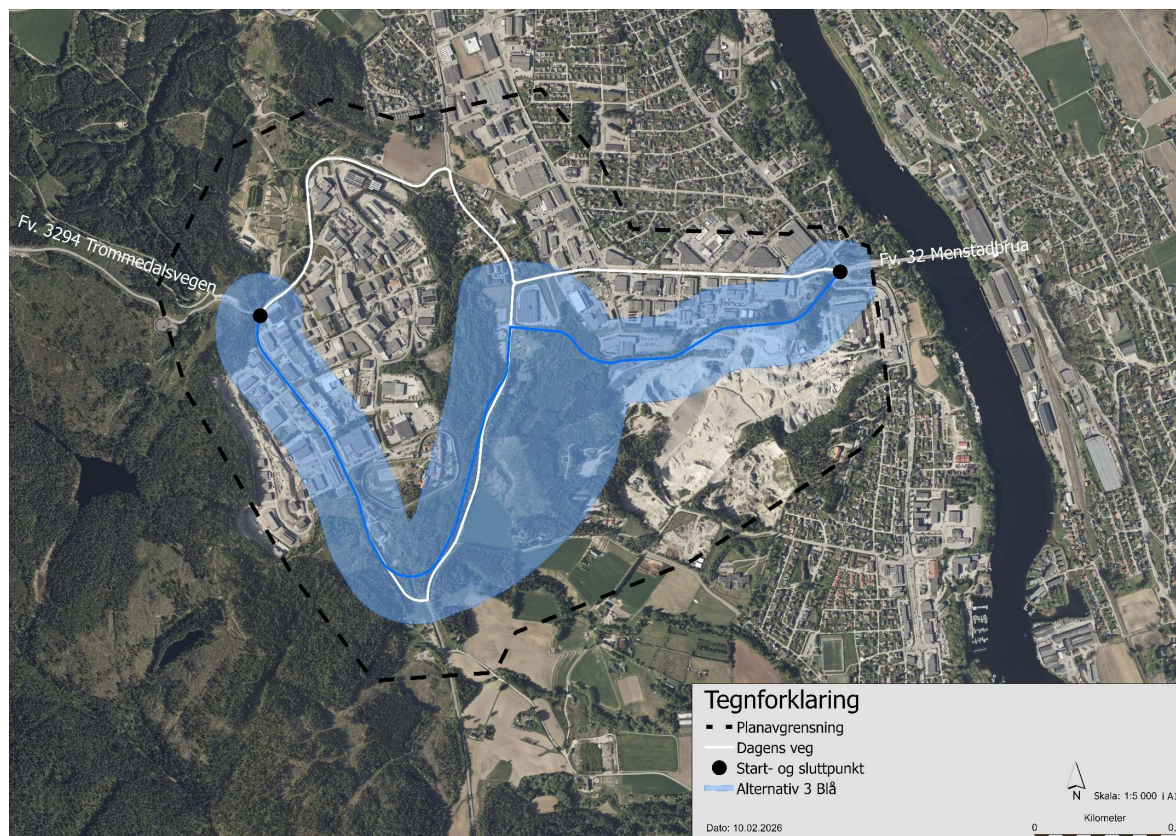
Variant 2B: Vegen legges mellom Bjørntvedtvegen og næringsbebyggelsen langs Bedriftsvegen. Videre sør mot grustaket, så videre mellom grustaket og næringsområdet i Kjørbekkdalen.



Figur 12: Oversiktsillustrasjon Alternativ 2 - Oransje

8.5. 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 Kjorbekkdalen, til Menstadbrua.



Figur 13: Oversiktsillustrasjon Alternativ 3 - Blå

8.6. 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.



Figur 14: Oversiktsillustrasjon Alternativ 4 - Grønn

9. Tema som skal utredes

Dette kapittelet beskriver temaene som skal utredes og hvordan. Utredningene skal bidra til å skille mellom alternativene og å fram konsekvensen av det aktuelle alternativet, med varianter, både per tema og samlet.

Det vil tas hensyn til endringer både underveis i denne planfasen og i senere faser. Det skal derfor i tillegg vurderes overordnet mulige konsekvenser dersom veglinjen plasseres et annet sted i korridoren. Hensikten er å få fram usikkerheten ved vurderingene og samtidig gjøre det lettere i neste fase å gjøre oppdaterte vurderinger av virkningene av tiltaket.

Det legges opp til konsekvensutredning med utgangspunkt i metodikken i Vegvesenets håndbok V712 for følgende tema:

Prissatte konsekvenser:

- Trafikale konsekvenser
- Støy og lokal luftforurensning
- Klimagassutslipp

Ikke prissatte konsekvenser:

- Naturmangfold / naturmiljø, inkludert vannmiljø
- Friluftsliv
- Kulturminner og kulturmiljø
- Naturressurser
- Landskapsbilde

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

9.1. Prissatte konsekvenser

Trafikale konsekvenser (Trafikksikkerhet, trafikkavvikling, transportbehov og utslipp)

Det som kan skille de aktuelle linjene mest med unntak av eventuelle miljømessige konsekvenser er hvordan de kan påvirke trafikk på tilstøtende veger.

Det skal vurderes hvordan ny eller utbedret veg vil påvirke valg av kjøremønster på tilstøtende veger, herunder på Klyve og Moflata. Det skal utføres beregninger av mulige trafikale konsekvenser. Lokal trafikk internt i Grenland kan påvirkes. Som grunnlag for beregningene må det gjøres forutsetninger om plassering av mulige kryss, krysstyper og ev. stenging av veger. Endringer av forutsetningen kan påvirke beregningene og skal omtales med hensyn til usikkerhet.

Det skal beregnes og vurderes konsekvenser av de fire hovedalternativene, samt referansesituasjonen. Det behøver ikke gjøres egne beregninger for de enkelte variantene. Men det skal skrives en vurdering av forventet effekt av de variantene som ikke beregnes.

I tillegg beskrives alternativ 0/ referansesituasjonen for sammenligningsgrunnlag. Alternativene skal vurderes med utgangspunkt i alternativ 0.

Sannsynlige konsekvenser for alternative varianter skal omtales.

Støy og lokal luftforurensning

Det er primært boliger og Skogmo videregående skole som er utsatt for støy og luftforurensning i området. Noe avhengig av alternativ veglinje vil det først og fremst være boligområdene på hver side av Bjørntvedtvegen mellom krysset med Kjørbekkdalen og krysset med Rødmyrvegen som kan bli utsatt for støy og luftforurensning over gjeldende grenseverdier. Uansett valg av alternativ, vil det være muligheter for effektive tiltak mot støy og luftforurensning som kan innarbeides i vegplanene slik at det burde være mulig å oppnå akseptable løsninger for boligene.

For støy legges det til grunn retningslinje T-1442 som omtaler krav og terskelverdier i forhold til nærliggende bebyggelse. Støysituasjonen for hvert utbyggingsalternativ i antatt åpningsår sammenlignes med i aktuelle støynivåer utendørs i åpningsåret i referansealternativet. Det anslås antallet boenheter og personer som berøres av høyere støynivå enn grenseverdi for gul og rød støysone i 0-alternativet eller nytt alternativ. Skogmo skole skal inngå i vurderingen. Det utføres i tillegg en beregning med avbøtende tiltak ved behov.

Alternativ 4 kan komme nær gravplass Nenset Kirke i et grøntbelte. Gravplasser skal skjermes mot støy i samsvar med gjeldende retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2021,

Denne tilnærmingen er ment å følge hovedprinsippet for temaet i V712 samtidig som rapporten kan gjøres noe enklere enn en fullstendig analyse i tråd med V712.

Det legges i prosjektet opp til at lokal luftforurensning konsekvensutredes med en forenklet metodikk basert på hovedprinsippene i Håndbok V712, det vil si uten kostnadsberegninger. I henhold til Håndbok V712 skal konsekvensen av tiltak vurderes med grunnlag i metodikk og

sonegrenser i retningslinje T-1520. Det skal kontrolleres at krav og grenseverdier for uteluft i forurensningsforskriften kap. 7 overholdes. Retningslinje T-1520 brukes som en veileder for å vurdere lokal luftkvalitet i byggesaksbehandling og arealplanlegging etter plan- og bygningsloven. Veilederen spesifiserer grenser for gul og rød sone for luftkvalitet basert på nivåer av PM₁₀ og NO₂. Forurensningsforskriften kap. 7 inneholder bestemmelser om og de juridisk bindende grenseverdiene for utendørs luft.

Utbredelsen av rød og gul sone og sammenstillingen med gjeldende grenseverdier gjøres med spredningsmodellering i henhold til føringene i Retningslinje T-1520. Konsekvensen av hvert av planalternativene med hensyn på lokal luftforurensning utredes sammenstilt med situasjonen for referansealternativet, med grunnlag i antall beboere som havner i rød og gul sone. Med grunnlag i beregningsresultatene, utarbeides og dimensjoneres aktuelle avbøtende tiltak.

Klimagassutslipp

Det skal utføres en analyse basert på livsløpsanalysemetodikk. Det vil si at det skal beregnes endringer i utslipp som følge av:

- beslaglegging av areal (skog høy bonitet, middels bonitet, lav bonitet, jordbruksareal og myr)
- bygging (byggefase)
- drift- og vedlikehold (bruksfasen)
- transport (bruksfasen)

Aktuelle verktøy kan være EFFEKT, VegLCA mfl.

Det vurderes mest hensiktsmessig å benytte metodikk i Statens vegvesen sin håndbok V712 når en er på kommunedelplan-nivå.

9.2. Ytre miljø / ikke prissatte konsekvenser

Det er i hovedsak to veiledere med metode egnet for konsekvensutredning av vegprosjekter av ytre miljø / ikke-prissatte konsekvenser. Den ene er V712 Vegvesenets håndbok for konsekvensutredninger. Håndboka er tilpasset alle aktuelle tema, ulike planfaser, og tilpasset vegprosjekter spesielt. Det er en etterprøvd metodikk som har blitt utviklet over lang tid, og den er relativt nylig oppdatert. I tillegg finnes veileder for Konsekvensutredning av klima og miljø, Miljødirektoratet M-1941 gjelder for reguleringsplaner. Denne er imidlertid ikke tilpasset nivået med kommunedelplan. Konklusjonen er derfor at det er Vegvesenets håndbok som er mest aktuell for utredningene i dette prosjektet.

Verdivurdering, vurdering av påvirkning / omfang, og konsekvensvurdering for de enkelte tema skal følge metodikken i Vegvesenets håndbok V712. Det skal i tillegg vurderes skadereduserende / avbøtende tiltak. Øvrige deler av rapportene kan gjøres enklere enn metodikken i V712.

Influens- og analyseområde skal vurderes.

Tema som skal konsekvensutredes er:

- Naturmangfold / naturmiljø, inkludert vannmiljø
- Friluftsliv
- Kulturminner og kulturmiljø
- Naturressurser
- Landskapsbilde

Det er i dette prosjektet så langt ikke gjort noen registreringer eller undersøkelser av hvilke konsekvenser en utbygging av denne strekningen kan få for temaer innen ytre miljø. Men det er foretatt en gjennomgang av offentlige kartdatabaser (Naturbase, NVE Atlas) for å kunne vurdere sannsynlige konflikter. Det er i forutgående arbeid gjort noen vurderinger og registreringer. Dette er omtalt som informasjon til de videre utredningene nedenfor.

Naturmangfold / naturmiljø, inkludert vannmiljø

I forbindelse med kommunedelplanarbeidet for ny rv. 36 som Statens vegvesen arbeidet med nylig, ble det gjort registreringer og vurderinger av naturmiljøet spesielt i Nenset grustak. Her viser rapporter fra 2022 at det er mange insektarter, til dels sårbare og noen truet og sterkt truet, som har tilhold i de deler av grustaket som kan bli berørt av en ny veglinje. Når planarbeidet starter opp vil utarbeides plan for kartlegging i henhold til gjeldende veileder / instruks. Områder som er overordnet kartlagt i 2019 kartlegges på nytt for naturtyper etter Natur i Norges metodikk (NiN-kartlegging)

Det er ikke registrerte arealer med arter av nasjonal forvaltningsinteresse, men naturtype av KU-verdi kan bli berørt på begge sider av Bjørntvedtvegen. Det er ikke gjennomført kartlegging i henhold til miljødirektoratets instruks for randsonene til prosjektet. Behovet for dette vil vurderes som del av utredningen. Det finnes derfor foreløpig ikke et fullstendig bilde av eventuelle verneverdige arter eller naturverdier i dette området. Dersom veglinjer også påvirker randsonen må disse også kartlegges.

Varslet planområde og alle alternative traséer berører Skienselva bekkefelt, med vannforekomstene Skogbekken, Kjørbekken og Bjørntvedtbekken som alle drenerer videre til Skienselva. Aktuelle hensyn er påvirkningen på vannmiljøet fra avrenning, erosjon, støv, fysisk påvirkning og utslipp. Herunder akutte utslipp fra anlegg og skred / flom. Skienselva er lakseførende, mens Skogbekken og Kjørbekken kan ha potensial for vanding av ål. Bekkefeltet er i Vann-nett registrert med moderat økologisk tilstand. Kjemisk tilstand er ikke vurdert. Det må tas stilling til vannforskriftens krav og grenser.

Friluftsliv

Områder som benyttes til friluftsliv og turgåing ligger i hovedsak lengst nordvest. Områdene berøres først og fremst av regulering for Trommedalsvegen som derfor er viktig å omtale i 0-alternativet. Men det kan også være samlede virkninger og/eller barrierevirkninger som er aktuelle å vurdere.

Kulturminner og kulturmiljø

Det er registrert flere automatisk fredede kulturminner og SEFRAK-registrerte bygninger innenfor planområdet. Det skal utarbeides en oversikt over kulturarven i området. Dette gjelder både kulturminner, kulturmiljø, kulturhistoriske landskap og SEFRAK-registrerte bygninger. Formålet med analysen er å identifisere verdifulle områder for tema kulturminner og kulturmiljø, og belyse konsekvensene av de ulike alternativene.

Naturressurser

Innenfor området ligger Nenset grustak, landbruk generelt og dyrka mark som må vurderes. Grunnvann / drikkevann kan også være et aktuelt tema.

Ved eventuell omdisponering av matjord må det i tillegg utarbeides en juridisk matjordplan på et passende tidspunkt i prosjektet.

Landskapsbilde

Planområdet er i stor grad tett utbygd med større næringsbebyggelse. Nenset grustak utgjør en stor del av planområdets sørøstre del. Planområdet ligger mellom det grønne langs elven i øst og skogsområdene som ligger høyere opp i vest. Noen smale grønne belter sørger for forbindelser mellom de ulike grøntområdene i omgivelsene.

En konsekvensutredning av landskapsbilde beskriver dagens landskap og dets visuelle kvaliteter, vurderer hvor synlig tiltaket blir, og hvordan det påvirker landskapets form, karakter og opplevelse. Det gjøres en faglig vurdering av landskapets verdi og tiltakets omfang som sammen gir et helhetlig bilde.

Alternativ 4 kan komme nær gravplass Nenset Kirke i et grøntbelte. Høyder og innsyn til gravplassen skal inngå i vurderingen.

9.3. Tema som skal vurderes, men ikke konsekvensutredes

Nedenfor er det omtalt viktige tema i planarbeidet som skal vurderes og utredes, men som det ikke finnes en omforent nasjonal metodikk for. Det er omtalt viktige problemstillinger og hva som bør inngå i vurderingene. Det skal utarbeides fagrapport for hvert tema.

Der det er mulig og hensiktsmessig kan det utarbeides en felles / generell vurdering for de enkelte tema. Men det skal i tillegg omtales forhold knyttet til de enkelte alternativene for å kunne skille mellom dem, og få fram konsekvenser.

Grunnforhold / områdestabilitet

NVE Atlas viser at tilnærmet hele planområdet ligger innenfor et aktsomhetsområde for kvikkleireskred, og det er flere kartlagte faresoner ved og delvis inn på planområdet. I videre utredning må det utføres vurdering som viser at områdestabilitet er ivaretatt iht. krav i NVEs veileder 1/2019. Lokalstabilitet må ivaretas i detaljprosjektering.

VA, overvann, flom

Av NVE sitt Aktsomhetskart fremgår det ikke at det er registrert noen spesielle hensyn som må tas ut fra dagens kunnskap, med unntak av aktsomhetskartet for flom.

Det er registrert en flomveg langs bekken fra Hvitsteintjenn og videre ned langs Rødmyrvegen og gjennom næringsområdet i Kjørbekkdalen. Det kommer også innpå en flomveg ved Larønningen.

Skien kommune jobbet med prosjektet «Kjørbekken fra rør til landskap», inklusiv reguleringsplan, fram til 2018. Hovedgrepet i dette prosjektet var å sanere en overvannskulvert som ligger på 15 meters dyp, til dels under bebyggelse, og legge til rette for en åpen bekk. Prosjektet er ikke videre behandlet. Det jobbes fortsatt med løsninger for dette ved å se på muligheter for rehabilitering av eksisterende system.

Anleggsgjennomføring

Alle alternativene går gjennom og langs eksisterende tettbebyggelse.

En vurdering av anleggsgjennomføringen skal inneholde en vurdering av framdrift, arealbehov til anlegg / rigg, trafikkavvikling, Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA), og eventuelle midlertidige løsninger.

Grunnforurensning

Det foreligger to registreringer i miljødirektoratets grunnforurensningsdatabase innenfor den foreslåtte planavgrensningen. Begge registreringene omfatter tidligere avfallsfyllinger som antas i hovedsak å bestå av husholdnings- og næringsavfall, samt tungt nedbrytbart organisk og uorganisk avfall. I grunnforurensningsdatabasen har registreringene følgende ID:

- Kjørbekk I: Lokalitets-ID 3000
- Kjørbekk II: Lokalitets-ID 3001

Interconsult gjennomførte i mai 2004 undersøkelser av grunnforurensning på begge lokaliteter med bakgrunn i krav fra Fylkesmannen i Telemark til Skien kommune, datert 12.02.2003. Lokalitetens påvirkningsgrad er satt til «2- Akseptabel tilstand med dagens arealbruk.»

Ved oppstart av utredningsarbeidet må det samles informasjon og dokumentasjon om forurenset grunn, og om nødvendig supplere med videre undersøkelser. Det skal vurderes hvordan de ulike vegalternativene påvirkes av forurenset grunn.

I henhold til forurensningsforskriften kapittel 2 må det før gjennomføring av terrenginngrep i forurenset grunn, foreligge en tiltaksplan for forurenset grunn som skal være godkjent av miljømyndighet.

Lokale og regionale virkninger

Det ligger inne betydelige uutbygde næringsarealer i gjeldende plan. Eventuell utbygging av disse og bygging av ny eller forbedret veg vil medføre gjensidige virkninger. I tillegg pågår rullering av kommuneplanen, der formålet er å vurdere nye nærings- og boligområder, basert på tidligere innspill, samt innarbeide formål handel i kombinasjon med næring på eksisterende næringsområder ved Rødmyr og Kjørbekk.

Ny eller utbedret veg og de nevnte grepene i kommuneplanen vil kunne ha betydelige virkninger på hverandre og i sum. Dette vurderes som del av dette notatet.

Det vil skrives også en vurdering av hvordan tiltaket forventes å påvirke tilgrensende boligområder. Det gjelder primært adkomst og bomiljø. Støy og trafikk for øvrig omtales i separate utredninger.

Øvrige aktuelle tema er: Kollektivtransport, gang – og sykkel, barn og unges interesser ~~L-øg~~ Skogmo videregående skole, [gravplass Nenset kirke og framtidig linje for Grenlandsbanen](#).

Kostnadsoverslag

Det er gjort en kostnadsestimering av ett av de alternative løsningene skissert i forstudiet. Dette er utført i oktober 2023 av fylkeskommunen og Statens vegvesen.

På dette tidspunktet og med det grove grunnlaget antas det at kostnadsforskjellene på de aktuelle alternativene ikke vil variere mer enn at denne kostnaden gir et godt bilde av hvilket kostnadsnivå en ny trasé kan ligge på. Det er tatt høyde for nødvendig vegutstyr som rekkverk, belysning, overvann osv. Totalkostnadene som er angitt under omfatter alle kostnader inkludert planlegging, prosjektering, grunnerverv og undersøkelser i tillegg til selve byggekostnadene i 2023-kroner. Det vil være en stor usikkerhet i estimatene da det ikke er gjort detaljprosjektering og kartlegging av traséene. Øvrige kostnader til ytre miljø er heller ikke medberegnet. I estimatene er det derfor lagt inn et tillegg på 40%.

Sannsynlig kostnad i 2023-kroner er vurdert til 420 millioner.

Det vil i kommunedelplanen utføres et oppdatert kostnadsoverslag tilpasset nivået. Enten gjennom anslag-metoden eller annen tilnærming.

[Masseforvaltning vil redegjøres for i sakens planbeskrivelse.](#)



Vedlegg

- Illustrasjoner av alternativene

Telemark fylkeskommune

Postadresse: Postboks 2844, 3702 Skien

Besøksadresser: Torggata 18, Skien

Kontakt: 35 91 70 00 / post@telemarkfylke.no



Telemark
FYLKESKOMMUNE

