

NOTAT

OPPDRAAG	Fv. 316 Kryssutbedring Peer Gynts vei	DOKUMENTKODE	512349-RIM-NOT-01_rev02
EMNE	Ytre miljø	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAAGSGIVER	Viken Fylkeskommune	OPPDRAAGSLEDER	Snorre Treimo
KONTAKTPERSON	Torill Johnsen	SAKSBEH	Vegard Meland/ Anders Gaustad
KOPI		ANSVARLIG ENHET	

1 Innledning

Statens vegvesen har utarbeidet mal og veiledningsmateriale for Ytre miljøplaner (YM) til byggeplaner. Dette er for omfattende til en reguleringsplan. I dette notatet gis det en gjennomgang av alle YM-tema fra malen (ti stykk), og beskriver relevante problemstillinger for dette prosjektet. Notatet vil bygges opp temavis, der utfordringer/problemstillinger og tiltak for hvert tema beskrives.

YM-planen vil bli revidert i forbindelse med byggeplanen hvor det også vil gjennomføres en miljørisikovurdering. Basert på resultatet fra risikovurderingen vil det innføres krav til avbøtende tiltak for i størst mulig grad å forebygge negative effekter på miljøet.

1.1 Planområdet og tiltaket

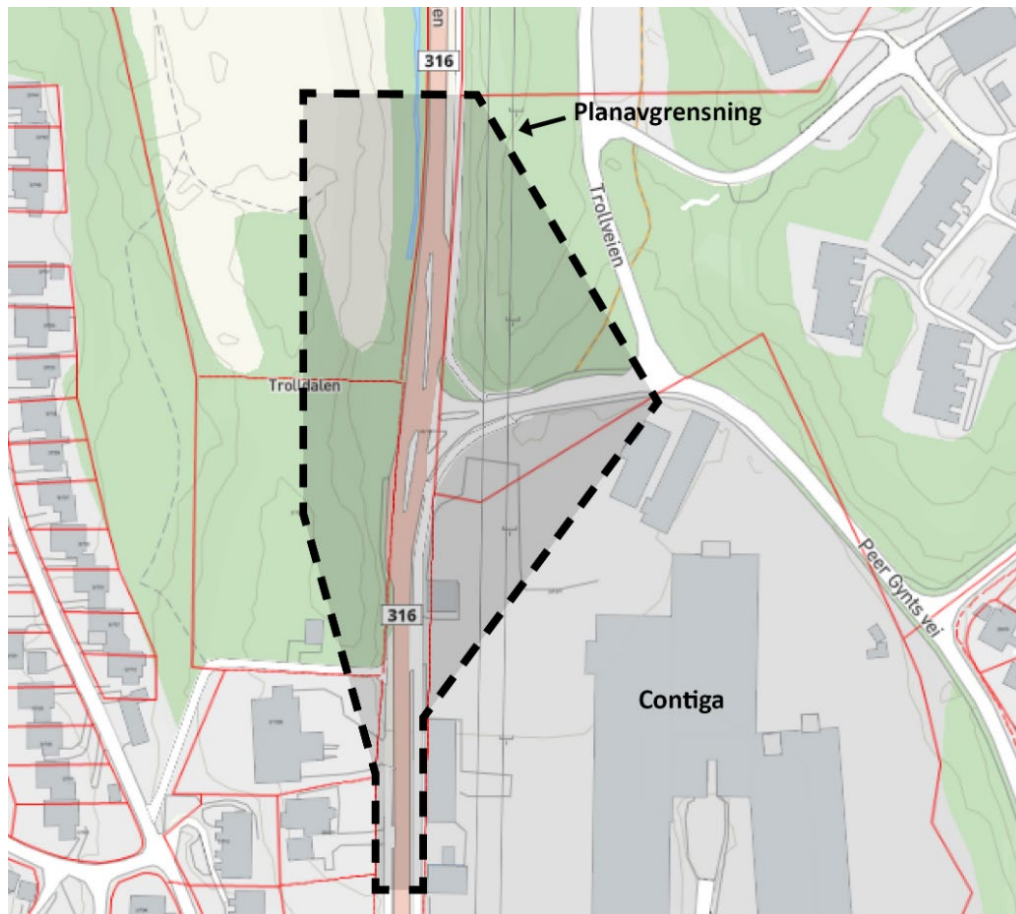
Planområdet, som ligger i Moss kommune, er på ca. 26 daa og omfatter krysset mellom fylkesveg 316 (Osloveien) og den kommunale veien Peer Gynts vei, samt kryssets sidearealer (se Figur 1). Fv. 316 starter i et kryss med rv. 19 (ved Tigerplassen), nordøst for Moss sentrum. Derfra strekker veien seg nordover via Kambo og ender i en rundkjøring ved Son stasjon. Peer Gynts vei går til Moss sykehus, krysser over Mosseporten og ender i et kryss med Vålerveien som bl.a. leder til Patterødkrysset og E6.

Planområdet ligger ca. 700m nord for Tigerplassen og omfatter de arealene som er ansett som nødvendig for å kunne gjennomføre planen.

Hensikten med detaljreguleringsplanarbeidet er å tilrettelegge for og stramme opp eksisterende T-kryss ved Peer Gynts vei og Osloveien. I hovedsak beholdes de samme elementene som i dag, men de endres og flyttes på i større eller mindre grad. Fire busstopp reduseres til to. I tillegg får gangfelt og holdeplasser universell utforming.

For nærmere detaljer om planområdet og tiltaket vises det til planbeskrivelsen og veitegninger.

REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV
02	15.4.2021	Endring etter tilbakemelding fra oppdragsgiver	Anders Gaustad	Jan Raymond Sundell	
01	26.2.2021	Utkast til oversendelse til oppdragsgiver	Vegard Meland/Anders Gaustad	Jan Raymond Sundell	Snorre Treimo



Figur 1. Planavgrensning for reguleringsarbeidet (kilde: Multiconsult).

2 Mål

Målet med YM-gjennomgangen er å sikre at det blir tatt nødvendige miljøhensyn i den videre planleggingen, i anleggsfase og driftsfase.

3 Vurdering av miljøtema

I vurdering av miljøtema er det tatt utgangspunkt i Statens vegvesen sin mal for ytre miljø revidert 07.07.2020 som lister opp følgende områder som bør inngå i vurderingen:

- Støy
- Luftforurensning
- Forurensning av jord og vann
- Landskapskarakter
- Friluftsliv og byliv
- Naturmangfold
- Kulturarv
- Klimagasser og energibruk
- Materialvalg og avfallshåndtering
- Naturressurs

En nærmere vurdering av de ulike miljøtemaene er gjort i kapitlene under.

3.1 Støy

Støy kan gi søvnforstyrrelser og andre helseplager og vurderes i forhold til bebyggelse med støyfølsom bruk og stilleområder ved/langs veganlegget. Støy er vurdert både for bygg- og anleggsfasen og driftsfasen.

3.1.1 Anleggsfasen

Anleggsaktivitet som bruk av anleggsmaskiner, transport, sprengning og bruk av ulike typer verktøy er støyende. Entreprenøren skal følge retningslinjer i Klima- og miljødepartementets veileder T-1442, pkt. 4.2 som setter støygrenser for større arbeider og pkt. 4.3 som setter støygrenser for mindre arbeider, og om nødvendig kontakte ansvarlig myndighet (kommunelege e.l.), og eventuelt søke om tillatelser og dispensasjoner. Om det er naboer som blir utsatt for vesentlig støy skal byggherre eller entreprenøren varsle naboer. Eksempler på slik varsling er oppslag ved arbeidsstedene, informasjonsmøte og brev eller personlig informasjon til de mest berørte naboene.

3.1.2 Driftsfasen

Grenseverdiene i retningslinje T-1442/2016 skal legges til grunn. Støynivåene i driftsfasen skal i tillegg tilfredsstillende kravene til innendørs lydnivå i teknisk forskrift / NS 8175. Det er utført beregning av lydnivå for området i nærheten av krysset for å undersøke de støymessige følgene for omkringliggende boliger. Støyvurderingen angir at tiltaket i seg selv ikke fører til økning i støynivå for omkringliggende boliger, men generell forventet trafikkvekst medfører at det må forventes en økning i støynivå L_{den} for boligene på ca. 1 dB. Økningen i lydnivå i fremtidig situasjon tilskrives generell trafikkvekst, og ikke som følge av utbedring av krysset. Økningen i lydnivå i fremtidig situasjon vil ikke medføre endring i antall boliger eller annet følsomt arealbruk som er utsatt for grenseoverskridende verdier. En økning på 1 dB vil i praksis normalt ikke være merkbar for beboerne. Det er ikke behov for spesielle tiltak i driftsfasen.

3.2 Vibrasjoner

3.2.1 Anleggsfasen

Vibrasjoner kan skade bygninger og gi ubehag for naboer. Det er begrenset med aktiviteter som gir vibrasjoner, men noe sprengning i sørvest og nordøst. Det ansees ikke å være nødvendig å iverksette spesielle tiltak i anleggsfasen.

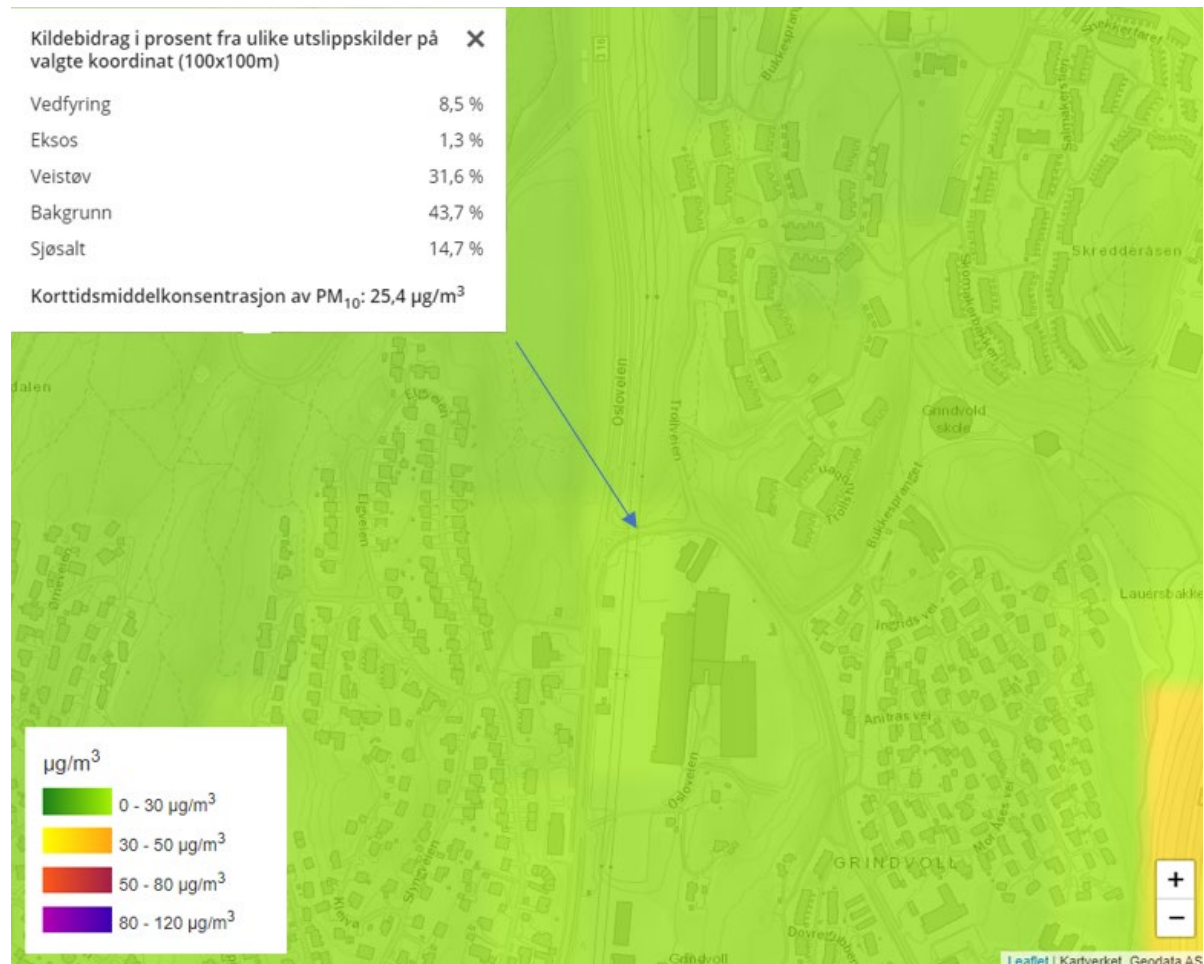
3.2.2 Driftsfasen

I driftsfasen er vibrasjoner knyttet til trafikk, fortrinnsvis tungtrafikk. Ny veg/utforming av kryss vil ha god standard, og det er derfor ikke vurdert å være nødvendig å beskrive tiltak knyttet til vibrasjoner i driftsfasen.

3.3 Luftforurensning

Luftforurensning, inkludert støy, fra (anleggs-) virksomheten skal i minst mulig grad medføre sjenanse og ulemper for omkringliggende bebyggelse og infrastruktur. Krav i retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520, skal oppfylles innenfor planområdet. Dette gjelder også for anleggsfasen hvor det ikke skal forekomme utslipp av sjenerende svevestøv. Vegtrafikk gir sammen med industrivirksomhet noe luftforurensning i området. Det er ikke foretatt beregninger eller målinger i forbindelse med dette prosjektet, men Miljødirektoratets

fagbrukertjeneste for luftkvalitet¹ indikerer at det ikke er sannsynlig at luftforurensningen overskrider grenseverdiene i retningslinjene for luftkvalitet (T-1520), se forurensningskart i Figur 2. Som det fremgår av kartet ligger forurensningsnivået godt under gjeldende grenseverdier for svevestøv. Den tilfredsstiller også luftkvalitetskriteriene til Folkehelsa. De viktigste kildene til svevestøv er veitrafikk og bakgrunnskonsentrasjonene (langtransportert luftforurensning, vedfyring, pollen etc).



Figur 2. Kart som viser forurensningsnivå av svevestøv (PM₁₀) angitt som 31. høyeste døgnmiddelkonsentrasjon. Kilde: Fagbrukertjeneste/Miljødirektoratet.

3.3.1 Anleggsfasen

Bygge- og anleggsaktivitet vil naturlig nok medføre ulike utslipp. Eksos fra maskiner inneholder CO₂ og andre ulike forurensende komponenter. Bruk av kjemikalier, oljer og andre innsatsfaktorer gir ulike utslipp. Støv fra anleggsområdet og anleggsveger kan gi lokale plager. Anleggsaktivitet i området vil imidlertid bli så begrenset og avstanden til naboer er såpass stor at det ikke anses å være nødvendig med spesielle tiltak utenom renhold av veier etter behov (perioder med tørt vær).

3.3.2 Driftsfasen

Tiltaket vil ikke øke forurensning knyttet til biltrafikk i området, og luftforurensning er med dagens trafikkmengde ikke en vesentlig problemstilling ved driftsfasen til prosjektet.

¹ Miljødirektoratets fagbrukertjeneste for luftkvalitet. <https://luftkvalitet.miljodirektoratet.no/>

3.4 Forurensing av jord og vann

Det er registrert forurenset grunn som grenser til tiltaksområdet. Lokaliteten er et tidligere kommunalt deponi i Trolldalen. Industrivirksomhet i området kan også ha bidratt til grunnforurensning. Det må gjøres en miljøgeologisk undersøkelse/kartlegging i forkant av eventuelle gravearbeider. Der det påvises forurensninger i grunnen som overskrider normverdier, skal det utarbeides en tiltaksplan i henhold til forurensningsforskrift som beskriver hvordan massene skal håndteres.

Trolldalsbekken renner langs Osloveien. Den har dårlig økologisk tilstand i dag. Gjennom den videre planleggingen må det sikres at overvann fra vegen ivaretas på en miljømessig god måte før utslipp til Trolldalsbekken.

3.4.1 Anleggsfasen

Grunn og vassdrag skal ikke forurennes av anleggsvirksomheten. Mulige kilder er søl av olje, diesel og ulike kjemikalier som brukes i anleggsvirksomheten. Dette løses gjennom gode anleggsrutiner og jevnlig vedlikehold av maskiner og utstyr. Utførende skal ha en beredskap mot uhellsutslipp fra anleggsvirksomheten.

Anleggsvirksomheten kan også påvirke vassdrag gjennom avrenning og erosjon. Anleggsarbeidet må utføres på en måte som begrenser muligheten for stor partikkelavrenning. Det sikres blant annet gjennom gode anleggsrutiner, begrenset vegetasjonsavdekking og avgrensede grøfter.

3.4.2 Driftsfasen

Ved prosjektering av veianlegg har man en stor mulighet for å påvirke hvordan avrenning fra vei vil foregå i driftsfasen. Bruk av blågrønne løsninger i design av veianlegg vil bidra til å holde igjen partikler og minske forurensningstilførsel til nærliggende resipienter.

3.5 Landskapskarakter

Fylkesvegen ligger i bunnen av et mindre dalføre som går i retning nord-sør. Terrenget stiger relativt bratt på begge sider av vegen bortsett fra mot industriområdet som er planert ut. Sydvest for krysset er det en større fjellskjæring. Vest for fylkesvegen er det mye vegetasjon og mange store trær. Hovedsakelig er det løvtrær. Vegetasjonen her utgjør starten på et større grøntdrag. Mellom vegen og skogen går det et bekke- og bakkedrag.

3.5.1 Anleggsfasen

I forbindelse med vegbygging må det etableres ny vegetasjon på sideterreng. Det skal bare benyttes arter som er naturlig forekommende i området. Artene bør også ha norsk herkomst. Moss kommune ber om at det ved beplantning av tiliggende områder benyttes vekster som kan stimulere til et økt biologisk mangfold i området. Gjerne humlevennlige planter. For å begrense inngrep i grøntområder skal arealinngrep begrenses til det som er nødvendig for å bygge ny veg. Dette inkluderer plass til mellomlagring av masser som skal gjenbrukes i anlegget.

3.5.2 Driftsfasen

Driftsfasen for dette temaet er knyttet til det ordinære vedlikeholdet av veianlegget med grønt- og sidearealer.

3.6 Friluftsliv og byliv

Planområdet er lite egnet til lek og rekreasjon, men det går en lite brukt sti fra krysset Osloveien-Peer Gynts vei som fører inn i grøntområdet ved Trolldalen. Grøntområdet nord for Peer Gynts vei

er bratt og ligger dessuten rett under en større høyspenttrase. Området er derfor lite egnet til rekreasjon. Det ligger en rekke boliger i nærheten av planområdet (Trolldalen borettslag). Disse har atkomstveg fra Peer Gynts vei (Trollveien).

3.6.1 Anleggsfasen

Den viktigste utfordringen knyttet til dette temaet i anleggsfasen er sikkerhet knyttet til tredjeperson, spesielt barn og unge, og sikring av atkomst til eiendommer. Dette må detaljeres gjennom byggeplanarbeidet (faseplaner).

3.6.2 Driftsfasen

Der er ingen spesielle utfordringer knyttet til dette temaet i driftsfasen.

3.7 Naturmangfold

Det er ingen registrerte naturverdier i planområdet i naturbasen². Artskart³ har en registrering fra 2011 av nattsmelle *Silene noctiflora* i Trolldalen like ved avfallsplassen. Nattsmelle er oppført i rødlista over arter som er sterkt truet (EN).

Trolldalsbekken har visse naturverdier, og det pågår et arbeid for å restaurere bekken. Bekken starter mer eller mindre i planområdet. Her er den lukket. Den renner langs Osloveien i ca. 900 meter. Ved avfallsplassen er det anlagt to rensedammer, for å fange opp sigevann fra fyllinga. Bekken krysser så Osloveien og fortsetter forbi Coop og Uno X på Kambo. Her er bekken delvis lukket. Bekken renner videre gjennom bebygde områder før Osloveien krysses på nytt. Etter noe over 600 meter renner Trollvannsbekken ut i Kambobekken. Etter samløpet løper bekken 400 meter før denne renner ut i fjorden. Samlet bekkelengde er omtrent 2,5 km. Nedre del av Kambobekken er gjennom naturtypekartlegging registrert som et viktig bekkedrag med den høyeste verdien A⁴.

Gjennom el-fiske i 2007 ble det påvist ørret i de nedre delene av bekken. Det ble prøvefisket på fem stasjoner, tre nedstrøms kryssingen av Osloveien og to oppstrøms. Øvre stasjon var ved Coop på Kambo. Det ble kun fanget fisk nedstrøms Osloveien. I rapporten heter det at forholdene for fisk blir gradvis dårligere oppover. Det er også flere vandringshindringer i bekken⁵.

Moss kommune er i gang med opprustning av bekken. Bekken ryddes, utvides, fangdammer og kulverter utbedres og området gis et estetisk vesentlig penere uttrykk enn tidligere.

Som en del av tiltaket vil bekken åpnes fram til krysset Osloveien Peer Gynts vei.

Av fremmede arter er kanadagullris registrert ved Osloveien i planområdet. Arten er vanlig langs vegkanter i kommunen. Blankmispel er registrert rett utenfor planområdet ved Elgveien. Begge disse artene er rangert med svært høy risiko på fremmedartslista.

3.7.1 Anleggsfasen

Det er behov for masseutskifting. Det kan i den forbindelse følge med frø eller planterester fra fremmede arter i massene. Deponering/bruk av disse massene må avklares, og faren for spredning

² Miljødirektoratet 2016. Naturbase. <http://kart.naturbase.no/>

³ Artsdatabanken 2016. <http://artskart.artsdatabanken.no/Default.aspx>.

⁴ Wergeland Krog, O.M. 2001. Biologisk mangfold i Moss, Rygge og Råde. Del I I- status. Wergeland Krog Naturkart og Landbrukskontoret Moss, Rygge, Råde. Wergeland Krog Naturkart Rapport 2001-1: 150s. + vedlegg.

⁵ Leif R. Karlsen 2015. «20 år med el-fiske av sjøørretbekker i Østfold (1996-2015)». Fylkesmannen i Østfold, miljøvernavdelingen. Rapport nr. 3. 2015: 1-224

tas på alvor. Vegdirektoratet har utarbeidet rapport, «*Rapport 387 Fremmede skadelige arter*» som blant annet beskriver hvordan massene skal håndteres for å unngå spredning av uønskede arter.

Det bør gjøres en kartlegging av naturmangfold før oppstart av anleggsarbeidet, slik at en plan for massehåndtering kan utformes. Dette vil minimere risiko for spredning av fremmede arter. Kartleggingen vil også lokalisere evt. forekomst av rødlistede arter som er viktig å hensynta under anleggsarbeidet.

Massearbeider kan gi partikkelavrenning til Trolldalsbekken, se tema forurensning av jord og vann.

3.7.2 Driftsfasen

I skjøtsel og vedlikehold av veganlegget er det en risiko for spredning av fremmede arter ved maskiner. Tidspunkt for kantslått bør gjøres før fremmede arter setter frø, slik at spredningsrisikoen reduseres.

3.8 Kulturarv

Det er ikke registrert kulturverdier innenfor eller i nærheten av planområdet i Askeladden⁶. Planområdet er for en stor del nedbygget og bebyggelsen som ligger i nær tilknytning til fylkesveien har ikke kulturhistoriske verdier.

Det anses ikke å være nødvendig å behandle dette temaet nærmere, utover at det må utvises aktsomhet under anleggsarbeidet. Dersom det under anleggsarbeider oppdages automatisk fredete kulturminner, eksempelvis i form av helleristninger, brent leire, keramikk, flint, groper med trekull og/eller brent stein etc., skal arbeidet øyeblikkelig stanses og fylkeskonservatoren varsles, jf. lov om kulturminner av 9. juni 1978 nr. 50, (kulturminneloven).

3.9 Klimagasser og energibruk

Temaet omfatter bruk av energi både fra fossile og fornybare kilder. Det omfatter direkte energibruk til aktiviteter og indirekte energibruk gjennom produkter som brukes i utbygging, vedlikehold og drift. På et typisk anlegg vil rundt en tredjedel av klimagassutslippene komme fra bruk av diesel i anleggsmaskiner og transport av materialer og masser, mens to tredeler av utslippene kommer fra produksjon av materialene som benyttes, som for eksempel betong, stål og asfalt.

3.9.1 Anleggsfasen

Anleggsaktivitet gir naturlig nok energibruk, men det er vanskelig å stille gode krav for å begrense energibruken i anleggsfasen, bortsett fra å oppfordre entreprenør til å ha et bevisst forhold til energibruken og søke å begrense den så langt det er mulig. Mulige tiltak er å begrense tomgangskjøring og gjøre bruk av biodiesel. Det bør også vurderes å innføre krav til gjenbruk av asfalt og bruk av betong med lavest mulig klimagassutslipp i produksjonsfasen.

3.9.2 Driftsfasen

Gjennom det løpende vedlikeholdet av veganlegget bør det vurderes nye løsninger som krever mindre energi om det er tilgjengelig på markedet. Ved etablering av vegbelysning velges det fortrinnsvis LED-belysning med lavt energibehov.

⁶ Riksantikvaren 2016. Askeladden. Database over kulturminner: <https://askeladden.ra.no>

3.10 Materialvalg og avfallshåndtering

Valg av materialer til veganlegget vil bli gjort i den videre detaljplanleggingen. Det bør da legges vekt på løsninger med lave miljømessige livsløpskostnader.

3.10.1 Anleggsfasen

Avfall som følge av dette prosjektet vil hovedsakelig være produksjonsavfall knyttet til bygge- og anleggsvirksomheten og noe avfall fra dagens veganlegg som gammel asfalt, betong og skilt/rekkverk. Regelverket krever utarbeidelse av avfallsplan ved oppføring, riving og rehabilitering av konstruksjoner og anlegg som genererer over ti tonn avfall. Alt avfall skal leveres til avfallsmottak godkjent av forurensningsmyndighetene eller disponeres på annen lovlig måte. Avfallet skal sorteres på arbeidsstedet. Normalt skal det sorteres i følgende fraksjoner; farlig avfall, metall, betong, treverk, plast, papp og papir og EE-avfall. Materialer fra veganlegget skal i størst mulig grad gjenbrukes, bl.a. gravemasser, asfalt, muringsstein, betong, skiltmateriell og lignende.

3.10.2 Driftsfasen

I drift og vedlikehold av veganlegget vil det genereres avfall gjennom utskifting av ulike komponenter og annet avfall knyttet til driften.

3.11 Naturressurs

Tiltaket vil ikke berøre landbruksjord eller andre viktige naturressurser. Det er ikke registrert grunnvannsinteresser som kan bli berørt av tiltaket.