



STATENS VEGVESEN v/ Trude Holter  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

19.11.2021

## **Informasjon om vedtatt reguleringsplan 522R E134 Saggrenda- Meheia**

Kongsberg kommune har sendt deg dette brevet for å informere om at det er vedtatt en reguleringsplan som kan ha betydning for deg. De som får tilsendt dette brevet er grunneiere, naboer, gjenboere, offentlige instanser, organisasjoner, forslagsstiller/tiltakshaver og de som har kommet med merknader ved høring / offentlig ettersyn.

Hvis du har leietakere, sameiere eller andre rettighetshavere til eiendommen din, må du også informere disse om innholdet i dette brevet.

### **Innholdet i planen**

Planen omfatter ny trase for E134 mellom Saggrenda og Meheia. Vegtraseen fortsetter til Elgsjø i Notodden kommune. I Kongsberg kommune strekker planområdet seg fra Vollåsen til kommunegrensen på Meheia. Ny veg er lagt på sørsiden av Kobberbergsvassdraget. Formålet med planarbeidet er å legge til rette for en mer effektiv og trafikksikker veg. Planen åpner for etablering av smal 4-felts motorveg med tilhørende anlegg, midlertidig rigg- og anleggsområde og permanent massedeponi.

Planarbeidet omfattes av forskrift om konsekvensutredning, vedlegg 1. Konsekvensutredning med både hovedrapport og delrapporter kan leses på [Reguleringsplan E134 Saggrenda-Elgsjø | Statens vegvesen](#)

Detaljene i reguleringsplanen kan du finne i plankartet og reguleringsbestemmelsene som er vedlagt dette brevet.

### **Informasjon om planvedtaket**

Kommunestyret vedtok 03.11.2021 planen etter plan- og bygningsloven § 12-12. Saksprotokoll og saksframlegg følger vedlagt.

Dersom du har sendt inn merknader ved offentlig ettersyn / høring, kan du finne en oppsummering av merknadene vedlagt.

### **Mulighet for å klage på vedtaket**

Du som er part i saken har mulighet for å klage på vedtaket av reguleringsplanen. Hvis du vil klage, må du innen tre uker fra du har mottatt dette brevet sende klagen skriftlig til Kongsberg kommune, postboks 115, 3602 Kongsberg, eller til [pbl@kongsberg.kommune.no](mailto:pbl@kongsberg.kommune.no). Det er viktig at klagen inneholder en beskrivelse av hva du ønsker å få endret i planen og en begrunnelse for dette. Du kan finne mer informasjon om mulighetene for å klage og videre saksgang i plan- og bygningsloven §§ 12-12 og 1-9, forvaltningsloven kap. VI og i vedlagte skjema «Melding om rett til å klage».

**Krav om erstatning**

Dersom planvedtaket vil innskrenke dine framtidige muligheter for utbygging, kan du ha visse muligheter for å kreve innløsning av ubebygd (del av) eiendom eller erstatning. Hvis du vil komme med et slikt krav, må du sende dette skriftlig til Kongsberg kommune innen 3 år. Nærmere opplysninger om mulighetene for erstatning og innløsning kan du finne i plan- og bygningsloven §§ 15-2 og 15-3.

**Mer informasjon**

Dersom du trenger flere opplysninger eller veiledning i tilknytning til saken eller saksbehandlingen, kan du kontakte saksbehandler eller vårt servicekontor. Servicekontoret for byggesak ligger i 1.etasje i rådhuset og har åpningstid mandag og torsdag kl. 1200-1400. Servicekontoret kan også kontaktes på tlf. 408 23 700 mandag, tirsdag og torsdag kl. 1200-1400, alternativt på byggesak@kongsberg.kommune.no.

Kommunens saksbehandler for dette planarbeidet har epost-adresse [anne.kjersti.lovstad@kongsberg.kommune.no](mailto:anne.kjersti.lovstad@kongsberg.kommune.no) og telefon 40878251. Alternativt kan du finne opplysninger på vår nettside [www.kongsberg.kommune.no](http://www.kongsberg.kommune.no). Der vil du også kunne finne andre dokumenter i saken.

Vennligst oppgi plannummer 522R ved alle henvendelser.

Med vennlig hilsen

Anne Kjersti Løvstad  
Rådgiver

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent i Kongsberg kommune og sendes uten underskrift*

Vedlegg:

- 1 Reguleringsplankart for 522R E134 Saggrenda-Meheia, vedtatt 03.11.2021
- 2 Bestemmelser for 522R E134 Saggrenda - Meheia, vedtatt 03.11.2021
- 3 Planbeskrivelse for E134 Saggrenda-Elgsjø
- 4 Protokoll og saksframlegg 522R E134 Saggrenda - Meheia
- 5 Oppsummering offentlig ettersyn og begrenset høring
- 6 Melding om rett til klage

Intern kopi:  
Seksjon vei  
Seksjon VAR



# Kongsberg kommune

## MØTEPROTOKOLL

---

**Utvalg:** Kommunestyret  
**Møtested:** Sølvsalen, Krona  
**Dato:** 03.11.2021  
**Tidspunkt:** 17:00-

---

### Følgende politikere møtte:

Navn	Funksjon	Repr	Vara for
Thor Hukkelås	Medlem	KBL	
Kari Anne Sand	Ordfører	SP	
Per Fossen Hals	Medlem	SP	
Just Salvesen	Medlem	SP	
Aleksander Bjerke	Medlem	SP	
Ole Gustav Lia	Medlem	SP	
Hege Pytte	Varamedlem	SP	Tone Lohndal Hogstad
Tone Laila Odden	Medlem	SP	
Knut Bernhard Berget	Varamedlem	SP	Synnøve Korsnes Berget
Vilde Ingeborg Holtan	Medlem	MDG	
Håvardrud			
Cecilie Søvik	Medlem	MDG	
Christine Grønli	Medlem	MDG	
Gunnar Sembsmoen	Varamedlem	KBL	Anders Næss
Elisabeth Baklia	Medlem	KBL	
Liv Veslemøy Fjerdingsstad	Medlem	KBL	
Per Einar Fon	Medlem	KBL	
Bjørn Flo Knudsen	Medlem	V	
Ingar Storholt	Medlem	AP	
Marte Gustavsen	Medlem	AP	
Ødegården			
Heidi Tovsrud Knutsen	Medlem	AP	
Irene Voldby Thorberg	Varamedlem	AP	Even Amandus Røed
Steinar Flom	Medlem	AP	
Ingebjørg Trandum	Medlem	AP	
Jorge Pino	Medlem	AP	
Helge Evju	Medlem	H	
Adrien Sundnes Lenerand	Varamedlem	H	Line Spiten
Terje Navjord Jensen	Varamedlem	H	Kine Fusche Jenssen
Ingeborg Sivertsen	Medlem	H	
Per Håvard Kleven	Medlem	H	
Simen Murud	Medlem	H	
Mary-Ann Lokshall Tabrizi	Medlem	FRP	
Mosh Mojtaba Estakhri	Medlem	FRP	
Njål Vigleik Johnsen	Medlem	SV	

Bror Eskil Heiret	Medlem	SV
Lars Halvard Wetterstad	Varamedlem	SP

**Andre fremmøtte:**

**Navn**

## **Behandling i Kommunestyret – 03.11.2021:**

Bjørn Flo Knudsen gis permisjon og kommunestyret er vedtaksført med 34 stemmer

Cecilie Søyvik (MDG: foreslo alternativt vedtak:

"Reguleringsplan 522R E134 Saggrenda - Meheia med plankart og tilhørende reguleringsbestemmelser, sist revidert 08.10.2021, sendes tilbake til Statens Vegvesen for omarbeidelse i tråd med alternativ 1B. SVV sin samlede vurdering av samfunns mål med prissatte og ikke prissatte konsekvenser peker klart på alternativ 1B. Dette alternative kommer best ut i sum for naturmangfold, kulturarv, friluftsliv og naturressurser for området mellom Saggrenda og Elgsjø. Dette vil i så fall være i tråd med nasjonal og kommunal politikk når det gjelder ivaretagelse av miljø og klima. "

Elisabeth Baklia (KBL) fremmet følgende tilleggsforslag

Det skal vurderes om det innenfor gjeldende reguleringsplan 522R er mulig å bygge om et av riggområdene til rasteplass, dimensjonert for vogntog med tanke på kjøre-/hviletidsbestemmelsene, etter at ny E134 står ferdig."

**Søyviks** forslag settes opp mot utvalgets innstilling.

Søyviks forslag fikk 5 stemmer (3 MDG, 2 SV) mot 29 stemmer for utvalgets innstilling (9 SP, 7 AP, 6 H, 5 KBL, 2 FrP )

Baklias forslag fikk 6 stemmer (5 KBL, 1 MDG Grønli ) mot 28 stemmer ( 9 SP, 7 AP, 6 H, 2 SV, 2 FrP, 2 MDG Søyvik , Håvardrud)

## **Vedtak i Kommunestyret – 03.11.2021**

*Reguleringsplan 522R E134 Saggrenda – Meheia med plankart, tilhørende reguleringsbestemmelser og juridisk bindende tegninger, sist revidert 08.10.2021 vedtas som en detaljregulering i henhold til plan- og bygningsloven § 12-12 med følgende endringer:*

*a) Det tas inn en bestemmelse om at stolpene på viltgjerdet skal være mørke, fortrinnsvis jordtoner. Se begrunnelse under overskriften «Vurdering».*





## Sluttbehandling av 522R E134 Saggrenda - Meheia

Saksnr	Utvalg	Møtedato
	Utvalg for miljø og utvikling	25.10.2021
	Kommunestyret	

### Rådmannens anbefalte innstilling

#### Alternativ 1

Reguleringsplan 522R E134 Saggrenda – Meheia med plankart, tilhørende reguleringsbestemmelser og juridisk bindende tegninger, sist revidert 08.10.2021 vedtas som en detaljregulering i henhold til plan- og bygningsloven § 12-12.

#### Alternativ 2

Reguleringsplan 522R E134 Saggrenda – Meheia med plankart, tilhørende reguleringsbestemmelser og juridisk bindende tegninger, sist revidert 08.10.2021 vedtas som en detaljregulering i henhold til plan- og bygningsloven § 12-12 med følgende endringer:

- a) Det tas inn en bestemmelse om at stolpene på viltgjerdet skal være mørke, fortrinnsvis jordtoner. Se begrunnelse under overskriften «Vurdering».

### 1. Hovedtrekkene i planen:

Statens vegvesen har nå ferdigstilt arbeidet med reguleringsplan for ny E134 mellom Saggrenda i Kongsberg kommune og Elgsjø/Rossebusletta i Notodden kommune. Formålet med planarbeidet er å legge til rette for en mer effektiv og trafikksikker veg mellom Saggrenda og Elgsjø. Det er utarbeidet forslag til reguleringsplan med tilhørende bestemmelser og planbeskrivelse. Plankart og reguleringsbestemmelser er utarbeidet for hver enkelt kommune, mens planbeskrivelsen er felles for hele strekningen.

Reguleringsplan er utarbeidet for smal 4-felts motorveg på det meste av strekningen, slik det ble vedtatt da planprogrammet ble fastsatt av Kongsberg og Notodden kommuner i desember 2020

Som del av planarbeidet er det utarbeidet en rekke dokumenter og rapporter, disse kan leses på vegvesenets prosjektside: [Reguleringsplan E134 Saggrenda–Elgsjø | Statens vegvesen](#)

Planforslaget har vært ute til offentlig ettersyn, og planen legges nå fram for sluttbehandling. Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas med overnevnte endringer.

## 2. Bakgrunn og fakta

### Planprosess

E134 Saggrenda- Elgsjø inngikk i konseptvalgutredningen E134 Kongsberg- Gvammen (april 2012). I denne står det at «det er behov for omfattende oppgradering av E134 som grunnlag for vekst i næringslivet og for å utvikle bo- og arbeidsmarkedsregioner. Videre står det at strekningen Saggrenda –Elgsjø bør bygges først pga. dårlig framkommelighet over Meheia.» Statens vegvesen varslet oppstart av arbeidet med nye E134 mellom Saggrenda og Elgsjø i mai 2019, og det ble avholdt informasjonsmøte på Furuly på Meheia i juni 2019.

Kommunestyret fastsatte 14.12.2020 Planprogram for Saggrenda- Elgsjø reguleringsplan med konsekvensutredning, jf forslag til planprogram datert 13.11.2020 med følgende endringer:

- a) *Hindring av spredning av mikroplast skal omtales i planbeskrivelsen og sikres gjennom reguleringsplanen.*

Det ble også vedtatt at det med hjemmel i forskrift om konsekvensutredninger § 32 skulle utarbeides forslag til reguleringsplan for veglinje alternativ 3, jf silingsrapport datert 3.8.2020. Alternativ 3 innebærer smal 4-felts veg uten tunnel. Der ny veg kobles mot eksisterende E134 bli det 2- felts veg.

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 9.april - 21.mai 2021. Det har i tillegg vært gjennomført en begrenset høringer i tidsrommet. 18. august - 8.september, 2021. Det har kommet inn totalt 31 merknader fordelt på 12 fra privatpersoner, 9 fra organisasjoner /foreninger, 6 fra statlige instanser, 2 fra fylkeskommunene og 2 fra de berørte kommunene.

Høringsuttalelse til reguleringsplan for E134 Saggrenda – Elgsjø – Offentlig ettersyn ble behandlet i Utvalg for miljø og utvikling 26.04.2021 med følgende vedtak:

*Kongsberg kommune gir med dette sin støtte til Statens Vegvesen sitt forslag til detaljregulering for E134 Saggrenda- Elgsjø. Kongsberg kommunen ber samtidig Statens Vegvesen vurdere følgende i det videre arbeidet*

- a) *Utvidelse av Geiteryggen kulvert og betydningen for viltkryssing, må vurderes i det videre planarbeidet. Se begrunnelse under overskriften «Vurdering».*
- b) *Det tas inn en bestemmelse om at stolpene på viltgjerdet skal være mørke, fortrinnsvis jordtoner. Se begrunnelse under overskriften «Vurdering».*
- c) *Kongsberg kommune skal holdes orientert om endringer i YM-planen som kan føre til mindre gunstige løsninger for omgivelser og miljø. Se begrunnelse under overskriften «Vurdering»*

Det har vært god dialog mellom Statens vegvesen og kommunen, administrasjonen har gitt innspill til planarbeidet underveis i prosessen.

Under ulike stadier i planarbeidet har følgende avdelinger i kommunen vært orientert: Seksjon vei, seksjon vann, avløp og renovasjon, barnerepresentanten, miljørettet helsevern, brann og redning, kultur- og velferdstjenesten, landbruk og miljø, kommuneplanlegger, næringssjefen, kulturminnerådgiver og vannkoordinator for Numedalslågen. Flere av disse har også gitt tilbakemeldinger som er videreformidlet til Statens vegvesen.



## Høring og offentlig ettersyn

Statens vegvesen har hatt ansvaret for planarbeidet til og med merknadsbehandling etter høringsperioden, og har oppsummert og svart ut alle merknaden ei et eget merknadshefte, se vedlegg 4. 17 av merknadene gjelder forhold i Kongsberg kommune. Rådmannen har markert disse med gult i det vedlagte merknadsheftet.

Rådmannen mener at Statens vegvesen stort sett har svart ut og hensynstatt aktuelle merknader på en tilfredsstillende måte. Rådmannen stiller seg i hovedsak bak Statens vegvesens behandling av merknadene og har ingen ytterligere kommentarer ut over de som blir gitt i slutten av dette dokumentet, under *Vurdering*.

## Endringer i plandokumentene etter offentlig ettersyn.

Tiltakshaver har gjort følgende endringer etter offentlig høring for å imøtekomme merknader og rette mindre feil:

### Reguleringsbestemmelser E134 Saggrenda-Meheia (Kongsberg), endringer datert 08.10.2021:

- Det er innarbeidet bestemmelse om oppføring av inntil 0,8 m høyt tett betongrekkverk som angitt på C-tegninger og fagrapport støy. Retningslinje T-1442/2021 skal gjelde.
- Henvisning til NVEs retningslinje 81/2016 er justert.
- Riggområder sikres mot 20-årsflom, mens områder rundt konstruksjoner skal sikres mot 200-årsflom. Riggområder skal i nødvendig grad erosjonssikres.
- Det er innarbeidet bestemmelse om forholdet mellom reguleringsplanen og kommuneplanens arealdel.

### Reguleringsplankart E134 Saggrenda-Meheia (Kongsberg), endringer datert 08.10.2021:

- Plankart R004: Det er lagt inn en 5 m bred grøntsone (LNFR) mot Kobberbergselva vest for Lassedalsveien.
- Plankart R004, R010 og R011: Flomsone er justert iht. nye flomberegninger. Flomsone for 20-årsflom er beregnet. Riggområder sikres mot 20-årsflom, mens områder rundt konstruksjoner skal sikres mot 200-årsflom. Hensynssonene for flomfare er gitt undernummerering for å skille mellom dette.
- Plankart R005: Geiteryggen kulvert er erstattet med bru for viltkryssing. Formålsgrensene er ikke endret.
- Plankart R007: Inngrepet i forbindelse med passeringslomma ved fritidseiendommene 115/90 og 115/9/6 er redusert. *Denne endringen er sendt på begrenset høring.*
- Plankart R010: Øksneelvbrua er kortet noe inn på østsiden av Øksneelva, da denne brua ikke lenger vil være den viktigste viltkryssingen på strekningen. Formålsgrensene er ikke endret.
- Plankart R011: Løkenbrua er utvidet på vestsiden av vassdraget for adkomst til eiendommen og viltkryssing. Det er også lagt inn en ny traktorveg under brua. Formålsgrensene er ikke endret. *Denne endringen er sendt på begrenset høring.*
- Plankart R012: Det er lagt inn en ny driftsundergang (Nedre Jerpetjønn kulvert) for Statskog sin eiendom sør for den nye bomstasjonen på dagen E134. Det er også lagt inn landbruksveg klasse 7 fram til velteplass ved dagens E134, og planområder er dermed noe utvidet. *Denne endringen er sendt på begrenset høring.*

### Planbeskrivelse, endelig versjon datert 08.10.2021:

- Retningslinje T-1442/2021 skal gjelde. Planbeskrivelsen er oppdatert iht. kravene til støy i 2021-versjonen.
- Omtale av statlige planretningslinjer (SPR) for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning er innarbeidet.
- Forholdet til verdensarvområdet ved ev. videreføring av trasé vestover er omtalt.

- Henvisning til NVEs retningslinje 81/2016 er justert. Dette er også fulgt opp i ROS-analysen.
- Riggområder sikres mot 20-årsflom, mens områder rundt konstruksjoner skal sikres mot 200-årsflom. Dette er også fulgt opp i ROS-analysen.
- Omtale av jernbaneformål er fjernet, da område o\_STJ utgår fra planforslaget. (Notodden)
- Det foreslås å innløse tre fritidseiendommer etter ønske fra eierne. Det gjøres også justeringer som innebærer endrete inngrep på flere eiendommer, og kapittel 7.4.2 om innløsning av bebyggelse og erverv av eiendom er oppdatert. (Notodden)
- Generell oppdatering av informasjon siden forrige versjon, bl.a. planstatus og endringer i planforslaget etter høring.

#### Tegninger:

- Tegningene som er gjort juridisk bindende gjennom reguleringsbestemmelsene er oppdatert med endringene som beskrevet over. Dette gjelder C-, D-, F- og K-tegninger. Reguleringsbestemmelsene viser til tegningshefter, datert henholdsvis 24.09.2021 (Notodden) og 08.10.2021 (Kongsberg).
- I tillegg er O-tegningene oppdatert der foreslåtte endringer vil ha konsekvenser for landskapstilpasning.
- W-tegningene (grunnerverv) er justert i henhold til justert arealbeslag i reguleringsplankartene. W-tegningene omfatter ikke arealet som inngår i bestemmelsesområde #9 i Notodden, da dette ikke er detaljprosjektert. Endelige tegninger over arealbeslag må utarbeides i forbindelse med prosjektering av ny bru og tilhørende vegomlegging. I opplysningene om arealbeslag i planbeskrivelsen er imidlertid arealet medregnet, for å beskrive konsekvens av reguleringsforslaget.

#### **Konsekvensutredning**

Planarbeidet omfattes av forskrift om konsekvensutredning, vedlegg 1. Formålet med konsekvensutredningen er å få fram de vesentlige konsekvensene, både positive og negative, ved planleggingen vil medføre med hensyn til miljø og samfunn.

Konsekvensutredningen er gjennomført etter metode beskrevet i Statens vegvesen sin håndbok V712 Konsekvensanalyser. Konsekvensutredning med både hovedrapport og delrapporter kan leses på: [Reguleringsplan E134 Saggrenda–Elgsjø | Statens vegvesen](#)

Hovedtrekkene i rapportene er gjengitt i planbeskrivelsen. Se også vedlegg 5, Hovedrapport konsekvensutredning.

Det er ikke gjort endringer i konsekvensutredningen som følge av endringer i plankart, bestemmelser og planbeskrivelse etter høring og offentlig ettersyn. I Kongsberg kommune er de største endringene knyttete til etablering av Geitryggen bru i stedet for Geiteryggen kulvert og utvidelsen av Løkenbrua. Disse endringene gjøres i hovedsak for å ivareta storvilt, og vil ha en positiv effekt for tema naturmangfold. I tillegg åpner utvidelsen av Løkenbrua for etablering av traktorveg under brua, dette vil etter rådmannens vurdering være gunstig for tema naturressurser. Rådmannen vil også trekke frem at endring fra kulvert til bru vil ha positiv effekt for landskapsbilde og naturmangfold ved at elvas naturlige kantsone i større grad bevares.

### **3. Planforslaget**

I Kongsberg kommune strekker planområdet seg fra Vollåsen til kommunegrensen på Meheia. Ny veg er lagt på sørsiden av Kobberbergsvassdraget. Området der ny vegtrase er lagt er uregulert, og er i gjeldende kommuneplan avsatt til LNFR. Statskog er største grunneier. På denne siden av vassdraget er det lite bebyggelse, kun gården Kobbervollane i starten av planområdet og et mindre hyttefelt ved Bråtavannet samt

enkelte spredte hytter. Terrenget er skogkledt, og stedvis sidebratt. Ny veg er forsøkt lagt så skånsomt som mulig i terrenget. På grunn av det svært sidebratte terrenget, vil det bli både store fyllinger og høye skjæringer. Jordfyllinger og -skjæringer vil etter hvert gro til med vegetasjon, som vil bidra til å dempe virkningen på landskapet. Bergskjæringer langs strekningen vil stedvis bli svært synlige i landskapet. Planforslaget innebærer inngrep i natur- og kulturminneverdier, men er forsøkt avgrenset slik at disse verdiene i størst mulig grad kan ivaretas. Eksempelvis er deponiet ved Buvannet avgrenset, slik at nærliggende naturtyper kan ivaretas.

I tillegg til plankart og bestemmelser, gjøres teknisk plan med C-, D-, F-, og K- tegninger datert 08.10.2021 juridisk bindende. Dette betyr at dersom man innenfor reguleringsformålet offentlige samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (o\_S1) bygger slik de overnevnte tegningene viser, kan veganlegget unntas byggesaksbehandling, jf. byggesaksforskriften (SAK 10) § 4-3 første ledd, bokstav a. Det tillates også terrengtilpasninger og oppfyllinger som vist i O-tegninger i tegningsheftet.

### **Vegtrasé og standard**

Den nye vegen knytter seg på dagens E134 fra utløpet av Vollåstunnelen vest for Saggrenda og ligger på sørsiden av daldraget mellom Saggrenda og Jerpetjønn i Notodden kommune. Ved Jerpetjønn krysser den nye vegtraséen både jernbanen og dagens veg. Her ligger jernbanen i tunnel og det vil bli etablert bru over eksisterende veg. Ny veg knytter seg til eksisterende E134 ved Rossebu vest for Elgsjø.

Ny veg planlegges for en ÅDT på 11 000 i 2046, og en andel tungtrafikk på 15 %. Mellom Saggrenda og Kobbervollane er vegen planlagt som en to-felts veg med bredde på 12,5 meter, uten avkjørsler og med midtdeler. På denne strekningen er det svært lite handlingsrom med tanke på plassering av veglinja. Terrenget er bratt og det er nærhet til Kobberbergselva. Det er også en rekke kulturminner og naturverdier i umiddelbar nærhet. Fra Kobbervollane til Rossebu planlegges det smal 4-felts veg, dvs. fire kjørefelt med midtdeler, skulder og belysning. Samlet vegbredde på denne strekningen er 20 m. Statens vegvesen har lagt til grunn at stigning på nye trasé ikke skal overstige 5 %, av hensyn til framkommelighet for tunge kjøretøy vinterstid. Fartsgrense på ny E134 vil bli 90 km/t på strekningen med 2-felts veg og 110 km/t der det er 4-felts veg.

Slik ny E134 nå planlegges vil vegen bli mer oversiktlig med færre og mindre krappe kurver/svinger, og stigningsforholdene vil bli bedre enn langs dagens veg. Dette vil gi bedre trafiksikkerhet og framkommelighet sammenlignet med dagens veg.

### **Dagens veg - etterbruk**

På strekningen som erstattes av ny veg, foreslås dagens E134 omklassifisert til fylkesveg. I Kongsberg kommune er det ikke planlagt tiltak på eksisterende veg ut over utbedringer av kryss og avkjørsler i forbindelse med anleggsgjennomføring.

Det legges ikke til rette for gående og syklende langs ny E134. Det forutsettes i stedet at myke trafikanter kan benytte dagens E134 mellom Saggrenda og Meheia. Trafikkmengden på denne vil bli kraftig redusert når ny E134 åpner.

### **Innløsning av bebyggelse og erverv av eiendom**

Planforslaget innebærer innløsning av totalt 27 bygninger (hytter og garasjer/uthus), hvorav en ligger i Kongsberg kommune. Dette tilhører Statskog.

Arealer som reguleres til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, forutsettes permanent ervervet av Statens vegvesen. Arealer som avsettes til anlegg- og riggområde innenfor landbruks-, natur- og friluftsmål beslaglegges i anleggsfasen, men tilbakeføres til grunneier etter at anlegget er ferdigstilt.

### **Trafikkavvikling i anleggsperioden**

Det er forutsatt at dagens E134 holdes åpen gjennom hele anleggsperioden, men det kan bli kortvarige stenginger i forbindelse med sprengningsarbeid. Ved Vollåsen vil det være nærføring til eksisterende veg, i tillegg er det svært trangt mot Kobberbergselva. Dette kan gi utfordringer med tanke på trafikkavvikling her. Selv om mye av massetransporten antas å gå i den nye veglinja, må det også påregnes massetransport langs E134. I anleggsfasen vil det derfor bli mer trafikk på eksisterende E134 og på sideveger som skal benyttes til anleggsveger, særlig tungtrafikk. Fastboende skal ha adkomst til sine eiendommer gjennom hele anleggsperioden. Adkomst til fritidseiendommer skal så langt det er mulig opprettholdes, men kan bli stengt i kortere perioder.

### **Rigg- og anleggsområder**

Hovedrigg og knuseverk foreslås plassert mellom Øksneelva og Løken i Kongsberg kommune. Det kan i tillegg etableres riggområder med tilhørende atkomst ved alle konstruksjoner og det er avsatt rigg- og anleggsbelter langs hele traseen for å sikre anleggsgjennomføring. Det foreslås også å etablere et større riggområde på en del av rasteplassen ved Jerpetjønn i Notodden kommune.

### **Massedeponi**

Overskuddsmasser vil i hovedsak bli benyttet i veglinja. I tillegg foreslås det massedeponi for inntil 400 000 m<sup>3</sup> masse i et dalsøkk sør for Buvannet. Deponiet skal tilpasses landskapsformene i området og revegeteres med stedegne arter. Etter endt anleggsvirksomhet, skal området tilbakeføres til LNFR. Etablering av dette deponiet medfører omlegging av to bekker.

### **Framdrift og finansiering**

Ny E134 mellom Saggrenda og Elgsjø ligger inne i nasjonal transportplan for 2022-2033 og det er satt av 2,234 milliarder kroner i første del av perioden. 1 milliard av dette skal komme fra bompenger og prioritering av statlige midler forutsetter delvis bompengefinansiering. Normal byggetid for denne type prosjekt er ca. 3 år

### **Landskapsbilde og omgivelser**

Framføring av en ny hovedveg i denne type terreng vil medføre betydelige inngrep i landskapet, selv om det er lagt stor vekt på å tilpasse veglinja og konstruksjoner best mulig til omgivelsene. Vegen blir liggende i sidebratt terreng, og det vil bli en rekke både lange og høye fyllinger og bergskjæringer. Planforslaget vil medføre både direkte landskapsinngrep og indirekte inngrep i form av visuell påvirkning. Inngrepene vil først og fremst ha nærvirkning. Inngrepene vil i anleggsfasen være betydelige, men på sikt vil landskapet gro igjen og bidra til å redusere synligheten av det nye veganlegget.

Som hovedprinsipp skal det benyttes naturlig revegetering av sideterreng og ved istandsetting av midlertidige bygge- og anleggsområder. Det tillates tilsåing dersom det er nødvendig å sikre rask revegetering for å hindre erosjon. Ved tilsåing skal artssammensetningen tilpasses eksisterende vegetasjon. Det skal legges særlig vekt på å bevare og eventuelt reetablere vegetasjon inn mot viltkryssinger og kantsonen mot elver og bekker. Bruene skal ha sirkulære søyler.

- Den nye vegen vil bli en ny fysisk og visuell barriere i landskapet, men bruk av stedegen vegetasjon vil bidra til at vegen over tid integreres i landskapet.
- Hensynet til landskapsbilde er ivaretatt gjennom bestemmelser og tegninger.

### **Friluftsliv/ by- og bygdeliv**

Det går mange skiløyper, turveger og stier gjennom planområdet i dag, både merkede og umerkede, og ny E134 vil krysse flere av disse. Og det er også en rekke turmål i og omkring planområdet, blant annet flere utsiktspunkter, spesielt Kolknuten og ved

Jonsknuten i Kongsberg kommune, og Fjellstulfjellet på kommunegrensen. Vegtraseen er forsøkt tilpasset viktige friluftsområder for å begrense negative virkninger for temaet.

Området Øksne-Lassedalen-Kolsjø er et viktig rekreasjonsområde med mye brukt badeplass, primært for innbyggerne i Kongsberg kommune. Området rundt Hengsvann er også et mye brukt friluftsområde. Disse områdene ligger utenfor planområdet, men innfarten til områdene berøres enten midlertidig i driftsfasen eller permanent som følge av det nye veganlegget. I tillegg er Kobberbergsvassdraget vurdert å ha stor verdi for friluftsliv.

Konsekvensutredningen viser at planforslaget har noe negativ konsekvens for tema friluftsliv/by- og bygdsliv. De mest negative konsekvensene i Kongsberg er knyttet til turkorridoren Øksne/Kolsjø hvor ny E134 vil danne en barriere.

I bestemmelsene er adkomsten til viktige friluftsområder sikret ved at man kan legge om eksisterende veger eller etablere nye dersom det er nødvendig for friluftsliv (eller skogsdrift). Noen turveger legges sammen med viltundergangene, disse vil være brede korridorer noe som igjen vil være positivt for turopplevelsen. I anleggsfasen vil adkomst til friluftsområdene, særlig sør for Kobberbergsvassdraget være noe mer utforende. Det forutsettes at eventuelle farer for turfolk behandles i SHA-analyse i forbindelse med byggeplan, og at nødvendige tiltak for å gi tilfredsstillende sikkerhet ivaretas.

Friluftsområdene langs dagens E134 vil få mindre støy når ny veg åpner og dette kan gjøre arealene mer attraktive for friluftsliv. Samtidig vil områdene tett inntil den nye vegen få økt støy, og dette vil igjen kunne redusere friluftslivsverdien i disse områdene. Eventuell støy vil imidlertid kun påvirke de nærmeste friluftslivsområdene, og når man beveger seg vekk fra vegen vil støyen raskt forsvinne. Veganlegget vil gi noen inngrep i skogsområder som bl.a. benyttes av orienteringslag, men vurderes likevel å ikke påvirke barn og unges interesser i vesentlig grad.

- Ny E134 er vurdert å noe negativ konsekvens (en minus) for tema friluftsliv. I Kongsberg er det turkorridoren Øksne/Kolsjø som påvirkes i størst grad.
- Adkomsten til viktige friluftsområder er sikret i bestemmelsene ved at man kan legge om eksisterende veger eller etablere nye dersom det er nødvendig for friluftsliv.

### **Kulturarv**

Ved planoppstart ble det vurdert å være høyt potensial for funn av kulturminner, og daværende Buskerud fylkeskommune (nå Viken fylkeskommune) stilte derfor krav om arkeologiske undersøkelser etter kulturminneloven innenfor den delen av planområdet som ligger i Kongsberg. Undersøkelser ble utført i 2019. Funnene presenteres i rapport Arkeologiske registreringer fra Viken fylkeskommune 24.02.2020.

Hovedmengden av registrerte kulturminner finnes i østre del av planområdet, konsekvensene for temaet er derfor størst her. Vegtraseen er forsøkt tilpasset verdifulle kulturminner, men kravene til kurvatur, stigningsforhold etc. gir begrenset handlingsrommet. Dette er særlig tilfelle når det gjelder negative konsekvenser for de mest verdifulle kulturminnene knyttet til gruvedrift ved Kobbervollane. Planforslaget medfører også noe konflikt med kulturminner i områdene ved Øksneelva og Jerngruva/Meheia gård. Ny trasé for E134 påvirker ellers området visuelt. Midlertidige anlegg- og riggområder er avgrenset mot kulturminner så langt det er mulig.

- Konsekvensutredningen viser at planforslaget samlet sett har middels negativ konsekvens for tema kulturarv.

## Naturmangfold

Som en del av planarbeidet er det gjennomført naturmangfoldsregistrering, og det har blitt gjort funn av 22 nye naturtypelokaliteter helt eller delvis innenfor det varslede planområdet, samt funn av en rekke rødlistearter. De største naturverdiene ligger i Notodden kommune. Rådmannen går ikke inn på funn og konsekvenser i Notodden her, men oppfordre interesserte til å lese naturmangfoldsrapporten som finnes på prosjektsiden. I Kongsberg er de største verdiene knyttete til Kjerkebergåsen naturreservat, Kobberbergsvassdraget, og mindre naturtypelokaliteter (B- og C- verdier) ved Kobbervollane og ved Buvannet.

Ved Kobbervollanen går ny veg tvers gjennom tre av fire lokaliteter. Disse er små og derfor svært sårbare for inngrep. Det forventes at alle lokalitetene i realiteten ødelegges som følge av tiltaket. Nærhet til viktige kulturverdier gir svært lite handlingsrom i dette området.

Flytting av vegen vil ha positiv innvirkning på Kobberbergsvassdraget. Dagens E134 ligger mange steder tett på vassdraget, og støy og forstyrrelser knyttet til biltrafikk påvirker artene som lever her. I tillegg gir trafikk og vegsalting noe forurensning. Ny E134 ligger i større avstand fra vassdraget og vil ikke påvirke det på samme måte verken med forstyrrelser eller forurensning.

Ved parsellstart i Saggrenda ligger ny veg tett på Kjerkebergåsen naturreservat. Det er ikke lagt opp til hverken permanente inngrep eller midlertidig arbeider innenfor reservatgrensene, men det er en fare for at stein og andre masser raser ned i det bratteste partiet. For å unngå inngrep i naturreservatet og Kobberbergselva planlegges det støttemur i skråningen nedenfor veien. Forslagsstiller vurderer at omfanget av eventuelle inngrepet i anleggsfasen er lite sett i forhold til den totale størrelsen på naturreservatet.

Basert på kommunale viltkart og fallviltdata, er det kartlagt åtte vilttrekk i planområdet. I tillegg har Kongsberg kommune kommet med utfyllende informasjon om to vilttrekk. For hele nye E134 er det planlagt etablering av totalt sju viltunderganger: Lerkelibrua, Geiteryggbrua, Øksneelvbrua, Løkenbrua, Finnlibrua, Mølleskotbrua og Elgsjøbrua, de fire første ligger i Kongsberg kommune. I tillegg vil Vollåstunnelen (E134 Damåsen – Saggrenda) fungere som viltovergang. Viltundregangene skal ha en åpenhetsindeks på 2,5. Åpenhetsindeks er forholdet mellom undergangens høyde, bredde og lengde, og skal sikre at undergangen ikke oppleves trang og smal slik at dyrene ikke vil benytte den.

Ny E134 vil ha tosidige langsgående viltgjerder, noe som innebærer at det opprettes en fysisk og visuell barriere som er større enn dagens europaveg og jernbane. Men det er også positive konsekvenser av viltgjerder, i form av færre påkjørsler.

Det etableres også faunapassasjer for mindre dyr på strekningen i Kongsberg. Disse tilfredsstillende ikke kravene til åpenhetsindeks for hjortevilt, men noen av de kan trolig likevel benyttes av vilt. Kart over viltunderganger og mulige faunapassasjer finnes på side 92-94 i planbeskrivelsen, se vedlegg 3.

Samlet konsekvensen for naturmangfold er vurdert til stor negativ. Dette skyldes arealbeslag i gammel lavlandsfuruskog med vært høy verdi nord og nordøst for Elgsjø i Notodden kommune. Store deler av vegstrekningen har lavt eller moderat konfliktnivå.

### Vurdering av naturmangfoldsloven §§8-12.

Det er utført kartlegging og registrering av naturverdier innenfor og i tilknytning til planområdet og rådmannen vurderer av kunnskapsgrunnlaget knyttet til naturmangfold innfor planområdet er god. Det er gjennomført en konsekvensutredning, og rådmannen

mener Statens vegvesen har fulgt opp naturmangfoldsloven §§ 8-12 gjennom denne og gjennom vurderinger og drøftinger av temaet i planbeskrivelsen.

- I Kongsberg er det få registrerte naturverdier, flere av disse vil imidlertid bli sterkt påvirket av det nye veganlegg. Vegens stive linjeføring og hensynet til kulturminner gir lite spillerom.
- Hensynet til Kjerkebergåsen naturreservat er ivaretatt gjennom bestemmelser og juridisk bindende tegninger.
- Hensynet til vilt er godt ivaretatt gjennom en rekke viltunderganger. På hele vegstrekningen er det lagt inn sju krysningspunkt for hjortevilt, samt flere mulige faunapassasjer. Fire av viltundergangene ligger i Kongsberg. Totalt sett mener forslagsstiller at mulighetene for viltkryssinger vil sørge for at planforslaget ikke vil ha betydning for bestandene av store hjortedyr i området.

### **Naturressurser**

Planforslaget berører i liten grad dyrka mark. Det er kun et areal på ca. 1,2 daa ved Kobbervollane som blir berørt i anleggsfasen. Her er anleggsheltet snevret inn av hensyn til dyrka mark. Planforslaget gir også inngrep i områder benyttet til skogbruksdrift, utmarksbeite og jakt. Inngrepet vil være størst anleggsfasen. Det finnes en rekke driftsveger i form av skogsbilveger og traktorveger innenfor planområdet.

Reguleringsforslaget sikrer opprettholdelse av disse ved å etablere bruer og kulverter. Planforslaget påvirker ikke drivverdige berg- og løsmasseforekomster eller fremtidige muligheter for energiproduksjon i vassdragene, men kan påvirke nærliggende brønner og avløpsanlegg. I rekkefølgebestemmelsene er det derfor stilt krav om at brønner og avløpsanlegg skal kartlegges i forbindelse med byggeplan, og at nødvendige tiltak for å forhindre skader på slike anlegg skal være gjennomført før utbygging kan starte.

I anleggsfasen vil flere eksisterende skogsbilveier bli benyttet til midlertidig anleggsvei og dette vil kunne medføre midlertidige begrensninger i muligheten for skogsdrift. Det skal gjøres nærmere avklaringer om forholdet mellom skogbruksdrift og anleggsvirksomhet i neste planfase. I Kongsberg kommune vil følgende veger bli berørt: Lassedalsveien, Karlstjerneveien og Øksneveien. Enkelte av vegene planlegges utbedret for at de skal kunne fungere som anleggsveger, disse utbedringene blir permanente.

Reguleringsplanen sikrer etablering av velteplasser for tømmer i Buvannlia og Lerkelia. I bestemmelsene er det sikret at man kan legge om eksisterende veger eller etablere nye dersom det er nødvendig for skogbruksdrift (eller friluftsliv). Det skal etableres snuplasser på eksisterende skogsbilveger som blir brutt av ny E134. Som følge av innspill i høringsperioden legges det også til rette for ny traktorvei fra Øksneveien under Løkenbrua og under Nedre Jerpetjønn kulvert vest for Jerngruva.

- Den nye vegtraséen er i konsekvensutredningen vurdert til samlet å ha noe negativ konsekvens (en minus) for naturressurser. Dette skyldes beslag av noe dyrkbar mark ved Kobbervollane, generelt inngrep i skogsområder som benyttes til utmarksbeite og jakt, samt konsekvenser for grunnvanns- og energibrønner.
- Hensynet til skogbruket er sikret gjennom reguleringsbestemmelser.

### **Miljøforhold**

Det er lite bebyggelse innenfor og i tilknytning til planområdet, og støy er vurdert å ikke være et vesentlig problem hverken i anleggsfasen eller når ny veg åpner. Bebyggelsen på Kobbervollane blir liggende i rød og gul støysone mot delvis innenfor gul sone i dag. Bebyggelsen langs dagens veg vil få en markant forbedring da all bebyggelse her blir liggende utenfor støysonen. Som et støydempende tiltak skal det etableres langsgående støyskjerm i form av inntil 0,8 m høyt betongrekkverk på deler av vegstrekningen. Rekkverket er angitt på C-tegningene, vedlegg 6

Det er ikke utført beregninger av luftforurensning for prosjektet. Dette er fordi moderate trafikkmengder og lave bakgrunnskonsentrasjoner kombinert med generelt god avstand til bebyggelse vil gi lave forurensingsnivåer i de bebygde områdene.

Det skal jobbes aktivt med å redusere plastforurensning fra veianlegget, både i anleggsfasen og når ny vei tas i bruk. Dette er sikret gjennom bestemmelser og de tekniske løsningene som planlegges.

- Avbøtende tiltak for støy er sikret gjennom planbestemmelsene.
- Avbøtende tiltak for å hindre spredning av mikroplast er sikret gjennom bestemmelsene.

### **Risiko og sårbarhet**

Det er utarbeidet en egen ROS-analyse for planforslaget, denne kan leses på vegvesenets prosjektside. De største farene anses å være knyttet til anleggsgjennomføringen. I permanent fase vurderes ny E134 å medføre redusert risiko fordi Ny E134 vil få bedre trafiksikkerhet enn dagens veg. I anleggsfasen vil enkelte midlertidige bygge- og anleggsområder være flomutsatt, og disse områdene reguleres derfor med hensynssone for flomfare (H320). Innenfor hensynssonen tillates terrenget fylt opp til flomsikkert nivå for en 200-årsflom. I tillegg erosjonssikres Øksneelvbua og Løkenbua. Det er lite bebyggelse som antas å bli berørt av sprengningsarbeid i anleggsfasen, men det skal vurderes rystelseskrav for bebyggelsen på Meheia

### **Økonomiske konsekvenser / utbyggingsavtale**

Planforslaget innebærer ingen direkte økonomiske konsekvenser for kommunen.

### **Annet**

Planbeskrivelsen er i utgangspunktet tiltakshavers dokument, og rådmannen er således ikke uten videre enig i alle synspunkter som står der. Rådmannen har ikke kontrollert om innholdet i illustrasjoner eller snitt ligger innenfor planforslagets rammer eller andre bestemmelser.

## **4. Vurderinger**

Etter rådmannens vurdering har Statens vegvesen gjort en grundig jobb med utredning av konsekvenser og utarbeidelse av plankart, reguleringsbestemmelser og planbeskrivelse. Planforslaget har synliggjort virkningene den nye vegen har for miljø og samfunn, og vektet disse mot samfunnsinteresser på en god måte. Og det har som sagt vært en god dialog mellom administrasjonen og Statens vegvesen gjennom hele planprosessen.

Ved fastsetting av planprogrammet fremmet Kongsberg kommune krav om at «Hindring av spredning av mikroplast skal omtales i planbeskrivelsen og sikres gjennom reguleringsplanen» Rådmannen mener Statens vegvesen har svart ut kravet på en tilfredsstillende måte. Spredning av plast er omtalt både i planbeskrivelsen og reguleringsbestemmelsene. I anleggsfasen skal det jobbes aktivt for å redusere mengden plast i massene, og plast fra sprengningsarbeid og i utgravde masser skal sorteres og samles opp. Dette vil i hovedsak dreie seg om større plastbiter, ikke mikroplast, men det vil bidra til å redusere utslipp av plast fra veianlegget noe som igjen reduserer faren for at plastbitene brytes ned til mikroplast i natur og vassdrag. I driftsfasen, når vegen tas i bruk, vil renseløsningene basere seg på partikkelbundet rensing med infiltrasjonssandfang og terskler i sidegrøftene. Metoder for rensing av mikroplast fra vegtrafikken er på



forskningsstadiet, men det antas at både plastpartikler og mikroplast vil kunne holdes tilbake grøfteareal og sideterreng, og ikke spres videre.

Vegbelysning var også et tema ved fastsetting av planprogram. Statens vegvesen har fulgt kravene til lyssetting av veganlegg slik de er angitt i håndbok N100 Veg og gateutforming, det er ikke lagt opp til mer/ annen belysning enn kravene i denne. Rådmannen vil understreke at selv om lysforurensing er et økende problem, er lyssetting av E134 et trafikksikkerhetstiltak som kan bidra til både tryggere kjøreveg og en bedre reiseopplevelse for de som ferdes på vegen.

Vilt har vært et svært viktig tema i planarbeidet, og det har kommet innspill både fra administrasjon og politikere. I det opprinnelige planforslaget var det lagt opp til totalt fem viltunderganger for hjortevilt, hvorav to i Kongsberg, samt fem mulige faunapassasjer, hvorav fire i Kongsberg. Ved høring og offentlig ettersyn understreket både UMU og rådmannen viktigheten av at de mest benyttede trekkrutene ble ivaretatt. Dette gjaldt spesielt villtrekket fra Follsja/ Rekksverksbakket. Dette villtrekket er et av de viktigste på strekningen, og det er også her der skjer flest viltpåkjørslar. Statens vegvesen ble bedt om å se på en utvidelse av Geiteryggen kulvert slik at denne ville oppfylle kravene til åpenhetsindeks for hjortevilt. I høringsperioden kom det også innspill fra andre ang. ivaretagelse av vilt i dette området, blant annet fra Viken fylkeskommune. Rådmannen er svært glad for at Statens vegvesen etter høringen har endret Geiteryggen kulvert til Geiteryggbrua, og utvidet Løkenbrua slik at begge disse krysningspunktene nå kan benyttes som fullverdige viltunderganger for hjortevilt. Geiteryggbrua er planlagt med en lengde på 25 meter og Løkenbrua utvidedes til 48 meter. Rådmannen mener disse endringene nå gjør at reguleringsplanen ivaretar hensynet til hjortevilt på en tilfredsstillende måte. Flere av de andre viltundergangene er også langt til de nye bruene, og her vil det være gode krysningsforhold for både store og små dyr.

Selv om vegen er forsøkt tilpasset terreng og omgivelser så godt som mulig, vil den nye vegen medføre en betydelig barriere. Både fysisk og visuelt. Slik rådmannen ser det, er det lite man kan gjøre med de fysiske barrierevirkningene. De visuelle barrierevirkningen kan man derimot forsøke å redusere ytterligere. Det er planlagt viltgjerde langs hele den nye vegstrekningen, og rådmannen ønsker at det stilles flere krav til estetisk utforming av dette. I planforslaget er det lagt opp til å benytte vanlig galvaniserte gjerdestopler. Ved høring av planen ønsket UMU at Statens vegvesen skulle vurdere krav til farge på stolpene som benyttes i viltgjerdet. Statens vegvesen ønsker ikke å stille krav til estetisk utforming av stolpene, og begrunner dette i ønske om fleksibilitet og at det ikke vil stille krav om fordyrende løsninger siden vegen ikke går i bynære områder. Rådmannen mener fremdeles fargen på stolpene bør være mørk, slik som viltgjerdet på E134 mellom Kongsberg og Darbu. Dette vil gi et roligere visuelt innrykk, og dermed dempe noe av den visuelle barrierevirkningen av viltgjerdet. Rådmannen er ikke enig med Statens vegvesen i at krav til farge på gjerdestolpene gir redusert fleksibilitet i planen. Det gis ikke konkrete føringer for en bestemt farge, kun fargeskala. Rådmannen er heller ikke enig i Statens vegvesen sin begrunnelse om at krav til estetisk utforming ikke er viktig utenfor bynære området. Rådmannen mener det bør kunne stilles krav til estetisk utforming både i bynære og landlige omgivelser. Ønsket om å redusere synligheten av viltgjerdet for brukerne av veganlegget er viktig, nettopp fordi vegen går i et skogsområde med få eksisterende inngrep

Statens vegvesen skal etablere en ekstern samarbeidsgruppe for byggefasen, og her vil blant annet ytre miljø (YM-plan) være et naturlig tema. Rådmannen ser frem til å fortsette det gode samarbeidet.

Rådmannen mener at planforslaget som nå presenteres er gjennomarbeidet, framtidsrettet, robust og ikke minst, realistisk. Det at strekningen allerede på nåværende stadium er tatt inn i NTP viser at strekningen har høy prioritet, også hos Samferdselsdepartementet. Oppgraderingen av E134 er et svært viktig

samferdselsprosjekt, ikke bare for Kongsberg kommune, men for næringsliv og innbygger i hele regionen, og som en av hovedfordelsårene mellom Østlandet og Vestlandet. Den nye vegen vil være betydelig mer trafikksikker enn dagens veg, med redusert sannsynlighet for både møteulykker og utforkjøringer. Bedret regularitet vil være gunstig for privatpersoner, og ikke minst bedrifter som benytter vegen til transport av varer. Ny veg vil bidra til å redusere transportkostnader for næringslivet, samt bidra til utvikling av Kongsberg og Notodden til en tettere bo- og arbeidsregion. Et vegprosjekt av denne størrelsen vil stort sett alltid ha noen negative konsekvenser for både miljø og samfunn. I Kongsberg er de største negative konsekvensene knyttet til forringelse av kulturminner og naturverdier, samt inngrep i friluftsområder. Den nye vegen vil også påvirke landskapsbildet, men etter hvert som fyllingene gror til vil vegen bli mer integrert i omgivelsene. Den nye vegen vil gi betydelig forbedring i bokvalitet langs dagens E134.

Rådmannen mener at reguleringsplanen med de virkninger den har for miljø og samfunn må sees i en større sammenheng og at samfunnsnyttene veier opp for virkningene planene har for miljø og samfunn. Ut fra en helhetlig vurdering gir rådmannen sin støtte til Statens vegvesen sitt forslag til detaljregulering av ny 134 mellom Saggrenda og Elgsjø.

Rådmannen ønsker likevel at det gjøres en endring i planforslaget. Rådmannen ber om at det tas inn en bestemmelse om at stolpene på viltgjerdet skal være mørke, fortrinnsvis jordtoner. Ut over dette har rådmannen ingen ytterligere merknader.

## **5. Vedlegg**

1. Forslag til plankart, sist revidert 08.10.2021
2. Forslag til reguleringsbestemmelser, sist revidert 08.10.2021
3. Planbeskrivelse, sist revidert 08.10.2021
4. Merknadshefte, datert 24.09.2021
5. Hovedrapport, konsekvensutredning datert 11.02.2021
6. C- tegninger, datert 08.10.2021
7. D- tegninger, datert 08.10.2021
8. F- tegninger, datert 08.10.2021
9. K- tegninger, datert 08.10.2012

# Reguleringsplan for E134 Kongsberg grense–Elgsjø

---

Reguleringsbestemmelser for detaljregulering

PlanID 201904

## 1 Planens hensikt

---

Denne planen, sammen med tilstøtende reguleringsplan i Kongsberg kommune, skal legge til rette for ny vegtrasé for E134 mellom Saggrenda i Kongsberg kommune og Elgsjø i Notodden kommune. Hensikten med planen er å gi en effektiv og trafikksikker vegforbindelse mellom Saggrenda og Elgsjø som del av nasjonal hovedveg øst-vest.

## 2 Reguleringsformål og hensynssoner

---

Det regulerte området er vist med plangrense på plankart merket R001-R009 og datert 24.09.2021.

Planen har to vertikalnivåer:

- Vertikalnivå 2 på bakken
- Vertikalnivå 3 over bakken

Området reguleres til følgende arealformål og hensynssoner, jf. plan- og bygningsloven (PBL) §§ 11-8, 12-5 og 12-6:

- Bebyggelse og anlegg (PBL § 12-5 nr. 1)
  - Renovasjonsanlegg (BRE)
- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (PBL § 12-5 nr. 2)
  - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (S1)
  - Kjøreveg (SKV1-10)
  - Annen veggrunn – teknisk areal (SVT1-3)
- Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift (PBL § 12-5 nr. 5)
  - Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift (LNFR)
  - Naturvern (LN)
- Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone (PBL § 12-5 nr. 6)
  - Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone (V)
- Sikringssone (PBL § 11-8 a)
  - Andre sikringssoner (Jernbanetunnel) (H190)
- Faresone (PBL § 11-8 a)
  - Ras- og skredfare (H310)
  - Flomfare (H320)
  - Høyspenningsanlegg (H370)

## 3 Rekkefølgebestemmelser (§ 12-7 nr. 10)

---

### 3.1 Grunnforhold

Ved detaljprosjektering av tiltaket før byggestart skal det gjennomføres vurderinger av geotekniske og geologiske forhold, og om det er behov for supplerende grunnundersøkelser og stabilitetsberegninger.

### 3.2 Vann, overvann og avløp

Før anleggsarbeidene kan starte i området, må brønner og avløpsanlegg i influensområdet være kartlagt og eventuelle tiltak for å forhindre skader på slike anlegg være gjennomført.

### 3.3 Infrastruktur-tiltak

- a) Før driftsvegene til Finnlia (f\_SKV4 og #1 innenfor formålene o\_S1 og LNFR) og ved Mølleskotet (f\_SKV5 og #1 innenfor formålene o\_S1 og LNFR) kan tas i bruk til anleggstrafikk skal det være etablert passeringslomme langs eksisterende E134. Passeringslommene er angitt med o\_SKV9 i reguleringskartet.
- b) Før eksisterende atkomst til Heia hyttefelt kan stenges, skal ny atkomstveg fra vest (f\_SKV3/#4 innenfor formål o\_S1) være ferdig etablert.
- c) Før anleggsveg til den nye Mølleskotbrua (f\_SKV5 og #1 innenfor formålene o\_S1 og LNFR) kan tas i bruk, må vegen være lagt om og oppgradert til ny vegstandard.
- d) Innenfor bestemmelsesområder merket #7 skal død ved (stående og liggende) av furu og levende furutrær som må hogges ifm. tiltaket fjernes forsiktig fra anleggsområdet og legges inn i tilgrensende arealer regulert til naturvernformål (felt LN) før anleggsvirksomhet i naturtypelokalitetene kan startes opp. Fagperson skal anwise hvilke trær som skal flyttes.
- e) Registrerte naturtyper (felt LN) og andre viktige naturforekomster må sikres/markeres/inngrerdes før anleggsarbeidet startes opp.
- f) Før turvegen vest for Elgsjø kan stenges skal det være etablert ny farbar tursti mot Tovestul.
- g) Før anleggsstart skal dokumentasjon av anleggets eventuelle påvirkning på jernbanen med beskrivelse av nødvendige risikoreduserende tiltak innenfor sikringszone H190 forelegges Bane NOR for uttalelse.

### 3.4 Før ferdigstillelse

Før ny E134 kan tas i bruk skal følgende være ferdig opparbeidet:

- a) Tiltak for støy, herunder støyskjerming langs veg og lokale støytiltak, jf. pkt.4.2, skal ferdigstilles før ny veg tas i bruk.
- b) Snuplasser på eksisterende skogsbilveger og traktorveger som blir brutt av ny E134, samt velteplasser, skal være ferdig opparbeidet i henhold til teknisk plan med tegningsliste datert 10.09.2021.
- c) Stiforbindelse (#6) nordvest for Jerpetjønnbrua skal være etablert fra traktorveg og fram til videre turstinnett.

- d) Eventuelle nødvendige sikringstiltak mot sørpeskred langs bekken ned fra Fjellstulfjellet vest for Jerpetjønn, jf. pkt. 6.1.2 må være etablert.
- e) Før ny E134 kan åpnes skal traktorvegene vest for Jerpetjønn og ved Fjellstul (bestemmelsesområde #2) være ferdig opparbeidet i henhold til standard for traktorveg, minimum landbruksveg klasse 7, jf. pkt. 7.2.2 og 7.3.2.
- f) Hytte- og utfartsparkering ved Jerpetjønnhovet og atkomst til denne (#5) fra omlagt eksisterende veg skal være etablert, i henhold til krav i pkt. 7.2.5.

### 3.5 Andre rekkefølgekrav

- a) Det skal sikres hytte- og utfartsparkering ved Jerpetjønnhovet med tilkomst under hele anleggsfasen.
- b) Før oppstart av anleggsarbeid i svært viktige naturtypelokaliteter av gammel lavlandsfuruskog ved Elgsjø (felt LN) skal det utarbeides en plan for sikring av arealer med denne skogtypen i området. Som del av planen skal også relevante skadereduserende tiltak utredes. Planen skal forelegges Statsforvalteren i Vestfold og Telemark.
- c) Når anlegget er ferdigstilt skal det sendes inn «som bygget»-plan til kommunen.
- d) Vegens sidearealer og områdene avsatt til midlertidige bygge- og anleggsområder skal istandsettes, revegeteres og tilbakeføres til opprinnelig bruk/underliggende formål seinest ett år etter at ny veg er åpnet for trafikk.

## 4 Fellesbestemmelser for hele planområdet

---

### 4.1 Kulturminner (§ 12-7 nr. 6)

Om det viser seg først mens arbeidet er i gang at det kan virke inn på et automatisk fredet kulturminne, skal fylkeskommunen kontaktes og arbeidet stanses i den utstrekning det kan berøre kulturminnet. Kulturminnemyndigheten avgjør snarest mulig - og seinest innen 3 uker – om arbeidet kan fortsette og vilkårene for det. Fristen kan forlenges når særlige grunner tilsier det (jf. kulturminneloven § 8 andre ledd).

### 4.2 Støy (§ 12-7 nr. 3)

Grenseverdiene gitt i tabell 2 i Klima- og miljødepartementets rundskriv T-1442/2021 (Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging) skal legges til grunn for støyutredningene og for å begrense støy fra bygge- og anleggsvirksomhet.

Det skal etableres langsgående støyskjermer i form av inntil 0,8 m høyt tett betongrekkverk langs strekninger angitt i C-tegninger og fagrapport støy (Multiconsult-rapport 10211201-RIA-RAP-001).

Det skal gis tilbud om fasadetiltak til de boligene som har overskridelse av kravene til innendørs støynivå  $L_{eq} > 30$  dB i oppholds- og soverom, angitt i NS 8175:2012 lydklasse C. Dersom det er uforholdsmessig kostbart å tilfredsstille kravene i lydklasse C kan klasse D ( $L_{eq} < 35$  dB) vurderes. I tillegg skal det gis tilbud om lokale skjermingstiltak til boliger og fritidsboliger som har støynivå  $L_{den} > 55$  dB på privat hoveduteplass.

Konkret utforming og utførelse av de lokale støytiltakene avklares etter samråd med den enkelte bolig-/hytteeier.

### 4.3 Utforming (§ 12-7 nr. 1 og 4)

Det skal legges særlig vekt på å bevare vegetasjon inn mot viltkryssinger. Dersom vegetasjonen mot viltkryssingene ikke kan bevares i anleggsfasen, skal dette reetableres etter byggingen. Terrengtiltak og revegetering ved viltkryssingene skal ferdigstilles før ny veg tas i bruk.

Toppen av jordskjæringer skal avrundes mot eksisterende terreng. Jordskjæringer og fyllinger skal utformes slik at de blir stabile og med vegetasjonsdekt overflate.

Naturlig revegetering skal benyttes som hovedprinsipp på sideterreng og ved istandsetting av midlertidige bygge- og anleggsområder. Vegskråninger skal revegeteres raskt etter etablering for å begrense erosjon. Om nødvendig tillates tilsåing. Ved tilsåing skal artssammensetningen tilpasses eksisterende vegetasjon.

Bekkeløp som legges om skal gis en naturlig form med varierende bredde og kulper, og en variert bekkebunn tilpasset de biologiske funksjonene i vannvegen.

Langs bekker og ved utløp av stikkrenner tillates steinsetting eller annen form for erosjonssikring.

Bruene skal ha sirkulære søyler.

Finnlibrua (K105), Mølleskotbrua (K106) og Elgsjøbrua (K107) skal fungere som viltkryssinger, og ha en åpenhetsindeks på minst 2,5.

## 5 Bestemmelser til arealformål

---

### 5.1 Bebyggelse og anlegg (§ 12-5 nr. 1)

#### 5.1.1 Renovasjonsanlegg (felt f\_BRE)

Innenfor formålet tillates det etablert renovasjonspunkt for hyttebebyggelse.

### 5.2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (§ 12-5 nr. 2)

#### 5.2.1 Fellesbestemmelser for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (felt o\_S1, o\_SKV1-2, f\_SKV3-7, o\_SKV8-10 og o\_SVT1-2, SVT3)

##### a) Utforming

Dersom man bygger slik teknisk plan iht. tegningsliste datert 24.09.2021 viser, kan veganlegget unntas byggesaksbehandling, jf. byggesaksforskriften (SAK 10) § 4-3 første ledd, bokstav a. Med teknisk plan menes her C-, D-, F- og K-tegninger.

Området innenfor bestemmelsesområde # 9 inngår ikke i teknisk plan, og forutsetter påfølgende byggesøknadsbehandling.

Konstruksjoner skal dimensjoneres for 200-årsflom med minst 20 % klimapåslag. Brupilarer, landkar og elvebredder må erosjonssikres i nødvendig grad.

Kantsoner mot vann og vassdrag skal i størst mulig grad bevares. I områder hvor kantsonen fjernes helt eller delvis i forbindelse med anlegget eller der det reetableres vannveger, skal det etableres ny kantsone.

b) Lokal overvannshåndtering

Lokal overvannshåndtering skal legges til grunn ved detaljutforming og prosjektering av tiltaket.

Stikkrenner skal dimensjoneres for 200-års nedbør med minst 20 % klimapåslag.

Langsgående overvannssystem skal dimensjoneres for 100-års nedbør med minst 20 % klimapåslag.

Det tillates ikke ført urensset overvann direkte til resipient.

c) Mikroplast

Det skal jobbes aktivt for å redusere mengden plast i utfyllingsmasser. Plast fra sprenging og utgravde masser skal sorteres og samles opp.

### 5.2.2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (felt o\_S1)

- Arealene innenfor formålet skal opparbeides med kjøreveg og sidearealer.
- Sideareal langs veg kan benyttes til konstruksjoner, erosjonssikring, skjæringer og fyllinger, rekkverk, viltgjerder, sikringsgjerder, elektriske skap og nettstasjoner, belysning, støyskjermer, grøfteanlegg, skilt, sedimentasjonsmagasin/-basseng og andre renseløsninger, grøntanlegg og annen teknisk infrastruktur knyttet til veganlegget. Det tillates å etablere velteplasser med snumulighet for tømmerbiler og snuplasser for traktor, å legge om bekker og traktorveger samt å grave ned kraftledning.
- Bekker tillates lagt om i den grad det er nødvendig for gjennomføringen av nytt veganlegg, utslaking av vegfyllinger/sideterreng og oppfylling i deponiområder.

### 5.2.3 Kjøreveg (felt o\_SKV1-2, f\_SKV3-7, o\_SKV8-10)

Kjøreveger skal opparbeides som vist i teknisk plan iht. tegningsliste datert 24.09.2021 og i henhold til vegklasser angitt i nedenstående tabell:

Felt	Vegnavn/-betegnelse	Vegklasse (NN100 mai 2019)
o_SKV1	Ny E134	Minimum H5
o_SKV2	Eksisterende E134	Eksisterende standard
f_SKV3	Ny atkomstveg til Heia hyttefelt	Landbruksveg kl. 3
f_SKV4	Driftsveg til Finnlia	Landbruksveg kl. 3
f_SKV5	Omlagt driftsveg nord for Mølleskotet	Landbruksveg kl. 3
f_SKV6_1, 2	Driftsveg øst for Tovestulåa	Landbruksveg kl. 3
f_SKV7_1, 2	Driftsveg vest for Tovestulåa	Landbruksveg kl. 3
o_SKV8	Omlagt eksisterende E134 ved Rossebu	Hø1
o_SKV9	Passeringslommer langs dagens E134	80 m lange og 4,5 m dype

o_SKV10	Omlagt eksisterende E134 ved Tovestulåa	Hø2
---------	---	-----

#### 5.2.4 Annen veggrunn - teknisk areal (felt o\_SVT1)

- a) Det tillates oppfyllinger og landskapstilpasninger som vist i O-tegninger.
- b) Sideareal langs veg kan benyttes til konstruksjoner, erosjonssikring, skjæringer og fyllinger, passeringslommer, rekkverk, viltgjerder, sikringsgjerder, elektriske skap og nettstasjoner, belysning, støyskjermer, grøfteanlegg, skilt, sedimentasjonsmagasin/-basseng og andre renseløsninger, grøntanlegg og annen teknisk infrastruktur knyttet til veganlegget. Det tillates å legge om bekker, traktorveger samt å grave ned kraftledning.

#### 5.2.5 Annen veggrunn - teknisk areal (felt o\_SVT2)

- a) Sideareal langs veg kan benyttes til konstruksjoner, erosjonssikring, fyllinger, rekkverk, sikringsgjerder, elektriske skap og nettstasjoner, belysning, grøfteanlegg, skilt, grøntanlegg og annen teknisk infrastruktur knyttet til veganlegget.

#### 5.2.6 Annen veggrunn - teknisk areal (felt SVT3)

- b) Sideareal langs veg kan benyttes til konstruksjoner, parkering, erosjonssikring, fyllinger, rekkverk, belysning, grøfteanlegg, skilt, grøntanlegg.

### 5.3 Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift (§ 12-5 nr. 5)

#### 5.3.1 Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift (felt LNFR)

Områdene merket LNFR skal brukes til jord-, skogbruks- og friluftslivsvirksomhet.

Eksisterende stier og skiløyper kan i nødvendig utstrekning legges om eller nye kan etableres for å tilrettelegge for friluftsliv. Skogsbilveger kan i nødvendig utstrekning legges om eller nye kan etableres for å tilrettelegge for skogbruksdrift og for bruk som anleggsveger.

Det tillates å etablere stikkrenner og grøfter for bortledning av overvann.

Bekker tillates lagt om i den grad det er nødvendig for gjennomføringen av nytt veganlegg og oppfylling i deponiområder.

Det tillates etablering av velteplasser og snuplasser for traktor.

#### 5.3.2 Naturvern (felt LN)

I området skal naturverdier knyttet til gammel lavlandsfuruskog sikres. Vegetasjonen, inkludert levende og døde trær er vernet mot skade og ødeleggelse. Kun tiltak og skjøtsel som fremmer naturverdiene er tillatt. Død ved (stående og liggende) av furu som fjernes fra bestemmelsesområde #7 samt levende furutrær som hogges og fjernes fra bestemmelsesområde #7 legges i felt LN etter anvisning fra fagperson. Se også bestemmelser til område #7.



## 5.4 Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone (§ 12-5 nr. 6)

### 5.4.1 Utforming og bruk

Innenfor formålet tillates ikke oppført permanente konstruksjoner. I permanent driftsfase tillates ikke inngrep i vannstrengen.

Kantsoner mot vann og vassdrag skal i størst mulig grad bevares. I områder hvor kantsonen fjernes helt eller delvis i forbindelse med anlegget, skal det etableres ny kantsone.

## 6 Bestemmelser til hensynssoner (§§ 12-6, 12-7 og 11-8)

---

### 6.1 Sikrings-, støy- og faresoner (§ 12-6 jf. § 11-8 a)

#### 6.1.1 Andre sikringssoner - Jernbanetunnel (H190)

Sikringssone for jernbanetunnel gjelder vertikalt opp til terrengoverflate. I sikringssonen over tunnelen er det ikke lov med tiltak i grunnen, herunder sprengning, peleramming, boring eller annet som kan medføre skade på tunnelen eller høyspentlinja for jernbanen. Dokumentasjon på tiltak innenfor sikringssone H190 skal forelegges Bane NOR for uttalelse.

#### 6.1.2 Faresone - Ras- og skredfare (H310)

Innenfor faresone – ras og skredfare skal det før anleggsstart gjøres en detaljert skredfarevurdering (sørpeskred) og eventuelle behov for sikringstiltak skal vurderes.

#### 6.1.3 Faresone - Høyspenningsanlegg (H370\_1-2)

Høyspentledning tillates lagt om innenfor faresone H370\_1. H370\_2 er trasé for eksisterende høyspentledning.

Ved arbeid innenfor faresone - høyspenningsanlegg vil det være restriksjoner på arbeid med hensyn til rekkevidde og høyde på maskiner.

## 7 Bestemmelser til bestemmelsesområder (§ 12-7)

---

### 7.1 Midlertidig bygge- og anleggsområde

Innenfor bygge- og anleggsområder tillates det rydding av skog, oppføring av midlertidige anlegg, brakkerigg, lager/verkstedbygg, anleggsveger, midlertidig vegomlegging, passeringslommer, oppstillingsplasser for maskiner, lagring av materialer og utstyr, masseutskifting i myr under ny veg, samt mellomlagring og sortering av masser knyttet til gjennomføringen av tiltaket.

Innenfor LNFR-områder som også skal benyttes i anleggsfasen tillates terrengendringer som vist i O-tegninger.

Over Tovestulåa tillates det bygget midlertidig bru eller at elva blir lagt midlertidig i rør for bygging av Elgsjøbrua.

Midlertidige bygge- og anleggsområder langs ny E134 og sideveier opphører ett år etter at ny E134 er åpnet for trafikk.

Midlertidig bygge- og anleggsområder innenfor formål SVT3 opphører ett år etter at omlegging av eksisterende veg og ny bru over Tovestulåa er ferdigstilt.

## **7.2 Bestemmelsesområder innenfor samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur**

### **7.2.1 Driftsveger i Finnlia, Mølleskotet, øst og vest for Tovestulåa, samt sørover til Rossebu (#1)**

Innenfor bestemmelsesområder merket #1 skal driftsvegene mot Finnlia og Mølleskotet, samt driftsvegene øst og vest for Tovestulåa og sørover til Rossebu opparbeides i henhold til krav til landbruksveg klasse 3. Det kan etableres passeringslommer.

Driftsvegene mot Finnlia og Mølleskotet, samt driftsvegene øst og vest for Tovestulåa skal ha planskilt kryssing med ny E134.

### **7.2.2 Traktorveger vest for Jerpetjønn og ved Fjellstul (#2)**

Innenfor bestemmelsesområder merket #2 (traktorvegene vest for Jerpetjønn og ved Fjellstul) skal vegene legges om og opparbeides i henhold til standard for traktorveg, minimum landbruksveg klasse 7.

### **7.2.3 Omlagt eksisterende E134 ved Jerpetjønn (#3)**

Innenfor bestemmelsesområde #3 skal eksisterende E134 legges om under Jerpetjønnbrua på den nye E134. Omlagt veg skal opparbeides i henhold til krav til vegklasse Hø1. Under brua skal det breddes ut slik at det tilfredsstiller krav til stoppsikt for 80 km/t.

### **7.2.4 Ny atkomstveg til Heia hyttefelt (#4)**

Innenfor bestemmelsesområdet merket #4 skal det etableres ny felles atkomstveg til Heia hyttefelt i henhold til krav til landbruksveg, klasse 3. Det tillates etablert passeringslommer.

I bunnen av ny atkomstveg tillates det etablert parkeringsareal for brøyteredskap og oppstillingsplass for kjøretøy i forbindelse med av- og pålegging av kjetting, samt oppføring av garasje. Tiltakene må ikke være i konflikt med friskt.

### **7.2.5 Hytte- og utfartsparkering og vegforbindelse (#5)**

Innenfor bestemmelsesområde merket #5 nord for Jerpetjønnbrua skal det avsettes areal til minst 20 biloppstillingsplasser samt en kjørbare forbindelse mellom omlagt E134 og omlagt traktorveg. Plassen og den kjørbare forbindelsen skal opparbeides med grusdekke.

### **7.2.6 Stiforbindelse (#6)**

Innenfor bestemmelsesområde merket #6 nordvest for Jerpetjønnbrua skal det etableres enkel stiforbindelse fra traktorveg og fram til videre turvegnett.

### 7.2.7 Ivaretagelse av naturverdier (#7)

Innenfor bestemmelsesområder merket #7 ved Elgsjø skal død ved (stående og liggende) av furu og levende furutrær som må hogges ifm. tiltaket fjernes forsiktig og legges inn i tilgrensende naturvernområde (felt LN). Fagperson skal anwise hvilke trær som skal flyttes.

### 7.2.8 Omlagt eksisterende E134 ved ny bru over Tovestulåa (#9)

I forbindelse med detaljprosjektering kan formålgrensene mellom kjøreveg (SKV) og annen veggrunn (SVT) justeres innenfor regulert samferdselsformål.

Ved etablering av ny bru over Tovestulåa skal lengden på brua sikre at fiskevandring i vassdraget ikke hindres og at flomsituasjonen i vassdraget ikke forverres.

## 7.3 Bestemmelsesområder innenfor landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift

### 7.3.1 Skogsbilveger i Finnlia, nord for Mølleskotet og til Rossebu (#1)

Skogsbilveger i Finnlia, nord for Mølleskotet og sørover til Rossebu (bestemmelsesområde #1) skal opparbeides i henhold til krav til landbruksveg, klasse 3.

### 7.3.2 Traktorveg vest for Jerpetjønn (#2)

Traktorveg vest for Jerpetjønn (bestemmelsesområde #2) skal legges om og opparbeides i henhold til standard for traktorveg, minimum landbruksveg klasse 7.

### 7.3.3 Stiforbindelse (#6)

Innenfor (#6) nordvest for Jerpetjønnbrua skal det etableres enkel stiforbindelse fra traktorveg og fram til videre turvegnett.

### 7.3.4 Ivaretagelse av naturverdier (#7)

Innenfor bestemmelsesområder merket #7 ved Elgsjø skal død ved (stående og liggende) av furu og levende furutrær som må hogges ifm. tiltaket fjernes forsiktig og legges inn i tilgrensende naturvernområde (felt LN). Fagperson skal anwise hvilke trær som skal flyttes.

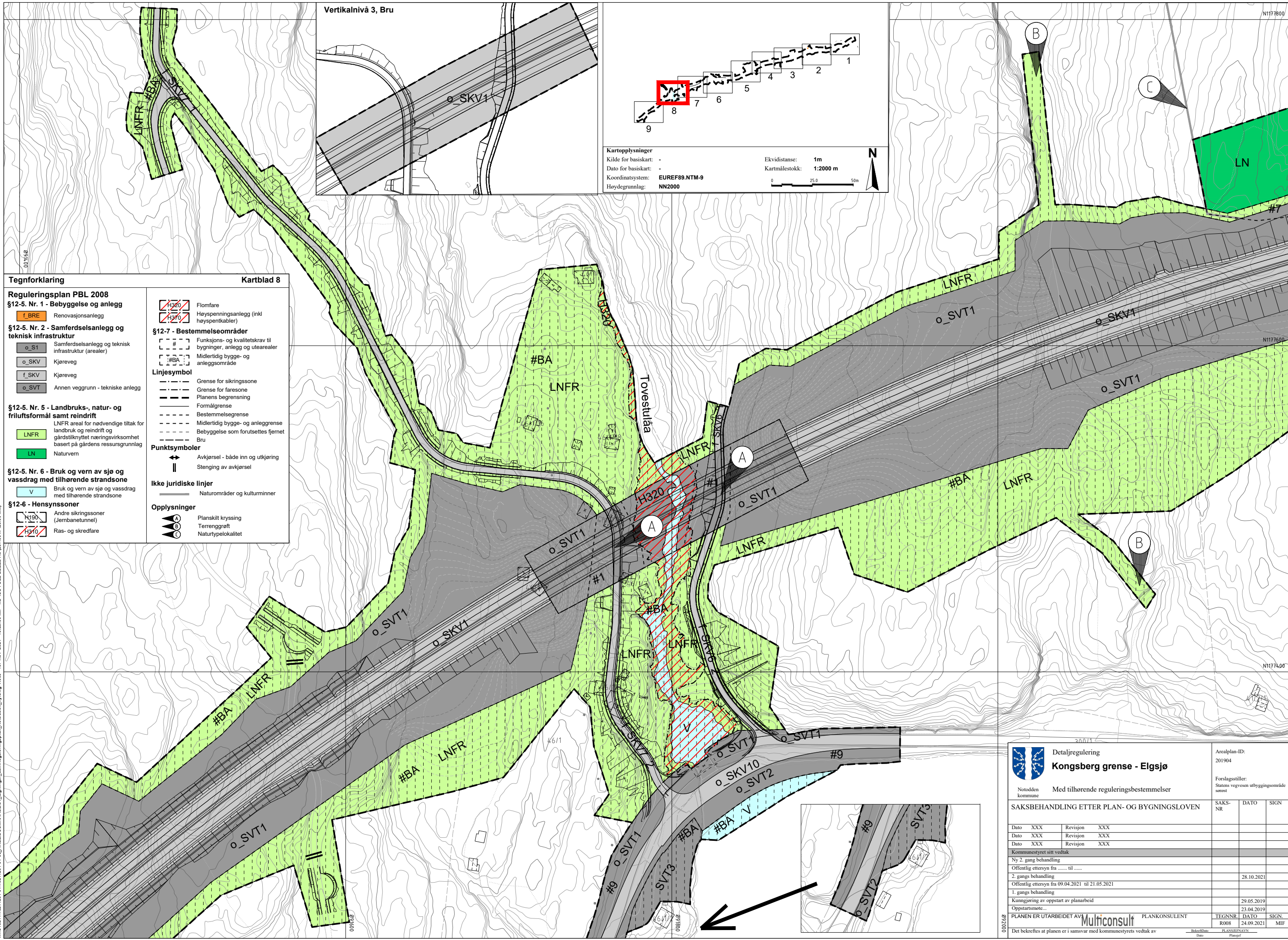
### 7.3.5 Deponiområder (#8)

Område merket #8 ved Finnlia tillates benyttet til massedeponi innenfor LNFR-formål. Området tillates fylt opp med inntil 200 000 m<sup>3</sup> steinmasse i tillegg til tilliggende vegfylling.

Deponiområder skal utformes slik at de framstår som en del av landskapet, og naturlig revegeteres med stedegen vegetasjon og/eller tilsås med frøblanding slik at vegetasjonstypen opprettholdes. Deponiene skal avsluttes med skråninger som ikke er brattere enn 1:2.

## 8 Dokumenter som gis juridisk virkning gjennom henvisning i bestemmelsene

1. Teknisk plan (C-, D-, F- og K-tegninger), iht. tegningsliste datert 24.09.2021



**Kartopplysninger**  
 Kilde for basiskart: -  
 Dato for basiskart: -  
 Koordinatsystem: EUREF89.NTM-9  
 Høydegrunnlag: NN2000

Ekvidistanse: 1m  
 Kartmålestokk: 1:2000 m

0 25.0 50m

**Tegnforklaring**

**Reguleringsplan PBL 2008**

**§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg**

- f\_BRE Renovasjonsanlegg

**§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur**

- o\_S1 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (arealer)
- o\_SKV Kjøreveg
- f\_SKV Kjøreveg
- o\_SVT Annen veggrunn - tekniske anlegg

**§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift**

- LNFR LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag
- LN Naturvern

**§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone**

- v Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

**§12-6 - Hensynssoner**

- N190 Andre sikringssoner (Jernbanetunnel)
- H310 Ras- og skredfare

**§12-7 - Bestemmelsesområder**

- H320 Flomfare
- H370 Høy spenningsanlegg (inkl høyspentkabler)

**Linjesymbol**

- Grense for sikringssone
- Grense for faresone
- Planens begrensning
- Formålgrense
- Bestemmelsegrense
- Midlertidig bygge- og anleggsgrense
- Bebyggelse som forutsettes fjernet
- Bru

**Punktsymboler**

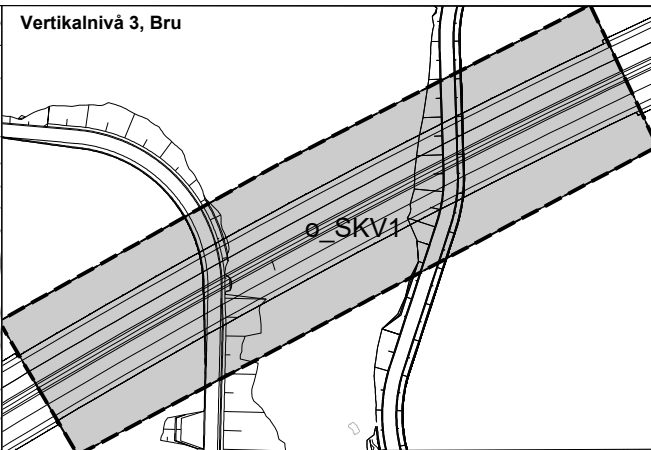
- ↔ Avkjørsel - både inn og utkjøring
- || Stenging av avkjørsel

**Ikke juridiske linjer**

- Naturområder og kulturminner

**Opplysninger**

- A Planskilt kryssing
- B Terrenggrøft
- C Naturtypelokalitet



**Detaljregulering**  
**Kongsberg grense - Elgsjø**

Notodden kommune Med tilhørende reguleringsbestemmelser

Arealplan-ID: 201904

Forslagsstiller: Statens vegvesen utbyggingsområde sørøst

SAKSBEHANDLING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN			SAKS-NR	DATO	SIGN
Dato	XXX	Revisjon	XXX		
Dato	XXX	Revisjon	XXX		
Dato	XXX	Revisjon	XXX		
Kommunestyret sitt vedtak					
Ny 2. gang behandling					
Offentlig ettersyn fra ..... til .....					
2. gangs behandling					
Offentlig ettersyn fra 09.04.2021 til 21.05.2021					
1. gangs behandling					
Kunngjøring av oppstart av planarbeid					
Oppstartsmøte...					
PLANEN ER UTARBEIDET AV <b>Multiconsult</b> PLANKONSULENT					
TEGNNR.	DATO	SIGN.			
R008	24.09.2021	MIF			

Det bekrefte at planen er i samsvar med kommunestyrets vedtak av

W:\0102111021201-01-03\_LARBEIDSDOKUMENTER\regulering\skilereguleringsplan\_Notodden\ry.dwg 19. Nov 2021 - 15:26:30 MIF 1:2 BGD FULL BLEED A3 (297,00 X 420,00 MM)