



Detaljplan/Regulering

UVB Vestfoldbanen

Grunn

Notat om massedeponier

Parsell 12.2

01A	Oppdaterte tall for overskuddsmasser	16.01.2012	MEB	TMH	JSB
00A	1. utgave	08.04.2010	MEB	TMH	JSB
Revisjon	Revisjonen gjelder	Dato:	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av
Tittel UVB Vestfoldbanen		Antall sider: 1 av 37			
Grunn		Utarbeidet av:			
Notat om massedeponier Parsell 12.2		Erstatning for			
		Erstattet av			
Prosjekt nr: 952006		Dokumentnummer:		Revisjon	
Parsell: 12.2 Telemark grense – Porsgrunn st.		UVB-22-A-22007		01	
Jernbaneverket		Drifts dokumentnummer:		Revisjon drift:	

<p style="text-align: center;">Utbygging Vestfoldbanen</p>	<p style="text-align: center;">Notat om massedeponier Parsell 12.2</p>	<p>Dok.nr: UVB-22-A-22007 Dato: 16/01/2012 Rev.: 00 Side: 2 av 37</p>
---	---	---

Innholdsfortegnelse

1. MASSEDEPONIER.....	4
1.1 GENERELT.....	4
1.2 KRITERIER FOR VALG AV DEPONI.....	4
1.2.1 Lokalisering.....	4
1.2.2 Landskap.....	4
1.2.3 Naturmiljø og biologisk mangfold.....	5
1.2.4 Forbruk av drivverdig skog og jord.....	5
2. ANBEFALTE DEPONIER	6
2.1 DEPONI 1 – SKILLINGSMYR NORD (LARVIK KOMMUNE).....	6
2.1.1 Dagens situasjon.....	6
2.1.2 Tiltaket.....	6
2.1.3 Vurdering.....	7
2.2 DEPONI 2 – SKILLINGSMYR SØR (LARVIK KOMMUNE).....	7
2.3 DEPONI 3 - FYLKESGRENSE.....	7
2.3.1 Dagens situasjon.....	7
2.3.2 Tiltaket.....	7
2.3.3 Vurdering.....	7
2.4 DEPONI 4 – VEST FOR PRESTSKJEGGEN.....	7
2.4.1 Dagens situasjon.....	7
2.4.2 Tiltaket.....	7
2.4.3 Vurdering.....	8
2.5 DEPONI 5 – ØST FOR GRUÅSEN/STRUTÅSEN.....	8
2.5.1 Dagens situasjon.....	8
2.5.2 Tiltaket.....	8
2.5.3 Vurdering.....	8
2.6 DEPONI 6 – ØST FOR TJENNSÅSANE.....	8
2.6.1 Dagens situasjon.....	8
2.6.2 Tiltaket.....	8
2.6.3 Vurdering.....	8
2.7 DEPONI 7 – SØR FOR ULSBRUKOLLEN.....	9
2.8 DEPONI 8 – MELLOM SAGÅSEN OG GAUKÅSEN.....	9
2.9 DEPONI 9 – GUNNARSRØD.....	9
2.9.1 Dagens situasjon.....	9
2.9.2 Tiltaket.....	9
2.9.3 Vurdering.....	9
2.10 DEPONI 10 – NORD FOR GUNNARSRØD.....	9
2.10.1 Dagens situasjon.....	9
2.10.2 Tiltaket.....	9
2.10.3 Vurdering.....	9
2.11 DEPONI 11 – MELLOM FURUÅSEN OG HAGEN.....	10
2.11.1 Dagens situasjon.....	10
2.11.2 Tiltaket.....	10
2.11.3 Vurdering.....	10
2.12 DEPONI 12 – VEST FOR STOREBERG.....	10
2.12.1 Dagens situasjon.....	10
2.12.2 Tiltaket.....	10
2.12.3 Vurdering.....	10
2.13 DEPONI 13 - KISTESETER.....	10
2.13.1 Dagens situasjon.....	10
2.13.2 Tiltaket.....	11
2.13.3 Vurdering.....	11
2.14 DEPONI 14 – VEST FOR SETERKOLLEN.....	11
2.14.1 Dagens situasjon.....	11
2.14.2 Tiltaket.....	11

<p style="text-align: center;">Utbygging Vestfoldbanen</p>	<p style="text-align: center;">Notat om massedeponier Parsell 12.2</p>	<p>Dok.nr: UVB-22-A-22007 Dato: 16/01/2012 Rev.: 00 Side: 3 av 37</p>
---	---	--

2.14.3	<i>Vurdering</i>	11
2.15	DEPONI 15 – EIDANGER GRUSTAK	11
2.15.1	<i>Dagens situasjon</i>	11
2.15.2	<i>Tiltaket</i>	11
2.15.3	<i>Vurdering</i>	12
2.16	DEPONI 16 – PASADALEN	12
2.16.1	<i>Dagens situasjon</i>	12
2.16.2	<i>Tiltaket</i>	12
2.16.3	<i>Vurdering</i>	12
VEDLEGG DETALJPLAN DEPONIER		13

<p style="text-align: center;">Utbygging Vestfoldbanen</p>	<p style="text-align: center;">Notat om massedeponier Parsell 12.2</p>	<p>Dok.nr: UVB-22-A-22007 Dato: 16/01/2012 Rev.: 00 Side: 4 av 37</p>
---	---	--

1. Massedeponier

1.1 Generelt

Jernbanen på strekningen Telemark grense – Porsgrunn vil få et teoretisk overskudd av steinmasser på ca. 3.060.000 m³. Deponeringsbehovet er beregnet ut fra at følgende masser skal tas ut fra jernbanetraseen og tunneler:

Jernbanetrasé: 550.000 m³
Skillingsmyr tunnel: 943.000 m³
Ønnsåsen tunnel: 149.000 m³
Storberget tunnel: 1.249.000 m³
Eidanger tunnel: 529.000 m³
Totalt: 3.060.000 m³

Volumene er her angitt som ferdig anlagt fylling. Planen tar sikte på å ha en beredskap som ligger noe høyere enn dette, og med muligheter til en viss grad kunne velge mellom alternativer. Totalt har disse massedeponiene en anslått kapasitet for å lagre opptil ca. 3.500.000 m³ med overskuddsmasse. Det er altså en overkapasitet på ca. 120.000 m³. Erfaringer tilsier at man bør ha en viss overkapasitet i deponiområdene for å håndtere uforutsette overskuddsmasser. Samtidig bør deponeringskapasiteten være tilstrekkelig i forhold til de massene som faktisk tas ut fra de ulike stedene (tverrslag, tunnelportal), ut fra prinsippet om å redusere transportbehovet mest mulig. I tillegg til Gunnekleivfjorden forhandles det derfor også om å levere masser til Norcem brudd ved Bjørntvedt.

Det ideelle utgangspunktet ved planlegging og bygging av jernbanen er å tilstrebe størst mulig grad av massebalanse innenfor anlegget, dvs. å unngå å måtte frakte masser ut av anleggsområdet og slippe å tilføre masser utenfra. Det er imidlertid flere andre hensyn som skal ivaretas i prosjektet, herunder kravet til maksimal stigning og minimum horisontalkurver på jernbanen.

Deponering av sprengmasser i denne størrelsesorden vil medføre store inngrep i landskapet, først og fremst i anleggsperioden. Det er derfor viktig å sørge for effektive tiltak i forhold til landskapsforming og revegetering for å reintegrere deponeringsområdene i landskapet med tiden.

1.2 Kriterier for valg av deponi

1.2.1 Lokalisering

Lokalisering av egnede deponiområder har vært et sentralt tema i detaljplanfasen. Tidligere regulerte eller vurderte deponiområder (fra reguleringsplan og detaljplan av parsell 12.2 til enkeltspor i 2002, utarbeidet av Hjellnes COWI, fra rapport ”Deponivurderinger Parsell Telemark grense – Langangen”, utgave 02, 15.04.2009, utarbeidet av Asplan Viak og fra utbygging av ny E18 Sky – Langangen i 2009, utarbeidet av Rambøll) har blitt revurdert i forhold til nytt og endret kartgrunnlag, topografi, viktige langskapsformer i forhold til utforming og synlighet, volumer, registrerte naturområder og kulturminner, eksisterende vassdrag og bruksmønstre, så vidt kjent. I tillegg har en rekke nye deponiområder blitt vurdert i løpet av denne planfasen. Disse har blitt vurdert i forhold til de samme punktene, ut fra tilgjengelig data som kartgrunnlag, ortofoto og skråfoto. Befaringer har i detaljplanfasen ikke blitt gjennomført. En ny kartlegging av kulturminner i nye, hittil uregistrerte områder, er planlagt i 2010.

Ved valg av deponiområder har nærhet til de områdene der massene skal tas ut (tunnelportaler, tverrslag, rømningsveier) samt lavest mulig konfliktnivå i forhold til natur-, miljø- og kulturminneinteresser veid tungt. Det har også vært vektlagt at steinmassene som tas ut er en ressurs som kan benyttes til anleggs- og byggeformål, dvs at mulighetene for midlertidig deponering med tanke på senere uttak av massene til andre formål er vurdert.

1.2.2 Landskap

Der dette var mulig ble det forsøkt å plassere massedeponiene i tett tilknytning til jernbanetraseen for å bevare sammenhengende og uberørte naturområder utenfor traseen. Der dette ikke var mulig (for eksempel på grunn av topografi eller store deponeringsvolumer) vil massedeponier utenfor jernbanespor/anleggsbeltet i naturområdet

<p style="text-align: center;">Utbygging Vestfoldbanen</p>	<p style="text-align: center;">Notat om massedeponier Parsell 12.2</p>	<p>Dok.nr: UVB-22-A-22007 Dato: 16/01/2012 Rev.: 00 Side: 5 av 37</p>
---	---	---

medføre terrenngrep i ellers uberørt natur. Tilførselsveger til disse deponiene kan i tillegg medføre en miljøbelastning på naturområdet.

Landskapsmessige hensyn er derfor tillagt stor vekt ved plassering og utforming av deponier. Her tilstrebes å beslaglegge minst mulig uberørt natur, samle inngrepene geografisk, minimalisere arealene ved å foretrekke høye deponier med lite fotavtrykk fremfor lave med stor utbredelse og underordne deponiene de omkringliggende landskapsformer for å gjøre dem minst mulig synlige. I det småkuperte landskapet vurderes synligheten generelt av lokal karakter, og i utgangspunktet er derfor landskapet godt egnet for å integrere og skjule deponier. Det anbefales derfor at deponiene legges fortrinnsvis i lukkede dalrom for å minimalisere fjernvirkning av deponiene. Dalbunnen er generelt klassifisert som lite verdifull mht vegetasjon, bortsett fra myr og vassdragsområder som er svært verdifulle.

Deponiene formes med helninger som i hovedsak ikke skal være brattere enn 1:4 for å sikre god vegetasjonetablering. Unntak kan være tilpasning til eksisterende bratt terreng eller oppbygging av kunstige koller for å modellere et landskap som ligner på det eksisterende. På de stedene anleggsvirksomhet skal foregå over deponiet er det brukt helninger på 1:8 eller slakere for å muliggjøre kjøring. Detaljert terrengutforming på deponiene er forutsatt bearbeidet i byggeplanfasen.

Prinsippene for naturlig revegetering skal brukes på massedeponier.

1.2.3 Naturmiljø og biologisk mangfold

Massedeponiene som er foreslått påvirker ikke naturlige vilttrekk på en negativ måte, så langt disse er kjent. Det er gjennomført egne studier av områdenes naturverdi. Man har unngått naturområder som har registrert vegetasjon av høy verdi eller biologisk mangfold og unngått å berøre større vann og vassdrag. Mange deponier berører likevel mindre vassdrag. Disse vil under videre utforming av deponiene ivaretas ved å forsøke å legge dem rundt eller opp på deponiene, der dette er mulig. Løsninger som går ut på å legge vassdrag i rør under deponier forsøkes unngått.

Overflatevannet fra selve deponiområdet samles i et tjevnings-/kontrollbasseng før utslipp til vassdrag. Hvor grunnforholdene er tilfredsstillende føres oppsamlet overflatevann til grøfter for infiltrasjon i grunnen.

1.2.4 Forbruk av drivverdig skog og jord

Generelt gjelder det i alle permanente deponier i naturområder må foretas avvirkning av skog og at vegetasjonsdekke og øvre del av løsmasser for øvrig fjernes og legges til side. Hugstmoden skog forutsettes avvirket før anleggsarbeidene begynner

Deponi 9 beslaglegger delvis dyrka eller dyrkbar jord. I utformingen av dette deponiet tilstrebes det at videre drift av jorda kan fortsette.

Utbygging Vestfoldbanen	Notat om massedeponier Parsell 12.2	Dok.nr: UVB-22-A-22007
		Dato: 16/01/2012
		Rev.: 00
		Side: 6 av 37

2. Anbefalte deponier

Følgende deponier er innarbeidet i detaljplanen. Volumene er veiledende og kan ikke betraktes som eksakte tall.

	Volum veil. m3	Areal m2	Kommune
Deponi 1, Skillingsmyr nord	25.000	12.214	Larvik
Deponi 2, Skillingsmyr sør, reguleres ikke	230.000	39.497	Larvik
Deponi 3, Fylkesgrense	164.000	28.616	Porsgrunn
Deponi 4, Vest for Prestskjeggen	277.000	43.256	Porsgrunn
Deponi 5, Øst for Gruåsen / Strutåsen	180.000	32.563	Porsgrunn
Deponi 6, Øst for Tjennsåsane	118.000	29.245	Porsgrunn
Deponi 7, Sør for Ulsbrukollen, utgår	-	-	Porsgrunn
Deponi 8, Mellom Sagåsen og Gaukåsen, utgår	-	-	Porsgrunn
Deponi 9, Gunnarsrød	257.000	32.890	Porsgrunn
Deponi 10, Nord for Gunnarsrød	210.000	35.473	Porsgrunn
Deponi 11, Mellom Furuåsen og Hagen	380.000	66.000	Porsgrunn
Deponi 12, Vest for Storeberg	152.800	27.076	Porsgrunn
Deponi 13, Kisteseter	707.600	86.414	Porsgrunn
Deponi 14, Vest for Seterkollen	130.000	31.215	Porsgrunn
Deponi 15, Eidanger grustak	737.900	81.332	Porsgrunn
Deponi 16, Pasadalen ved Norcem	199.200	26.846	Porsgrunn
Volum / areal samlet	3.538.500	533.140	

I det følgende gjennomgås deponiene hvert for seg, med en sammenstilling av kunnskapen som er samlet fra ulike foreliggende dokumenter (regulering og detaljplan for enkeltspor på parsell 12.2 fra 2002, rapport fra Asplan Viak, regulering og detaljplan for enkeltspor på parsell 12.1), interne undersøkelser i forhold til naturverdier og kulturminner og foreliggende kartdata og fotografier.

2.1 Deponi 1 – Skillingsmyr nord (Larvik kommune)

Dette deponiet foreslås nytt for parsell 12.2, ut fra deponeringsbehovet for dobbeltspor.

2.1.1 Dagens situasjon

Planlagt deponi ligger på en hogstflate med skog i ytterkantene. Tilstøtende terreng består av mange store koller. Det aktuelle området ligger i ytterområdet av et større landskapsrom som omfatter kulturmiljøet på Solum. Et åpent område strekker seg videre østover og henger sammen med jordbruksarealene ved Solumgårdene. Massedeponiet berører her en løsrevet del av Kongevegen som avskjæres av ny jernbane. Det er registrert viltkryssing i området.

2.1.2 Tiltaket

Reguleringsplan for E18, vedtatt per mai 2007, legger opp til massedeponi i tilknytning til veien. I forbindelse med jernbanesporets fyllingsutslag kan massedeponiet legges i tilknytning til dette og knytte det til sideterrenget. Utforming av massedeponi må skje under forutsetningen at Statens vegvesen ikke bruker området som massedeponi i forbindelse med utbygging av E18. Eventuell konflikt med Vegvesenets riggområde er ikke avklart.

Volumet er anslått til ca. 25.000 m3.

Arealet er målt til ca. 12.214 m2.

Vegetasjon etableres på massedeponiet i henhold til prinsipper for naturlig revegetering. Deponiet vil medføre avrenning mot vassdrag og eventuelt rensertiltak må påregnes.

<p style="text-align: center;">Utbygging Vestfoldbanen</p>	<p style="text-align: center;">Notat om massedeponier Parsell 12.2</p>	<p>Dok.nr: UVB-22-A-22007 Dato: 16/01/2012 Rev.: 00 Side: 7 av 37</p>
---	---	---

2.1.3 Vurdering

Området vil bli lite synlig ved plassering bak jernbanefylling langs nordsiden av banen. Lokaliseringen er god i forhold til uttak av masser fra Skillingsmyr tunnel. I anleggsfasen er det enkel adkomst fra hovedveg. De planlagte inngrep i og tilknytning til landskapsrommet er store fra før som følge av ny jernbane og ny E18. Vegetasjonen er vurdert til lav verdi, og består i hovedsak av innplantede arter. Området vil ha lokal synlighet. Deponiet hindrer ikke viltkryssing. Konsekvensene for Kongevegen vurderes som små da de øvrige planlagte tiltakene vil redusere eksisterende verdi i stor grad. Området er ikke befart. Kulturminneregistrering i det planlagte deponiområdet skal sannsynligvis skje i løpet av 2010.

2.2 Deponi 2 – Skillingsmyr sør (Larvik kommune)

Dette deponiet inngår i detaljplan, men reguleres ikke.

2.3 Deponi 3 - Fylkesgrense

Dette deponiet ble foreslått i rapport ”Deponivurderinger Parsell Telemark grense – Langangen, utgave 02” av Asplan Viak, 2009 som ”område E” og har blitt revurdert og tilpasset i detaljplanfasen for dobbeltspor.

2.3.1 Dagens situasjon

Planlagt deponi ligger midt opp på jernbanetrasén, rett vest for fylkesgrensen, i et langstrakt flatt dalføre i nord-sør-retning med tett skog. Området er klart avgrenset av markerte dalsider mot øst og vest. Naturtypen er beskrevet som rik edelløvskog, evt. gammel edelløvskog, gammel løvskog. Det er registrert et kulturminne fra nyere tid (kullmile/grensestein) i den nordøstlige randsonen til det planlagte deponiet. Det er ikke registrert, men antatt, viltkryssing (ifølge rapport fra Asplan Viak).

2.3.2 Tiltaket

Det er foreslått modellert utforming med oppbygging av koller, med høydepunkt midt i deponiet og fall mot nord og sør. Utforming medfører omlegging av bekkeløp og berører i hovedsak skog. Adkomst er planlagt fra sørsiden av deponiet.

Volumet er anslått til ca. 164.000 m³.

Arealet er målt til ca. 28.616 m².

2.3.3 Vurdering

Deponiet vil være lite synlig, både på grunn av det kupert landskapet det ligger i og på grunn av at det ligger i tett skog. Lokaliseringen vurderes som god i forhold til nærhet til tverrslaget. Det er også enkel adkomst fra hovedveg. Kulturminnet vil bli sterkt påvirket / ødelagt av tiltaket. Området er ikke befart.

2.4 Deponi 4 – Vest for Prestskjeggen

Dette deponiet ble foreslått i rapport ”Deponivurderinger Parsell Telemark grense – Langangen, utgave 02” av Asplan Viak, 2009 som ”område D” alternativ 1 og har blitt revurdert og tilpasset i detaljplanfasen for dobbeltspor.

2.4.1 Dagens situasjon

Planlagt deponi ligger rett sør for jernbanetraseen i et langstrakt flatt dalføre i nord-sør-retning. Området er klart avgrenset av markerte dalsider mot øst og vest. Naturtypen er beskrevet som rik edelløvskog, evt. gammel edelløvskog, gammel løvskog. Det er ikke registrert, men antatt, viltkryssing (ifølge rapport fra Asplan Viak).

2.4.2 Tiltaket

Det er planlagt modellert utforming med oppbygging av koller. Deponiet medfører omlegging av eksisterende bekker. Ut fra ortofoto vurderes dette å berøre i hovedsak granskog/ blandingsskog. Adkomst fra tverrslaget i vest (samme tverrslag som for deponi 5) er relativ lang og er planlagt fra nordsiden, forbi deponi 5.

Volumet er anslått til ca. 280.000 m³.

Arealet er målt til ca. 43.256 m².

<p style="text-align: center;">Utbygging Vestfoldbanen</p>	<p style="text-align: center;">Notat om massedeponier Parsell 12.2</p>	<p>Dok.nr: UVB-22-A-22007 Dato: 16/01/2012 Rev.: 00 Side: 8 av 37</p>
---	---	---

2.4.3 Vurdering

Deponiet vil være lite synlig, både på grunn av det kupert landskapet det ligger i og på grunn av at det ligger i tett skog. Avstand fra tverrslaget er relativt lang, men likevel akseptabelt siden anleggsveien først når deponi 5 for å så fortsetter til deponi 4. Det er relativt lang adkomstvei fra hovedvei (Langangsvegen). Området er ikke befart.

2.5 Deponi 5 – Øst for Gruåsen/Strutåsen

Dette deponiet ble foreslått i rapport ”Deponivurderinger Parsell Telemark grense – Langangen, utgave 02” av Asplan Viak, 2009 som ”område D” alternativ 2 og har blitt revurdert og tilpasset i detaljplanfasen for dobbeltspor.

2.5.1 Dagens situasjon

Foreslått deponi ligger rett sør for jernbanetrasén, vest for deponi D alternativ 1. Det berører et langstrakt flatt dalføre i nord-sør retning. Området er klart avgrenset av markerte dalsider mot øst og vest. Naturtypen er sannsynligvis rik edelløvskog, som beskrevet for deponi 4. Det er ikke registrert, men antatt, viltkryssing (ifølge rapport fra Asplan Viak).

2.5.2 Tiltaket

Det er planlagt modellert utforming med koller. Deponiet medfører omlegging av eksisterende bekker og ut fra tolkning av ortofoto berører tiltaket i hovedsak skog/ blandingsskog. Deponering av masser er planlagt fra samme tverrslag som for deponi 4.

Volumet er anslått til ca. 180.000 m³.

Arealet er målt til ca. 32.563 m².

2.5.3 Vurdering

Deponiet vil være lite synlig, både på grunn av det kupert landskapet det ligger i og på grunn av at det ligger i tett skog. Lokaliseringen vurderes som bra i forhold til nærhet til tverrslag. Det er relativt lang adkomstvei fra hovedvei (Langangsvegen). Området er ikke befart.

2.6 Deponi 6 – Øst for Tjennsåsane

Dette deponiet ble foreslått i rapport ”Deponivurderinger Parsell Telemark grense – Langangen, utgave 02” av Asplan Viak, 2009 som ”område C” og har blitt revurdert og tilpasset i detaljplanfasen for dobbeltspor.

2.6.1 Dagens situasjon

Planlagt deponi ligger på sørsiden av jernbanetrasé rett sør for område B i et langstrakt dalføre med lite fall i dalbunn. Området er klart avgrenset av markerte dalsider. Naturtype er beskrevet som i hovedsak ungskog (8-12 m høy granskog). Det er registrert et kulturminne fra nyere tid (kullmile/grensestein) i midten av det planlagte deponiet. Det er ikke registrert (men antatt) viltkryssing.

2.6.2 Tiltaket

Området er planlagt utformet med en kolle sentralt i deponiet med fall mot nord og sør. Deponiet medfører omlegging av eksisterende bekker og berører eksisterende skogsveg og skiløype. Adkomst fra tverrslaget er planlagt gjennom en relativ kort anleggsvei. Deponering av masser er planlagt fra samme tverrslag som for deponi 7. Adkomstvei er planlagt fra nye E18 - bygging av denne blir dermed til en forutsetning til å ta i bruk deponiet.

Volumet er anslått til ca. 118.000 m³.

Arealet er målt til ca. 29.245 m².

2.6.3 Vurdering

Deponiet vurderes å være lite eksponert både på grunn av det kupert landskapet det ligger i og på grunn av at det ligger i tett skog. Lokalisering i forhold til tverrslag vurderes som bra, tatt i betraktning at anleggsveien først passerer deponi 7. Det er relativt lang adkomstvei fra nærmeste hovedvei. Kulturminnet vil bli ødelagt av tiltaket. Området er ikke befart.

<p style="text-align: center;">Utbygging Vestfoldbanen</p>	<p style="text-align: center;">Notat om massedeponier Parsell 12.2</p>	<p>Dok.nr: UVB-22-A-22007 Dato: 16/01/2012 Rev.: 00 Side: 9 av 37</p>
---	---	---

2.7 Deponi 7 – Sør for Ulsbrukollen

Dette deponiet utgår på grunn tilgrensende hytter / seter.

2.8 Deponi 8 – Mellom Sagåsen og Gaukåsen

Dette deponiet ble regulert som deponi ”4” i forbindelse med Vestfoldbanen som enkeltspor i 2002 (Hjellnes COWI) og har blitt revurdert i detaljplanfasen for dobbeltspor. Deponiområdet utgår på grunn av konflikt med naturverdier og automatisk fredete kulturminner.

2.9 Deponi 9 – Gunnarsrød

Dette deponiet ble foreslått i rapport ”Deponivurderinger Parsell Telemark grense – Langangen, utgave 02” av Asplan Viak, 2009 som ”område A” og har blitt revurdert og tilpasset i detaljplanfasen for dobbeltspor.

2.9.1 Dagens situasjon

Deponiet er planlagt lagt inn mot en sørvendt bratt skråning på nordsiden av jernbanetraseen der det delvis er registrert dyrka mark. Markerte høydekoller mot nord vest og øst omkranser deponeringsområdet. Naturtypen er beskrevet som rik edelløvskog. Det er registrert flere automatisk fredete kulturminner i og rundt den sørlige delen av det planlagte deponiet.

2.9.2 Tiltaket

Deponiets utforming gir en skålformet terrengform som kan integrere et stort volum i forhold til arealbeslag. Tiltaket ligger i nærheten av Gunnarsrød gård og berører dyrka mark på flaten samt skogsterreng i de brattere partiene. Det er foreslått en utforming med fallforhold på ca 1:4 som gir mulighet for å istandsette området til skogsbruk. Tiltaket vil omfatte omlegging av tre eksisterende bekkeløp.

Volumet er anslått til ca. 257.000 m³.

Arealet er målt til 32.890 m².

2.9.3 Vurdering

Deponiet er det eneste som er planlagt i en dagsone tett inntil planlagt trasé og tunnelportaler. Dette gir kort transportavstand til deponi. Derimot vil deponiet være eksponert fra den planlagte jernbanetraseen. Det er relativt lang adkomstvei fra nærmeste hovedvei (Markaveien/E18). Kulturminnene vil bli sterkt påvirket / ødelagt gjennom bygging av jernbanetraseen. Området er ikke befart.

2.10 Deponi 10 – Nord for Gunnarsrød

Dette deponiet ble regulert som deponi ”23” i forbindelse med Vestfoldbanen som enkeltspor i 2002 (Hjellnes COWI) og har blitt revurdert og tilpasset i detaljplanfasen for dobbeltspor.

2.10.1 Dagens situasjon

Deponiet ligger på nordsiden av jernbanetraseen i en trang bekkedal med bratte sider i tett skog, rett nord for Gunnarsrød.

2.10.2 Tiltaket

Deponiet er planlagt slik at dalen fylles opp til nivå med eller litt lavere enn traktorveien på østsiden av dalen (som beskrevet i reguleringsplan fra 2002, må etterprøves). Deponiet medfører omlegging av eksisterende bekk. Volumet er anslått til ca. 210.000 m³.

Arealet er målt til 35.473 m².

2.10.3 Vurdering

Deponiet vurderes lite eksponert på grunn av det kupert landskapet. Lokaliseringen vurderes som god også i forhold til kort avstand til tunnelportal. Det er relativt lang adkomstvei fra nærmeste hovedvei (Markaveien/E18). Deponiet er ikke vurdert egnet for gjenbruk av massene. Området er ikke befart.

<p align="center">Utbygging Vestfoldbanen</p>	<p align="center">Notat om massedeponier Parsell 12.2</p>	<p>Dok.nr: UVB-22-A-22007 Dato: 16/01/2012 Rev.: 00 Side: 10 av 37</p>
--	--	--

2.11 Deponi 11 – Mellom Furuåsen og Hagen

Dette deponiet ble regulert som deponi "A" i forbindelse med Vestfoldbanen som enkeltspor i 2002 (Hjellnes COWI) og har blitt revurdert og tilpasset i detaljplanfasen for dobbeltspor.

2.11.1 Dagens situasjon

Deponiet ligger på vestsiden av Ønnadalen og utgjør en bred dalgang bak åskanten sett fra dalbunnen i Ønnadalen. Området ligger i tett skog. Det er registrert to kulturminner fra nyere tid (kullmile/grensestein) i vestre randsone av det planlagte deponiet. Det er ikke registrert vassdrag eller viltkryssing.

2.11.2 Tiltaket

Dalbunnen fylles opp med ca. 10m med naturlig tilslutning til terrenget på hver side. Det er planlagt en gjennomgående anleggsvei fra tunnelportal mot Ønnadalen til tverrslaget i vest.

Volumet er beregnet til ca. 195.000 m³.

Arealet er målt til 53.700 m².

2.11.3 Vurdering

Deponiet vurderes lite eksponert på grunn av det kuperte landskapet og den skjermete beliggenheten. Området er meget godt egnet som deponi i forhold til kort transportvei både fra østre tverrslag til Storberget tunnel og tunnelportal mot Ønnadalen. Det er relativt lang adkomstvei fra nærmeste hovedvei (Markaveien/E18). Deponiet er vurdert som mindre egnet som mellomlager. Kulturminnene vil bli sterkt påvirket / ødelagt gjennom bygging av jernbanetraseen. Området er ikke befart.

2.12 Deponi 12 – Vest for Storeberg

Dette deponiet foreslås nytt for parsell 12.2, ut fra deponeringsbehovet for dobbeltspor.

2.12.1 Dagens situasjon

Planlagt deponi ligger sør for jernbanetraseen i et flatere område, avgrenset av markerte omkringliggende koller mot nord, øst og sør. Området ligger i tett skog. Det er registrert vassdrag og stier.

2.12.2 Tiltaket

Terrenget er planlagt utformet som en grunn dalformasjon med en kolle i det øverste området. Det er planlagt en kort anleggsvei fra tverrslaget frem til deponi 13 (som ligger i nordvest) som så fortsetter til den øvre slake delen av deponi 12 i nord. Deponiet medfører sannsynligvis omlegging av eksisterende vassdrag.

Volumet er beregnet til ca. 153.000 m³.

Arealet er målt til 27.076 m².

2.12.3 Vurdering

Deponiet vurderes lite eksponert på grunn av det kuperte landskapet. Lokaliseringen vurderes som god også i forhold til kort avstand til tunnelportal. Ut fra topografien og naturverdier er det få alternativer for massedeponering i området. Det er relativt lang adkomstvei fra nærmeste hovedvei (Langangsveien). Deponiområdet vil ikke kunne brukes som friluftsområde i anleggsperioden, men vil istandsettes slik at dette blir mulig igjen etter utført arbeid. Området er ikke befart. Kulturminneregistrering i det planlagte deponiområdet skal sannsynligvis skje i løpet av 2010.

2.13 Deponi 13 - Kisteseter

Dette deponiet foreslås nytt for parsell 12.2, ut fra deponeringsbehovet for dobbeltspor.

2.13.1 Dagens situasjon

Planlagt deponi ligger midt opp på jernbanetraseen (i tunnel) i et flatere område, avgrenset av markerte omkringliggende koller mot nord, øst og sør. Området ligger i tett skog. Det er registrert vassdrag og stier. Det er ikke registrert viltkryssing.

<p align="center">Utbygging Vestfoldbanen</p>	<p align="center">Notat om massedeponier Parsell 12.2</p>	<p>Dok.nr: UVB-22-A-22007 Dato: 16/01/2012 Rev.: 00 Side: 11 av 37</p>
--	--	--

2.13.2 Tiltaket

Terrenget er planlagt utformet som en grunn dalformasjon som stiger jevnt med terrenget og som avsluttes med en kolle i den øverste delen. Det er planlagt en kort anleggsvei fra tverrslaget frem til deponiet. Deponiet medfører sannsynligvis omlegging av eksisterende bekk.

Volumet er anslått til ca. 708.000 m³.

Arealet er målt til 86.414 m².

2.13.3 Vurdering

Deponiet vurderes lite eksponert på grunn av det kuperte landskapet. Lokaliseringen vurderes som god også i forhold til kort avstand til tunnelportal. Det er relativt lang adkomstvei fra nærmeste hovedvei (Langangsveien). Ut fra topografien og naturverdier er det få alternativer for massedeponering i området. Deponiområdet vil ikke kunne brukes som friluftsområde i anleggsperioden, men vil istandsettes slik at dette blir mulig igjen etter utført arbeid. Området er ikke befart. Kulturminneregistrering i det planlagte deponiområdet skal sannsynligvis skje i løpet av 2010.

2.14 Deponi 14 – Vest for Seterkollen

Dette deponiet foreslås nytt for parsell 12.2, ut fra deponeringsbehovet for dobbeltspor.

2.14.1 Dagens situasjon

Planlagt deponi ligger sør for jernbanetraseen i et flatere område, avgrenset av markerte omkringliggende koller mot nord, øst og sør. Området ligger i tett skog. Det er registrert vassdrag og stier. Det er ikke registrert viltkryssing.

2.14.2 Tiltaket

Terrenget er planlagt utformet som en grunn dalformasjon som stiger jevnt med terrenget. Det er planlagt en kort anleggsvei fra tverrslaget frem til deponi 13 (som ligger i øst) som så fortsetter til deponi 14. Deponiet medfører sannsynligvis omlegging av eksisterende bekk.

Volumet er anslått til ca. 130.000 m³.

Arealet er målt til 31.215 m².

2.14.3 Vurdering

Deponiet vurderes lite eksponert på grunn av det kuperte landskapet. Lokaliseringen vurderes som god også i forhold til kort avstand til tunnelportal. Det er relativt lang adkomstvei fra nærmeste hovedvei (Langangsveien). Ut fra topografien og naturverdier er det få alternativer for massedeponering i området. Deponiområdet vil ikke kunne brukes som friluftsområde i anleggsperioden, men vil istandsettes slik at dette blir mulig igjen etter utført arbeid. Området er ikke befart. Kulturminneregistrering i det planlagte deponiområdet skal sannsynligvis skje i løpet av 2010.

2.15 Deponi 15 – Eidanger grustak

Dette deponiet ble beskrevet som deponi "29" i forbindelse med regulering av Vestfoldbanen som enkeltspor i 2002 (Hjellnes COWI) og har blitt revurdert og tilpasset i detaljplanfasen for dobbeltspor.

2.15.1 Dagens situasjon

Deponiet ligger nord for jernbanetraseen i det nedlagte grustaket på Eidanger i Porsgrunn.

2.15.2 Tiltaket

Grustaket er planlagt fylt med sprengsteinsmasser opptil nivå med det omkringliggende terrenget. Deponiets utforming må sees i sammenheng med vedtatt reguleringsplan for etablering av parkbelte og utvidelse av gravlund på deponerte masser. Endelig utforming av deponiet vil inngå som en del av terrengarronderingen i forbindelse med opparbeidelsen av disse arealene. Det er planlagt anleggsvei mellom tverrslag og sørsiden av deponiet.

Volumet er anslått til ca. 738.000 m³.

Arealet er målt til 81.332 m².

<p>Utbygging Vestfoldbanen</p>	<p>Notat om massedeponier Parsell 12.2</p>	<p>Dok.nr: UVB-22-A-22007 Dato: 16/01/2012 Rev.: 00 Side: 12 av 37</p>
---------------------------------------	---	--

2.15.3 Vurdering

Meget godt egnet for deponering av store mengder sprengsteinsmasser. Avrenningen fra deponiet vil kunne infiltreres i grunnen. Lokalisering vurderes som god i forhold til kort avstand mellom tverrslag og deponi. På grunn av etablering av parkbelte og gravlund på toppen vil deponiet ikke bli synlig. Området er ikke befart.

2.16 Deponi 16 – Pasadalen

Dette deponiet ble regulert som deponi "D" i forbindelse med Vestfoldbanen som enkeltspor i 2002 (Hjellnes COWI) og har blitt revurdert og tilpasset i detaljplanfasen for dobbeltspor.

2.16.1 Dagens situasjon

Planlagt deponi ligger sør for jernbanetraseen i nordre del av Pasadalen i Porsgrunn.

2.16.2 Tiltaket

Nordre del av Pasadalen vil bli fylt helt opp med en slak skråning ned mot en planlagt/bygget fangdam for sigevann fra avfallsdeponi i søndre del av dalen.

Volumet er anslått til ca. 199.000 m³.

Arealet er målt til 26.846 m².

2.16.3 Vurdering

Godt egnet til deponering av fyllmasser, forutsatt at avrenningen fra Pasadalen fyllplass ledes forbi deponiet. Kort avstand til tunnelportal og det ligger godt skjermet. Området er ikke befart.

Utbygging Vestfoldbanen

**Notat om massedeponier
Parsell 12.2**

Dok.nr: UVB-22-A-22007

Dato: 16/01/2012

Rev.: 00

Side: 13 av 37