

Jessheim, 24.02.2021

Ullensaker kommune

[postmottak@ullensaker.kommune.no](mailto:postmottak@ullensaker.kommune.no)

Kopi: Formannskapet i Ullensaker v/ordfører og varaordfører

**Søknad om anleggelse av deponi for rene masser på Dal Gård gnr. 199 bnr. 18 i Mogreina, beliggende innenfor Reguleringsplan for gang- og sykkelveg langs fv. 454 Mogreina – Bondal bru, vedtatt 03.09.2007**

---

**Med dette søkes på vegne av Sigurd Furulund Maskin AS om tillatelse til å ta i bruk tidligere regulert areal for deponi for rene masser under Dal gård gnr. 199 bnr. 18. Søknaden fremmes iht. avtale med grunneier Bjørn Langbakk. Arealet utgjør ca. 89 da og inngår i «Reguleringsplan for gang- og sykkelveg langs fv. 454, parsell Mogreina – Bondal bru (pr. 8095-8800)» som område for deponi beregnet på overskuddsmasser fra utbyggingen av E6. Denne delen av reguleringsplanen har gått ut.**

**Situasjonen for deponering av rene masser i Ullensaker/Romerike kan nå betegnes som uholdbar i den forstand at de bestående deponiene enten er tilnærmet fulle eller disponeres av eiere som utnytter sitt monopol ved fastlegging av mottaksbetingelser. Disse går ikke bare på pris, men det settes også vilkår om at levering av overskuddsmasser følges opp med krav om kjøp av bearbejdede materialer (grus, pukk, stein) fra samme firma. I et notat datert 24.02.2021 er det fra Sigurd Furulund Maskin AS' side redegjort nærmere for vanskelighetene med å få levert rene overskuddsmasser i distriktet.**

---

Kort om firmaet Sigurd Furulund Maskin AS og behovet for plass til deponering av overskuddsmasser:

Sigurd Furulund Maskin AS sysselsetter vel 50 ansatte og har en stor anleggsvirksomhet i Ullensaker, Øvre og Nedre Romerike og Oslo. En hoveddel av firmaets tjenester består av transporter og grunnarbeider ved etablering av veger og annen infrastruktur, næringsbygg, boligbygg m.v. Ved gjennomføring av slike anlegg oppstår det som regel betydelige masseoverskudd, ikke minst ved utgraving for større byggekomplekser med terrengbearbeiding og parkeringskjellere. Som det framgår av vedlagte situasjonsbeskrivelse i notat datert 24.02.2021, byr det på store problemer å få avlevert rene overskuddsmasser i distriktet på tilfredsstillende premisser – de nærliggende deponiene er enten fulle eller driverne utnytter sitt eierskap i sterkt konkurransevridende former. Konsekvensene er unødig lange transporter som er kostbare for både bedriften og miljøet, i sin tur også fordyrende for sluttbruker av anlegg og bygninger/leiligheter. De senere årene har Sigurd Furulund Maskin AS hatt behov for deponering av anslagsvis 300.000 fm<sup>3</sup> overskuddsmasser. Tallet må

---

**Besøks- og postadresse:**  
Erling Grønlands veg 2A  
2050 Jessheim

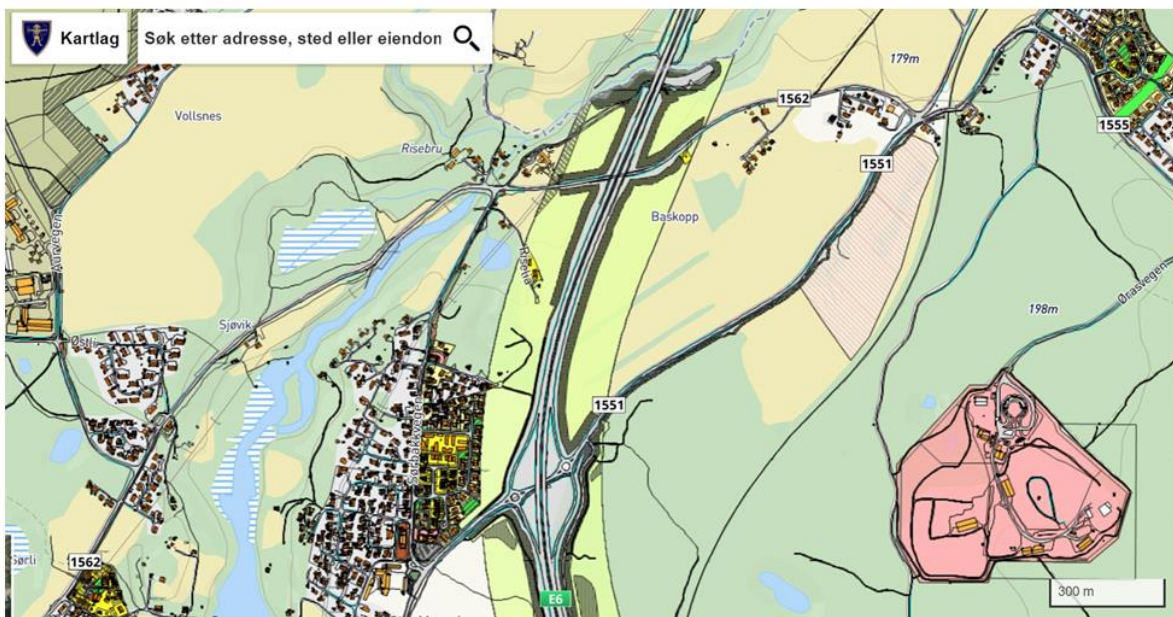
**Tlf. nr.:** 975 23 560  
**E-post:** hot.siv@outlook.com

**Bank:** 1622 05 05778  
**Org. nr.:** 969 927 608 MVA

oppfattes å være et anslag ved at dagens situasjon medfører nokså uoversiktlige forhold grunnet bl.a. at massetransportene må gå i flere retninger til forskjellige og spredt beliggende massemttak.

#### Om deponiområdet under Dal gård, gnr. 199 bnr. 18:

Arealet det søkes om å benytte til deponi for rene overskuddsmasser ligger mellom Trondheimsvegen, fv. 1551 og hovedbanen rett sør for Bondalskrysset fv. 1551 x fv. 1462 i Mogreina. Avstanden til motorvegkrysset E6 x fv. 1551 er 800 – 1300 m. Det ligger som nevnt innenfor det tidligere regulerte massedeponiet for Statens vegvesen, utgjør ca. 90 da og består i dag av 79 da dyrket mark og 11 da skog. Hele området mellom Trondheimsvegen og jernbanen som hører til gnr. 199 bnr. 18 var skog og ble ryddet og dyrket opp for 30-40 år siden, da med unntak av de ca. 11 da som fortsatt ligger igjen som skog. Nedenfor er det lagt inn et kart som viser det omsøkte arealets beliggenhet i distriktet:



Oversiktskart der det omsøkte arealet er vist med svakt rød skravur

Arealet som søkes fylt opp, er en sammenhengende stor forsenkning med to bunngroper der terrenget i en lengde av vel 250 m ligger 10 – 15 m lavere enn Trondheimsvegen på vestsiden og tilsvarende lavere enn jernbanen på østsiden. Med en bredde på +/- 200 m og betydelige høydeforskjeller, sier det seg selv at arealet egner seg godt for oppfylling. Som følge av at området ikke har avrenning og det ikke er noen som helst fare for utgliding, egner det seg særlig godt til rene, bløte masser.

De 11 da med gjenstående skog består av to teiger, hver på 5-6 da. Den nordre ligger i tilknytning til og på østsiden av de to bunngropene, er langstrakt og svært bratt med en gjennomgående helling på 1:2 – 1:3. Den søndre ligger inntil Trondheimsvegen og har «rotete» terrengforhold med to små groper omgitt av skrånninger med helling opptil 1:2 (deler av vegfyllingen). Det oppdyrkede arealet som omgir gropene og skogteigene har hellingsgrader fra 1:5 – 1:10, det dreier seg dermed om til dels svært bratte flater over hele. Grunnen består av tørkesvak sandjord der som ellers i distriktet.

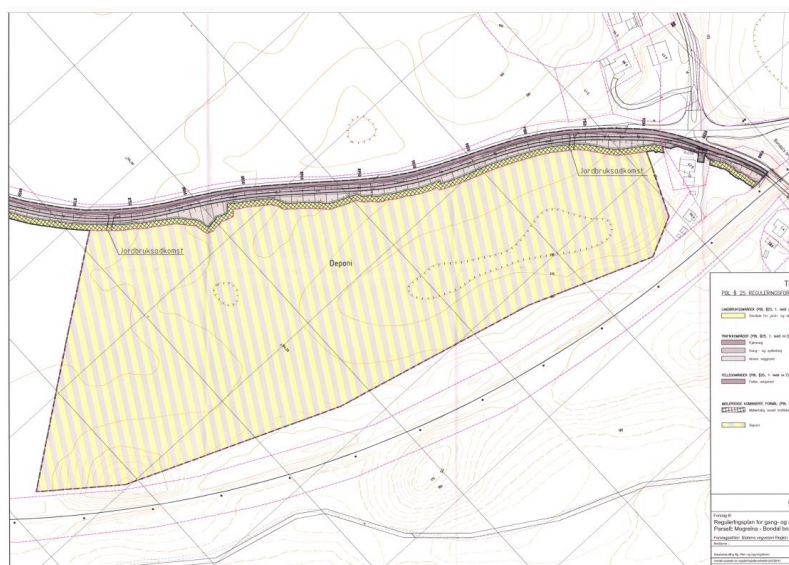
På neste side er det vist to kart som belyser dagens situasjon med hva som er dyrket mark

og hva som er skog samt et kart med punkter som har svært kritiske stigningsforhold. Bildet til venstre er tatt i 2020 og viser dagens forhold med avmerking av avkjøringen til jordet. Samme avkjøring forutsettes benyttes ved deponeringen. Til høyre ses hoveddelen av området der hellings-gradene er særlig kritiske. Skogarealene er på kartet omgitt av tynn grønn strek, mens deponiavgrensingen er vist med tykk grønn strek:



Om «Reguleringsplan for gang- og sykkelveg langs fv. 454 Mogreina – Bondal bru», vedtatt 03.09.2007 og behandlingen av denne:

Reguleringsplanen for gang- og sykkelveg langs fv. 454 Mogreina – Bondal bru fikk tillagt et område for deponering av overskuddsmasser fra byggingen av motorveg E6 nordover gjennom Eidsvoll. Reguleringen hva angår deponiet vedtatt i 2007 er gjengitt nedenfor:



Statens vegvesen fant andre løsninger for overskuddsmassene fra E6 og fikk dermed ikke behov for deponering på stedet. Dette tidligere regulerte deponiområdet er det samme som grunneier Bjørn Langbakk nå har avtalt å stille til rådighet for Sigurd Furulund Maskin AS. Formålet blir dermed det samme og vilkårene som framkom ved behandlingen og vedtaket av planen i 2007, ventes å bli tilsvarende nå, bare med unntak av bestemmelsen om to års oppfyllingstid. Sigurd Furulund Maskin AS ser ikke noe problem med å følge opp de øvrige forutsetningene som ble lagt da Statens vegvesen fikk tillatelse til å deponere sine rene overskuddsmasser på stedet, men oppfyllingen vil ventelig ta mer enn to år.

Området avsatt til deponi i reguleringsplanen vedtatt 03.09.2007 er ikke med som deponiformål i gjeldende kommuneplan eller forslaget til ny kommuneplan. Denne delen av «Reguleringsplan for gang- og sykkelveg langs fv. 454 Mogreina – Bondal bru», kan ikke lenger anses gyldig, ettersom den gjaldt for et bestemt tidsrom og den ikke kom til å tjene sitt formål for Statens vegvesen. Dette forhindrer ikke at området ble godkjent for deponering av rene løsmasser og at det ble ansett som egnet for oppfylling da behovet var der for vegvesenet.

Det er flere interessante forhold som ble trukket fram ved behandlingen av reguleringen i 2007 og som til fulle er like aktuelle i dag. I sakens anledning ble det vektlagt at området lå nær motorveg E6 og det som skulle bli fortsettelsen av denne. Dette er en stor fordel ved dagens transporter på vegnettet ved levering av overskuddsmasser. Det ble vist til at oppfylling på stedet kunne skje uten avrenning og dette er selvfølgelig like gunstig fortsatt – som nevnt foran er området særlig godt egnet for deponering av bløte masser. Hele arealet ble av kulturmyndighetene dessuten kvittert ut som rent for mulige funn. Fylkesmannen var i sin uttalelse riktignok kritisk og da særlig landbruksavdelingen. Det ble derfra vist til at deponeringen ikke var i tråd med kommuneplanen som styringsverktøy, da området i denne var avsatt til LNF. Det ble vist til jordvern selv om forutsetningen var å sette i stand arealet til jordbruk etter fullført oppfylling. I sin vurdering, som ikke førte fram, beklaget Fylkesmannens landbruksavdeling forslaget «*da dette ligger i et sammenhengende landbruksområde bestående av lettbrukt fulldyrket jordbruksareal*». Her hører det med at grunneiers begrunnelse da arealet ble tilbudt Statens vegvesen for oppfylling, nettopp var å få et mer lettdrevet areal – dette er for grunneier den samme begrunnelsen nå.

Det kan nevnes flere momenter av interesse som kom fram ved behandlingen av reguleringssaken den gangen, men de viktigste med relasjon til denne søknaden nå er:

- Da Statens vegvesen hadde behov for et deponi beliggende nær E6 for overskuddsmasser ble dette ansett som samfunnsmessig viktig og løsning funnet på dyrket mark i nærheten.
- Selv om deponiet den gangen ikke lå inne i kommuneplanen, var ikke dette til hinder for regulering til formålet og etterfølgende etablering ettersom behovet var ansett å være til stede.

#### Om deponiområdet og deponeringen:

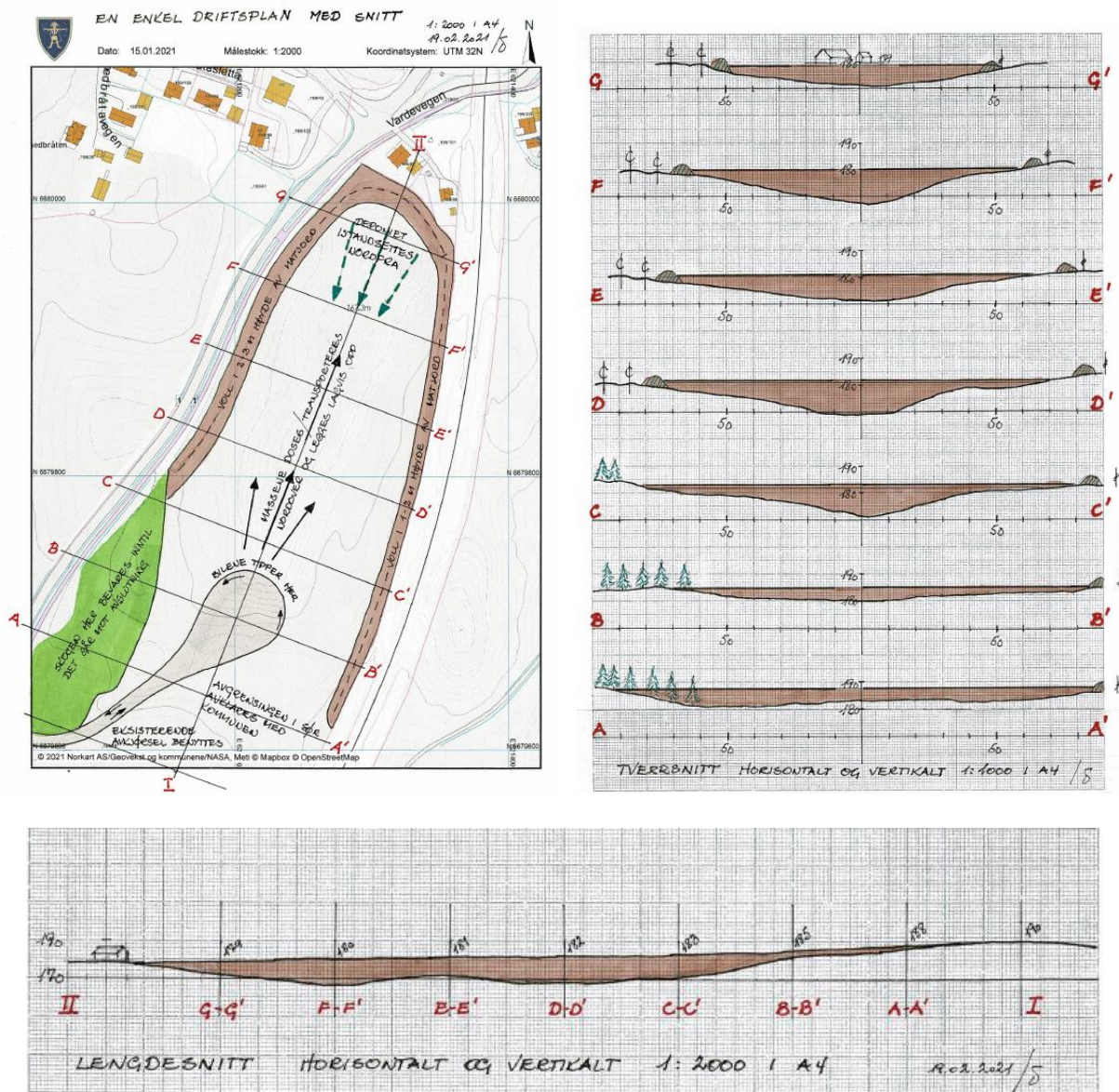
Deponiområdet slik det er vist i reguleringsplanen utgjør ca. 89,1 da. De siste beregningene Statens vegvesen gjorde før sluttbehandlingen av planen, tilsa et behov for deponering av ca. 110 000 m<sup>3</sup> rene, men telefarlige masser. Det nevnte volumet var mindre enn opprinnelig antatt, om dette står det følgende i saksinformasjonen ved behandlingen av reguleringssaken: «*Dette betyr også at det ikke er sikkert at hele det regulerte deponiarealet vil bli brukt som deponi i forbindelse med E6 utbyggingen*». Det regulerte området for deponi var m.a.o. større enn det beregnede behovet for overskuddsmasser fra E6-byggingen. Ut over det anslåtte volumet på ca. 110 000 m<sup>3</sup> ble det likevel ikke framlagt konkrete tall for deponiets egentlige kapasitet. Det er nå gjort beregninger av total kapasitet



og denne utgjør ca. 300.000 m<sup>3</sup>. Dette er avhengig av endelig avgrensing, tillatt fyllingshøyde m.v.

Til Fylkesmannens tidligere anførsel om at det *ligger i et sammenhengende landbruksområde bestående av lettbrukt fulldyrket jordbruksareal* kan sies å være riktig for det oppdyrkede arealet sørover mellom Trondheimsvegen og jernbanen, men det gjelder slett ikke for den delen som nå søkes fylt opp. Det er som det ses av kartet på s. 3 til dels meget bratt og all kjøring med landbruksutstyr må skje langs terrenget på de smale feltene – i skråninger på 1:5 og faktisk enda brattere på enkelte partier, er dette forbundet med fare. (I parentes mener en det er bemerkelsesverdig at Fylkesmannen kunne karakterisert dette som *lettbrukt* når stigningsforholdene er så vidt kritiske og til dels farefulle).

Nedenfor er det vist en enkel driftsplan og aktuelle snitt som belyser forslag til drift og omfang:



Før oppfyllingen vil dagens vekstsjikt bli skjøvet til side og tatt vare på. Denne massen legges i 2-3 m høye ranker langs Trondheimsvegen i vest, mot boligeiendommene 199/42 og 199/99 i nord og mot jernbanen i øst. De vil dermed tjene som skjerming i den tiden

arbeidene vil vare. Etter oppfyllingen vil den lagrede vekstjorda bli lagt tilbake og forsøkt tilført jordforbedrende masse for å øke arealets bonitet. I det øvre sjiktet blir det dessuten vektlagt at massene som kjøres på, skal muliggjøre en god jordstruktur for framtidig dyrking. Dagens avkjøring fra Trondheimsvegen forutsettes benyttet slik også Statens vegvesen la til grunn. I tidlig fase tippes massen fra et opparbeidet platå i sør og doses derfra mot nord. Etter en tid, når fyllingen er kommet noe opp, kan massene fordeles lagvis over det hele med minst mulig intertrafikk under deponeringen. Av hensyn til boligene i nord og inntrykket for de vegfarende, vil istandsettingen skje nordfra. Deponiet forutsettes bygd opp til samme høyde som Trondheimsvegen, men ventes å sette seg og dermed bli liggende noe lavere enn omgivelsene over tid. Utforming, avgrensing og ferdignivå er forhold som forutsettes avklart i samråd med Ullensaker kommune.

#### Henstilling:

Det vises for øvrig til den vedlagte situasjonsbeskrivelsen i notatet datert 24.02.2021 fra Sigurd Furulund Maskin AS. Av denne framgår det med tydelighet hvor vanskelig det for tiden er å bli kvitt overskuddsmasser på en trygg og ryddig måte i nærdistriktet. Slike masser kjøres nå milevis «til ingen nytte» med de unødvendige kostnadene og ikke minst med den svært negative klimaeffekten dette innebærer. For Sigurd Furulund Maskin AS vil det omsøkte deponiet lette betydelig på den rådende situasjonen og ikke minst gi et klimaavtrykk ved utbygging i distriktet som blir langt, langt lettere og bedre enn i dag.

Som Sigurd Furulund Maskin AS påpeker i sitt notat, er det bare Ullensaker kommune som kan løse opp i den anstrengte situasjonen som råder når det gjelder transport og deponering av overskuddsmasser. Like klart som det er kommunen(e)s ansvar å vedta utbyggingssaker er det kommunen(e)s ansvar å tilrettelegge for hensiktsmessige deponier. Med godkjenning av denne søknaden vil Sigurd Furulund Maskin AS oppnå samme vilkår som øvrige aktører i det lokale markedet, samtidig som det skjer en jordbruksmessig oppgradering og forbedring for grunneier Bjørn Langbakk.

.....

Det bekreftes at Sigurd Furulund har gjennomgått denne søknaden og bedt om at den behandles så snart det lar seg gjøre.

Eventuelle spørsmål kan rettes til Sigurd Furulund på tlf. nr.: 905 42 803 eller undertegnede på tlf. nr.: 975 23 560.

Med hilsen



Siv. ing.

Vedlegg:

- Notat med situasjonsbeskrivelse fra Sigurd Furulund Maskin AS, datert 24.02.2021