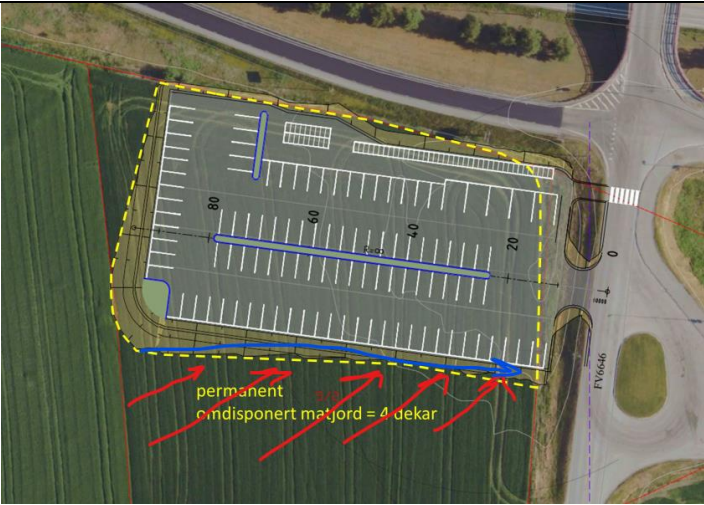


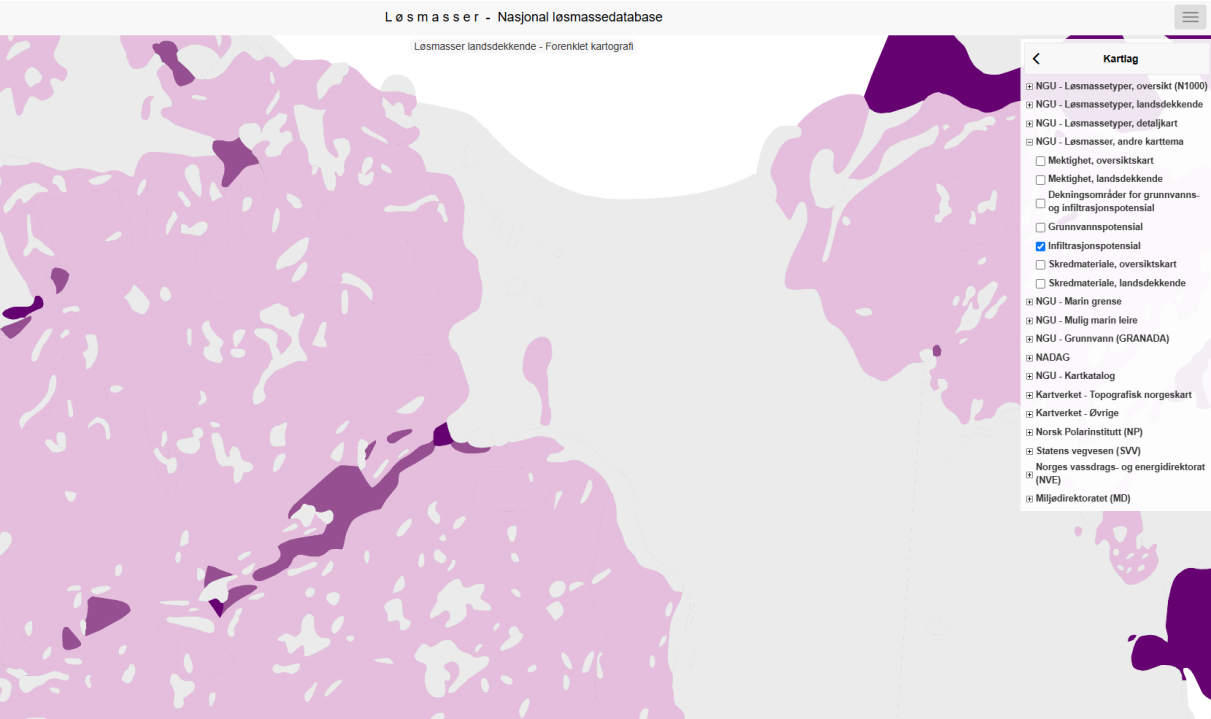
Matjordplan	
Skaun kommentar	Sweco kommentar
- Punkt 2.1 om jordlova: Det kreves ikke dispensasjon fra jordloven for å gjennomføre dette tiltaket da det vil utarbeides reguleringsplan og den er i tråd med KPA. - Punkt 2.2 om bestemmelsen 1.8.5 i KPA: Det er jordlovens §§ 9 og 12, ikke §§ 9 og 23.	Retter opp dette
Avtakingsarealet: - Arealet som jordressursen skal flyttes fra er tidligere systematisk drenert. Hvordan vil man ivareta den systematiske dreneringen for resten av arealet for å kunne sikre at dette fortsatt kan være i drift? - Ønsker noe mer punktlighet på når jorda kan flyttes (lagelighet) for at det skal være mer bindende for utbygger. - Skal B-sjiktet flyttes eller ikke? Det fremkommer litt tvetydig av planen? Det er godt B-sjikt som muligens kan fungere som jordforbedring på andre mer skrinne arealer. F.eks. mer myraktige områder. Det kan også benyttes til å bygge opp mottaksareal 2.	 Rød er eksisterende grøfter, blå er ny samlegrøft som må etableres. (dette tas inn i matjordplan) - Kan ikke love gjennomføring på bestemt tidsrom, kun at været må være tørt eller frost/tele i hele matjordlag. - Noen alternative mottaksareal beskriver at B-sjikt skal flyttes, men ikke for de anbefalte. B-sjiktet er i hovedsak leire, som ikke har stor nok verdi for å flyttes på, med mindre man uansett må grave bort pga. overbygning til parkeringen. Det beskrives at nytt VA-system fanger opp jordbruksdrens.
Mottaksareal 1: Mottaksarealet er i KPA delvis avsatt til deponiområde. Dette er ikke nevnt i planen? Hvordan stiller dette seg i forhold til landbrukshensynet. Dumt å flytte matjord til en plass hvor det ikke skal være jordbruk.	- Mottaksareal 1 kan nedprioriteres som følge av at det skal benyttes til andre tiltak. - Deponi i KPA fylles evt. først med andre løsmasser før matjord legges på toppen. «Før masselagringen avsluttes skal området opparbeides med jordlag egnet for nydyrking» - Ikke undersøkt med TRFK. Eksisterende landbruksavkjørsel benyttes. Avkjørsel i anleggsperiode avklares i byggeplan

- Er det undersøkt med TRFK om oppfylling og avkjørsler? Lar det seg gjennomføre? - Konsekvenser for natur, miljø og landskap? - Forventede agronomiske fordeler av jordforbedring fremfor oppdyrking av nytt areal? - Forventede avlinger kontra dagens avlinger på arealet. - Kan disse massene i stedet benyttes for å rette opp skader etter flom i mars 2025?	- Ingen vesentlig konsekvens for natur, miljø og landskap å tilføre 15cm jordlag - Nydyrking gir bedre avling enn jordforbedring. Jordforbedringen her gir økt avling for området, men vanskelig å si nøyaktig effekt. - 450m³ til mottaksareal 1 og 750m³ til mottaksareal 2 - Mangler informasjon om flomskader. Er det hos samme grunneier?
Mottaksareal 2: - Er det undersøkt om det finnes grunnundersøkelser fra utbyggingen av Vigdalsvegen i 2005? Kan disse være gode nok for å kunne ta en faglig vurdering av oppfylling med B-sjikt? Jeg vil absolutt anbefale at det gjøres mer undersøkelser omkring dette. Dette fordi at det er denne løsningen som vil gi best kompenserende effekt målt i antall dekar. - Hvordan er dreneringen planlagt etter utlegging? Hvordan er behovet? - Er det undersøkt med TRFK om nydyrking, oppfylling og avkjørsler? Lar det seg gjennomføre? - Konsekvenser for natur, miljø og landskap? - Forventet avling på arealet?	Geoteknikerne sjekket, og det finnes ingen grunnundersøkelser akkurat her. Det er punkter nord og sør for området. En stabilitetsberegning basert på «worst case» antagelser om grunnforhold, vil sannsynligvis si at heving av terreng påvirker områdestabiliteten. Det er stort behov for drenering og dette må løses med sugegrøfter mot ei åpen samlegrøft som går i stikkrenne under veien. Ikke undersøkt med TRFK. Eksisterende landbruksavkjørsel benyttes. Avkjørsel i anleggsperiode avklares i byggeplan Konsekvens for natur at man tar ned noe kratt-vegetasjon. Forventer noe lavere avling på dette areal enn der det flyttes fra, fordi bergvegg kaster skygge
Utførelse av jordflytting: - Det mangler beskrivelse av hvilket tidsrom det er planlagt (år, måned og uker) - Varighet - Forpliktelser til varsling overfor berørte myndigheter - Bedre beskrivelse av mellomlagring.	- Tidsrom avgjøres når utbyggingsplan foreligger. Kan ikke love gjennomføring på bestemt tidsrom, kun at været må være tørt eller frost/tele i hele matjordlag. - Flyttingen vil pågå over en periode på 2 uker varighet - Varsling av veimyndighet og landbruksmyndighet (kommunen)

○ Blant annet bør det beskrives hvordan en eventuelt vil forhindre avrenning. Hurtigvoksende grasarter? ○ Hvordan skal de mellomlagres? ○ Hvor lenge kan massene mellomlagres?	- Mellomlagret jord tildekkes for å hindre avrenning - Mellomlagring vil vare så lenge bygging av parkering pågår
Det beskrives hvordan oppfølging og kvalitetssikringen av jordflyttingen er planlagt. Det anbefales en oppstartsbehandling der grunneier, landbruksforvaltningen i kommunen, entreprenør og jordbruksfaglig rådgiver deltar. Oppfølging av entreprenører som utfører arbeidet er nødvendig for å sikre at utførelsen blir gjort i samsvar med matjordplanen. Denne oppfølgingen bør gjøres av jordbruksfaglig rådgiver som utarbeidet matjordplanen. Jordbruksfaglig rådgiver varsles når viktige arbeidsoppgaver skal utføres, for å kunne følge opp at arbeidet skjer i henhold til planen. Før jordflyttingen starter går jordbruksfaglig rådgiver og entreprenør gjennom punkt 4 sammen. Gravemaskinførere instrueres i sjiktvis avgraving av matjord og håndtering med fokus på minst mulig jordpakking. Det utarbeides dokumentasjon på at maskinførere er orientert om hvordan arbeidet skal gjennomføres med signatur fra den som skal gjøre jobben, evt. firmaet som har ansvaret. - Dato/tidspunkt for når jordflytting skal være avsluttet. - Det bør også avklares om jordflyttingen skal gjennomføres i vekstsesong. Dette for å kunne ivareta grunneier sine forpliktelser til driveplikt og forutsigbarhet.	Oppfølging av entreprenør er påpekt som viktig ovenfor byggherre SVV. Gjennomføring av matjordflytting beskrives godt i konkurransegrunnlaget og må følges opp under gjennomføringen. Entreprenør med erfaring fra arbeid med matjord. Alt som påpekes av kommunen er viktig. Det bør tas inn konkurransegrunnlag som sikrer nødvendig påkobling av kompetanse og gjennomgang av matjordplan i forkant av gjennomføring. Tidsrom avgjøres når utbyggingsplan foreligger. Kan ikke love gjennomføring på bestemt tidsrom, kun at været må være tørt eller frost/tele i hele matjordlag. I bestemmelsene er det tatt med at matjordplan skal godkjennes av landbruksmyndighet før gjennomføring av jordflytting.

--	--

VA-plan											
Skaun kommentar	Sweco kommentar										
Dette ser i hovedsak greit ut, men har stryk-karakter på et punkt: Naturlig infiltrasjon bør alltid være plan A! En slik parkeringsplass utgjør en svært stor flate med konsentrert avrenning ved nedbør/snøsmelting. Det legges heldigvis opp til fordrøyning, men med direkte utslipp (fra fordrøyningsbasseng) til overvannsledning og elv (Vigda), som bidrar til økt vannføring i umiddelbar etterkant av nedbørsperioder (hvor det er stor vannføring fra før) og desto lavere vannføring i tørre perioder (i motsetning til naturlig infiltrasjon som i dag, med en rolig grunnvannsstrøm ned mot elv, som gir jevnere vannføring). Parkeringsplassen vil derfor være med å forsterke den negative påvirkningen som både landbruk og tidligere utbygging i nedbørsfeltet til Viggja allerede har medført. Og Vigda er det viktigste vassdraget for blant annet laks og sjøørret, i Skaun kommune. Det åpnes i rapporten for bruk av kassetter til fordrøyningsbasseng. De aller fleste typer kassetter som er vanlige i dag åpner for nettopp naturlig infiltrasjon. Jeg anbefaler derfor at det vurderes tiltak for fordrøyning med hovedfokus på naturlig infiltrasjon, for eksempel hvor kun et «trangt utløp» høyt oppe og et nødoverløp på topp, ledes til elv.	Planområdet er kartlagt som uegnet til infiltrasjon i NGU løsmassekart. Se figur under tabell. Infiltrasjonsevne <table> <tr> <td></td><td>Godt egnet</td></tr> <tr> <td></td><td>Middels egnet</td></tr> <tr> <td></td><td>Lite egnet</td></tr> <tr> <td></td><td>Uegnet</td></tr> <tr> <td></td><td>Ikke klassifisert</td></tr> </table> Løsmassens kornfordeling og permabilitet, samt jordybde og terrengforhold indikerer meget dårlig eller ikke infiltrasjonspotensial. Tett leire under matjordlaget. Naturlig infiltrasjon er derfor ikke valgt som løsning. Området har jordbruksdrenering i dag og jordbruksdreneringen fanges opp av nytt drensssystem rundt parkeringsplassen. Kan man si hvor mye overvann som slippes inn på ledningen i dag, fra parkeringsområdet? For å få svar på dette må avrenning fra området måles over en lengre periode, som ikke lar seg gjøre i reguleringsplan.		Godt egnet		Middels egnet		Lite egnet		Uegnet		Ikke klassifisert
	Godt egnet										
	Middels egnet										
	Lite egnet										
	Uegnet										
	Ikke klassifisert										





Løsmasser

Nasjonal løsmassedatabase



2/6: Infiltrasjonspotensial

NGU LØSMASSER

^ Infiltrasjonspotensial, landsdekkende (1 treff)

Infiltrasjonspotensial	Antatt uegnet
SOSI-kode	4
Beskrivelse	Løsmassenes kornfordeling og permeabilitet, samt jorddybde og terrengforhold indikerer meget dårlig eller ikke infiltrasjonspotensial. Omfatter tette, leirdominerte avsetninger, grovt blokk- og steinmateriale, myr, fyllmasser, tynne løsmasseavsetninger med liten infiltrasjonskapasitet, samt bart fjell.
Løsmasstype	Hav- og fjordavsetning, sammenhengende dekke, stedvis med stor mektighet
Egnet målestokk	1 : 50 000

Vis detaljer

Trafikk	
Skaun kommune kommentar	Sweco kommentar

I Trøndelag fylkeskommunens uttalelse står følgende: «I videre planarbeid må det vises hvordan myke trafikanter skal krysse fylkesvegen på en trafiksikker måte.» Videre står følgende: «Plassering av adkomsten og krysningspunktet må ses i sammenheng med omkringliggende infrastruktur. Frisikt i avkjørselen må sikres og sikkerhetssonen til fylkesvegen må ivaretas.»	6.3 i merknadsbehandlingen. Tas til etterretning. Frisikt blir ivaretatt i planen.
Råd for personer med funksjonsnedsettelse og Skaun eldreråd kom med følgende innspill: «Utvide reguleringsplanen, slik at en tar med eksisterende holdeplass for å kunne oppgradere holdeplass øst-gående trafikk (mot Trondheim): Større bussskur, sikker sykkelparkering under tak, plass til to busser etter hverandre, ledelinjer fra leskur til påstigningspunktet.» Dette synes vi en god ide som vi støtter.	Merknadsbehandling 4.8. Oppgradering av holdeplassen vil ikke gjennomføres per nå, men planforslaget står ikke til hindrer for at holdeplassene kan oppdateres i fremtiden. Sikker sykkelparkering vil bli sikret i planen.
Det er noe avvik mot vegplanen: • plattform og lomme på kollektivholdeplassen langs E39 • snuplass-rundkjøring. Det er ganske trangt her: rundkjøringen med bussholdeplass, adkomsten/kryss (se figur 3, rød sirkel) til innfartsparkering og Buvikkryss ligger i nærhet til planområdet og det bør sikres trafiksikkerhet for alle trafikanter. Det bør tas hensyn til trafikken i krysset/adkomsten. For å unngå farlige situasjoner for alle trafikanter (kjørende, syklist og fotgjengere med et spesielt fokus på eldre, barn og mennesker med nedsatt funksjonsevne). Kommunen mottok sikt- og sporingsanalyser (se Planbeskrivelse n. 6.4.4). Avkjørselen til innfartsparkeringen er sporet for personbiler og brannbil for å sikre at brannbil kan komme seg inn til innfartsparkeringen og snu inne på området. I tillegg analysen viser sporing for buss som viser god sikt fra snuplassen mot gangkryssingen. Dette er positivt. Ettersom flere problemer fortsatt er uløste, er situasjonen ganske komplisert.	Tas til orientering at det er avvik mellom vegplanen og ortofoto i disse områdene.
Vi anbefaler å ta dette opp med fylkeskommunen: 1. å utvide plangrensen slik at plattform og lomme på kollektivholdeplassen	1. Oppgradering av holdeplassen vil ikke gjennomføres per nå, men planforslaget står ikke til hindrer for at holdeplassene kan oppdateres i fremtiden.

langs E39 og regulerte snuplass-rundkjøring også blir med i videre vurderinger av en helhetlig og trafikksikker løsning. 2. å flytte adkomsten fra Buvikkryss så langt som mulig. 3. redegjørelse for gangtraseer innad i planområdet langs fylkeskommunal veg, deriblant trafikksikker skoleveg. 4. fysiske fartsreducerende tiltak langs fylkesveg fra sør inn mot nytt gangfelt (for eksempel opphøyd gangfelt og fortau med høy kantstein på begge sider av fylkesveg). 5. innarbeidelse av planbestemmelser som sikrer etablering av trafikksikkerhetstiltakene. 6. Fremgår frisihtsonene tydelig nok i illustrasjonene (planbeskrivelsen), og bør noen av disse vises i reguleringsplanen? (se figur 4, blå sirkel) 7. Skiltplan. Bør forslag til skiltplan tas med i planbeskrivelsen? Det bør også vurderes behov for fartshumper for å få ned fartsnivået som trolig er høyere enn fastsatt fartsgrense i området, blant annet på grunn av høy vegstandard og fordi avkjøringsramper fra E39 har vikeplikt i forhold til fylkesveg.	2. Adkomst til parkeringen er flyttet sørover etter første utkast til plankart. 3. Dette er tatt opp med fylkeskommunen og avvist 4. Dette er tatt opp med fylkeskommunen og avvist 5. Etablering av gangkryssingen er sikret i planbestemmelsene 6. Ja. Plankartet viser kun siktsoner utenfor vegareal. 7. Skiltplan blir utarbeidet i neste fase
Spørsmål vedrørende drift: o Kommunen er usikker på hvem som skal ansvaret for drift av innfartsparkeringen når den er ferdigstilt?	1. Ikke avklart på nåværende tidspunkt.