

SKIEN KOMMUNE
Postboks 158 Sentrum
3701 SKIEN

Dato: 19.05.2026
Saksref: 202606215-2
Deres ref.: 26/3327-9
Side: 1 / 1

Vår saksbehandler: Stig Hagelid Fjeldstad
Telefon:
Mobil: +4747977073
E-post: Stig.Hagelid.Fjeldstad@banenor.no

Skien kommune - Høring av planprogram og varsel om planoppstart - Kommunedelplan for Fv 3294 Trommedalsvegen til Rv 32 Menstadbrua - Bane NORs innspill

Vi viser til varsel om oppstart av planarbeid, datert 29.4.2026.

Planområdet berører mulig fremtidig linje for Grenlandsbanen, som vist i kommuneplanens arealdel. Linjen er hentet fra konseptvalgutredningen for Grenlandsbanen, som ble utarbeidet i 2017. Bane NOR har per i dag ingen båndlagte korridorer eller pågående planarbeid for ny jernbane her. Vi anbefaler derfor at kommunen gjør en egen vurdering av om alternative veitraseer påvirker fremtidig linje for Grenlandsbanen.

Med vennlig hilsen

Åsne Fyhri
Assisterende leder Planforvaltning
Drift og vedlikehold

Stig Hagelid Fjeldstad
planlegger

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur



BARNEREPRESENTANT

**Skien kommune
Planenheten
3701 Skien**

Deres ref: 26/3327

Vår ref.: T.Holm

Dato: 04.06.2026

Kommunedelplan for ny eller forbedret FV3294 Trommedalsvegen til RV 32 Menstadbrua.

Barnerepresentanten har følgende kommentarer til varsling om oppstart av denne kommunedelplanen:

For barnerepresentanten er det viktig at det valgte alternativet for ny trassè får minst uønskede konsekvenser for bomiljøet og de myke trafikkantene i det området vegen skal etableres. Uansett trassè-valg vil dette berøre både næringseiendommer og boligområder, og kanskje særlig for boligområdene vil det være meget viktig at man vurderer hvordan støy, forurensning og økt trafikk får konsekvenser for disse.

Det er også viktig å være klar over at det fremdeles finnes grønne koridorer på Kjørbekk som fungerer som snarveger o.l. i området. Det er viktig at disse også hensyntas.

Barnerepresentanten regner også med at man utreder hensynet til gående, syklende - med og uten motor - og øvrig trafikk, i den trassèen som blir valgt. Fortau er ikke lenger noe trygt sted for gående, når det skal deles med «de som kommer susende» på to hjul.

Torbjørn Holm
barnerepresentant

Fra: Petter Robertsen <petter.robertsen@beha-hedo.com>

Sendt: 22.04.2026 15:32:24

Til: Skien Postmottak <post@skien.kommune.no>

Emne: Artikkel i TA fra 14 april 26 Planlegger ny vei gjennom bydelen gbnr 221/21

You don't often get email from petter.robertsen@beha-hedo.com. [Learn why this is important](#)

Hei,

Viser til omtale i TA vedrørende mulige trasevalg for ny vei i området Trommedalen til Menstad Brua.

Jeg representerer grunneiere i Bugten sandtak i Skien (gbnr 221/21) Sameie org nummer 970376127, og vurderer muligheten for etterfylling/mottak av rene masser i det tidligere uttaksområdet. Vi er innforstått med at dette i så fall vil kreve ny reguleringsplan.

Før vi eventuelt går videre i en slik prosess, ønsker vi en uforpliktende avklaring:

- kan eiendommen bli berørt av aktuelle trasealternativer
- og om kommunen i utgangspunktet ser det som aktuelt å vurdere etterfylling/mottak av rene masser i dette området

Vi tar gjerne et kort møte fysisk eller på Teams dersom det er hensiktsmessig.

Vennlig hilsen

Petter Robertsen

Petter.b.robertsen@gmail.com

94168688

SKIEN KOMMUNE

Postboks 158 Sentrum
3701 SKIEN**Dato:** 30.04.2026
Vår ref.: 2026/34-528
Deres ref.: 2026/3327
Deres dato:

Automatisk tilbakemelding - Kommunedelplan for ny eller forbedret FV. 3294 Trommedalsvegen til RV. 32 Menstadbrua

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) viser til plansaken som dere har sendt på høring. DSB har dessverre ikke kapasitet til å gå inn i alle mottatte plansaker og sender derfor automatisk ut dette generelle svaret på slike saker.

Det er Statsforvalteren som skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er ivaretatt i plansaker. Statsforvalteren har også et ansvar for samordning av statlige innsigelser til kommunale planer.

DSB har innsigelseskompetanse etter plan- og bygningsloven i plansaker som berører følgende områder:

- Virksomheter som håndterer farlige stoffer herunder storulykkevirksomheter
- Transport av farlig gods
- Brannsikkerhet herunder tunneller og underjordiske anlegg
- Tilfluktsrom (sivilforsvarsdistriktene)

Siden Statsforvalteren har et overordnet ansvar for å følge opp samfunnssikkerhet i planer, vil også disse områdene kunne inngå som en del av Statsforvalterens oppfølging. DSB samarbeider med Statsforvalteren og vil gi faglig innspill til Statsforvalteren dersom det er nødvendig.

Hvis det likevel er behov for direkte involvering av DSB i plansaken, bes det om at høringen sendes inn til DSB på nytt med tydelig angivelse av hvilket forhold det bes om DSBs uttalelse til.

Dersom plansaken gjelder areal knyttet til etablert storulykkevirksomhet eller areal hvor det planlegges etablering av anlegg som sikkert eller muligens vil bli storulykkeanlegg, bes det også om at høringen sendes DSB på nytt. Det må fremgå av oversendelsen at saken gjelder plansak knyttet til anlegg omfattet av storulykkeforskriften.

Vi viser til www.dsb.no for DSBs veileder om samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging og veileder om sikkerheten rundt storulykkevirksomheter.

Med hilsen
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Arkiv

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes derfor uten underskrift.

Gimsøy Lokalutvalg 2026

Kommunedelplan for fv. 3294 Trommedalsvegen til fv. 32 Menstadbrua Høringsvar

Gimsøy lokalutvalg representerer det område som planprogrammet omhandler.



Figur 1 Planvisning 3D

Gimsøy lokalutvalg tar varsel om oppstart av arbeid med kommunedelplan for ny eller utbedret veg mellom Trommedalsvegen og Menstadbrua, til orientering med følgende kommentarer.

Lokalutvalget framhever **alternativ 4** som det foretrukne alternativet å konsekvensutrede videre på for å:

- få fram konsekvensen av å redusere gjennomgangstrafikken i det eksisterende vegnettet i Kjørbekkdalen, Bedriftsvegen og Bjørntvedtvegen,
- redusere ulykker og uønskede hendelser i trafikken,
- redusere forurensningen i området,
- øke trivsel for innbyggerne og næringslivet,
- øke andelen av gående og syklende i området, samt bruk av kollektive løsninger for å oppfylle nullvekstmålet om trafikkøkning,
- tenke langsiktig og fremtidsrettet med å tilrettelegge for nye tilkplingsveger mot E18,
- utvide næringsområdet inn mot sandtaket som grått areal for å redusere inngrep i natur og dyrkbar jord,
- ivareta kartlegging av overvann og flomfare i området knyttet til økte kraftige regnfall konsentrert over kort tid som del av røffere klima (klimatilpasningsarbeid),
- Sikre universell utforming og tilrettelegging av trygg ferdsel for myke trafikanter med gang og sykkelveg langs hele traseen fra Solum ned Trommedalen og videre gjennom den nye traseen ned mot Menstadbrua.



Figur 2 Foretrukket alternativ 4 Grønn trasé

Gimsøy Lokalutvalg 2026

Gimsøy lokalutvalg mener de trafikale konsekvenser må utredes skikkelig når det gjelder trafiksikkerhet, trafikkavvikling, transportbehov og utslipp.

- Kjørbekkdalen og Bjørntvedtvegen bør utvikles til miljøgater med reduserte muligheter for gjennomkjøring.
- Primærboliger og videregående skole er særlig utsatt for støy og luftforurensning i området.
- Det er også registrert sjeldne insektarter i sandtaket og bevaringsverdige kulturminner, noe som må hensyntas i den videre konsekvensutredning.

Alternativ 4 legger gjennomgangstrafikk i god avstand til det sårbare planområdet.

Gimsøy Lokalutvalg ønsker saken tilbake til behandling med mulighet for ytterligere innspill når konsekvensutredningen foreligger.

Gimsøy lokalutvalg:

- Ann Christin Jordbakke, leder (Frivillige),
- Stig Tore Heimdal, nestleder (FrP),
- Kim Rikard Roligheten (FrP),
- Håvard Ole Holstaa (Ap),
- Lisbeth Drageset (H),
- Marte Drageset (H),
- Asbjørn Hovstø (V).



Figur 3 Lokalutvalgets område

Jordvernforeningen i Telemark
Brennavegen 30

3810 Gvarv

Skien kommune
Planenheten
Postboks 158 Handelstorget

3701 Skien

Brenna, den 08. 06. 2026

Saksnummer "26/3327".

Høringsuttalelse - Kommunedelplan for ny eller forbedret FV. 3294 Trommedalsvegen til RV. 32 Menstadbrua.

Vi viser til brev datert den 29. 04. 2026. «Kommunedelplan for ny eller forbedret FV. 3294 Trommedalsvegen til RV. 32 Menstadbrua» - Høring av planprogram og varsel om planoppstart.

Jordvernforeningen i Telemark (JVT) har behandlet saken (sak 14/26) i ordinært styremøte den 11. 05. 2026. JVT har følgende enstemmige merknader til forslaget til kommunedelplan for ny eller forbedret FV. 3294 Trommedalsvegen til RV. 32 Menstadbrua:

I forslaget til planprogram, i avsnittet «Naturressurser» omtales «landbruk generelt og dyrka mark» som temaer som må vurderes. JVT vil bemerke at dyrket mark er en begrenset ressurs. Kun tre prosent av Norges landareal er dyrket mark. Jordbruksområdene i Grenland er blant de beste i landet, men mulighetene for nydyrking er begrensede. Staten har også skjerpet målet for vern av dyrket mark. JVT forutsetter at det videre planarbeidet tar hensyn til behovet for vern av dyrka mark og dyrkbar mark.

I forslaget til planprogram beskrives i alt fire alternativer for ny eller forbedret trase for FV. 3294, hvor flere av alternativene har ulike varianter. I sin gjennomgang av de fire alternativene har JVT valgt å ha fokus først og fremst på hensynet til vern av dyrka mark. Med bakgrunn i en samlet vurdering mener JVT at 8.5. Alternativ 3 – Blå fremstår som det beste alternativet. Slik JVT vurderer dette alternativet så berører det ikke dyrka mark. Det fremgår imidlertid ikke klart av planforslaget om alternativet berører *dyrkbar mark*. JVT mener det må avklares.

Som nest best trase for ny eller forbedret trase for FV. 3294 rangerer JVT 8.3. Alternativ 1 – Rød, variant 1A, sør for Rødmyr.

På vegne av styret i Jordvernforeningen i Telemark.

Med vennlig hilsen

Jan Thorsen
Sekretær Jordvernforeningen i Telemark

Tlf. 976 67 590



Vår ref. 26/3327 - 10
Saksbehandler Ingvill Jensen
Dato 29.04.2026

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
12/26	Gimsøy lokalutvalg	17.06.2026
	Klyve lokalutvalg	
07/26	Klovholt, Vold og Søvtedt lokalutvalg	19.05.2026
28/26	Eldrerådet	18.05.2026
35/26	Rådet for personer med funksjonsnedsettelse	18.05.2026
12/26	Åfoss lokalutvalg	28.05.2026

Høring råd og lokalutvalg - varsel om oppstart av kommunedelplan for ny eller forbedret FV 3294 Trommedalsvegen til RV 32 Menstadbrua

Gimsøy lokalutvalg 17.06.2026

Behandling

Fellesforslag:

Gimsøy lokalutvalg tar varsel om oppstart av arbeid med kommunedelplan for ny eller utbedret veg mellom Trommedalsvegen og Menstadbrua, til orientering med følgende kommentarer.

Lokalutvalget framhever alternativ 4 som det foretrukne alternativet å utrede videre for å:

- å fram konsekvensen av å redusere gjennomgangstrafikken i det eksisterende vegnettet i Kjørbekkdalen, Bedriftsvegen og Bjørntvedtvegen,
- redusere ulykker og uønskede hendelser i trafikken,
- redusere forurensningen i området,
- øke trivsel for innbyggerne og næringslivet
øke andelen av gående og syklende i området, samt bruk av kollektive løsninger for å oppfylle nullvekstmålet om trafikkøkning,
- tenke langsiktig og fremtidsrettet med å tilrettelegge for nye tilkplingsveger mot E18,
- utvide næringsområdet inn mot sandtaket som grått areal for å redusere inngrep i natur og dyrkbar jord
- ivareta kartlegging av overvann og flomfare i området knyttet til økte kraftige regnfall konsentrert over kort tid som del av røffere klima (klimatilpasningsarbeid),
- Sikre universell utforming og tilrettelegging av trygg ferdsel for myke trafikanter med gang og sykkelvei langs hele traseen fra Solum ned Trommedalen og videre gjennom den nye traseen ned mot Menstadbrua.

Gimsøy lokalutvalg mener de trafikale konsekvenser må utredes skikkelig når det gjelder trafiksikkerhet, trafikkavvikling, transportbehov og utslipp.

Kjørbeekkdalen og Bjørntvedtvegen bør utvikles til miljøgate med reduserte muligheter for gjennomkjøring.

Primærboliger og videregående skole er særlig utsatt for støy og luftforurensning i området. Uavhengig av valgt alternativ bør arbeidet med å videreutvikle og øke standard på vegnettet i området sikre trafiksikkerhet spesielt for myke trafikanter da området huser stor andel barnefamilier og ungdommer som daglig ferdes til og fra skole. Forutsetter at boligene tett på Bjørntvedtveien (Larønningen) får etablert den tidligere vedtatte gang og sykkelvei i området for å verne barna som har sin lekeplass og skolevei langs Bjørntvedtveien.

Det er registrert sjeldne insektarter i sandtaket og kulturminner, noe som må hensyntas i den videre konsekvensutredning.

Alternativ 4 legger gjennomgangstrafikk i god avstand til det sårbare planområdet.

Gimsøy Lokalutvalg ønsker saken tilbake til behandling med mulighet for ytterligere innspill når konsekvensutredning foreligger.

Votering:

Fellesforslag, enstemmig vedtatt.

GILU - 12/26 vedtak

Gimsøy lokalutvalg tar varsel om oppstart av arbeid med kommunedelplan for ny eller utbedret veg mellom Trommedalsvegen og Menstadbrua, til orientering med følgende kommentarer.

Lokalutvalget framhever alternativ 4 som det foretrukne alternativet å utrede videre for å:

- å fram konsekvensen av å redusere gjennomgangstrafikken i det eksisterende vegnettet i Kjørbeekkdalen, Bedriftsvegen og Bjørntvedtvegen,
- redusere ulykker og uønskede hendelser i trafikken,
- redusere forurensningen i området,
- øke trivsel for innbyggerne og næringslivet
- øke andelen av gående og syklende i området, samt bruk av kollektive løsninger for å oppfylle nullvekstmålet om trafikkøkning,
- tenke langsiktig og fremtidsrettet med å tilrettelegge for nye tilkplingsveger mot E18,
- utvide næringsområdet inn mot sandtaket som grått areal for å redusere inngrep i natur og dyrkbar jord
- ivareta kartlegging av overvann og flomfare i området knyttet til økte kraftige regnfall konsentrert over kort tid som del av røffere klima (klimatilpasningsarbeid),
- Sikre universell utforming og tilrettelegging av trygg ferdsel for myke trafikanter med gang og sykkelvei langs hele traseen fra Solum ned Trommedalen og videre gjennom den nye traseen ned mot Menstadbrua.

Gimsøy lokalutvalg mener de trafikale konsekvenser må utredes skikkelig når det gjelder trafiksikkerhet, trafikkavvikling, transportbehov og utslipp.

Kjørbeekkdalen og Bjørntvedtvegen bør utvikles til miljøgate med reduserte muligheter for gjennomkjøring.

Primærboliger og videregående skole er særlig utsatt for støy og luftforurensning i området. Uavhengig av valgt alternativ bør arbeidet med å videreutvikle og øke standard på vegnettet i området sikre trafiksikkerhet spesielt for myke trafikanter da området huser stor andel barnefamilier og ungdommer som daglig ferdes til og fra skole. Forutsetter at boligene tett på Bjørntvedtveien (Larønningen) får etablert den tidligere vedtatte gang og sykkelvei i området for å verne barna som har sin lekeplass og skolevei langs Bjørntvedtveien.

Det er registrert sjeldne insektarter i sandtaket og kulturminner, noe som må hensyntas i den videre konsekvensutredning.

Alternativ 4 legger gjennomgangstrafikk i god avstand til det sårbare planområdet.

Gimsøy Lokalutvalg ønsker saken tilbake til behandling med mulighet for ytterligere innspill når konsekvensutredning foreligger.

Åfoss lokalutvalg 28.05.2026

Behandling

Fellesforslag:

Åfoss lokalutvalg tar saken til orientering.

Forslag fra Nybøe-Olsen:

Åfoss lokalutvalg ber om å bli involvert når konsekvensutredningen foreligger.

Votering:

Fellesforslag enstemmig vedtatt.

Forslag fra Nybøe-Olsen enstemmig vedtatt

ÅFLU - 12/26 vedtak

Åfoss lokalutvalg tar saken til orientering.

Åfoss lokalutvalg ber om å bli involvert når konsekvensutredningen foreligger.

Rådet for personer med funksjonsnedsettelse 18.05.2026

Behandling

Forslag fra Steen til Høring – varsel om oppstart av kommunedelplan FV 3294 Trommedalsvegen til RV 32 Menstadbrua

Rådet for personer med funksjonsnedsettelse tar varselet til orientering. Vi vil understreke at universell utforming og tilgjengelighet for gående, syklende og personer med nedsatt funksjonsevne må ivaretas allerede i planprogrammet – ikke som en ettertanke når trasé er valgt.

Rådet ber om å bli involvert når konsekvensutredningen foreligger.

Votering:

Forslaget fra Steen, enstemmig vedtatt.

RÅPF - 35/26 vedtak

Uttalelse fra Rådet for personer med funksjonsnedsettelse:

Rådet for personer med funksjonsnedsettelse tar varselet til orientering. Vi vil understreke at universell utforming og tilgjengelighet for gående, syklende og personer med nedsatt funksjonsevne må ivaretas allerede i planprogrammet – ikke som en ettertanke når trasé er valgt.

Rådet for personer med funksjonsnedsettelse ber om å bli involvert når konsekvensutredningen foreligger.

Eldrerådet 18.05.2026

Behandling

Martinsen (FRIV) fremsatte følgende forslag:

Eldrerådet tar saken til orientering

Votering

Forslaget fremsatt av Martinsen ble enstemmig vedtatt.

ELRÅ - 28/26 vedtak

Eldrerådet tar saken til orientering.

Leders innstilling

Råd og lokalutvalg tar varsel om oppstart av arbeid med kommunedelplan for ny eller utbedret veg mellom Trommedalsvegen og Menstadbrua, til orientering.

Saksfremstilling

Høring av planprogram og varsel om planoppstart legges fram for råd og lokalutvalg til behandling.

Formålet med planarbeidet er å utrede ny eller utbedret veg som skal koble Trommedalsvegen til Menstadbrua. Prosjektet er en del av Bypakke Grenland, og vil sikre bedre fremkommelighet på det overordnede vegnettet

Det er flere mulige traseer 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.

Kommunedelplaner med føringer for utbygging skal konsekvensutredes i henhold til plan- og bygningslovens (PBL) § 4-2, og forskrift til konsekvensutredninger § 6. Planprogrammet skal legge grunnlaget for det videre arbeidet med kommunedelplanen.

Høringen vil komme tilbake med førstegangsbehandling tidlig høst 2026:

Videre prosess med kommunedelplan omfatter utarbeidelse av forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning i tråd med fastsatt planprogram.

Deretter skal plandokumentene til politisk førstegangsbehandling, offentlig ettersyn og høring. Til slutt bearbeides planforslag på grunnlag av innspill, og så er det endelig politisk sluttbehandling og vedtak i Bystyret i Skien kommune.

Se mer informasjon på link under Referanser.

Høringsfrist: 20. juni 2026

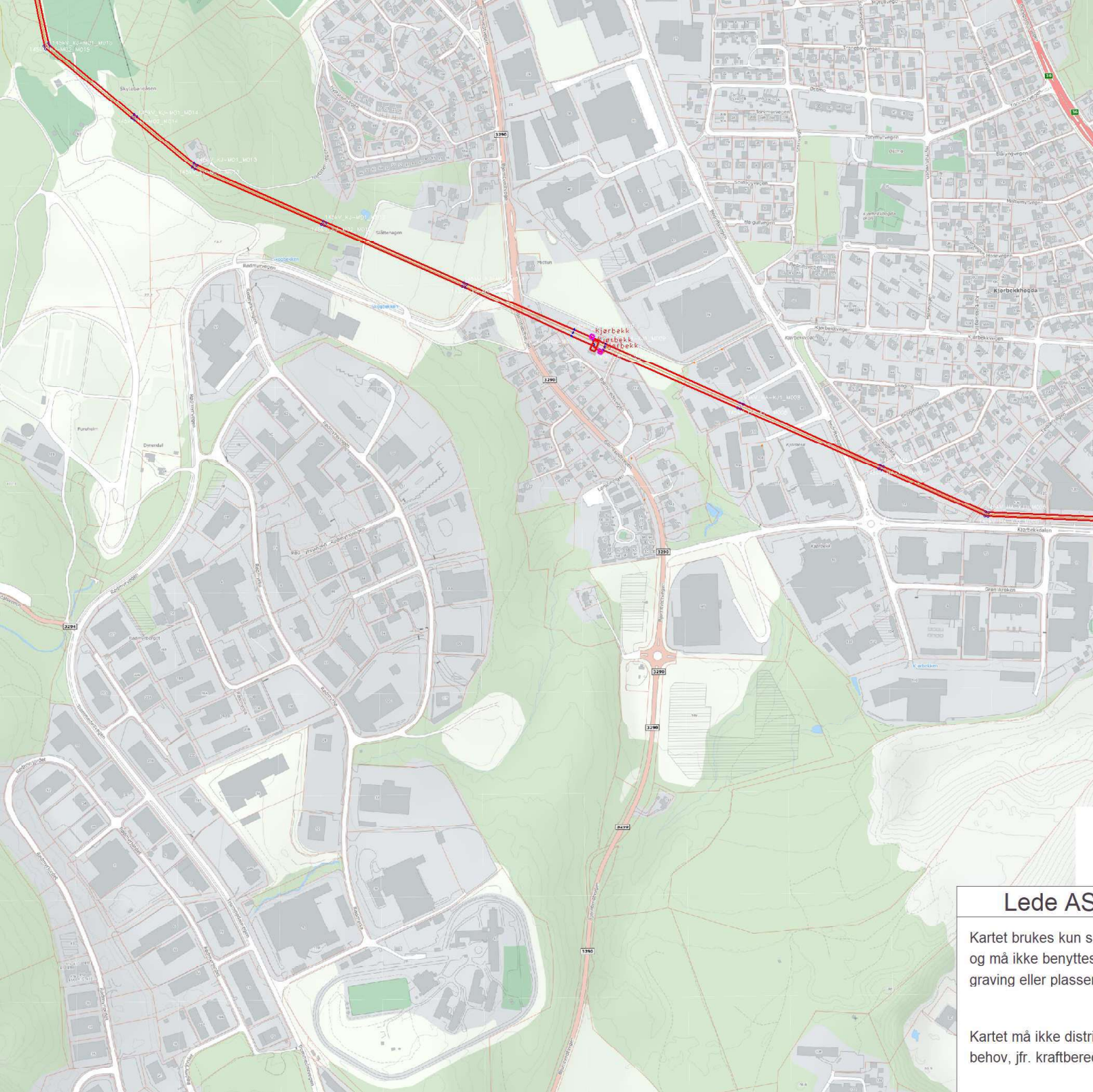
Referanser

[Varsel om oppstart og høring av planprogram - Skien kommune](#)

INFORMASJON

Generelle restriksjoner gjeldende for 132kV kraftledninger: Hauen – Kjørbekk & Kjørbekk - Mofalta

1. Byggeforbudsbeltene gjelder mellom til bebyggelsens nærmeste bygningsdel (terrasse, takutspring, vegg, sålekant mm.) og det godtas ikke noen form for bygningsmessig aktivitet innenfor dette området uten godkjennelse fra Lede AS.
2. Det tillates ikke etablering av veier, vegskilt, gatelys, parkeringsplasser, lagerplasser, m. v. innenfor det klausulerte byggeforbudsbeltet uten at Lede AS er forelagt planer for dette og søknad er godkjent.
3. All bruk av anleggsmaskiner, kraner og heiseanordninger nærmere kraftledningen enn **30 m**, skal i god tid varsles Lede AS, slik at overvåking kan foretas og eventuelt kraftledningen utkobles.
4. Lede AS skal til enhver tid ha adgang til fundamenter, master og liner med nødvendig utstyr for å kunne utføre drift og vedlikehold.
5. Det må ikke forekomme gravearbeider nærmere enn **5 m** fra master, barduner og kabelanlegg uten netteiers godkjennelse.
6. Det skal være en frisone på minst **3 m** mellom mast og parkeringsplass samt skulder for vei og gang- / sykkelvei. Parkeringsplass og vei skal avgrenses mot mast med «ikke flyttbar» delestein eller autovern. Etablering av parkeringsplasser innenfor byggeforbudsbeltet skal på forhånd godkjennes av Lede AS.
7. Det tillates ikke heving av terrenget innenfor byggeforbudsbeltet før det er fremlagt planer for dette og disse er godkjent av Lede AS.
8. Innenfor kraftledningens byggeforbudsbelte tillates ikke beplantning med høytvoksende trær som må felles eller toppes når de vokser opp under ledningene. Det kan imidlertid tillates at det beplantes med lavtvoksende prydbusker eller dvergfuru som ikke vil skape slike problemer.
9. Lekeplasser, idrettsplasser eller plasser hvor det periodevis kan oppholde seg mennesker tillates ikke etablert innenfor kraftledningens klausulerte byggeforbudsbelte.
10. Veier, gangstier, fortau og sykkelstier som krysser eller parallellføres under kraftledningen må ha en høyde mellom topp veilegеме og nærmeste strømførende line på minst 7,7 m i ugunstigste tilfelle, det vil si ved skeiv islast eller + 80° C ledertemperatur. Krav til fri høyde under normale driftsforhold vil være høyere og må beregnes for det enkelte tilfelle.
11. Signalkabel skal ha direkte avstand til de strømførende linene på minst 6 m i ugunstigste tilfelle.
12. Direkte avstand mellom lampehode for belysningsmaster og nærmeste strømførende line skal være minst 4,7 m. Plassering av høye belysningsmaster for idrettsanlegg i nærheten av kraftledninger må avklares i hvert tilfelle.
13. Samtlige kostnader med omlegging av regionale elanlegg i forbindelse med reguleringer og prosjekter må dekkes av tiltakshaver i sin helhet.



Lede AS

Kartet brukes kun s
og må ikke benyttes
graving eller plasser

Kartet må ikke distr
behov, jfr. kraftbere

Skien kommune
Kopi: Telemark fylkeskommune

04.06.2026

Uttalelse til varsel om oppstart av kommunedelplan for ny eller forbedret FV. 3294 Trommedalsvegen til RV. 32 Menstadbrua

Lede AS («Lede») viser til utsendt varsel om oppstart av kommunedelplan for ny eller forbedret FV. 3294 til RV. 32 i Skien kommune. Høringsfristen er 20.06.2026 og uttalelsen er dermed innen fristen.

Lede har etter energiloven områdekonsesjon i Skien kommune. Dette innebærer at nettselskapet etablerer og drifter strømmettet i kommunen (høyspent og lavspent fordelingsnett). I tillegg eier og drifter nettselskapet regionalnettet i kommunen.

1. Elektriske anlegg i planområdet

Nettselskapet har elektriske anlegg i det aktuelle planområdet. Planforslaget må ta høyde for og hensyn til de anlegg som det er nødvendig for nettselskapet å drifte og etablere. Det er også viktig at det ikke iverksettes tiltak som kan medføre forringelse av adkomst til anleggene.

2. Anlegg etablert etter anleggskonsesjon (normalt regionalnett)

Planområdet krysses av høyspenningsanlegg som er bygget etter anleggskonsesjon gitt av Norges Vassdrags- og Energidirektorat (NVE). Kraftledninger og kabelanlegg bygget etter anleggskonsesjon er i hovedsak unntatt fra Plan- og bygningsloven, og for disse kan det derfor ikke vedtas planbestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplan for andre tema. Utgangspunktet er derfor at kraftledninger ikke skal inntegnes som et arealformål i en reguleringsplan, men bør innarbeides som *hensynssone (faresone)*.

2.1 Eksisterende kraftledning

Nettselskapet har følgende kraftledninger etablert innenfor/nær planområdet:

132 kV parallellføring Hauen – Kjørbekk 1 & 2

132 kV parallellføring Kjørbekk – Moflata 1 & 2

Kraftledningsanlegget har et byggeforbudsbelte som innebærer restriksjoner for arealbruken. Se vedlagt restriksjonsskriv. Byggeforbudsbeltet langs kraftledningen er 23,5 meter, 11,75 meter målt horisontalt til hver side fra senter av ledningen. Vi ber om at traseen med byggeforbudsbeltet registreres i planen som en hensynssone (faresone) med kode 370 – høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler) jfr. vedlegg II til kart- og planforskriften.

Ved bygging i nærheten av luftledninger, gjøres det oppmerksom på at det ikke nødvendigvis er samsvar mellom hvilken avstand som er nødvendig for å komme under anbefalt utredningsgrense for magnetfelt og gjeldende byggeforbudsbelte.

2.2 For anlegg etablert etter anleggskonsesjon gjelder følgende:

Planlagt tiltak som kommer i konflikt med elektriske anlegg må ta hensyn til det elektriske anlegget. Lede oppstiller en del vilkår for at omlegging av anlegget skal kunne gjennomføres.

- Eventuelle nye kabler og luftledninger som skal erstatte eksisterende anlegg må minimum ha overføringskapasitet som tilsvarer den kapasitet anlegget har i dag.
- Eventuelle ønsker om omlegging av eksisterende anlegg må meldes inn til nettselskapet i god tid før omleggingen ønskes utført. Omlegging er en tidkrevende prosess, og bør tas hensyn til ved utarbeidelse av eventuelle bestemmelser om særskilt rekkefølge for gjennomføring av de enkelte tiltakene i planen.
- Dersom det skal gjøres tiltak på det enkelte anlegg, må det påregnes at det kan bli nødvendig å stille krav til tider på året som utkobling må være avgrenset til og hvor lenge anlegget kan være utkoblet. Dette begrunnes med behovet for kontinuerlig forsyning av strøm til kundene, jf. også leveringsplikten i energiloven § 3-3.
- Omlegging av anlegg med høyere spenning enn 24 kV fordrer at vi søker NVE om endringer i de respektive anleggskonsesjonene for anleggene. Endring i anleggskonsesjon forutsetter blant annet at det finnes eksterne evne og vilje til full kostnadsdekning, slik at nettkundene ikke belastes for omleggingen. Det betyr at nettselskapet vil kreve full kostnadsdekning for omlegging. Utfallet av en konsesjonsbehandling kan ikke forskutteres.

2.3 Transformatorstasjoner

Transformatorstasjoner er en viktig del av regionalnettet. For å sikre nødvendig drift og vedlikehold av transformatorstasjonene må nettselskapet ha tilgang til anlegget til enhver tid. Adkomsten til anlegget må hele tiden være tilgjengelig og fremkommelig for lastebil med svanehenger. I tillegg må nettselskapet ha tilgang til opparbeidede parkeringsplasser.

Nettselskapet informerer om at Kjorbekk transformatorstasjon er plassert innenfor/nær planområdet, avhengig av hvilken trasé man ser på.

3. Anlegg etablert etter områdekonsesjon (normalt distribusjonsnett)

Anlegg med spenning til og med 24 kV inngår i distribusjonsnettet for elektrisk energi og er bygget i medhold av områdekonsesjon.

3.1 Eksisterende høyspenningskabler

Normalt kan det iverksettes tiltak (inkludert planting av trær) så nært inntil kabelgrøften som 1 meter målt horisontalt fra kabelgrøftens ytterkant. Det er imidlertid viktig at fremtidig tilkomst til kabelgrøftene ikke hindres, og det må heller ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring i overdekning over kabler. Vedlagt kart viser kun omtrentlig plassering, for å påvise kablenes plassering i terrenget må det bestilles kabelpåvisning. Forespørsel om kabelpåvisning rettes til Geomatikk.

3.2 Eksisterende høyspenningsluftledning

Det må tas hensyn til høyspenningsluftledninger som ligger innenfor planområdet. Ledningene har et byggeforbudsbelte på 6 meter målt vannrett fra nærmeste faseleder (tråd) til nærmeste bygningsdel, for eksempel terrasse, takutspring etc. jf. forskrift om elektriske forsyningsanlegg anlegg med veiledning (FEF) § 6.4. Ingen bebyggelse kan tillates innenfor definert byggeforbudssone. Nettselskapet ber om at traseen med byggeforbudsbeltet registreres i planen som en hensynssone (faresone) med kode 370 – høyspenningsanlegg jf. vedlegg II til kart- og planforskriften. Det må ikke gjøres inngrip i terrenget som medfører oppfylling av terrenget som medfører redusert høyde opp til luftledningsanlegg.

3.3 Forhold til eksisterende nettstasjon(er)

Lede har nettstasjoner innenfor/på grensen til planområdet. Nettstasjoner er viktige komponenter i elektrisitetsforsyningen og en eventuell flytting av nettstasjonene medfører store kostnader og tekniske konsekvenser for el-nettet. Nettselskapet ber derfor om at forslagsstiller planlegger slik at det ikke blir behov for flytting av disse.

3.4 Flytting/omlegging av eksisterende nett

Ved en eventuell flytting av nettet må det påberegnes minimum 3 måneder til prosjektering. Omfanget og størrelsen på flyttingen vil videre være avgjørende for tidsaspektet for flyttingen av anlegget.

4. Alternativer for ny fylkesveg

Alternativ 1

Begge varianter berører 132 kV Hauen Kjørbekk 1 og 2.

Variant 1B berører Kjørbekk transformatorstasjon i ukjent omfang.

Som nevnt under pkt. 2.2 så krever flytting og endring av slikt anlegg ny anleggskonsesjon fra NVE. Flytting av anlegg bygget etter anleggskonsesjon er særdeles tidkrevende og kostbart. Lede ber derfor om at andre alternativer utredes.

Alternativ 2

Variant 2A berører i liten grad regionalnett. Krysses av luftspenn.

Variant 2B går tvers gjennom Kjørbekk transformatorstasjon. Lede ber om at transformatorstasjonen ikke berøres av planforslaget, evt. at alternativet utgår.

Alternativ 3

Berører i liten grad regionalnett. Krysses av luftspenn.

Alternativ 4

Berører i liten grad regionalnett. Krysses av luftspenn.

Lede ønsker at fylkeskommunen utreder de alternativene som ikke berører Ledes regionalnettsanlegg. Lede anbefaler på bakgrunn av dette at alternativ 2A, 3 eller 4 utredes, samt at alternativ 1A, 1B og 2B utgår.

5. Andre forhold

5.1 Vedlagt kart

Vedlagt kart kan brukes under følgende forutsetninger:

- Brukes kun som underlag for forespurt planarbeid
- Skal slettes etter bruk da nettet endrer seg kontinuerlig
- Må ikke oversendes andre uten netteiers samtykke
- Må ikke offentliggjøres da det er unntatt offentligheten jf. offentleglova § 13 og kraftberedskapsforskriften § 6-2
- Må ikke anses som kabelpåvisning

5.2 Inntegning på plankartet

Nettselskapet informerer om at spenningsnivået for ledningsanleggene ikke må påføres planen, herunder plankartet. Høyspentkabler under bakken tegnes ikke inn på kartet. Lede viser til beredskapsforskriften § 6-2 og NVEs veiledning til beredskapsforskriften pkt. 6.2.9.

6. Annet

Nettselskapet ber om at fremtidig infrastruktur planlegges slik at det i minst mulig grad kommer i konflikt med nettselskapet sine anlegg. Lede ber om at utbygger tar kontakt med nettselskapet på et tidlig tidspunkt for å avklare om nettselskapet sine anlegg må flyttes og eventuelle andre forhold.

Vennligst ta kontakt på firmapost@lede.no dersom det skulle være spørsmål eller uklarheter.

Vedlegg:

- Kart
- Restriksjoner regionale kraftledninger 132 kV

Med vennlig hilsen

Lede AS


Martin Knutsen

Dokumentet er elektronisk signert

Skien kommune
Postboks 158 Handelstorget
3701 SKIEN

Deres ref: 26/3327-9
Vår ref: 2025/148444
Dato: 16.06.2026

Innspill til høring av planprogram og varsel om planoppstart til kommunedelplan for ny eller forbedret veg i Skien kommune

Vi viser til brev mottatt 29. april 2026.

Saken gjelder

Formålet med planarbeidet er å utrede ny eller utbedret veg som skal koble Trommedalsvegen til Menstadbru.

Mattilsynets rolle i plansaker

Mattilsynet er statlig sektormyndighet for områdene planter, helse og velferd hos fisk og dyr, mat og drikkevann. Som høringsinstans skal vi bidra til å ivareta nasjonale og regionale interesser innenfor våre forvaltningsområder.

Vår vurdering

Vi viser til nettsidene våre for veiledning som kan være nyttig i planarbeidet:

[Reguleringsplanar og Mattilsynet sitt fagområde – kva må du tenke på?](#)

Mattilsynet har vurdert planforslaget opp mot våre ansvarsområder, og vil spesielt nevne følgende forhold som må vurderes og tas hensyn til i plansaken:

- **Vannforsyning**

Det er drikkevannsbasseng som delvis er innenfor planområdet i vest. Disse bassengene må dere ta hensyn til i plansaken. Planlegging av tiltak i nærheten må skje i tett dialog med kommunens avdeling for vannforsyning.

Dere må sikre eksisterende og fremtidige vannledninger og vannforsyning mot skade og forurensning i anleggs- og driftsfasen. Arbeid i grunnen må planlegges og utføres slik at det ikke påvirker drikkevannskvaliteten i ledningsnettet.

Eventuelle private vannforsyninger i planområdet må kartlegges, slik at de kan hensyntas i planarbeidet.

- **Planteskadegjørere**

Det ser ut som planområdet inneholder jordbruksareal. Når dere planlegger tiltak er det viktig å undersøke og være klar over at det i masser fra dyrka mark, hager og lignende kan finnes regulerte planteskadegjørere eller floghavre som det er forbudt å spre.

Transport uttak av masser vil kunne medføre at jord, frø og planterester flyttes mellom eiendommer, enten i form av transport av masser eller som vedheng på maskiner og redskap. For å hindre spredning av alvorlige planteskadegjørere og brysomme ugress må nødvendige tiltak vurderes og iverksettes, og gjerne tas med allerede i planleggingsfasen.

Mer informasjon om dette og gjeldende regelverk kan dere finne her:

https://www.mattilsynet.no/planter_og_dyrking/planteskadegjorere/floghavre/risiko_for_spredning_av_planteskadegjorere_og_floghavre_i_forbindelse_med_anleggsarbeid.22145

Med hilsen

Mattilsynet, tilsynet

Arne Sigurd Brørs
seniorinspektør

Jorunn Aasgaard Grini
avdelingsleder

Dokumentet er godkjent elektronisk / This document has been electronically approved

Kopi til:

STATSFORVALTEREN I VESTFOLD OG TELEMARK

Skien kommune
post@skien.kommune.no

Dato: 18.06.2026

Børve Borchsenius Arkitekter AS
Storgata 159, 3915 Porsgrunn

Org. nr: 910 980 246 MVA
Tlf: (+ 47) 35 56 97 00
post @ borveborchsenius .no
www. borveborchsenius .no

Merknad til varsel om oppstart og høring av planprogram Sak 26/3327, KDP Trommedalsvegen til Menstadbrua.

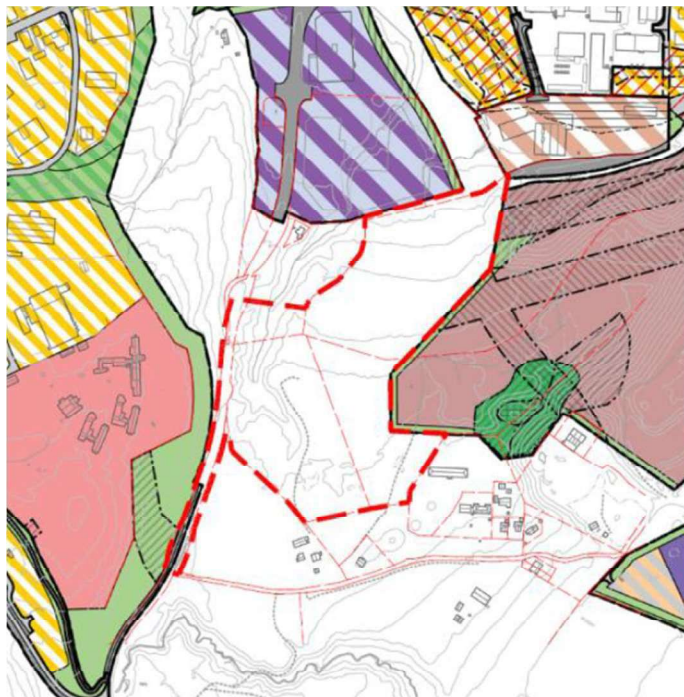
Det vises til tidligere møter og dialog med TFK om den aktuelle kommunedelplanen - og forholdet til det igangsatte reguleringsarbeidet for Nenset Vest. På vegne av grunneierne innenfor planområdet Nenset Vest fremmes med dette innspill til mottatt varsel om oppstart og høring av planprogram:

1. Detaljregulering for Nenset Vest

Oppstartmøte for reguleringsarbeidet for Nenset Vest ble gjennomført 21.06.2024. Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for utvikling av næringsvirksomhet på eiendommene gbnr. 221/8, 221/235 og 221/346, i tråd med føringer gitt i kommuneplanens arealdel. Grunneierne og forslagsstillere har allerede investert betydelige ressurser i planarbeidet.

Det er tatt sikte på at avvikling av kjøretrafikk i planområde Nenset Vest skal løses ved etablering av et nytt kryss på Bjørntvedtvegen, og at hele næringsområdet skal betjenes med internveier som er koblet til denne adkomsten. Løsningen har tidligere blitt presentert og drøftet i møter og korrespondanse med TFK.

Reguleringsarbeidet for Nenset Vest er inntil videre stilt i bero, på grunn av usikkerheten som følger av det igangsatte plan- og utredningsarbeidet for ny fv-trasè. Avgrensning av planområde Nenset Vest (138daa) vises med rød, stiplet strek på kartutsnittet nedenfor.



2. Viktige hensyn

Grunneiere og forslagsstiller anmoder om at følgende hensyn blir vektlagt i TFKs videre plan- og utredningsarbeid:

2.1 Bevare arealer som er vedtatt nyttet til næringsutvikling.

I foreliggende planprogram vises trasèalternativer/buffersoner (alt. 3 og alt. 4) som åpner for at ny fv-trasè potensielt kan bli lagt gjennom planområde Nenset Vest, og dermed kan innvirke negativt på utbyggingspotensialet i området.

Det anmodes om at det i det videre arbeid søkes å legge fv-trasèen slik at næringsareal vist i gjeldende kommuneplan i minst mulig grad forringes eller reduseres.

Vi tillater oss å minne om at Skien kommune i senere tid har arbeidet målrettet med tilrettelegging for nye næringsarealer i sin kommuneplan, nettopp fordi kommunen vurderer at det er/har vært underdekning av denne type arealer.

2.2 Avklaring av vegtilknytning for Nenset Vest

Det anmodes om at TFK i det videre plan- og utredningsarbeidet legger til rette for en fornuftig og fremtidsrettet tilknytning mellom Nenset Vest og det overordnede vegnettet. Det legges til grunn at adkomst til Nenset Vest skjer via en samlet avkjøring med et internt vegsystem som betjener planområdet. Nenset Vest ønsker at denne kjøreadkomsten legges fra Bjørntvedtvegen og over gbnr. 221/346, i samsvar med prinsippavklaring gjort etter møte med TFK 20.08.2024. Reguleringsarbeidet for Nenset Vest er ikke tilpasset til / forberedt for alternative adkomstløsninger. For å kunne videreføre det igangsatte reguleringsarbeidet for Nenset Vest er det avgjørende at løsningene som utformes i kommunedelplanarbeidet ikke vanskeliggjør eller umuliggjør den ønskete vegtilknytningen, og at det fortsatt gis handlingsrom for nødvendige tilpasninger.

2.3 Fremdrift og forutsigbarhet / etablering av ny virksomhet

Grunneiere og forslagsstiller er i dialog med næringsaktører som representerer et betydelig omsetningsvolum og antall ansatte. Fremdrift og forutsigbarhet i detaljreguleringsprosessen er av stor betydning mht. å opprettholde disse aktørenes vilje/interesse for å etablere seg i område Nenset Vest.

3. Ønske om fortsatt dialog og samarbeid

Forslagsstiller og grunneiere oppfatter at TFK legger opp til god koordinering mellom ulike planprosesser i det aktuelle området, jf. planprogram pkt. 4.6, samt vedlagt referat fra møte 03.06.26 med TFK.

Det ses positivt på videre dialog med TFK og Skien kommune, med sikte på å finne gode og helhetlige løsninger for arealbruk, infrastruktur og videre utvikling av det aktuelle området.

Børve Borchsenius Arkitekter AS
v/ sivilarkitekt Torstein Synnes

Vedlegg: Referat etter møte med TFK 03.06.2026
Kopi: Nenset Vest v/ Jarle Andengaard Hansen



Møtereferat

Saksbehandler	
Tlf. saksbehandler	
Arkivnummer	
Vår dato	03.06.2026

Møte med Investa

Møtenr.	01	Møtedato	03.06.2026	Møtetid	09:30-11:00
Møtested	Bandak, Telemarkshuset T18				
Møteleder	Ann Gøril Nykås				
Referent	Tommy Paulsen				
Til stede	Investa v/ Kai Evensen og Jarle Andengaard Hansen, TFK v/ Ann Gøril Nykås og Tommy Paulsen				
Forfall					
Kopi					

Saksnummer	Beskrivelse	Ansvar/ frist
01	Informasjon om Investas planarbeid	
	Arbeidet med reguleringsplan for Nenset Vest er satt litt på vent i påvente av avklaringer i kommunedelplanen for Trommedalsvegen-Menstadbrua. Investas foreslåtte løsning vil være at næringsområdet forsynes via kun én adkomst fra dagens Bjørntvedtvegen. Langs Bjørntvedtvegen/Hulkavegen fra krysset med Trommedalsvegen og i retning Klyve er det satt av flere næringsområder i kommuneplanen. Investa ønsker å utvikle flere av disse, og representerer 5 av områdene der i kommuneplanen. De ønsker primært nytt kryss på Hulkavegen mellom område N22 og N23. Dette på grunn av de store høydeforskjellene i nordenden ved Trommedalsvegen, og for å kunne håndtere massebalanse bedre. De tenker å håndtere intern trafikk innenfor næringsområdene. Som forberedelse til planarbeid på næringsområdene ønsker de å komme i gang med prosessen for å avklare muligheten for nytt kryss på Hulkavegen.	

02	Forholdet til Trommedalsvegen-Menstadbrua	
	Planleggingsleder Ann Gøril Nykås presenterte kort korridoralternativene i planprogrammet for kommunedelplanen som det nå er varslet oppstart for. En ny vegforbindelse skal fremstå som overordnet i forhold til lokalvegnettet, og skal ikke føre til økt trafikk på sidevegnettet. De ulike korridorene vil nok kunne påvirke næringsområdene i varierende grad, men noe av hensikten med prosjektet er nettopp å gi gode tilkomster til næringsområdene på Kjørbekk, Rødmyr og Bjørntvedt. Et viktig mål for prosjektet er imidlertid å ikke øke trafikken blant annet over Klyve, noe som vil være med på å bestemme hvordan vegløsninger og kryssløsninger kan bli. Det virker likevel som at ingen av korridorene som skal utredes gjør en god adkomst til planlagte næringsområder langs Hulkavegen vanskelig. Investa vil gi innspill til planprogrammet og varsel om oppstart. Tidsaspektet for kommunedelplanen er at planprogrammet ventes fastsatt i oktober i år, og så håper vi at kommunedelplanen med helst ett alternativ vil være klar for å sende til kommunal behandling i løpet av sommeren 2027. Dette avhenger av hvor lang tid den interne forankringsprosessen om avklaring av valgt alternativ vil ta. Kontakten med Investa vil fortsette i det videre planarbeidet.	

Skien kommune
Postboks 158 Sentrum
3701 SKIEN

Vår dato: 16.06.2026

Vår ref.: 202610560-2 Oppgis ved henvendelse

Deres ref.: 26/3327 - 9

Saksbehandler: Astrid Flatøy/

22959768/asfl@nve.no

NVEs innspill - Varsel om oppstart og høring av planprogram - Kommunedelplan for ny eller forbedret fv. 3294 Trommedalsvegen til rv. 32 Menstadbrua - Skien kommune

Vi viser til brev datert 29.04.2026. Saken gjelder varsel om oppstart av arbeid med KDP Trommedalsvegen-Menstadbrua. Formålet med planarbeidet er å utrede ny eller utbedret veg som skal koble Trommedalsvegen til Menstadbrua.

Om NVE

NVE er nasjonal sektormyndighet for flom, erosjon, skred, vassdrag, grunnvann og energi. I tillegg veileder vi om forebygging av skader fra overvann og forvaltning av vassdrags- og energirelaterte kulturminner. Som høringsinstans skal vi bidra til at nasjonale og vesentlige regionale interesser innenfor våre saksområder blir ivaretatt.

NVEs innspill

Det er positivt et av målene i planprogrammet punkt 3.2 *Effektmål* er å forbedre flomberedskap og forholdet til Kjørbekken.

I planprogrammet punkt 9. *Tema som skal utredes*, er det opplyst at det legges opp til konsekvensutredning med utgangspunkt i metodikken i Vegvesenets håndbok V712 og at det skal utarbeides fagrapporter for blant annet:

- Grunnforhold / områdestabilitet
- Vann og avløp / overvann, flom

NVE legger til grunn at dere bruker NVEs veiledere.

Sikkerhet mot områdekred avklares gjennom prosedyren i [NVE veileder 1/2019 kap. 3.2](#). Vi viser også til NVEs nettside [Spørsmål og svar om kvikkleireveilederen - NVE](#), for oppdatert informasjon om konkrete problemstillinger. Se også NVEs [Kartbasert veileder for reguleringsplan](#) og [produktark_AktsomhetskartKvikkleireskred.pdf](#).



Flomfaren må vurderes av fagkyndig. For veiledning om krav til kompetanse, bestilling og utførelse av utredning viser vi til NVEs veileder 3/2022 [Sikkerhet mot flom](#) og [NVE Veileder 01/2025: Veileder for flomberegninger](#)

Generelle råd

For å få en fullstendig oversikt over hvordan dere kan ta hensyn til våre tema i reguleringsplanen anbefaler vi dere å bruke våre [internettsider for arealplanlegging](#). Her er informasjonen og veiledningen lagt opp etter plannivå. Vi vil særlig vise til [Kartbasert veileder for reguleringsplan](#). Veilederen leder dere gjennom alle våre fagområde, og gir dere verktøy og innspill til planarbeidet. Den som utarbeider planen, har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.

Meld inn fareutredninger

Naturfareutredninger som er bestilt etter 01.01.2025 skal meldes inn til NVE i henhold til [pbl § 2-4](#) og [Forskrift om pliktig innmelding av grunnundersøkelser og naturfareutredninger](#). Vi ønsker også å få inn naturfareutredninger bestilt før denne datoen. Geotekniske grunnundersøkelser skal leveres inn til NGU via NADAG. Informasjon finnes her: [Meld inn naturfareutredninger - NVE](#).

NVEs oppfølging av planarbeidet

Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE. Vi ber om at alle plandokument blir sendt elektronisk til NVE.

NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Etter en faglig prioritering gir vi bistand til de kommunene som har størst behov.

Ta gjerne kontakt ved konkrete spørsmål om NVEs saksområder.

Med hilsen

Peer Sommer-Erichson
fung. seksjonssjef

Astrid Flatøy
seniorrådgiver

Dokumentet blir sendt uten underskrift. Det er godkjent etter interne rutiner.

**Mottakere:**

Skien kommune

Kopimottakere:

STATSFORVALTEREN I VESTFOLD OG TELEMAR

TELEMAR FYLKESKOMMUNE

Anne og Per Arstein
Kirkevegen 9
3736 Skien
per.arstein@sf-nett.no

3736 Skien 4. juni 2026

Skien kommune
Planenheten
post@skien.kommune.no

Ad 26/3327 KDP Trommedalsvegen til Menstadbrua

Viser til annonse om oppstart av arbeid med kommunedelplan og høring av planprogram for ny eller utbedret veg fra Trommedalsvegen til Menstadbrua. Vi bor innenfor varslet planområde og eier eiendommen gnr 221 bnr 413, Kirkevegen 9.

Våre merknader er knyttet opp mot alternativ 4 og dette alternativets påvirkning på frilufts- og rekreasjonsområdene i nærmiljøet. Vegalternativ 4 vil ødelegge, i alle fall sterkt begrense, grøntområdet mellom Kirkevegen og Nenset sandtak/Nensetkroken. Dette er et mye brukt grøntområde med etablerte turstier for eiendommene i nærområdet, og trærne på området danner dessuten et godt vern mot sandflukt fra sandtaket ved vind i tørre perioder.

Vegalternativ 4 vil også kunne danne en barriere for atkomst til grøntarealene fra næringsbebyggelsen i Lyngbakkvegen 122, 126 og mot Bjørntvedtvegen og sandtak- eller næringsarealene mot Kjorbekk på nordsiden. Dette er aktuelle grøntområder å bruke for beboerne i nærområdet.

Kommuneplanens turvegtrase, planlagt eller allerede gjennomført, fra Porsgrunnsvegen ved Nensetkroken og til Trommedalen/Hvitsteintjenna området går i korridoren til alternativ 4 hele vegen. Dersom alternativ 4 blir valgt mener vi det allerede fra start av planleggingsarbeidet bør legges til grunn at turvegen skal være ferdig opparbeidet på absolutt hele strekningen senest samtidig med at vegen åpnes for trafikk. Videre at det etableres ny gangatkomst til grøntarealene omkring Lyngbakkvegen 122 m. fl. Disse tiltakene vil kompensere for noen av de ulempene alternativ 4 gir for friluftslivet på strekningen.

Med hilsen


Anne Arstein


Per Arstein

INNSPILL TIL PLANPROGRAM FOR FV. 3294 TROMMEDALSVEGEN – FV. 32 MENSTADBRUA

Vi takker for muligheten til å gi innspill til denne planen fra vårt perspektiv. Vi er også glad for at arbeidet med trafikkløsning for området Rødmyr/Kjørbekk nå endelig kan gå mot en avklaring. Trafikksituasjonen har vært overmoden for et krafttak i flere år nå og vi håper at det blir en robust løsning som ivaretar **både** næring **og** beboere i området godt. Det skal være godt å bo, ferdes og arbeide på Kjørbekk. Vi tar som en selvfølge at uansett trasevalg vil trygge skoleveier for hele skolekretsen til Kjørbekkhøgda skole bli ivaretatt.

Våre innspill nedenfor dreier seg primært om strekningen langs Bjørntvedtvegen (FV 3290) fra krysset med Rødmyrvegen til krysset med Kjørbekkdalen. Dette området ble etablert som boligfelt på 1950-tallet og er senere utbygd og fortettet. I dag teller det 70-80 husstander (anslagsvis). Strekningen har hverken G/S-vei eller krysningspunkter og boligene ligger tett på veien. Det er 18 utkjørsler på denne korte strekningen på ca 500 m.

Fra vårt kjøkkenvindu har vi hatt anledning til å studere trafikken siden 1989. Allerede rundt år 2000 var trafikksikkerheten for barna som skulle til Kjørbekkhøgda skole dårlig, og foreldrene i området hadde flere kontakter med vegkontoret opp gjennom 00-tallet. Etter den tid har trafikken økt ytterligere, etter vår oppfatning særlig etter ca 2015. Det er ikke så rart siden det er blitt flere arbeidsplasser og mer detaljhandel i området. Den nye vegen til Rødmyrfeltet og forbedringen av Trommedalsvegen har begge ført til trafikkøkning også forbi der vi bor. Vi har derfor gjentatt ganger bedt om støy- og trafikksikkerhetstiltak, sist i 2021.

Innspill nr 1: Det bør settes i gang en automatisk trafikkteiling så snart som mulig for å få et godt nok beslutningsgrunnlag.

Begrunnelse:

I dag er det flere dager med stillestående kø fra Rødmyrvegen mot Kjørbekkdalen både i lunsjpausen og ved arbeidsslutt. Trafikkbildet domineres av persontrafikk og varebiler som benytter seg av denne delen av Bjørntvedtvegen og som skal til/fra Kjørbekkdalen. Det er en ulempe at det ikke finnes pålitelige trafikkteilinger for denne delen av Bjørntvedtvegen. Eksisterende data på Trafikkdatabasen til Vegvesenet oppgir varierende tall for strekningen basert på historikk, skjønn og statistikk, og er estimert lavere i dag (ÅDT = 7600) enn i 2014 (ÅDT=8750) og i 2019 (ÅDT=11000). Dårlig datakvalitet svekker tilliten til beslutninger, og dette er ikke tall som er pålitelige nok til at de kan legges til grunn for videre planlegging eller for kalibrering av modellberegninger.

Innspill nr 2: Det bør letes etter en løsning som svarer til vekstambisjonene, med tilstrekkelig tidshorisont. Løsningen må også gå hånd i hånd med en bedre plan for etablering av ny handel og næring i området.

Begrunnelse:

Det understrekes i planprogrammet at dette ikke skal være en ny RV 36 gjennom Grenland. Målsettingen om at ny veglenke Skyggestein-Menstadbrua skal framstå som gjennomgående og prioritert over sidevegnettet vil likevel ha som *effekt* at det etableres en ny rute som oppfattes som raskere for dagens trafikk enn å følge RV 36 gjennom Skien vest. Avlastning av dagens rute for RV36 over Telemarksveien er også et uttalt mål for prosjektet. Med ny RV 36 fortsatt i det blå vil den traseen som nå blir valgt, både bli brukt og måtte stå seg i flere tiår. Målsettingen om at Kjørbekk/Rødmyr skal bli Grenlands mest betydningsfulle handels- og næringsområde, sammen med planer for utvidelse av Rødmyrområdet sørover (langs Hulkaveien) betyr også vesentlig økt trafikk gjennom, til og innad i området. Den traseen som velges, vil dermed måtte ta hånd om en

vesentlig større trafikkmengde enn i dag, antageligvis i løpet av kort tid etter ferdigstillelse. Trafikale konsekvenser av ulike typer av nyetableringer bør også sees i en helhetlig sammenheng på tvers av planområder og andre tilstøtende planprosesser.

Innspill nr 3: Bildempende tiltak sammen med smart kollektivtransport og effektive sykkelveier tas inn i vurderingene av trase på et tidlig tidspunkt.

Begrunnelse:

Et av hovedmålene i Bystrategi Grenland er bildempende tiltak og at veksten i persontransport skal tas med kollektiv, sykkel eller gange. Dette målet er veldig usynlig i planprogrammet for Trommedalen – Menstadbrua. Det er selvfølgelig et innbyrdes motsetningsforhold mellom å dempe personbilveksten og å legge til rette for et handelsområde som nettopp forutsetter at private skal handle både *mye* og *stort* og frakte innkjøpene med egen bil. Men kanskje dette er en gammeldags organisering av innkjøp. Man kan tenke seg å skille mellom hvordan kundene transportere seg selv og hvordan varene transporteres. Ny teknologi for både selve kjøpet og organisering av logistikken kan legge til rette for færre enkeltreiser sammen med enkelte bildempende tiltak som bompengepunkt, avgiftsbelagte parkeringsplasser og gode løsninger for sykkel og kollektiv for de som jobber på området. Uten at omsetningen bør reduseres av den grunn. Kanskje den virksomheten vinner som evner å gjøre handelen enda enklere for folk? Det krever insitamenter for samarbeid mellom aktørene og at det som de siste årene har framstått som en laissez-fairepreget utvikling blir gjenstand for noe mer overordnede planer.

Innspill nr 4: Trasevalg Rød, alternativ 1B er ikke ønsket fra vårt perspektiv. Ved alternativ 1A er det nødvendig med tiltak slik at FV3290 på strekningen Rødmyrvegen-Kjørbekkdalen ikke blir liggende som en snarvei.

Begrunnelse:

Rødt - Alternativ 1B, strekningen Rødmyrvegen – Kjørbekkdalen gjennom Bjørntvedtvegen, er mest problematisk sett fra vår side, se også innledende beskrivelse. Dette alternativet vil neppe løse de trafikale problemene og vil også forringe bokvaliteten vesentlig for oss som bor og ferdes langs veien. I tillegg til tungtrafikk fra Trommedalsvegen, vil trafikken på kort sikt også bli påvirket av etablering av to nye detaljhandler på Larønningen, hhv øst og vest for Bjørntvedtveien. Virksomheten øst for Bjørntvedtvegen har vært omtalt i kanskje 15 år, og uavhengig av status på reguleringsplan bør det tas med i vurderingen. Videre er det et spørsmål om selve veifundamentet vil tåle økt tungtrafikk.

Det er vanskelig å se hvordan effektmålene skal nås med dette alternativet. Tiltak for trafiksikkerhet (utkjørsler, krysningspunkt, GS-vei) ser ut til å bli krevende på grunn av at det er lite areal til rådighet på hver side av veien. Dette trasevalget kan innebære at boliger må rives for å kunne bygge en vei som skal være robust nok til å ta opp i seg den planlagte vekst i trafikken i området.

Rødt - Alternativ 1A, sør for Rødmyr. Dette alternativet vil kreve at strekningen Rødmyrvegen-Kjørbekkdalen tas ut av overordnet vegnett og at gjennomgangstrafikk hindres, ellers vil det kunne bli brukt som en snarvei siden det ikke løser trafikken fra nord og internt i Skien Vest. Alternativet krever uansett et bedre kryss mot Kjørbekkdalen enn i dag, og burde legges sør for OBS bygg. Vi ser i dag kører av kjøretøy som skal ta venstresvinger mellom Bjørntvedtvegen og Kjørbekkdalen i begge retninger. I beskrivelsen av Kjørbekkdalen, nevnes alle utkjøringene som hindring. Vi oppfatter at også rundkjøringen ved Menstadbrua er en betydelig flaskehals for denne traseen i rushtida.

Innspill nr 5: Oransje alternativ 2B i eventuell kombinasjon med gjenbruk av hele eller deler av Bedriftsvegen ser ut til å være mest gunstig av alle traseene fra vårt perspektiv.

Begrunnelse:

Oransje – alternativ 2B: Dette alternativet har ligget inne i arealplaner siden 60-tallet og er på mange måter noe vi er forberedt på. Arealet har vært båndlagt i alle år. Siden den tid er Bedriftsvegen utbygd og utbedret, og vi mener at oransje trase også bør inkludere et alternativ med (gjen)bruk av deler av Bedriftsvegen i kombinasjon med 2B.

Oransje alternativ 2A virker mindre hensiktsmessig enn 2B mht støy og luftforurensning. Det vil ødelegge den lille skjermende skogen som fortsatt står igjen mot Rødmyr. Både når det gjelder alternativ 2A og 2B ser vi det som naturlig at FV3290 på strekningen Rødmyrvegen – Kjørbekkdalen blir overflødig og dermed stenges for gjennomkjøring.

Innspill nr 6: Blått og grønt alternativ (3 og 4) er mulige under forutsetning av at FV3290 på strekningen Rødmyrvegen – Kjørbekkdalen ikke kan bli brukt som snarvei, og denne strekningen bør derfor stenges ved disse alternativene.

Begrunnelse:

Både blått og grønt alternativ ser ut til å rette seg mest mot gjennomgangstrafikk øst-vest og mangler løsning for trafikk internt i Skien vest og fra nord. Dette er en svakhet. Det er imidlertid en fordel at blått og grønt alternativ ser framover mot en eventuell utvidelse av Rødmyr-området mot sør. Sett fra vårt perspektiv er disse alternativene like, under forutsetning av at det sikres at dagens strekning på FV3290 mellom Rødmyrvegen og Kjørbekkdalen ikke kan brukes som snarvei. Ellers vil man nok være like langt, og strekningen langs Bjørntvedtvegen vil i så fall kreve omfattende oppgraderinger mht trafikksikkerhet. Vi foreslår derfor at nord-sørtrafikk legges til Bedriftsvegen hvis et av disse alternativene blir valgt.

Innspill nr 7: Bedriftsvegen bør inkluderes i planarbeidet.

Begrunnelse:

Vi har nevnt bruk av Bedriftsvegen i flere innspill over, men inkluderer det også som et selvstendig innspill for ordens skyld. Bedriftsvegen (kommunal) ble for en del år siden utbedret og tilrettelagt for tungtrafikk. Det er støyskjerming mot boliger, krysningspunkt, GS-veg, det er god bredde til ytterligere utvidelser og det virker å være god kapasitet. Med dette alternativet vil også flere treffe sitt målpunkt. Dagens kryss med Bjørntvedtvegen nord bør bli forkjøringsvei til/fra Bedriftsvegen.

Lykke til med arbeidet!

Hilsen

Randi Toreskås Holta og Olav Holta
Bjørntvedtvegen 138
3735 Skien

Innspill til veiplan

26/3327 KDP Trommedalsvegen til Menstadbrua”

Innspill fra Sameiet Larønningen Atrium – ny veiforbindelse mellom Trommedalen og Menstadbrua

Sameiet Larønningen Atrium ønsker å komme med følgende innspill i forbindelse med planleggingen av ny veiforbindelse mellom Trommedalen og Menstadbrua.

Vi er opptatt av at den nye veien utformes slik at trafikkbelastningen gjennom etablerte boligområder begrenses mest mulig. Særlig gjelder dette trafikken gjennom krysset Bjørntvedtvegen–Kjorbekkdalen.

Dette området har i dag mangelfull infrastruktur for myke trafikanter. Det mangler sammenhengende og trafikksikre løsninger for gående og syklende, samtidig som området benyttes av beboere, barn og andre sårbare trafikanter. Økt trafikk gjennom krysset vil derfor kunne medføre reduserte trafikksikkerhetsforhold.

Videre opplever området allerede støyutfordringer. En økning i trafikkmengden vil kunne forverre støysituasjonen og redusere bokvaliteten for beboerne i området.

På denne bakgrunn ber Sameiet Larønningen Atrium om at det i det videre planarbeidet legges til grunn løsninger som i størst mulig grad reduserer trafikkbelastningen gjennom krysset Bjørntvedtvegen–Kjorbekkdalen. Vi ber også om at trafikksikkerhet for myke trafikanter og konsekvenser for støy tillegges betydelig vekt ved valg av trasé og trafikkavvikling.

Tilleggsinnspill fra Sameiet Larønningen Atrium

Sameiet Larønningen Atrium mener at den nye veiforbindelsen mellom Trommedalen og Menstadbrua bør benyttes som et virkemiddel for å redusere gjennomgangstrafikken i eksisterende boligområder.

For å oppnå dette ber vi om at det vurderes tiltak som hindrer eller begrenser gjennomgangstrafikk gjennom Kjorbekkdalen og Bjørntvedtvegen. Hensikten er å lede gjennomgangstrafikken over på det nye overordnede veinettet, samtidig som boligområdene skjermes mot unødvendig trafikkbelastning.

En slik løsning vil gi flere positive effekter:

- Bedre trafikksikkerhet for gående og syklende i et område som i dag mangler tilstrekkelig infrastruktur for myke trafikanter.
- Redusert støybelastning for beboerne i området.

- Bedre bomiljø og økt trygghet for barn og andre sårbare trafikanter.
- Bedre utnyttelse av den nye veiforbindelsen ved at gjennomgangstrafikken kanaliseres til veier som er dimensjonert for dette formålet.

Vi ber derfor om at utbygger utreder konkrete tiltak for å stenge eller begrense gjennomgangstrafikken i Kjørbekkdalen og Bjørntvedtvegen når den nye veiforbindelsen tas i bruk, samtidig som nødvendig adkomst for beboere, utrykningskjøretøy, kollektivtrafikk og annen lokal trafikk ivaretas.

Med vennlig hilsen

Sameiet Larønningen Atrium



Statens vegvesen

SKIEN KOMMUNE
Postboks 158 Sentrum

3701 SKIEN

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Carl Henrik Bjørseth / 40603339

Vår referanse:
26/127284-2

Deres referanse:
26/3327 – 9

Vår dato:
18.06.2026

Høring av planprogram og varsel om planoppstart – kommunedelplan for ny eller forbedret fv. 3294 Trommedalsvegen til fv. 32 Menstadbrua – Skien kommune

Vi viser til brev datert 29.04.2026 med varsel om oppstart av kommunedelplan med planprogram for fv. 3294 Trommedalsvegen til fv. 32 Menstadbrua i Skien kommune.

Saken gjelder

Skien kommune varsler oppstart av arbeid med kommunedelplan og høring av planprogram for forbindelse mellom Menstadbrua og Trommedalsvegen. Prosjektet er en del av Bypakke Grenland. Telemark fylkeskommune har i samråd med Skien kommune fått ansvar for å gjennomføre planarbeidet.

Formålet med planarbeidet er å utrede ny eller utbedret veg som skal koble Trommedalsvegen til Menstadbrua. Det er flere mulige traseer for en kobling mellom Menstadbrua og Trommedalsvegen, i tillegg til alternativ med opprusting/utbedring av dagens veg. I planprosessen skal de ulike alternativene beskrives og utredes, og videre utarbeides en kommunedelplan for anbefalt løsning.

Statens vegvesens innspill til planarbeidet og planprogrammet

Planprogrammet gir et godt bilde av arbeidet som skal gjennomføres.

Trafikal analyse

Vi forutsetter at trafikal analyse også vil vurdere konsekvenser for kollektivtransport og myke trafikanter.

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Kjelleveien 21A
3125 TØNSBERG

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturmottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

Som en del av eller i kjølvannet av trafikal analyse bør forholdet til rv. 36 også vurderes. Planarbeidet for fv. 3294 Trommedalsvegen–Menstadbrua kan forventes å gå over noe tid, og det er ikke utenkelig at rv. 36 mellom Skjelsvikdalen–Skyggestein kan bli aktualisert i løpet av planarbeidet. I så fall kan det være at det også må vurderes om rv. 36 har noen betydning for trasevalget mellom Menstadbrua–Trommedalsvegen.

Ulike nyttevirksomheter for oppgradering av eksisterende veg kontra ny veg

Hverken dagens trafikkmengder eller fremtidige trafikkmengder fremgår av planprogrammet, og det har per nå ikke blitt gjort noen vurderinger av fordelingen mellom gjennomgangstrafikk og trafikk som har ærend i området. Dette gjelder også lange og tunge kjøretøy, og det kan for eksempel tenkes at også en stor andel av disse har målpunkt innenfor planområdet slik at en ny veg utenom planområdet vil føre til begrenset overføring av trafikk også for disse.

De alternative traseene i planprogrammet går både langs eksisterende veg og gjennom områder uten veg. For alternativer langs eksisterende veg må det forventes at en eventuell ny veg/oppgradering også vil måtte sørge for tidsriktig tilrettelegging for gående, syklende og kollektivreisende i tråd med vegnormalene, noe som vil ha ekstra nytteverdi. Dette ser ut til å gjelde spesielt i den østre delen av planområdet.

For en veg i ny trase er det ikke gitt at en slik nytteverdi kan realiseres uten at også avlastet veg oppgraderes. Siden det per nå ikke er kjent hva slags overføring av trafikk det vil være fra dagens vegsystem til eventuell ny veg kan det ikke uten videre legges til grunn at en avlastning av dagens vegsystem vil være til vesentlig nytte for myke trafikanter og kollektivreisende langs dette uten at det også gjennomføres tiltak langs avlastet vegnett.

Dette er forhold som både kan påvirke kostnaden for prosjektet og måloppnåelsen, og er vesentlig at belyses fra begynnelsen av planarbeidet og legges til grunn for anbefaling av alternativ.

Standardklasser i tråd med vegnormalene

Innledningsvis i kapittel 8 nevnes Hø1 og Hø2 som mest aktuelle standardklassene. Siden dette ikke vil være en nasjonal hovedveg kan man for eksempel også vurdere løsninger etter kapittel 2 i N100 (Gater), spesielt der hvor alternativene følger eksisterende veg. Dette må også sees i forbindelse med foregående avsnitt (ang. gående, syklende og kollektivtransport), og med de litt motstridende ambisjonene om *at ny veglenke skal fremstå som gjennomgående og prioriteres i forhold til sidevegene at trafikk hindres i liten grad, samtidig som næringsområdene får god tilkobling til det overordnede vegnettet.*

Vegnett og virkninger for arealutvikling

Under overskriften Lokale og regionale virkninger påpekes det at det ligger betydelige uutbygde næringsområder i gjeldende plan, og at eventuell utbygging av disse og bygging av ny eller forbedret veg vil medføre gjensidige virkninger. Vi vil fremheve dette som et svært viktig overordnet tema i utredningsarbeidet, der valg av ny trase eller utbedring av eksisterende trase, samt avkjørsler og kryssløsninger kan få ulik betydning for

arealutviklingen i området. Kjørbekkdalen har ifølge Regional plan for samordnet areal og transport i Grenland 2014–25 hatt en kraftig vekst innenfor spesielt handel med større varegrupper, og nytt vegsystem kan bli en driver for videre utvikling i dette området som ikke nødvendigvis er ønskelig. Samtidig bør jo mulig videre arealutvikling i Kjørbekkdalen vurderes opp mot eventuelt alternativt arealpress tilknyttet kryssområder langs E18.

Vi anbefaler derfor at videre planarbeid forholder seg til pågående arbeid med ny Regional plan for areal og mobilitet i Grenland, også i regi av Telemark fylkeskommune.

Grenlandsbanen

Det er i KPA for Porsgrunn og Skien satt av en trase for Grenlandsbanen. Denne løper gjennom planområdet, men har så vidt vi kan se ikke blitt nevnt i planprogrammet. Det bør være en naturlig opplysning å få med.

Ikke uttømmende

Statens vegvesens uttalelse til varsel om oppstart er ikke uttømmende. Når et planforslag blir lagt ut til offentlig ettersyn, vil vi kunne komme med ytterligere innspill og merknader.

Med hilsen

Espen Tonning
seksjonsleder

Carl Henrik Bjørseth

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

STATSFORVALTEREN I VESTFOLD OG TELEMARK, Postboks 2076, 3103 TØNSBERG
TELEMARK FYLKESKOMMUNE, Postboks 2844, 3702 SKIEN



Skien kommune
Postboks 158
3701 SKIEN

Saksbehandler, innvalgstelefon

Andreas Riis Fossnes, 33371209

Varsel om nasjonale interesser - oppstart - høring av planprogram - Skien - kommunedelplan for ny eller forbedret Fv 3294 Trommedalsvegen til Rv 32 Menstadbrua

Vi viser til oversendelse fra Skien kommune datert 29.04.2026.

Saken gjelder

Saken gjelder varsel om oppstart av arbeid med kommunedelplan og høring av planprogram for ny eller forbedret fv. 3294 Trommedalsvegen til rv. 32 Menstadbrua i Skien kommune.

Statsforvalterens rolle

Statsforvalterens fagavdelinger skal med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3-2 påse at planer ikke er i strid med nasjonale og viktige regionale interesser innen miljøvern, klima, landbruk, samfunnssikkerhet, folkehelse, barn og unges interesser og gravplasser.

Statsforvalteren i Vestfold og Telemark og Vestfold og Telemark fylkeskommune inngikk en samarbeidsavtale 13.01.2021, som inntil videre videreføres med Telemark fylkeskommune. Avtalen innebærer at fylkeskommunen ivaretar barn og unges interesser i reguleringsplaner også på vegne av Statsforvalteren. Avtalen begrenser ikke vår adgang til å fremme innsigelse til planforslag som er i strid med barn og unges interesser.

Innspill fra Statsforvalterens fagavdelinger

Generelt

Varslet planavgrensning er omfattende og vil naturlig nok innskrenkes når endelig alternativ er valgt. Vi uttaler oss derfor om alle temaer vi er satt til å ivareta innenfor varslet planområde. Vi ser at alle alternative traséer kan komme i konflikt med nasjonale interesser vi er satt til å ivareta. Der vi ser at det foreligger et særlig konfliktpotensial har vi varslet nasjonale interesser og kommentert alternativene særskilt i brevet. Vi forventer at det gjøres de nødvendige utredninger og vurderinger



knyttet til eventuelle konflikter med nasjonale interesser, og at det legges vekt på å velge alternativer og løsninger som minimerer negative konsekvenser for disse interessene.

Vi vil understreke at alternativer som innebærer gjenbruk av eksisterende veianlegg fremfor alternativer som krever nye større inngrep i natur-, landbruks- og friluftsområder, bør tillegges vekt i vurderingen av alternativer. *Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet* (SPR-AM, 2025) punkt 3.10 slår fast at: «Muligheten for å bygge innenfor eller i tilknytning til eksisterende byggeområde skal kartlegges og utnyttes før det vurderes å ta i bruk områder avsatt til landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift (LNFR-områder) og grøntområder til utbyggingsformål».

Gravplass – varsel om nasjonale interesser

Gravplasser skal skjermes mot støy i samsvar med gjeldende retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2021, jf. gravplassforskriften § 2. Det er i tillegg krav til buffersone mot gravplassarealet, og dette gjelder både ved avsetting av nytt areal, og ved planlegging av tiltak innenfor arealer som grenser til gravplass.

Alternativ 4 i planprogrammet kommer svært nær gravplassen ved Nenset kirke på kanten mot grustaket, i et belte som er avsatt til grønnsstruktur i kommuneplanens arealdel og regulert til vegetasjonsbelte i reguleringsplan for Nenset sandtak.

Gravplasser har en spesiell funksjon i samfunnet som felles minneste og sted for sorgarbeid, og er sårbare for endringer i omgivelsene. Derfor er det ikke alle arealformål som egner seg som nabo til gravplassen. Der det planlegges utbygging nær gravplass må konsekvensene for gravplassen vurderes. Støy, byggehøyder og innsyn, samt mulige avbøtende tiltak som bufferoner og byggegrenser, er tema som må utredes og vurderes tidlig i planleggingen ved utvikling nær gravplasser.

Vi kan ikke se at hensynet til gravplassen er nevnt i planprogrammet, og forventer at konsekvensene for gravplassen inngår som en del av utredningene. Statsforvalteren ved landbruksdirektøren varslar med dette at alternativ 4 i planprogrammet kan komme i konflikt med hensynet til Nenset gravplass og nasjonale gravplassinteresser.

Manglende ivaretagelse av hensynet til gravplassen ved valg av alternativ 4 kan gi grunnlag for innsigelse fra Statsforvalteren, jf. rundskriv H-2/14 - *Supplering av rundskriv T-2/13 Retningslinjer for innsigelse i plansaker etter plan- og bygningsloven*.

Vi viser ellers til gravplassloven, gravplassforskriften, Rundskriv Q-06/2020 *Forvaltning av kirke, gravplass og kirkens omgivelser som kulturminne og kulturmiljø* (Barne- og familiedepartementet og Klima- og Miljødepartementet) og [Gravplassveilederen](#).

Naturmangfold

Varslet planområde er kartlagt etter NiN-metodikken. Deler av planområdet ble kartlagt i 2019 gjennom en overordnet kartlegging, mens andre deler ble senest kartlagt i 2024 og 2025. Når det gjelder områdene der det foreligger NiN-kartlegging fra 2019, er vår erfaring er at overordnede kartlegginger som begynner å bli noen år gamle, i mange tilfeller har for lav presisjon til å kunne benyttes direkte i mer detaljert planarbeid slik som en avgrenset kommunedelplan. Vi forventer derfor om at områder kartlagt i 2019 kartlegges på nytt for naturtyper etter NiN-metodikken, og at eventuelle funn av naturtyper av nasjonal interesse ivaretas i planen.



Planen må generelt ivareta naturtyper og arter av nasjonal og vesentlig regional interesse. Hva dette omfatter, oppgis i punkt 3.8 i rundskriv T-2/16 *Miljøforvaltningens innsigelsespraksis*. Eksisterende registreringer av arter og naturtyper ligger bl.a. i Miljødirektoratets Naturbase. Dersom aktuelt må planen også ivareta hensynet til verneområder, sammenhengende naturområder med urørt preg og geologisk naturmangfold. Det må sikres tilstrekkelige buffersoner mot viktige naturforekomster. Mot naturtyper i skog bør det sikres en buffersone som minst tilsvarer høyden på utvokste trær i området.

Sandlevende insekter – varsel om nasjonale interesser

Driften av Nenset sandtak har ført til dannelse av åpne soleksponerte sandskråninger. Slike forhold utgjør viktige leveområder for sandlevende insekter, herunder flere rødlistede arter. Det er registrert flere forekomster av slike insekter i og rundt sandtaket. Vi vurderer at det foreligger et reelt potensial for slike habitater i planområdet, og både alternativ 2 (begge varianter), 3 og 4 kan komme i konflikt med leveområdene for sandlevende insekter av nasjonal interesse. Det er derfor nødvendig å gjennomføre en artskartlegging for å avdekke eventuelle forekomster av truede sandlevende insektarter (for eksempel veps, rovfluer m.m.). Kartleggingen må gjennomføres i sommerhalvåret. Dersom det blir gjort funn av truede arter må disse ivaretas slik at deres leveområder ikke forringes, og eventuelle nødvendige avbøtende tiltak må beskrives og innarbeides i planen.

For alle truede eller fredede arter og artsgrupper som er nevnt kan manglende artskartlegging eller ivaretagelse av artene gi grunnlag for innsigelse fra miljødirektøren, jf. punkt 3.8 i rundskriv T-2/16.

Jordvern

Bevaring av dyrka og dyrkbar jord er en nasjonal interesse. Fylkeskommunen har også et jordvernansvar. De siste årene har jordvernet blitt styrket, sist i juni 2023 da Stortinget vedtok oppdatert jordvernstrategi der det blant annet ble fastsatt et nytt nasjonalt innskjerpet jordvern mål (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. Innskjerpingen av jordvern målet fremheves også i *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027*. Vi viser videre til rundskriv M-1/2025 om nasjonale og vesentlige regionale interesser innen jordvern og klargjøring av innsigelsespraksisen.

Jordvernet omfatter fulldyrka jord, overflatedyrka jord og innmarksbeite. Jordvernet inkluderer dyrkbar jord, som også må ivaretas.

Vi registrerer at landbruk generelt og dyrka mark er foreslått som et utredningstema under naturressurser. Vi ber om at jordvernet må inkluderes i alternativvurderingen, og at den løsningen som velges må berøre så lite dyrka og dyrkbar jord som mulig og begrenses til det som er strengt nødvendig. Det må sikres tilstrekkelig buffersone mot både dyrka og dyrkbare arealer. Statsforvalterens landbruksavdeling legger vekt på samfunnsinteressene i saken, og aksepterer at noe matjord kan bli omdisponert, men det må utarbeides en matjordplan og innarbeides i reguleringsbestemmelser om at planen følges.

Landbruksavdelingen anbefaler at anleggsarbeid som berører matjord skal gjennomføres når forholdene ligger til rette for det, slik at det blir minst mulig skader på matjorda/slik at jordpakking forhindres, f.eks. at jorda ikke er for bløt.



Grunnforurensning

Det er registrert tre områder med forurensset grunn i planområdet, henholdsvis Kjørbekk I og Kjørbekk II som begge er tidligere kommunale avfallsdeponier. Statsforvalteren er myndighet for disse to. I tillegg er det registrert et område med forurensset grunn i Rødmyrsvingen 63 der kommunen er myndighet. Både alternativ 1 (begge varianter), 2 (begge varianter) og 3 berører områder med forurensset grunn.

Vi registrerer at temaet grunnforurensning ikke er foreslått som tema i konsekvensutredningene, men skal vurderes nærmere. Planen må ta hensyn til kunnskap om forurensset grunn (grunnforurensningsdatabasen) eller mistanke om dette, og hvilken type forurensning det er. Områder med forurensset grunn skal vises med hensynssone. Ved ny arealbruk i områder med forurensset grunn må det gjennomføres miljøtekniske undersøkelser og risikovurdering. Helse- og miljømyndighetene fraråder bygging på deponier med gassdannelser og i randsonen til disse, se Miljødirektoratets veileder M-1780 *Bygging på nedlagte deponier*. Vi viser videre til punkt 3.3 om grunnforurensning i revidert rundskriv T-2/16, inkludert nytt punkt knyttet til transportveier for overvann i områder med forurensset grunn.

Planarbeidet må bygge på et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag om de nedlagte deponiene og tilhørende forurensningsforhold. Grunnlaget bør inkludere relevante risikoforhold knyttet til deponiene. Dette omfatter blant annet forhold som kan påvirke stabilitet, forurensningssituasjon, gassdannelse og klimagassutslipp, samt endringer i eksisterende likevektsforhold i deponiet. Avgrensning av deponimasser kan være usikker og variere, og dette kan ha betydning for vurdering av risiko og konsekvenser ved tiltak i og nær deponiene. Det bør også vurderes hvordan etablering eller endring av veistrekningen, herunder avrenning fra veiarealer, kan påvirke potensialet for spredning av forurensning fra deponiene.

Det er Statsforvalteren som er myndighet ved opprydningsarbeider i nedlagte deponier. Tiltak i deponier skal avklares med Statsforvalteren i forkant av inngrep, fordi slike tiltak vil medføre fare for forurensning. Dette kan for eksempel være ved sanering av deponier eller ved utbedring av topptetting basert på krav fra Statsforvalteren. Disse tilfellene vil ikke falle inn under forurensningsforskriftens kapittel 2.

Klimagassutslipp og karbonrike arealer

I henhold til Statlige planretningslinjer for klima og energi (SPR-KE, 2024) punkt 4.3 a), skal reduksjon av klimagassutslipp vektlegges i arealplanleggingen. Veibygging kan medføre betydelige klimagassutslipp, både fra materialbruk, anleggsfase og arealinngrep. Vi forventer at klimaeffekten av de ulike alternativene utredes og synliggjøres, herunder gjennom klimagassregnskap.

Videre må nedbygging av karbonrike arealer unngås så langt som mulig, da slike inngrep kan føre til store utslipp, jf. punkt 4.3 e) i SPR-KE. I denne sammenheng anbefaler vi at NIBIOs klimagasskalkulator benyttes for å belyse klimagassutslippene ved arealbruken. Gjenbruk av eksisterende veitraseer vil kunne bidra til å redusere klimagassutslippene, og bør derfor vektlegges.

Vi viser generelt til punktene i kapittel 4.3 i SPR-KE, samt til punkt 3.6 om klimagassreduksjoner, karbonopptak og karbonlagring i rundskriv T-2/16 *Miljøforvaltningens innsigelsespraksis*.



Støy og luftkvalitet

Støy

Vi registrerer at støy skal inngå som tema i konsekvensutredningene og at *Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging* (T-1442/2021) skal legges til grunn for planarbeidet. Vi forutsetter at støy blir ivaretatt i henhold til retningslinjen. Støy i anleggsfasen må også ivaretas.

I dag ligger det støyfølsom bebyggelse i både rød og gul støysone langs eksisterende vei. Samtidig vil flere av alternativene medføre nærføring til støyfølsom bebyggelse, og det er derfor rimelig å anta at støybelastningen kan øke for enkelte boliger ved valg av enkelte alternativer.

Konsekvensutredningen må inneholde en grundig støyutredning som oppfyller føringene om støysonekart og støyfaglig utredning som framgår av støyretningslinje T-1442/2021. I tillegg til nevnte støyfølsomme bebyggelse, anbefaler vi at støysonekartene viser støyutbredelsen i omkringliggende LNF-områder med tanke på hensynet til friluftsområder.

Vesentlige avvik fra støyretningslinjen T-1442/2021, inkludert manglende støyfaglig utredning, kan gi grunnlag for innsigelse fra miljødirektøren. Dersom utredningen viser at det er nødvendig med avbøtende tiltak for å overholde grenseverdiene, må disse tiltakene sikres i plankart og bestemmelser.

Luftkvalitet

Vi registrerer at planprogrammet legger opp til at luftforurensning er foreslått som eget utredningstema. Vi viser til *Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging* (T-1520), som skal legges til grunn ved planlegging etter plan- og bygningsloven, for å forebygge negative helseeffekter av luftforurensning. I retningslinjen er veitrafikk trukket fram som en kilde til luftforurensning. Det er utarbeidet anbefalte luftforurensningsgrenser som skal legges til grunn ved planlegging av ny virksomhet eller bebyggelse. Retningslinjen anbefaler at kommunene i samarbeid med anleggseiere kartlegger luftkvaliteten i henhold til disse grensene.

Samspillseffekter mellom støy og luftkvalitet

Som vist til over er planområdet i gul og rød støysone, og kan også være påvirket av luftforurensning over grenseverdiene. I henhold til *Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging* (T-1442/2021) og *Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging* (T-1520) kan det være samspillseffekter mellom støy og luftforurensning som øker risiko for støyplager og negative helsekonsekvenser. Både T-1442 og T-1520 viser til at det bør tas særlige hensyn i planleggingen dersom et område er utsatt for både luftforurensning og støynivåer over grenseverdiene.

I henhold til T-1442 er det anbefalt at det gjøres en medisinskfaglig og helhetlig vurdering av helsekonsekvensene før kommunen tillater støyfølsom arealbruk i slike områder. Det bør stilles nærmere krav til dette, herunder at det i spesielt utsatte områder bør utføres en medisinskfaglig og helhetlig vurdering av samspillseffektene, og helsekonsekvensene dette eventuelt medfører. Det er viktig at samspillseffekter mellom støy og luftforurensning vies ekstra oppmerksomhet i områder hvor dette er aktuelt, og at det tas særlig hensyn til dette i planleggingen for å sikre god bokvalitet og hensynet til barn og unge.

Vannmiljø

Varslet planområde og alle alternative traséer berører Skienselva bekkefelt, med vannforekomstene Skogbekken, Kjorbekken og Bjørntvedtbekken som alle drenerer videre til Skienselva. Bekkefeltet er i Vann-nett registrert med moderat økologisk tilstand. Kjemisk tilstand er ikke vurdert. Vi viser til



målene i regional vannforvaltningsplan og til vannforskriften § 4, som sier at tilstanden i overflatevann skal beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene skal ha minst god økologisk og god kjemisk tilstand. Ny eller forbedret vei med tilhørende infrastruktur må ivareta hensynet til vannmiljøet i Skienselva, i henhold til vannforskriften og fastsatte miljømål. Vi viser også til [Miljødirektoratets veileder Vannmiljø i arealplanlegging - miljodirektoratet.no](https://miljodirektoratet.no) for ytterligere informasjon om hvordan vannmiljø skal vurderes i arealplansaker.

Veibygging har potensiale til å påvirke vannmiljø negativt, særlig gjennom avrenning/utslipp av finpartikulært, knust steinmateriale. Slike finknuste steinpartikler kan blant annet gjøre skade på fisk ved at de setter seg i gjellene, samt ha negativ påvirkning på rogn og yngel, og insekter og bunndyr. I tillegg kommer risiko for utilsiktede utslipp av for eksempel drivstoff, sprengstoffrester og kjemikalier.

Ettersom Skienselva og deler av bekkefeltet er del av en anadrom strekning, må påvirkningen på anadrom laksefisk vurderes spesielt. Statsforvalteren er kjent med at det potensielt vandrer ål (*Anguilla anguilla*) i Skogbekken og Kjørbekken, dette må utredes nærmere i planarbeidet. Dersom det ikke påvises ål, må det uansett ikke planlegges tiltak som kan hindre ålens vandring fordi bekkene har potensial for slik vandring.

Vannmiljø må inngå i konsekvensutredningene, og utredningen må blant annet vurdere påvirkningen på vannmiljøet fra avrenning, erosjon, støv, fysisk påvirkning og utslipp. Påvirkning fra utslipp inkluderer akutt forurensning fra maskiner og lastebiltransport ved uhell eller ulykke. Utredningen må også ta hensyn til registrerte aktsomhetsområder for skred og flom innenfor planområdet, og hvordan dette kan påvirke forurensningsfaren.

Det må gjøres tydelig greie for nødvendige avbøtende tiltak, rensetiltak o.l., inkludert tiltak mot akutt forurensning, og disse må sikres i plankart og planbestemmelser. Det må gjøres i en detaljeringsgrad som sannsynliggjør at tiltakene vil fungere etter hensikten, for eksempel når det gjelder kapasitetsbehov, dimensjonering, renseprinsipp, renseeffekt og rutiner for vedlikehold.

Vi minner også om plikten til å ivareta kantvegetasjon langs vassdrag, jf. vannressursloven § 11 og punkt 3.14 i revidert rundskriv T-2/16. Tiltak som berører kantsoner eller vannforekomster krever tillatelse etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag, hvor Statsforvalteren er myndighet for tiltak i vassdrag med anadrom laksefisk. Forskriften forbyr fysiske tiltak som kan forringe produksjonsmulighetene for fisk eller andre ferskvannsorganismer uten særskilt tillatelse.

I henhold til T-2/16 punkt 3.14 om vannmiljø, skal innsigelse vurderes når planforslaget kan komme i konflikt med miljømålene i regional vannforvaltningsplan, jamfør vannforskriften §§ 4 til 8, og når planforslaget kan komme i konflikt med kravene i vannforskriften § 12 for å tillate ny aktivitet og nye inngrep i strid med miljømålene.

Masseforvaltning

Regjeringen forventer at helhetlig masseforvaltning blir avklart i regionale og kommunale planer, jf. forventning nr. 44 i *Nasjonale forventninger*. Planer for større bygge- og anleggsarbeider skal avklare hvordan overskuddsmasser skal disponeres, samt hvordan nødvendig areal til håndteringen skal sikres. Videre skal muligheten for ombruk og materialgjenvinning vurderes, og massebalanse tilstrebes.



Vi registrerer at planprogrammet ikke omtaler masseforvaltning. Infrastrukturprosjekter og byggevirkksomhet medfører ofte svært store overskudd av jord- og steinmasser som ikke er forurenset. Å finne tilstrekkelig egnet areal til deponering av rene masser er ofte en utfordring. Mellomlagring og permanent disponering av jord og steinmasser kan føre til uheldige effekter i nærliggende vannresipienter og på land. Vi forventer at massehåndtering vurderes som en del av planarbeidet og at det innarbeides bestemmelser og retningslinjer knyttet til dette.

Vi viser også til nytt punkt 3.5 om massehåndtering i rundskriv T-2/16.

Før areal avsettes til deponering av rene masser må det utredes og vurderes opp mot miljømål og prinsipper i vannforskriften og naturmangfoldloven om disponeringen kan føre til forurensning i resipient eller volde skade på naturmangfoldet. Når disponeringen av masser kan føre til fare for forurensning, kan det være nødvendig med tillatelse etter forurensningsloven § 11.

Miljødirektoratets faktaark M-1243/2018 [Mellomlagring og sluttdisponering av jord- og steinmasser som ikke er forurenset](#) informerer nærmere om dette temaet.

Samfunnssikkerhet

Alle planer skal ha en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) som viser alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av den planlagte utbyggingen, jf. plan- og bygningsloven § 4-3. ROS-analysen må inneholde konkrete vurderinger av faremomentene, og hvilke kilder og opplysninger som er brukt i vurderingene. Funn fra ROS-analysen skal legges til grunn for planforslaget, og foreslåtte risikoreduserende tiltak skal innarbeides i bestemmelsene. Områder med vurdert risiko skal avmerkes i planen som hensynssoner med tilhørende bestemmelser. Når det gjelder hensynssoner rundt anlegg med farlig stoff eller storulykkebedrifter, viser vi til temaveiledere fra DSB. Vi minner om at utredning av farer og tiltak mot farer ikke kan skyves til byggesak.

I lys av Totalforsvarsåret 2026 minner vi om at NATOs konsept for vertslandsstøtte forutsetter at kommunene har nødvendig og velfungerende infrastruktur som vei, jernbane, flyplasser, havner, sykehus, strømforsyning, telenett mv. for å kunne motta allierte styrker. Vi understreker viktigheten av at kommunen i sin arealplanlegging ikke legger opp til ny utbygging som setter begrensninger i tilgjengeligheten ved og rundt slik infrastruktur.

Klimatilpasning og overvann

Det må i planleggingen tas hensyn til forventede framtidige klimaendringer, som blant annet kan gi økte utfordringer knyttet til overvann, flom, erosjon og skred. Betydningen av grønne områder og intakt natur for klimatilpasning må vektlegges, og naturbaserte løsninger for overvannshåndtering må vurderes. Vi viser til kapittel 5 i *Statlige planretningslinjer for klima og energi* og [tilhørende veileder](#) fra Miljødirektoratet, samt nytt punkt 3.7 om klimatilpasning i revidert rundskriv T-2/16. Vi viser også til nytt punkt 3.4 om overvann i rundskriv T-2/16, der det går frem at planforslaget må sikre tilstrekkelige løsninger for håndtering av overvann, slik som for eksempel infiltrasjon eller fordrøyning og/eller sammenhengende transportveier for overvann til resipient. Vi registrerer at overvann foreslås som et tema som skal utredes.

Friluftsliv

Det er registrert områder klassifisert som både viktige og svært viktige friluftsområder innenfor varslet planområde. Hensynet til slike områder må utredes og det må legges vekt på å ivareta disse, jf. Miljødirektoratets Naturbase, samt andre områder som er vurdert å ha nasjonal eller viktig



regional betydning som friluftsområder. Planen må sikre allmennhetens tilgang til viktige friluftsområder, områder langs sjø og vassdrag og stier/løyper, og ivareta ferdselsårer med nasjonal eller vesentlig regional betydning for friluftsliv. Vi viser til punkt 3.12 i revidert rundskriv T-2/16.

CRPD og universell utforming

Vi minner om at norske myndigheter er forpliktet til å følge FNs konvensjon om rettighetene til personer med nedsatt funksjonsevne (CRPD-konvensjonen), som fra 01.01.2026 gjelder som norsk lov etter inkorporering i menneskerettsloven. Kommunen har en sentral rolle i gjennomføringen av Norges forpliktelser etter CRPD-konvensjonen, herunder å sikre retten til deltakelse, tilgjengelighet og ikke-diskriminering for personer med funksjonsnedsettelse.

Universell utforming er et sentralt virkemiddel for å oppfylle CRPD. Plan- og bygningsloven § 1-1 slår fast at prinsippet om universell utforming skal ivaretas i planleggingen. I SPR arealbruk og mobilitet punkt 3.15 fremgår det at planleggingen skal legge til rette for likeverdige muligheter for deltakelse i samfunnet for alle. Vi viser også til oppdatert veileder [Universell utforming i planlegging](#) (2025).

Med hilsen

Astrid Lie Olsen (e.f.)
plansjef

Andreas Riis Fossnes
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Telemark fylkeskommune
Norges vassdrags- og energidirektorat
Statens vegvesen - Transport og samfunn
Mattilsynet

Postboks 2844
Postboks 5091 Majorstua
Postboks 1010 Nordre Ål
Postboks 383

3702 SKIEN
0301 OSLO
2605 LILLEHAMMER
2381 BRUMUNDDAL



SKIEN KOMMUNE
Postboks 158 Sentrum
3701 SKIEN

Seksjon Samfunn og plan

Vår dato:	19.06.2026
Deres dato:	29.04.2026
Vår referanse	26/11119-2
Deres referanse:	26/3327 - 9
Vår saksbehandler:	Hanne Birte Hulløen

Uttalelse til offentlig ettersyn av planprogram og innspill til varsel om oppstart av kommunedelplan for ny eller forbedret fv. 3294 Trommedalsvegen til rv. 32 Menstadbrua - Skien kommune

Telemark fylkeskommune viser til oversendelse datert 29. april 2026 med varsel om oppstart av planarbeid og offentlig ettersyn av planprogram for kommunedelplan for fylkesvegstrekingen fra Trommedalsvegen til Menstadbrua i Skien kommune. Frist for innspill er satt til 20. juni 2026.

Varselets bakgrunn

Formålet med planarbeidet er å utrede ny eller utbedret fylkesveg som skal koble Trommedalsvegen til Menstadbrua. Prosjektet er en del av Bypakke Grenland, og vil sikre bedre fremkommelighet på det overordnede vegnettet.

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

Rollene og ansvaret til fylkeskommunen

Telemark fylkeskommune har mottatt varsel om oppstart av arealdelen i medhold av plan- og bygningsloven (pbl) § 11-12 og offentlig ettersyn av planprogrammet i medhold av pbl § 11-13.

Fylkeskommunen skal bidra til at nasjonale og regionale føringer blir fulgt opp i alt planarbeid. Vi har en rolle som regional utviklingsaktør, planmyndighet og planfaglig veileder. Uttalelsen fra fylkeskommunen blir gitt med grunnlag i mål, prinsipper og anbefalinger, slik det går fram av overordnede nasjonale og regionale styringsdokument, og andre relevant vedtak.

For byområdet Grenland har fylkeskommunen i tillegg sekretariatsfunksjonen i Bystrategi Grenland. Dette er det regionale samarbeidet om areal, transport og klima mellom kommunene Skien, Porsgrunn, Bamble og Siljan, Telemark fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Statsforvalteren i Vestfold og Telemark.

Uttalelsen fra Telemark fylkeskommune er i det videre todelt, en del til varsel om oppstart av planarbeid og en del til det offentlige ettersynet av planprogrammet.

Del 1: Fylkeskommunens innspill til varselet om oppstart av planarbeid

Telemark fylkeskommune vil, med bakgrunn i ansvarsområdene våre, gi følgende innspill til varsel om oppstart av planarbeidet:

Barn og unges interesser i planlegging

- Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging

Hensynet til barn og unge er sterkt forankret i lovverket og nasjonale retningslinjer, jf. plan- og bygningsloven §§ 1-1, 3-1, RPR barn og planlegging pkt. 4 og 5 samt forvaltningsloven § 17.

Fylkeskommunen ber om at barn og unges arealinteresser vurderes og beskrives i planbeskrivelsen og saksutredningen. Vi ber om at kommunens barnerepresentant blir involvert, og at det går tydelig fram av saksframstillingen hvordan barnerepresentanten har deltatt i planarbeidet, jf. pbl § 5-1.

Vestfold og Telemark fylkeskommune utarbeidet i 2022 en planveileder for ungdomsråd som kan brukes underveis i planarbeidet.

[Planveileder for ungdomsråd - Vestfold fylkeskommune](#)

Jordvern

Det er nødvendig å kartlegge i hvor stor grad planalternativene berører dyrka mark. Dyrka mark av god kvalitet er en nasjonalt viktig ressurs, og kommunen er forpliktet til å ivareta nasjonale og regionale jordvernmål, jf. Telemarksplanen. Omdisponering av dyrka og dyrkbar mark bør derfor begrenses så langt som mulig. Dersom planen likevel forutsetter omdisponering av slik mark, må det være krav om utarbeidelse av matjordplan.

Næring

Næringslivets styrke i planområdet ligger i dets mangfold, med gode muligheter for utvikling av både eksisterende og nye virksomheter. Å bevare dette mangfoldet bør være en prioritert faktor ved valg av ny trase.

Traseløsninger som ivaretar næringsområdets muligheter for energideling, bør prioriteres. Det gjelder nettilgang, utnyttelse av nærenergi/lokalt produsert energi, biogass og overskuddsvarme. En bør velge en trase som styrker mulighetene for å få til sirkulære verdikjeder på Kjørbekk og Rødmyr, samt de nærliggende områdene hvor det allerede er tilrettelagt for næringsutvikling.

Trasevalget bør sikre at eksisterende og nye næringsareal ikke «sperras inne». Det er viktig å ivareta næringsinteressene ut over bare de lokale. Denne veien vil bli en gjennomfartsvei og vil dermed påvirke næringsinteresser langt ut over Kjørbekk, Rødmyr og nye næringsareal som planlegges på Nenset Vest.

Det er viktig å sikre at traseløsningen er i stand til å håndtere fremtidige transportbehov knyttet til utviklingen av Fensfeltet (https://www.nome.kommune.no/f/p9/i646615a4-9154-4bc9-8abb-804b81c94420/20250414_grunnlagsdokument_transport.pdf).

Planprosessen bør sikre innspill om trasevalg fra sentrale aktører i næringslivet som Kjørbekk og Rødmyr interesseorganisasjon, Næringslivets Hovedorganisasjon, Grenland Næringsforening, Skien kommune, Porsgrunn kommune og Nome kommune.

Klima og energi

Det er et nasjonalt vedtatt mål å kutte klimagassutslippene jf. klimaloven §§ 3, 4 og 5. For å nå nasjonale, regionale og lokale klimamål, må arealplanleggingen legge til rette for utslippsfrie, arealeffektive, energieffektive og ressurseffektive løsninger (Telemarksplanen, statlige planretningslinjer for klima og energi kap. 4.3). Reduksjon av klimagassutslipp skal vektlegges i arealplanleggingen (statlige planretningslinjer for klima og energi kap. 4.3.a).

Planforslaget må følge opp statlige planretningslinjer for klima og energi (kap. 4.3 <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2024-12-20-3359>). Klima- og energihensyn må komme frem og ivaretas i arealplanleggingen (plan og bygningsloven §4.2 første ledd). Arealplanleggingen skal sikre at det som legges fram legger til rette for utslippsfrie, arealeffektive, energieffektive og ressurseffektive løsninger. Planforslaget skal redegjøre for hvordan klimagassreduksjon, klimatilpasning og energi ivaretas (statlige planretningslinjer for klima og energi kap. 4.3.m).

Fylkeskommunen anbefaler at en legger «[klimaprofil Telemark](https://klimaservicesenter.no/kss/klimaprofiler/telemark)» (<https://klimaservicesenter.no/kss/klimaprofiler/telemark>) til grunn for analyser og vurderinger av klimatilpassing. Det anbefales også å benytte NIBIOs klimagasskalkulator (<https://klimagasskalkulator.nibio.no/>).

UFF prinsippene med å unngå, flytte, forbedre (statlige planretningslinjer for klima og energi kap. 4.3.c, NOU 2023: 25 Omstilling til lavutslipp kap. 3.7 og 6.3), skal vurderes. Skal en få til reduksjoner av utslipp i tråd med klimalovens forventninger må en i større grad unngå og begrense aktivitet. Dersom ny aktivitet er nødvendig må en se på muligheter for å kompensere for økte klimautslipp som følge av nye planer, gjennom reduksjon andre steder slik at totalsummen for kommunen er innenfor klimamålene (Telemarksplanen, klimalovens §3, 4 og 5). I de statlige planretningslinjene for klima og energi kreves at det skal komme frem av saken hvordan hensynet til klimagassreduksjon, klimatilpassing og energi er ivaretatt (4.3.m).

Telemark fylkeskommune har et mål om arealnøytralitet innen 2030 (Telemarksplanen, Fylkestingssak 178/21). Fylkeskommunen har som følge av dette i samarbeid med kommunene fått på plass [verktøy](#) som kan brukes til å analysere og planlegge arealbruk og bidrar med kompetanse og innspill i arealplanleggingen (<https://www.telemarkfylke.no/no/kunnskap-om-telemark/rapporter/arealregnskap-for-telemark/>). Fylkeskommunen anbefaler at kommunen fører arealregnskap i tråd med kommunal- og distriktsdepartementets [veileder](#) (<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/arealregnskap-i-kommuneplan/id3017913/>). Det fremgår også av pkt. 45 i nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027, at alle kommuner setter seg mål for å redusere nedbyggingen og følger opp disse gjennom arealplanleggingen.

Det er klare forventninger om å unngå nedbygging av karbonrike areal som for eksempel myr (nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027 pkt 48 og 57). Som del av arbeidet med å verne natur og nedkjempe klimaendringer er det lagt ut et forslag om forbud mot nedbygging av myr på høring (<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/forbud-mot-nedbygging-av-myr-pa-horing/id3114023/>). Staten venter streng praktisering av dagens retningslinjer i påvente av behandling av forslaget til forbud mot nedbygging av myr.

Det forventes at det i planbeskrivelsen blir redegjort for samfunnsnyttene knyttet til planforslaget. Dette vil være avgjørende for vurdering av om planforslaget følger opp de forventninger til klimagasskutt som følger av nasjonale, regionale og lokale planer samt regelverk og andre forventninger.

I tråd med regional klimaplan for Telemark, anbefaler vi at det settes krav til miljøsertifiserte leverandører, av varer og tjenester, samt lavt klimafotavtrykk for gjennomføring (plan og bygningsloven §12.7). Det bør også vurderes å sette krav til fossilfrie, utslippsfrie og avfallsfrie bygg og anleggsplasser.

Vannressursforvaltning

- Regional vannforvaltningsplan for Vestfold og Telemark vannregion 2022-2027

Det er av både regional og nasjonal interesse at vannforekomster beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene skal ha minst god økologisk og kjemisk tilstand, jf. forskrift om rammer for vannforvaltningen (vannforskriften) §§ 4 – 7.

Med tanke på at planen utløser krav om konsekvensutredning og det er flere vannforekomster som potensielt kan påvirkes forventer vi at vannmiljø utredes på lik linje med andre fagtema, jf. forskrift om konsekvensutredninger § 21. Vi ber om at metodikken i veileder M-1941 benyttes. Vi forventer at det gjennom konsekvensutredningen synliggjøres om planlagte tiltak kan komme i konflikt med eller vanskeliggjøre oppnåelse av miljømålene, jf. vannforskriften §§ 4-7. Vi forventer at utredningen viser hvilke kvalitetselementer som vurderes som sårbare for påvirkning, hvilke kvalitetselementer som er undersøkt, og eventuelt en begrunnelse for hvorfor kvalitetselementer eller vannforekomster ikke er undersøkt. Vi forventer at det kommer tydelig frem hvilke tiltak som ansees som nødvendige for å hindre forringelse av vannforekomstene, og at disse tiltakene sikres i den videre planleggingen.

Vilt og fisk

Mange viltarter krever store, sammenhengende arealer og beveger seg over store avstander. Arealendringer må derfor ikke stenge viktige trekkrunder eller beiteområder. For å sikre dette må også interessene og mulige konsekvenser for «vanlige» arter som f.eks. rådyr, elg og andre høstbare arter vurderes, og oppdaterte data om viltets bruk av området må innhentes.

Dette omfatter også vann og vassdrag, og evt. fiskebestander som kan bli påvirket. Eventuelle fysiske inngrep i vassdrag krever avklaringer med NVE, og vil også kunne utløse særskilt tillatelse fra statsforvalter og fylkeskommunen, uavhengig av andre planer eller godkjenninger.

Automatisk freda kulturminner

Innenfor avgrensingen til kommunedelplanen er det flere automatisk fredete gravfelt, hvor fire av dem inneholder storhauger som det er få av i fylket. Dette gir et særlig sterkt behov for å styre vegtraseen utenom gravfeltene og deres nære landskapskontekst. Gravfeltene er fredet etter kulturminneloven, og lovens forbud omfatter både fysisk inngrep og tiltak som utilbørlig skjemmer kulturminnene.

Kulturminneloven har et tydelig verneformål. Kulturminner og kulturmiljøer skal vernes som en del av vår identitet og som kunnskapsgrunnlag for nåværende og kommende generasjoner. Dette formålet er grunnpremiss for all planlegging som kan påvirke automatisk fredete kulturminner.

Automatisk fredete gravfelt er en ikke fornybar kilde til kunnskap, de rommer informasjon om ritualer, sosial organisering, bosetningsmønstre, ressursbruk og maktforhold. Mye av denne informasjonen er knyttet til at kulturminnene ligger urørt i sin kontekst. I mange tilfeller er det nettopp stedet som gjør gravminnet forståelig.

Storhauger og andre monumentale gravminner har ofte særskilt landskapsmessig funksjon, de er strategisk plassert for synlighet, som markører i terrenget og som maktsymbol i ferdselslandskapet. En ny vegtrase som skjærer gjennom eller legges tett inntil slike gravfelt, kan svekke eller ødelegge nettopp de kulturminnefaglige kvalitetene som gjør dem verdifulle – lesbarheten av den bevisste plasseringen, siktlinjene og relasjonene til det omkringliggende kulturlandskapet. Selv om gravfeltene ikke berøres direkte, kan vegskjæringer, fyllinger, rekkverk, belysning og trafikk dominere synsfeltet og drastisk redusere opplevelsesverdien, slik at tiltaket vurderes som utilbørlig skjemmende. Riksantikvarens veileder om utilbørlig skjemming peker nettopp på at vurderingene må knyttes til kulturminnets beliggenhet i landskapet og topografi, og at visuelle endring av omgivelsene kan være avgjørende. Det er derfor essensielt at en fremtidig KU beskriver både direkte og indirekte virkninger.

Basert på kulturminnefaglige hensyn vurderes alternativene slik:

Alternativ 4 (grønn) – **Høy konflikt**. Dette er det mest utfordrende alternativet. Traseen strekker seg langs kulturmiljøet med flest gravfelt og vil påvirke kulturminne ID 32945, ID 71261, ID 71260 og mulig ID 52738, ID 138190-1 og ID 178611-1. Innsigelse vil bli vurdert ved valg av dette alternativet.

Alternativ 3 (blå) – **Potensielt høy konflikt**: Dette alternativet er like konfliktfylt som det grønne dersom traseen legges i den sørlige delen av korridoren. En nordlig trase (ref. blå strek på kart s. 27) vil derimot være betydelig mindre problematisk.

Alternativ 2 (oransje) – **Lav konflikt**: Et godt alternativ så lenge traseen følger Rødmyrvegen. Det ligger to gravfelt helt i nord, kulturminne ID 13269 og ID 242462 som ikke må berøres. Innenfor dette alternativet ligger det også steinalderboplass ID 136458 som må hensyntas i den videre planprosessen.

Alternativ 1 (rød) – **Lav konflikt:** I likhet med alternativ 2 er dette lite konfliktfylt, forutsatt at man unngår indirekte påvirkning av kulturminne ID 13269 og ID 242462.

Behov for arkeologisk registrering

Det er, som nevnt ovenfor, registrert flere automatisk fredete kulturminner både innenfor planområdet og i nærområdet. Vår kunnskap om kulturminner i planområdet og i nærområdet samt en vurdering av landskap og terreng, tilsier at det er et stort potensial for at ytterligere slike kan være bevart innenfor planområdet. I henhold til kulturminneloven (kulml) § 9 må vi derfor utføre en arkeologisk registrering før vi kan gi endelig uttalelse til planforslaget. Registreringen vil bli utført ved overflaterregistrering, prøvestikk med spade og maskinell sjakting ved hjelp av gravemaskin på utvalgte steder i planområdet.

For sikre en god planprosess, er det en fordel at registrering av automatisk fredete kulturminner foretas i god tid før planen legges ut til offentlig ettersyn.

Den arkeologiske registreringen kan gjennomføres på kommunedelplannivå. Dette vil kunne gi et bredere kunnskapsgrunnlag for vurdering av de ulike trasealternativene. Vi vil imidlertid presisere at en arkeologisk registrering på dette plannivået ikke vil påvirke vår vurdering av mulig innsigelse til alternativer 4 (grønn) og 3 (blå).

Dersom registreringen gjennomføres på kommunedelplannivå, vil den omfatte hele planområdet. Hvis registreringen ikke gjennomføres på dette stadiet, må den utføres i forbindelse med varsel om oppstart av reguleringsplanen.

Vi gjør oppmerksom på at arkeologiske registreringer bare kan utføres på bar og frostfri mark. Den arkeologiske feltsesongen er normalt fra midten av april til november. Registreringer utføres normalt i rekkefølge etter bestillingsdato.

Kostnader til arkeologiske undersøkelser og bestilling av arkeologisk registrering

Vi viser til kulturminneloven § 9 om undersøkelsesplikten for offentlige og større private tiltak og til § 10 om at utgifter til særskilt granskning må dekkes av tiltakshaver. Se vedlagte budsjett og vilkår for undersøkelsen.

Registreringene er hjemlet i kulml § 9, og er ikke å anse som enkeltvedtak etter forvaltningsloven. Det betyr at kostnadsoverslaget ikke kan påklages, men planmyndighet/tiltakshaver har anledning til å be Riksantikvaren vurdere om overslaget er rimelig.

Meldeplikt

Vi gjør også oppmerksom på meldeplikten etter kulturminneloven § 8 andre ledd. Meldeplikten oppstår når det oppdages automatisk fredete kulturminner som ikke var kjent på forhånd. Bestemmelsen legger et klart ansvar på tiltakshaver om å følge stanse- og meldeplikten. Tiltakshaver skal forsikre seg om at de som utfører arbeidet på stedet er kjent med stanse- og meldeplikten, men det er tiltakshaver selv som står ansvarlig for at fredete kulturminner ikke skades. Telemark fylkeskommune er rette adressat for en eventuell melding.

Vi ber om at tiltakshaver tar kontakt med oss så tidlig som mulig for å avklare tidspunkt for den arkeologiske registreringen. Når vi har mottatt nødvendig informasjon om planen, vil vi utarbeide et budsjett for registreringen.

Eventuelle spørsmål kan rettes til arkeolog Brynhildur Baldursdottir på telefon 971 10 625 eller b.baldursdottir@telemarkfylke.no

Samferdsel

- I det kommende utredningsarbeidet for trafikale konsekvenser av veialternativer bør de viktigste målpunktene for bilistene som kjører i området kartlegges. Altså hvor bilistene kjører til og fra. Det vil igjen kunne vise hva som er de viktigste vegforbindelsene i området.
- Med bakgrunn i hvilken vegløsning planen legger opp til bør det lages et forslag til hvem som skal være vegeier for de berørte vegene, og hvilke som bør omklassifiseres.
- Når det gjelder alternativ 4 (grønt) så bør planområdet utvides østover til og med Rv36 for å kunne vurdere muligheten for ett nytt kryss syd for rundkjøringa på Kjørbekk. Det kan være hensiktsmessig for å avlaste trafikk i rundkjøringa. Rundkjøringa på Kjørbekk er det krysset i fylket som har størst trafikkbetlastning. En slik løsning vil også kunne påvirke trafikkmengden gjennom Klyve.

Eiendomsforvaltning/eiendomsutvikling

Som byggeier er det viktig at det i planleggingen tas hensyn til gode og oversiktlige adkomstløsninger og høy trafikksikkerhet for elever og ansatte ved Skogmo videregående skole. Problematikk knyttet til støy, vibrasjoner og forurensning er også viktig at ivaretas.

Del 2: Fylkeskommunens uttalelse til offentlig ettersyn av planprogrammet

Planprogrammet for arbeidet med denne kommunedelplanen gir en god oversikt over omfanget av utredninger som er nødvendig for å få tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag til å ta det beste veivalget for ny trasé for denne fylkesvegstrekingen.

Kapittel 5 og 6 om planprosessen og medvirkning kan med fordel konkretiseres mer når det gjelder tidfesting av når de ulike medvirkningsaktivitetene i kommunedelplanprosessen skal gjennomføres. Vi minner om at fylkeskommunen driver regionalt planforum som er et samarbeidsorgan for å gjøre plansaksbehandling mer effektiv og forutsigbar, med mål om å øke samordning mellom lokalt, regionalt og nasjonalt nivå i planarbeid.

Under avsnittet *Medvirkning under kommunedelplanprosessen* ber vi derfor om at det legges inn et punkt om regionalt planforum. Det kan ofte være hensiktsmessig å sette av tid til et regionalt planforum når innspillsfasen er over og det konkrete planarbeidet er i gang. Lenke til møtetidspunkt for regionalt planforum finnes på vår hjemmeside her.

[Regionalt planforum - Telemark fylkeskommune](#)

Med hilsen

Tor Arne Hellkås
seksjonsleder
Samfunn og plan

Hanne Birte Hulløen
plankoordinator
hanne.birte.hulloen@telemarkfylke.no

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Saksbehandler

Hanne Birte Hulløen - hovedsaksbehandler	tlf. 90 17 67 96	e-post: hanne.birte.hulloen@telemarkfylke.no
Cathrine Nedberg – vannforvaltning	tlf. 90 72 78 44	e-post: cathrine.nedberg@telemarkfylke.no
Anne Skaug Nisi - jordvern	tlf. 48 19 62 61	e-post: anne.skaug.nisi@telemarkfylke.no
Geir Sørums - næring, klima	tlf. 93 45 80 33	e-post: geir.sorum@telemarkfylke.no
Ole Bjørn Bårnes - fisk- og viltforvaltning	tlf. 95 07 30 43	e-post: ole.bjorn.barnes@telemarkfylke.no
Brynhildur Baldursdóttir - automatisk fredede kulturminner	tlf. 971 10 625	e-post: b.baldursdottir@telemarkfylke.no
Dag Steinar Ragvin - samferdsel	tlf. 94 16 94 76	e-post: dag.steinar.ragvin@telemarkfylke.no
Kirstin Enger- eiendom	tlf.	e-post: kirstin.enger@telemarkfylke.no

Kopi til:

STATSFORVALTEREN I VESTFOLD OG TELEMARK
STATENS VEGVESEN

Fra: tor@nenseth.no
Sendt: 15.06.2026 10:34:58
Til: Skien Postmottak <post@skien.kommune.no>
Kopi: 'Anders Nenseth' <anenseth@gmail.com>
Emne: 26/3327 KDP Trommedalsvegen til Menstadbrua

Innspill til Kommunedelplan for forbindelse fra fv. 3294 Trommedalsvegen til fv. 32 Menstadbrua

Bakgrunn:

Reguleringsplan for Nenset sandtak omfatter sand- og grusforekomstene på eiendommene 221/8, 221/235 og 221/345.

Driften på 221/8 og 221/235 utføres av Heidelberg Material, mens Grenland Sand og Grus driver forekomsten på 221/345. Heidelberg's avtale om drift på 221/8 løper ut 2036. Sand og grusforekomstene på 221/8 nærmer seg slutten. På den største, østlige delen av eiendommen er det ikke lenger drivverdige forekomster.

Reguleringsplanen bestemmer bl.a. at all transport av sand og grus ut fra eiendommene skal føres over 221/8 til rundkjøringen på Kjorbekk.

Innspill:

Som eiere av 221/8 må vi forberede at avtaleforholdet med Heidelberg kan bli avsluttet ved utgangen av 2036.

Da vil det åpne seg for alternativ anvendelse av eiendommen, spesielt den største, østlige delen. Transport av sand og grus over denne delen eiendommen, fra naboeiendommene, vil utgjøre et vesentlig hinder for alternativ anvendelse.

Vi mener derfor at planleggingen av ny vei mellom Rødmyr og Kjorbekk må omfatte en ny adkomst til/fra 221/235 og 221/345. Så lenge trasevalget for Rødmyr/Kjorbekkforbindelsen er uavklart, kan vi ikke fremme konkret forslag om slik adkomst, men det kan vi komme tilbake til når trasévalget er foretatt.

Eiendommene 221/1788 og 221/2571 har veirett over 221/8 til rundkjøringen på Kjorbekk. Dersom forbindelsen til rundkjøringen på Kjorbekk endres, må de to nevnte eiendommene sikres alternativ forbindelse til hovedveinettet.

Vi ber om å bli holdt løpende og direkte orientert om planarbeidet.

Vennlig hilsen
Tor Nenseth