

Oppdragsgiver: FRIER VEST HOLDING AS
Oppdragsnavn: Detaljregulering Frier - Tråk
Oppdragsnummer: 633077-01
Utarbeidet av: Sissel Nybro
Oppdragsleder: Sissel Nybro
Dato: 14.01.2022

Notat Vurdering innspill trafikk

Bakgrunn

Regionalt planforum ble avholdt i forkant av 1.gangsbehandlingen av detaljreguleringen Frier-Tråk for å drøfte utfordringer rundt inngrep i store naturområder, landskap og trafikk. Møte ble avholdt 15.12.2021 med deltakelse fra Statsforvalter, Kystverket, Vestfold og Telemark fylkeskommune, Lede, Grenland Havn, Bamble kommune, Asplan Viak (konsulent) og Frier vest Holding AS (forslagsstiller).

Vestfold og Telemark fylkeskommune ved samferdselsavdelingen var i møtet spesielt opptatt av trafikkforhold. I etterkant av Planforum har fylkeskommunen sendt en tilbakemelding (brev i e-post 10.01.22). I brevets sammendrag skriver fylkeskommunen følgende: «Ut fra det vi har vurdert hittil kan disse momentene (1-7) medføre innsigelse mot reguleringsplanen. Disse og eventuelle øvrige planfaglige momenter/ innsigelsespunkter vil bli omtalt i vår uttalelse etter at reguleringsplanen er sendt ut på høring/offentlig ettersyn. Vi vil da kunne vurdere planmaterialet grundigere».

Forslagsstiller har i samråd med Bamble kommune blitt enige om å lage et eget notat for å belyse hvordan fylkeskommunens innspill i mottatt brev 10.01.22 er vurdert og fulgt opp i planforslaget.

VER.	DATO	BESKRIVELSE	AV	KS
01	14.01.22	Nytt dokument	SN	BW

Versjonslogg:

Innspill med kommentarer

Nedenfor er innspill fra fylkeskommunen vist i 8 punkt. Forslagstillers kommentarer er knyttet til hvert av punktene.

- 1) Vi mener at det må stilles rekkefølgekrav til at den nye fylkesvegen/gassvegen skal være ferdig. Rekkefølgekravet må knyttes til de nye byggeområdene i planen.

Forslagstillers kommentar:

Både Bamble kommune og Vestfold og Telemark fylkeskommune har i desember 2021 gjort likelydende vedtak for finansiering av ny veg Rugtvedt - Surtebogen¹. Saken er nå til behandling i Stortinget. Veggen er planlagt finansiert med et bidrag fra Nye Veier, egenandel fra Fylkeskommunen og bompenger.

Planlagt fremdrift i vegprosjektet er en trafikkpåsetting 1. november 2024. Med en vedtatt reguleringsplan for Frier Tråk i første halvdel 2022, vil byggestart i området starte høst 2022 og kunne være klart til produksjonsoppstart for første virksomhet i 2024. Dette vil sammenfalle godt med fremdrift for gassvegen.

Frier Vest Holding AS erfarer i dialog med aktuelle aktører at sikkerhet for byggeklare tomter er viktig ved beslutning av lokasjon. Alle rekkefølgekrav som er knyttet til forhold/tiltak en forslagstiller/utbygger ikke har kontroll på gjennomføringen av, er en stor usikkerhetsfaktor i dialog med aktuelle næringer. I ytterste konsekvens kan det også være en avgjørende faktor for etablering eller ikke. Vedtak gjort i fylkeskommunen og Bamble kommune er således svært positivt i dialog med aktuelle aktører.

Det er med foreliggende vedtak vurdert at det ikke er behov eller hensiktsmessig med rekkefølgekrav til gassveien i detaljreguleringsplanen for Frier Tråk.

- 2) I trafikkutredningen synes det forutsatt at en urealistisk høy andel mennesker vil sykle til/fra jobb. Det samme er tilfellet når det gjelder andel som er forutsatt vil reise med buss til/fra jobb. Trafikkutredningen sier heller ikke noe om hvordan trafikken fra området vil påvirke eksisterende fylkesvegnett i begge retninger, og at RVU (reisevaneundersøkelsen) som er brukt i byområdet for Grenland ikke passer i dette tilfellet fordi dette området er bilbasert. Det må tas utgangspunkt i 2,5 turer pr. ansatt på området. Trafikkutredningen må også omfatte massetransport/massebalanse. Trafikkvurderingen har litt feil i sine fartsgrenser for området. Det bør rettes opp. Særlig for Findal. Mange av arbeidsplassene må forventes å kreve arbeidere med spesialkompetanse. Slike folk er ikke enkelt å rekruttere. Det må forventes at mange vil

¹ Bamble kommune, Kommunestyret 16.12.21. Sak 91/21
Vestfold og Telemark fylkeskommune, Fylkestinget, 14.12.21. Sak 21/08949

være bosatt andre steder enn i nærområdet. Det bidra ofte til økt bilbruk. Det virker som at det ut ifra stedets beliggenhet og begrensede tilgjengeligheter til andre transportformer er beregnet for lite trafikk som følge av tiltaket. Etter gjeldene håndbøker må det legges inn et høyere antall bilreiser som følge av tiltaket. Innfartsparkeringer i trafikktutredningen, virker noe optimistisk. Det er erfart fra flere andre steder at det skal mye til for at folk velger å parkere bilen for å bytte over til buss ved en slik parkering. Det må da legges inn rekkefølgetiltak om parkeringsbetaling på arbeidsplass og høye bomtakster. Ellers vil et slikt tiltak ikke bli brukt.

Forslagstillers kommentar:

Ved utvikling av område med nye grønne næringsvirksomheter er det også en ambisjon fra utbygger å legge til rette for miljøvennlige transport til områdene. Det legges til rette for kollektivholdeplasser ved de to innkjøringene til området, og videre transport internt på området kan løses med f.eks micromobilitet, autonome busser el. Interne veger er også regulert med en slik bredde at det lar seg tilrettelegge med løsninger for syklende. Kommuneplanbestemmelsenes parkeringskrav for industri er 0,5-1,2 bil per ansatt. I reguleringsbestemmelsene er det lagt til grunn det laveste parkeringskravet, 0,5 parkering per ansatt. Dette som et tiltak for å begrense antall parkeringsplasser. Det er lagt til grunn en kollektivandel til området på 8 %, som er målet i Bypakkeprosjektene. For å oppnå en slik kollektivandel må det legges til rette for bedre kollektivtilbud til området og tiltak som stimulerer til kollektivbruk. Ansvar for tilrettelegging for kollektivtilbud og bruk ligger både hos fylkeskommunen og utbygger/ næringsvirksomheter. I reguleringsplan legges det til rette for kollektiv ved rekkefølgekrav til ny holdeplass i forbindelse med nordre kryss. I sør opprettholdes dagens holdeplasser.

I utredningen er det lagt til grunn at 20 % av de nyansatte vil bosette seg slik at de vil ha mindre enn 20 min med el-sykkel til området, dvs. på Herre, Rugtvedt og Stathelle. Av disse 20 % er det lagt inn en sykkelandel på 8 %, som gir en fremtidig sykkelandel på kun 1,6 %, som ikke er spesielt høyt. Om denne andelen likevel skulle velge bil vil det gi en marginal økning av ÅDT (+80).

Det er erfart gjennom pandemien at kommunikasjon fungerer godt via digitale plattformer, og det er forventet at kommunikasjon vil foregå på denne måten også i fremtidig, noen som kan gi mindre reising for de som ikke har behov for fysisk oppmøte på virksomhetene.

Området fremstår som bilbasert i dag, og det er et dårlig kollektivtilbud til området. Det er derfor også lagt til grunn en bilandel som er høyere enn RVU for byområdet (84,4% mot 72% i RVU). Nyskapt trafikk som følge av planområdet er synliggjort, og det er anslått en 50/50 fordeling fra nord og syd. Det er ikke gjort vurderinger av regionalt vegnett utover dette.

Næringstrafikk er medtatt i beregningene. Med en planskilt løsning i søndre kryss vil transport til og fra havna skje uten å belaste fylkesvegen, og det er tatt høyde for dette i beregningene.

Det er et ønske å oppnå mest mulig massebalanse i de nordre delene av planområdet, da steineksport ut fra disse områdene til havna vil være lite lønnsomt. I de søndre delene av området er det nærhet til havna og ev. bruk av planskilt løsning er aktuelt ved stor eksport av overskuddstein.

Fartsgrense forbi Findal er 40 km/t og det er målestokken på kartet som gjør at denne strekningen ikke er synlig. Det kunne vært angitt tekst på kart for å visualisere dette bedre. Det har for øvrig ingen betydning for trafikkberegningene som er utført.

- 3) Rekkefølgekrav til samferdselsanlegg må utredes og framkomme i planmaterialet. Vårt syn med bakgrunn i planmaterialet som foreligger og planprosessen hittil er at sammenhengende g/s-veg mellom Herre og Rugtvedt må være på plass før de nye byggeområdene i planen tas i bruk.

Forslagstillers kommentar:

I reguleringsplanen er det stilt rekkefølgekrav til etablering av g/s-veg fra nordre kryss og i retning mot Herre for å tilrettelegge for sykling for ansatte som bosetter seg i Herre.

I planområdet er det regulert g/s-veg langs fylkesvegen på hele strekningen. Utover strekningen fra nordre kryss mot Herre er det ikke vurdert behov for rekkefølgekrav som følge av planforslaget. Dette fordi det ikke vil være en g/s-veg de ansatte som skal til planområdet vil ha behov for da de vil sykle inn i næringsområdet ved nordre kryss eller ved Asdalstrand. En sammenhengende sykkelforbindelse fra Herre til Surtebogen ville vært mer attraktiv og gunstigere topografisk om den ikke følger fylkesvegen, men går inn ved Rafnes gård og gjennom næringsområdet på Frier Vest mot Asdalstrand. Dette er utenfor planområdet og er ikke vurdert nærmere. Etter ønsker fra kommunen og fylkeskommunen sikres det gjennom planforslaget areal til en fremtidig g/s-veg langs Herrevegen.

I forslag til kommuneplanens arealdel, som går til 1.gangsbehandling januar 2022, er det foreslått fremtidig g/s-veg langs fylkesvegen fra Surtebogen til Asdalstrand. I forbindelse med gassveien er det vist et sammenhengende gang- og sykkelvegsystem fra Findal til Surtebogen.

Se for øvrig kommentar til pkt 1.

- 4) Det vises til fraviksbehandlingen for veikurvatur. Vilkårene satt der må innarbeides i planen.

Forslagstillers kommentar:

Fylkeskommunens vilkår i vedtak 24.11.21 (sak 99/21) er innarbeidet i planen. I plankartet er regulert vegareal tilstrekkelig for gjennomføring av løsningen, og i bestemmelsene er følgende dokumentasjonskrav angitt:

Før det gis igangsettingstillatelse/igangsettingstillatelse for kryss skal byggeplan for aktuell kryssløsning SV1/SKV1 og/eller SKV1/SKV9 godkjennes av Vestfold og Telemark Fylkeskommune. Gjennomføringsavtale med fylkeskommunen skal avklares. I kryss SV1/SKV1 skal vilkår i sak 99/21 Hovedutvalg samferdsel, Vestfold og Telemark Fylkeskommune (24.11.21) legge til grunn. Behov for supplerende grunnundersøkelser og stabilitetsvurderinger må avklares med geoteknisk fagkyndig.

- 5) Det må tas med at VTFK skal godkjenne byggeplaner og at det skal være gjennomføringsavtaler med VTFK.
- Det må forventes at fylkesveg 353 fortsatt vil benyttes av mange selv etter åpning av Breviksbrua. Det vil spesielt skje dersom Gassvegen, realiseres. Fylkesvegen benyttes av en del syklist, fordi den passer inn i flere sykkelrunder. Det er derfor viktig at det blir gode løsninger for gående og syklende. Med økt trafikk på fylkesvegen, blir dette behovet større. Det gjelder spesielt med økningen i tungtrafikken som følge av tiltaket.
 - Det er altfor lang avstand i næringsområdene til at det vil være aktuelt for mange å benytte buss. Holdeplasser i hver ende gjør at det blir for lang avstand til mye inne på næringsarealene.

Forslagstillers kommentar:

Se bestemmelse angitt i kommentar til pkt 4.

Kulepunkter er svart ut i kommentarer til pkt 2 og 3.

- 6) Det bør gjøres en kapasitetsberegning av de nye kryssene for å være sikker på at de får tilstrekkelig kapasitet.

Forslagstillers kommentar:

Det er antatt en ca. fordeling av trafikk 50/50 i de to kryssene. Det er ikke foretatt en kapasitetsvurdering.

Det nordre krysset er skissert i forbindelse med fravikssøknad. I denne sammenheng er det gjort en vurdering av høyre- og venstresvingefelt, og disse er forlenget etter vurdering og vedtak i fylkeskommunen. Lengde på disse øker kapasiteten i krysset.

Det søndre krysset er uendret i forhold til dagens situasjon. Kapasiteten i dette krysset er vurdert i forbindelse med Frier Vest. Ny avkjøring legges fra kommunal veg, Asdalsstrand.

- 7) Det synes ikke å være tatt med trafikk som kan komme som følge av den nye gassvegen.

Forslagstillers kommentar:

Trafikk som følge av nye utbygginger i Frier området er inkludert i fremtidig ÅDT forbi planområdet. Trafikk til de nye næringsområdene vil utgjøre en betydelig andel av ny trafikk på Gassveien.

Det er ikke gjort vurderinger på om det blir endret kjøremønster som følge av ny gassveg, ny E18 eller andre tiltak på det overordnede vegnettet. Bedre standard på vegen Rugtvedt -Surtebogen kan invitere til noe mer gjennomkjøring mot Porsgrunn, samtidig vil bompenger kunne gi en motsatt effekt, at færre velger denne vegen.

- 8) I tillegg til tilbakemeldingene fra samferdsel over, er det svært viktig at dere i det endelige planforslaget peker på og viser hvordan dere skal håndtere overskuddsmassen fra alle terrengskjæringer og øvrige terrenginngrep. Hvordan skal massene brukes og hvordan skal de lagres/mellomlagres.

Forslagstillers kommentar:

Det er ønskelig å benytte mye av massene til terrengbearbeiding innenfor planområdet. Det er i reguleringsbestemmelsene satt følgende dokumentasjonskrav som ivaretar forholdene rundt massehåndtering:

Grave-/oppfyllingsplan og sprengningsplan

Før det kan gis rammetillatelse/igangsettingstillatelse for grunnarbeider innenfor det enkelte felt skal det gjennomføres en vurdering av utgraving av løsmasser og planlagte steinfyllinger. Vurderingen skal utføres av geoteknisk fagkyndig.

Før det gis rammetillatelse/igangsettingstillatelse for grunnarbeider skal det foreligge sprengningsplan og plan for mellomlagring og permanent disponering av jord og steinmasser etter forurensningsloven §11. Gjennomføring av sprengningsarbeider, inkludert bestemmelse av grenseverdier for rystelser, må vurderes av fjellsprengningsteknisk sakkyndig i detaljprosjekt.
