

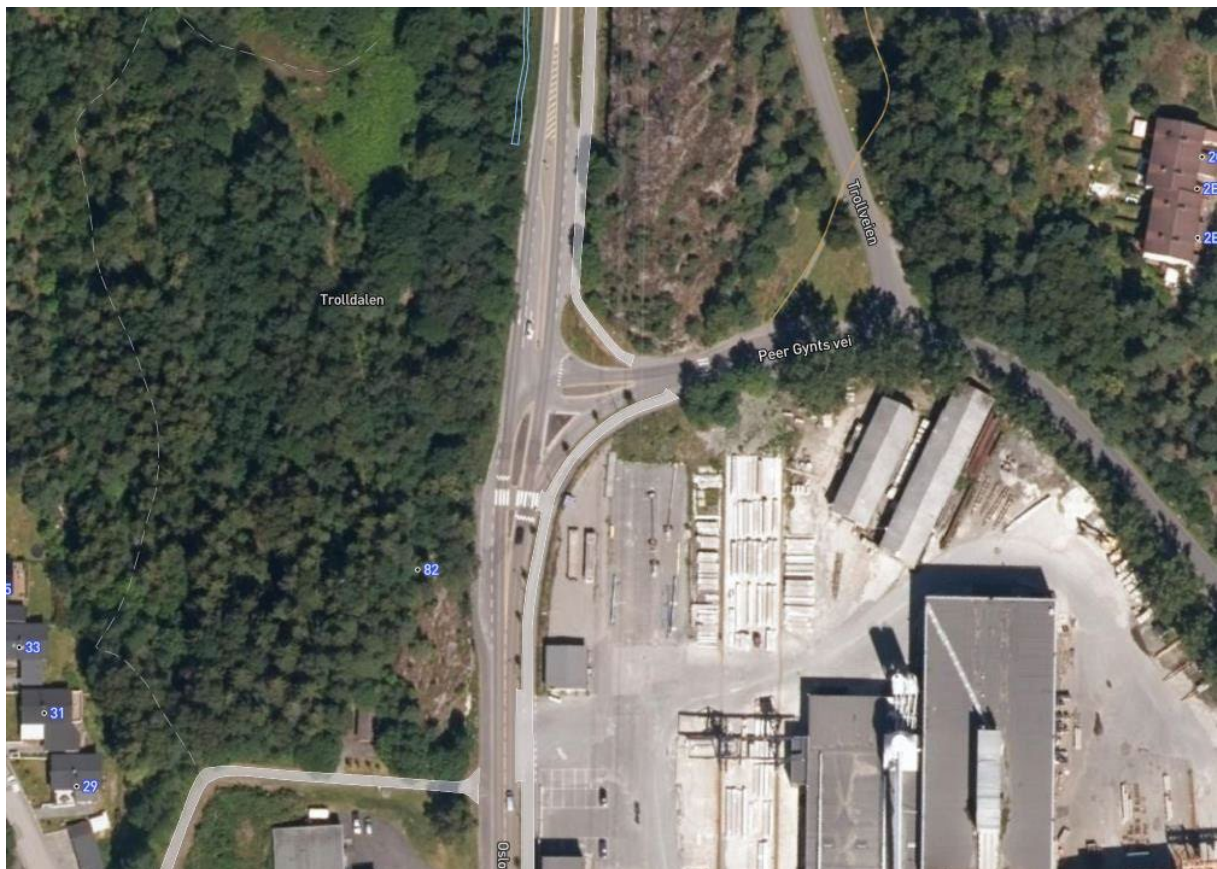


DETALJREGULERINGSPLAN

Planbeskrivelse

Fv. 316 Kryssutbedring Peer Gynts vei

Moss kommune



DATO: 20.03.2022

NASJONAL AREALPLAN-ID: 3002 425

**AVD/SEKSJON: SAMFERDSELSPLANLEGGING OG
FORVALTNING SØR**

VEDTAKSDATO:

Innhold

1 Bakgrunn	1
1.1 Hensikt og mål	1
1.2 Tidligere vedtak i saken	1
2 Planprosess og medvirkning	1
2.1 Varsling av oppstart.....	1
2.2 Uttalelser til varsel om oppstart.....	2
3. Planstatus og rammebetingelser	4
3.1 Overordnede planer	4
3.2 Gjeldende reguleringsplaner	7
3.3 Andre planer og føringer av betydning for planarbeidet	7
4. Planområdet og dagens situasjon	8
4.1 Planområdets beliggenhet og avgrensning	8
4.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk.....	9
4.3 Landskap og vegetasjon	9
4.4 Kulturminner og kulturmiljø	9
4.5 Naturverdier/naturmangfold	9
4.6 Rekreasjon og uteområder (nærmiljø og friluftsliv)	9
4.7 Naturressurser, inkl. landbruk.....	10
4.8 Veiforhold	10
4.9 Barn og unges interesser.....	12
4.10 Teknisk infrastruktur	12
4.11 Universell tilgjengelighet	12
4.12 Grunnforhold	12
4.13 Støyforhold	12
4.14 Forurensning	13
4.15 Næring	13
5. Planforslaget	14
5.1 Alternativsvurderinger.....	14
5.3 Planlagt arealbruk og reguleringsformål.....	15
5.4 Beskrivelse av tiltaket.....	15
5.5 Tekniske løsninger	16
6 Konsekvenser av planforslaget	17
6.1 Veiforhold	17
6.2 Landskap.....	17

6.3 Kulturminner og kulturmiljø	17
6.4 Vassdrag	18
6.5 Naturmangfold.....	18
6.6 Naturressurser inkl. landbruk.....	19
6.7 Arealbeslag og virkning for bebyggelse	19
6.8 Konsekvenser for næringsinteresser	19
6.9 Barn og unges interesser og rekreasjon	19
6.10 Universell tilgjengelighet	19
6.11 Teknisk infrastruktur	20
6.12 Risiko, sårbarhet og sikkerhet	20
6.13 Grunnforhold	20
6.14 Støyforhold	20
6.15 Eiendomsforhold	20
6.16 Anleggsperioden.....	20
<i>Vedlegg</i>	<i>21</i>

1 Bakgrunn

1.1 Hensikt og mål

Viken fylkeskommune skal i samarbeid med Moss kommune gjøre en oppgradering av krysset Osloveien/Peer Gynts vei. Det er utarbeidet en detaljreguleringsplan for å tilrettelegge og sette rammene for prosjektet.

Viken fylkeskommune er forslagsstiller og Multiconsult AS har vært plankonsulent. Det var Statens vegvesen som først startet opp, men etter 1.1.20 har Viken fylkeskommune tatt over prosjektet.

Hensikten med planarbeidet er å gi økt trafiksikkerhet og fremkommelighet i kryssområdet.

Det er et mål for prosjektet at det endelige anlegget vil fremstå som attraktivt og trafiksikkert både for fotgjengere, syklist, bilister og kollektivreisende.

1.2 Tidligere vedtak i saken

Det skulle opprinnelig planlegges for rundkjøring i krysset. Prosjektering og grunnundersøkelser ble igangsatt på vinteren 2016. Geoteknisk rapport ble ferdigstilt i juni 2016. Rapporten viser at det er leire, kompressive torvmasser og høy grunnvannstand i området. Det ble på bakgrunn av dette bestilt supplerende grunnundersøkelser for å kartlegge grunnforholdene ytterligere. Rapporten fra de supplerende undersøkelsene var klar i oktober 2016, og beskrev svært dårlige grunnforhold i kryssområdet.

På bakgrunn av dette anbefalte Statens vegvesen at man gikk bort fra løsningen med rundkjøring på grunn av høye kostnader, utfordrende anleggsperiode og usikker kvalitet på det ferdige anlegget. Etter at grunnforholdene var kartlagt anbefalte Statens vegvesen å gå bort fra løsningen med rundkjøring. Dette pga. svært dårlige grunnforhold som ville medført høye kostnader, utfordrende anleggsperiode og usikker kvalitet på det ferdige anlegget. Det ble i stedet anbefalt å arbeide videre med en løsning hvor dagen T-kryss strammes opp samtidig som holdeplassene oppgraderes til universell utforming. Østfold fylkeskommune støttet dette forslaget.

Planleggingen ble startet opp igjen i 2019 og det ble avholdt nytt oppstartsmøte med Moss kommune 4.12.2019.

2 Planprosess og medvirkning

2.1 Varsling av oppstart

Statens vegvesen varslet planoppstart for rundkjøring i november 2015.

Etter at tiltaket ble endret til kryssutbedring med T-kryss varslet Viken fylkeskommune planoppstart på nytt i brev datert 09.03.2020. Varslet ble sendt til grunneiere, berørte naboer og offentlige myndigheter. Igangsatt regulering ble kunngjort i samtlige aviser i Viken fylkeskommune.

2.2 Uttalelser til varsel om oppstart

I forbindelse med varsling av oppstart av planen har det kommet inn 6 brev/e-poster med merknader og innspill til planarbeidet. Merknadene i sin helhet følger som eget vedlegg.

Under er gjengitt et sammendrag av merknadene, med fylkeskommunens kommentarer.

Fylkesmannen i Oslo og Viken, datert 20.03.2020

Ønsker spesiell vektning av følgende tema ved utarbeiding av planen:

- Det er registrert forurenset grunn innenfor planområdet. Forurensningen er ansett som akseptabel forurensning med dagens areal- og resipientbruk. Andre deler av området kan inneholde forurensning i grunnen. Viser til forurensningsforskriftens kapittel 2 «Opprydding i forurenset grunn ved bygge- og gravearbeider», som kommer til anvendelse ved terrenginngrep der det er mistanke om forurenset grunn. Forurenset grunn tas inn som tema i ROS- analysen.
- Viser til miljødepartementets retningslinje for støy i arealplanlegging T-1442/2016. Støyfaglige utredninger må følge saken ved offentlig ettersyn og eventuelle nødvendige støytiltak må innarbeides i planen.
- Naturmangfoldloven kapittel IV og forskrift om fremmede organismer utdyper den generelle aktsomhetsplikten i naturmangfoldlovens § 6. For virksomheter eller tiltak som kan medføre utilsiktet spredning eller utslipp av fremmede organismer stiller aktsomhetsplikten krav om at den ansvarlige i rimelig utstrekning treffer tiltak for å hindre slik spredning.
- Ber om at planleggingen tar hensyn til landskap og natur. Viser til Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging der det fremgår at kommunene skal ta hensyn til verdier av natur, landskap og friluftsliv.

Øvrige statlige planretningslinjer ser ut til å være relevante føringer for planarbeidet:

- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018).
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014).
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995).

FM vil vurdere om de nasjonale og regionale hensynene er fulgt opp når planen legges ut på offentlig ettersyn.

Kommentar:

Planforslaget anses utformet i tråd med rådene fra fylkesmannen.

Contiga AS v/ Ola Malum fabriksjef Moss, datert 25.03.2020

Ber om en ny vurdering av plassering av busslommen på østsiden av Osloveien. Begrunnelsen er at synsfeltet for transport fra Contiga vil bli hindret og dermed øke ulykkesrisikoen. Kjørende i Peer Gynts vei får dårlig sikt når det står buss i busslommen (retning nord).

Når gang- og sykkelveien flyttes nærmere krysset vil den havne i blindsonen for utkjøringen (bak laboratoriet). Beboere på vestsiden av Osloveien må krysse Veien. Beboere på østsiden vil for det meste komme fra området nord fr Peer Gynts vei og vil måtte krysse Osloveien for å ta bussen sørover. Dette slipper de hvis nåværende busslomme beholdes. Ønsker en befaring slik at drift og produksjon blir minst mulig berørt i anleggsfasen og ved valg av endelig løsning.

Kommentar:

Foreslått løsning er vurdert med tanke på trafiksikkerhet for alle trafikkantgrupper. For kjørende ut fra Contiga vil sikten til høyre bli noe redusert, men sikten anses å være tilstrekkelig. Busslommen er plassert med tanke på å ikke berøre laboratoriet på eiendommen til Contiga. Flytting av gang- og sykkelveien er gjort for å gi syklende og gående en smidigere løsning forbi krysset ved at de unngår en omvei opp i Peer Gynts vei, alternativt velger å passere krysset i veibanen.

Hafslund Nett AS, datert 26.03.2020

Gir noen generelle retningslinjer til eksisterende og nye anlegg.

Kommentar:

Planforslaget anses utformet i tråd med Hafslund Nett sine råd.

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren på Svalbard (DMF), datert 27.03.2020

Kan ikke se at det foreslåtte planområdet berører registrerte forekomster av mineralske ressurser, bergrettigheter eller masseuttak i drift. Har derfor ingen merknader til varsel om oppstart av planarbeidet. Ber om å få oversendt planen når den legges ut til høring dersom det i forbindelse med videre behandling av planen viser seg at noen av de ovennevnte fagområder blir berørt.

Kommentar:

Tas til etterretning.

NVE, datert 31.03.2020

Redegjør for NVE sin rolle som nasjonal sektormyndighet. fare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeidelse av arealplaner etter plan- og bygningsloven. Forslagsstiller har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.

På reguleringsplannivå vil det ofte være behov for en detaljert fagkyndig utredning av faren for flom, erosjon, skred og overvann. Hensyn til klimaendringer skal også vurderes. Hensynet til flom må også sees i sammenheng med lokal overvannshåndtering. Dersom vassdraget ikke har kapasitet til å ta imot økt avrenning må det planlegges med tilstrekkelige fordrøynings tiltak i nedbørsfeltet som kompenserer økningen. Dette må gjøres tidlig i planprosessen slik at det blir satt av tilstrekkelig areal til tiltakene.

Kommentar:

Viser til vedlagte YM-plan og ROS-analyse hvor temaene i innspillet er beskrevet nærmere.

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB), datert 06.04.2020

Sender et generelt svar da de ikke har kapasitet til å gå inn i alle mottatte plansaker. Det er Fylkesmannen som skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er ivaretatt i plansaker.

DSB samarbeider med Fylkesmannen og vil gi faglig innspill til Fylkesmannen dersom det blir nødvendig. Dersom det likevel er behov for direkte involvering av DSB i plansaken, bes det om at høringen sendes til DSB med tydelig angivelse av hvilket forhold det bes om DSBs uttalelse til.

Kommentar:

Tas til etterretning

3. Planstatus og rammebetingelser

3.1 Overordnede planer

Fylkesplan for Østfold

Fylkesplanen for Østfold har strategier for miljø som er relevante for denne plansaken. Mosseregionen (interkommunalt samarbeidsområde bestående av kommunene Moss, Råde og Våler) har som mål å øke kollektivandelen fra dagens lave nivå gjennom å forbedre kollektivtilbudet.

Fylkesplanen trekker fram at bedre fremkommelighet for bussene bl.a. gjennom bygging av egne kollektiv- eller sambruksfelt, utvidet tilbud, økt frekvens og kvalitetsmessige forbedringer, herunder universell utforming, bør vurderes nærmere. Utbygging av et godt gang- og sykkelveinett, er en naturlig del av tiltakene som finansieres gjennom en Mosseregionpakke i samarbeid med Statens vegvesen.

Verdifulle landbruks-, natur-, friluft-, - landskaps- og kulturminneområder skal bevares mest mulig sammenhengende. Biologisk mangfold skal vektlegges i de kommunale planene. Alle boligområder skal ha gang- og sykkelvei til barneskoler og lokalsenter. Områdesenter og lokalsenter skal ha sammenhengende gang- og sykkelveiforbindelse til kommunesenteret.

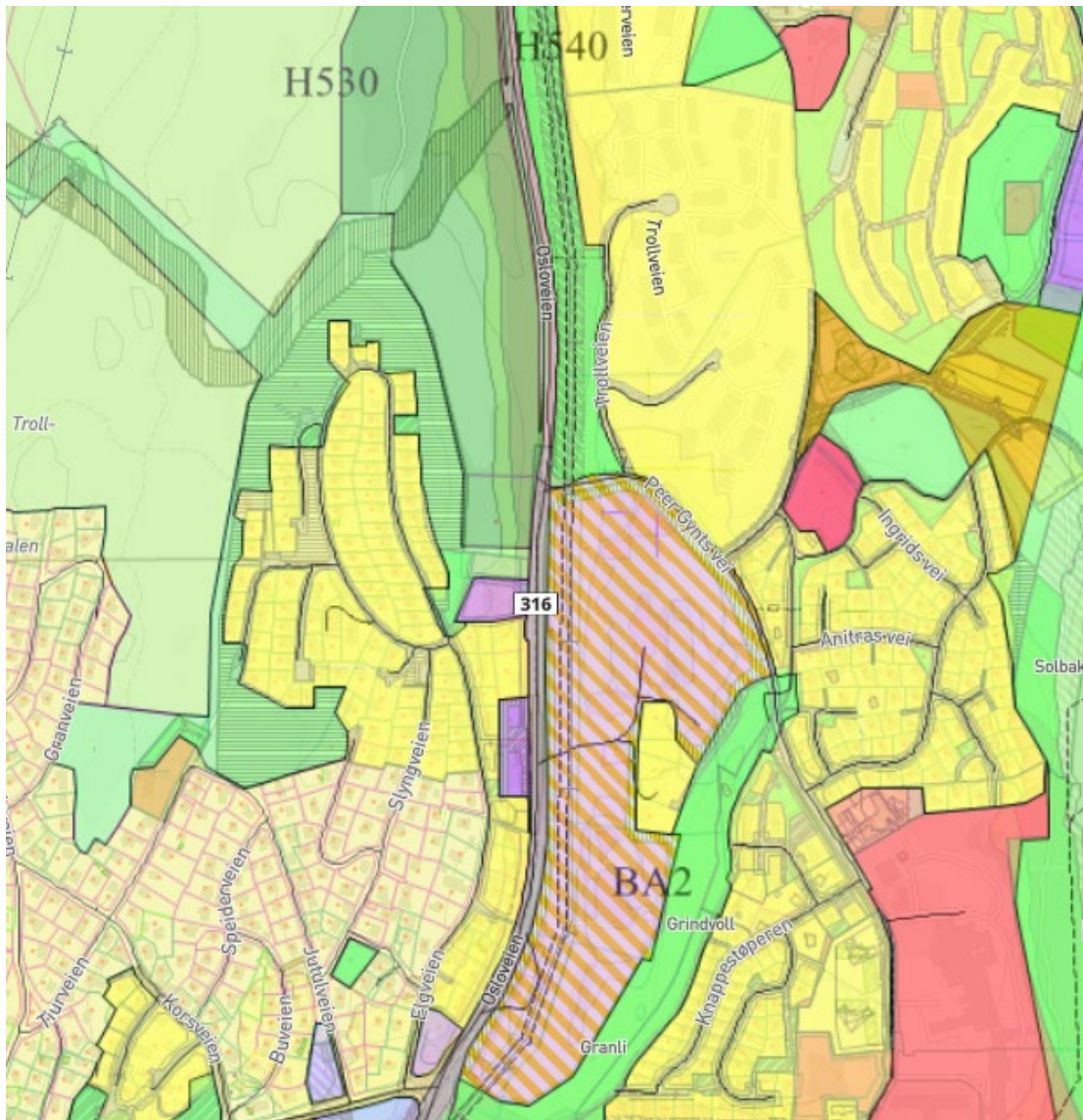
God avvikling av biltrafikken i by- og tettstedsområdene skal primært løses gjennom effektivisering av eksisterende vei- og gatenett, forbedring av kollektivtilbudet og gang- og sykkelveinettet – sekundært gjennom ny veiforbindelse.

Fylkesplanen trekker også fram at man skal bevare levedyktige bestander av naturlig forekommende arter og bevare mangfoldet av natur- og vegetasjonstyper i fylket, samt stanse tap av biologisk mangfold.

Fylkesplanen har delmål for utvikling av vannkvaliteten i vassdragene. Delmålet sier at: *Alle vannforekomstene i Østfold forvaltes slik at de får en god økologisk tilstand innen 2021.* Dette skal nås ved at det legges rammer for vannforvaltningen, bl.a. gjennom fastsetting av miljømål og utarbeidelse av forvaltningsplaner. Det er også en strategi at tiltakene i vedtatt forvaltningsplan samordnes i regionen.

Kommuneplan (KP 3002) for Moss 2020-2030, vedtatt 24.03.2021

Området er avsatt til nåværende bebyggelse og anlegg og næringsvirksomhet. Nåværende og fremtidig friområde, hovedvei på bakken og faresone høyspenningsanlegg.

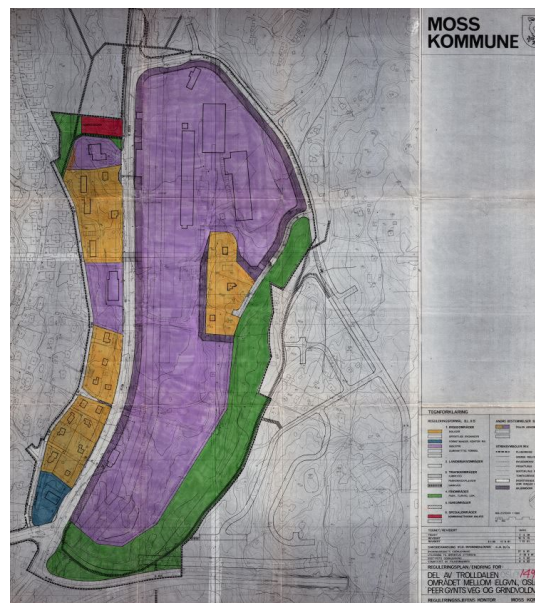


Utsnitt av kommuneplanen

3.2 Gjeldende reguleringsplaner

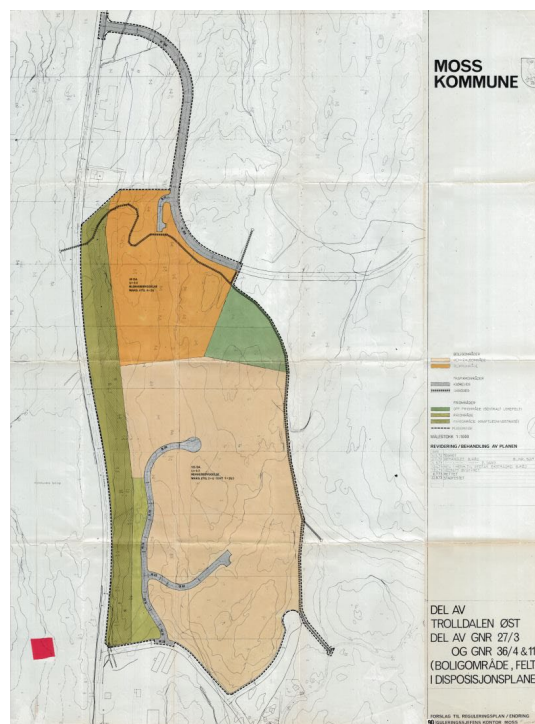
Reguleringsplan (planID 149) for del av Trolldalen området mellom Elgveien, Osloveien, Peer Gynts vei og Grindvoldveien, Moss kommune, vedtatt 06.09.1982.

Foreslått planområde går inn i del av planen regulert til industri, forretninger, boliger, kjørevei, gangvei, friområde og kommunalteknisk anlegg.



Reguleringsplan (planID 90) for del av Trolldalen øst, del av gnr. 27 bnr. 3 og gnr. 36 bnr. 4 og 11 i Moss kommune, vedtatt 22.08.1973.

Foreslått planområde går inn på del av planen regulert til boligområde, offentlig friområde med hensynssone høyspentanlegg og kjørevei.



3.3 Andre planer og føringer av betydning for planarbeidet

Regional transportplan for Østfold, juni 2012.

Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021)

Støy er et miljøproblem som rammer svært mange mennesker. Støy bidrar til redusert velvære og mistrust, og påvirker derfor folks helsetilstand. Formålet med retningslinjen er å legge til rette for en langsiktig arealdisponering som forebygger støyproblemer.

Støyretningslinjen deler de områdene som har støy over anbefalte grenseverdier inn i to soner, gul og rød sone. For disse sonene er det gitt retningslinjer for anbefalt arealbruk. I rød sone skal i utgangspunktet ny støyfølsom bebyggelse unngås. Den gule sonen er en vurderingssone, hvor ny, støyfølsom bebyggelse kan tillates dersom det gjennomføres tilstrekkelig med avbøtende tiltak.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

Retningslinjene skal synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven. Retningslinjene skal bl.a. ivareta at arealer som brukes av barn og unge skal sikres mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare.

Statlige planretningslinjer for universell utforming.

Regjeringen har i flere tiår organisert sitt arbeid med universell utforming innen alle samfunnsområder i handlingsplaner. Regjeringens handlingsplan for universell utforming 2015-2019 ble utvidet til å vare ut 2020. Regjeringen vil presentere en ny handlingsplan 2021.

Universell utforming innebærer en inkluderende planlegging og utforming av produkter og omgivelser. Universell utforming legger til grunn mangfoldet av mennesker og tilstreber løsninger som kan brukes av all. Alle mennesker i hele landet skal ha like muligheter til å utvikle sine evner og leve gode og meningsfulle liv.

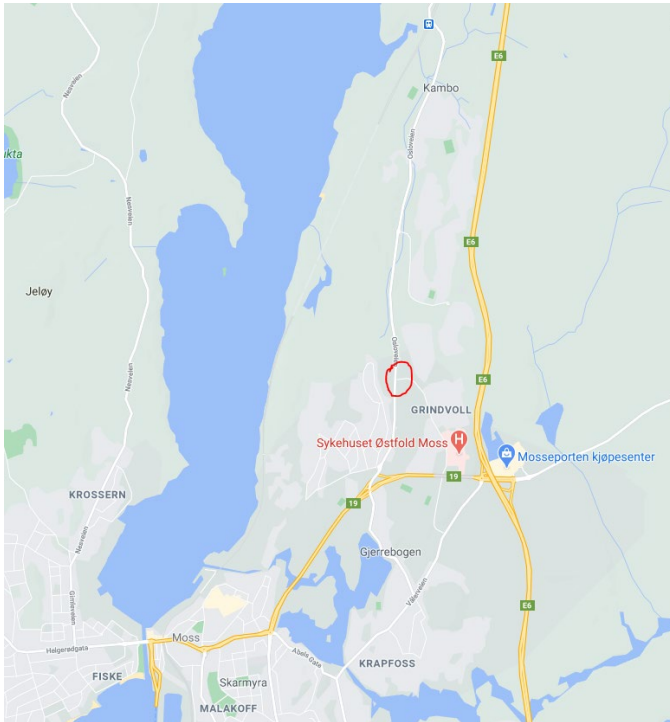
Forskrift om konsekvensutredning

I henhold til plan- og bygningsloven §§4-1 og 4-2 skal det for reguleringsplaner som kan ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn utarbeides et planprogram med tilhørende konsekvensutredning av planens virkninger.

Dette tiltaket medfører ingen utredningskrav etter forskrift om konsekvensutredninger (FOR-2009-26-855). Tiltaket kommer ikke inn under §2 i forskriften som lister opp tiltak som alltid skal behandles, og omfattes heller ikke av §3 som angir at enkelte planer og tiltak skal vurderes etter forskriftens §4 dersom de har vesentlige virkninger for miljø og samfunn.

Konklusjonen er at planen ikke utløser plikt om konsekvensutredning.

4. Planområdet og dagens situasjon

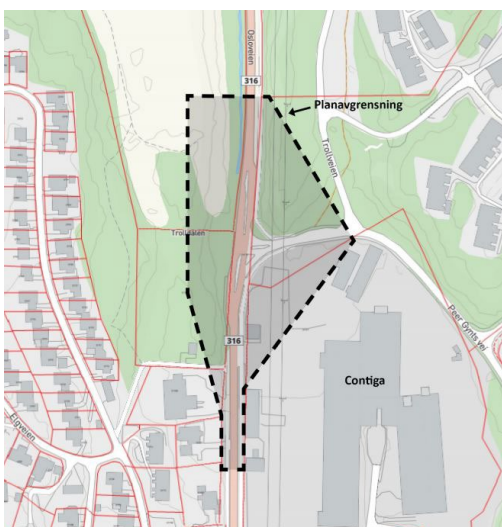


Figur 1 Oversiktskart med planområdet – Google map

4.1 Planområdets beliggenhet og avgrensning

Planområdet er på ca. 26 daa og omfatter krysset mellom fylkesveg 316 (Osloveien) og den kommunale veien Peer Gynts vei, samt de arealene som er ansett som nødvendig for å kunne gjennomføre planen. Planområdet er markert med rød sirkel på kartet i figur 1.

Fv. 316 starter ved Verket (nordøst for Moss sentrum) og går via kryss med Krapfossveien (ved Tigerplassen) nordover via Kambo og ender i en rundkjøring ved Son stasjon. Osloveien er en viktig forbindelse for de nordlige områdene i Moss, også for de som velger å sykle, da Kambo har en fin sykkelavstand til Moss sentrum på ca. 20 min. 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.



Figur 2 Varslet planområdet ved oppstart

4.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk

Dagens arealbruk er blandet, men kjernen av planområdet er opparbeidet til samferdselsformål. Det vil si krysset mellom fv. 316 og Peer Gynts vei, samt busstopp, fortau og gang- og sykkelvei. Utenom dette omfatter planen områder med industri og næring og et større sammenhengende grøntområde. Området grenser til boligområder med småhus i sør og øst og rekkehus- og blokkbebyggelse i nordøst.

På industri-/næringsområdet som ligger sørøst for krysset holder Contiga betongfabrikk til og er en arealkrevende virksomhet. Vis-a-vis Contiga, i sørenden av planområdet, ligger et lakkeringsfirma. Nordøst for krysset ligger en bratt skogkledd kolle. I grøntområdet nordvest for krysset er det en bekk som går parallelt med fylkesveien. Sørøver fra krysset går bekken i rør.

4.3 Landskap og vegetasjon

Fylkesveien ligger i bunnen av et mindre dalføre som går i retning nord-sør. Terrenget stiger på begge sider av veien bortsett fra mot industriområdet som er planert ut. Nordøst for krysset er det en større fjellskjæring. Det er også noe berg i dagen sørvest for krysset i nærheten av busslommen for sørgående trafikk.

Kryssets sidearealer har et grønt preg da de hovedsakelig består av skogsområder, med mye løvtrær. I tillegg er det en grønn rabatt med trekke langs østsiden av veien sør for krysset. Denne trekken bidrar til å dempe inntrykket av det store industriområdet som hovedsakelig består av harde, grå flater.

Trolldalsbekken renner langs østsiden av Osloveien. Bekken er ikke synlig fra veien da den ligger skult bak vegetasjon.

4.4 Kulturminner og kulturmiljø

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

4.5 Naturverdier/naturmangfold

Med unntak av trekk langs veien er vegetasjonen i området naturlig. Det er ikke registrert naturområder eller arter av verdi, hverken i eller i nærheten av planområdet. Det er imidlertid registrert fremmede arter både i og i nærheten av planområdet.

4.6 Rekreasjon og uteområder (nærmiljø og friluftsliv)

Planområdet er hovedsakelig et sted man beveger seg raskt gjennom, enten i et kjøretøy eller som myk trafikant. Området egnert seg i lite til opphold. Kun hvis man venter på bussen på holdeplassen vil man oppholde seg i en kortere periode her. Det er imidlertid oppført en benk like før Peer Gynts vei svinger seg sørøver, ved krysset med Trollveien. Benken står ved en busslomme, og er muligens tenkt som venteeareal på bussholdeplassen.

Bak denne benken, i krysset mellom Peer Gynts vei og Trollveien, er det en liten gressplen med en sti gjennom. Denne går videre nordover og østover mot boligområdene som ligger der. Grøntområdet

mellom fylkesveien og Peer Gynts vei er bratt og ligger rett under en større høyspenttrasé. Dette området er derfor lite egnet til rekreasjon.

Det er også en gang- og sykkelveg sørvest i planområdet som går til boligområdet vest for fylkesveien. Fra gang- og sykkelvegen går det en sti inn i grøntdraget som strekker seg videre nordover. Dette grøntdraget er i kommunens temakart for friluftsområder kategorisert som nærturterreng. Gangforbindelsene i planområdet er derfor kanskje en del av uten når folk går ut i området.

4.7 Naturressurser, inkl. landbruk

Det er noe skog innenfor planområdet. Deler av skogen har ifølge naturbase høy bonitet, men er ikke drivverdig. Andre deler av skogen ved krysset har lav bonitet.

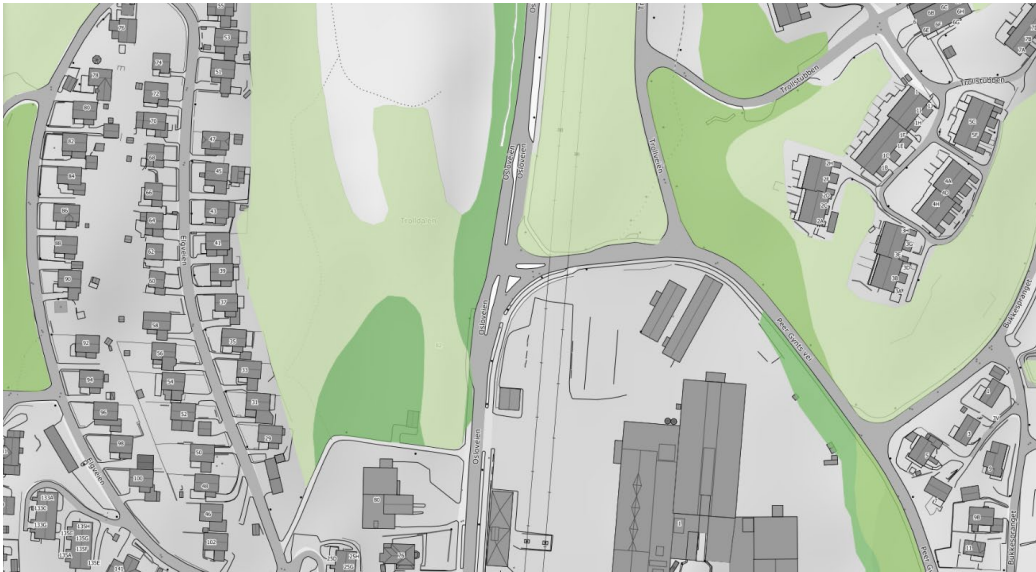


Fig. 3: Fra kilden.nibio.no

4.8 Veiforhold

Fylkesvei 316 (Osloveien) er en viktig lokalvei i Moss som binder sammen Moss sentrum og E6 med store boligområder på Kambo, Nøkkeland, Skredderåsen, Trollaldalen og Grindvoll. Fv. 316 er også avlastningsvei for E6 når denne er stengt.

Kjørevei

Krysset er i dag et fullkanalisert T-kryss der fv. 316 har venstresvingefelt fra nord og filterfelt fra sør mot Peer Gynts vei. Sommeren 2015 ble fv. 316 forkjøringsvei, noe som kan bety at innkjøring fra Peer Gynts vei har blitt vanskeligere i perioder pga. vikeplikt for trafikk fra begge retninger.

Krysset har vært vurdert som et ulykkespunkt og gangfeltet har vært opphøyd siden 1999. I perioden 1988 – 2005 er det registrert 12 ulykker, men side har det kun vært 2 ulykker i krysset (2007 og 2008). Det har ikke vært registrert ulykker i krysset etter at fv. 316 ble forkjøringsregulert.

Osloveien har ifølge Vegdatabanken en ÅDT (kjøretøy pr. døgn) på 12600. Andelen tunge kjøretøy er oppgitt å være 6 %. Fra maskinelle tellinger i september 2015 er det registrert 10000 – 11000 ÅDT. ble det gjort maskinelle tellinger registrert 10 000 – 11 000 ÅDT (kjøretøy/døgn). Fra timetellingene kan det anslås en ÅDT på ca. 4000 på Peer Gynts vei. I perioder er det registrert avviklingsproblemer i krysset.



Figur 4 Peer Gynts vei sett fra krysset med fv. 316 Osloveien

Gang- og sykkelvei

Løsning for gående og syklende langs fv. 316 er i dag lite gunstig. Det er gang- og sykkelvei på sørsiden og nordsiden av krysset, men syklende og gående må ca. 40 meter inn i Peer Gynts vei for å krysse. Dette, sammen med et ønske om å bedre fremkommeligheten for fotgjengere og syklister tilsier en ombygging av krysset.

Det er fotgjengerfelt både over Osloveien og Peer Gynts vei. På grunn av kryssutformingen er fotgjengerfeltet over Peer Gynts vei lagt ca. 40 meter fra krysset, noe som gir en omvei hvis man velger å krysse ved fotgjengerfeltet.

Bussholdeplasser

Det er 4 bussholdeplasser i tilknytning til krysset i dag. Disse er ikke universelt utformet. Østgående holdeplass langs Peer Gynts vei er kantstopp hvor smalt fortau også fungerer som plattform. Det er i dialog med Østfold kollektivtrafikk besluttet at 3 av holdeplassene kan saneres og samles på fv. 316, hvor en holdeplass oppgraderes og en ny holdeplass etableres.

Det ligger bussholdeplasser for stopp i begge retninger på hver sin side av Osloveien. En på nordsiden for de nordgående rutene og en på sørsiden av krysset for de sørgående rutene.

4.9 Barn og unges interesser

For at barn og unge skal kunne bevege seg på en trygg måte utendørs er de avhengige av gode, trygge og forutsigbare gang- og sykkelløsninger. Det er ikke andre forhold som berøres barn og unges interesser innenfor planområdet.

4.10 Teknisk infrastruktur

Det ligger mye teknisk infrastruktur i kryssområdet, både Tele, elektro og VA. Hafslund nett har en høyspentlinje som går gjennom planområdet parallelt med Osloveien og over Peer Gynts vei.

Trollbekken er lagt gjennom krysset i et Ø1200 betong rør.

Det ligger stikkledninger for vann og overvann langs Osloveien og Peer Gynts vei. En større VA-ledning (Ø400) krysser Osloveien rett sør for krysset ved Peer Gynts vei.

4.11 Universell tilgjengelighet

Hverken bussholdeplassene eller gangfeltene er universelt utformet. Bl.a. mangler kunstige ledelinjer og plattformene er for lave sammenlignet med gjeldende krav. Folk med nedsatt syn har i dag mulighet til å følge gang- og sykkelvegen ved å benytte seg av naturlige ledelinjer i form av kantstein langs rabatter og asfaltkant langs gressarealer, men det mangler en gjennomgående løsning som leder dem trygt gjennom krysset.

4.12 Grunnforhold

Løsmassene innenfor planområdet består av marine avsetninger, torv og myr samt fyllmasser. Grunnundersøkelser fra 2016 viser at grunnen består av 1 – 1m5 meter fyllmasser. Nordøst for krysset er det sand og silt under fyllmassene, og siltig leire fra 4 meters dybde. Øst for krysset, like sør for Peer Gynts vei, er det siltig leire fra 2 meters dybde. Like vest for krysset er det torv ned til 3 met, hvor massene går over til siltig leire. Gamle undersøkelser viser at det er bløt kvikkleire ca. 110 meter sør for krysset. De nye boringene viser at det er sprøbruddsleire i 5-6 meters dybde, dvs. at leira mister det vesentlige av styrken ved omrøring. Der det er torvmasser er grunnen svært kompressibel. Leirmassene i området er middels til meget kompressible.

Geoteknikk/områdestabilitet:

Det er utfordrende grunnforhold i området. Det ble gjort grunnundersøkelser vinteren 2016. Geoteknisk rapport ble ferdigstilt i juni 2016. Rapporten viser at det er leire, kompressible torvmasser og høy grunnvannstand i området. Det ble på bakgrunn av dette bestilt supplerende grunnundersøkelser for å kartlegge grunnforholdene. Rapporten fra supplerende grunnundersøkelser var klar i oktober 2016 og beskrev svært dårlige grunnforhold i kryssområdet.

Geotekniske rapporter er vedlagt planmaterialet.

4.13 Støyforhold

Det er utført beregning av lydnivå for området i nærheten av krysset for å undersøke de støymessige følgene for omkringliggende boliger. Tiltaket medfører i seg selv ingen økning i støynivå for omkringliggende boliger, men generell forventet trafikkvekst medfører at det må forventes en økning i støynivå Lden for boligene på ca. 1 dB. Økningen vil i praksis normalt ikke være merkbar for beboerne.

4.14 Forurensning

Det er registrert forurenset grunn i området. Det er gjort undersøkelser og er i varetatt i forurensningsloven. Det vises til plan for ytre miljø som er vedlagt saken. Planen redegjør for hvordan tiltaket vil påvirke stedet og omgivelsene og det er foreslått evt. avbøtende tiltak i byggefasen.

Det er registrert kannadagullris i området, som har kategori svært høy risiko. I plan for ytre miljø er det beskrevet hvordan dette skal ivaretas i anleggsfasen og driftsfasen.

4.15 Næring

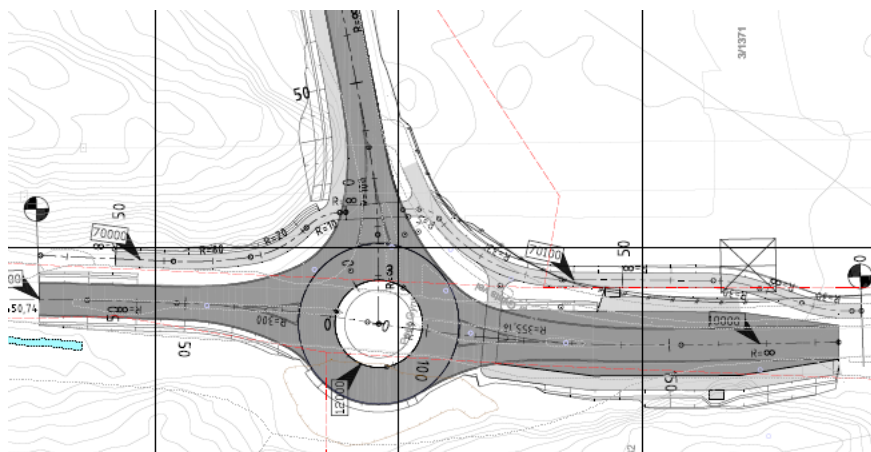
Betongfabrikken Contiga har et større område tett opptil planområdet/krysset Osloveien/Peer Gynts vei med hovedatkomst til Osloveien innenfor/langs planområdet.

På motsatt side av Osloveien sør for krysset ligger bedriften Lakkpartner AS. Litt av eiendommen ligger innenfor planområdet.

5. Planforslaget

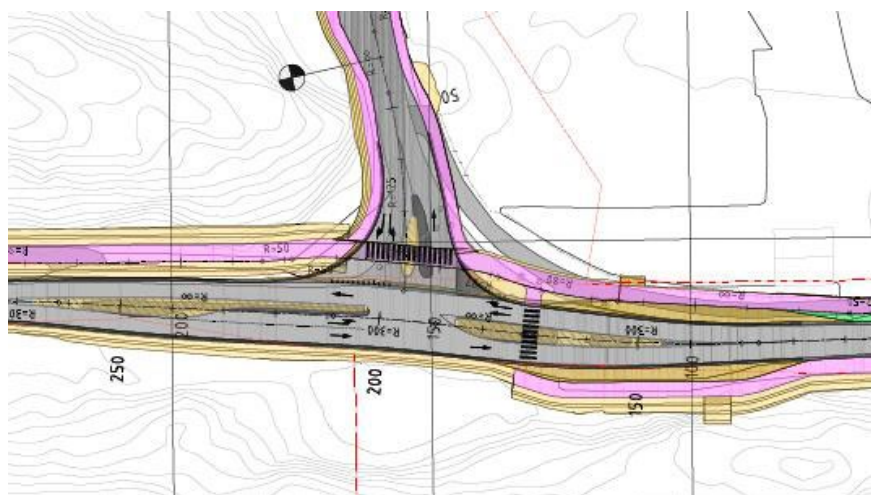
5.1 Alternativsvurderinger

Alternativet med rundkjøring gir den beste løsningen for bilister ved at kapasitetsutfordringer løses. Alternativet er det minst fordelaktige for gående og syklister. Krever omfattende geotekniske tiltak.



Figur 5: Alternativ med rundkjøring

Alternativet med oppstramming av eksisterende kryss løser ikke utfordringer knyttet til kapasitet for å svinge til venstre fra Peer Gynts vei, men gir den beste løsningen for gående og syklende. Løsningen for kollektivtrafikken er lik i begge alternativene, da bussholdeplassene er plassert på samme sted.



Figur 6: Alternativ med oppstramming av eksisterende kryss

5.3 Planlagt arealbruk og reguleringsformål

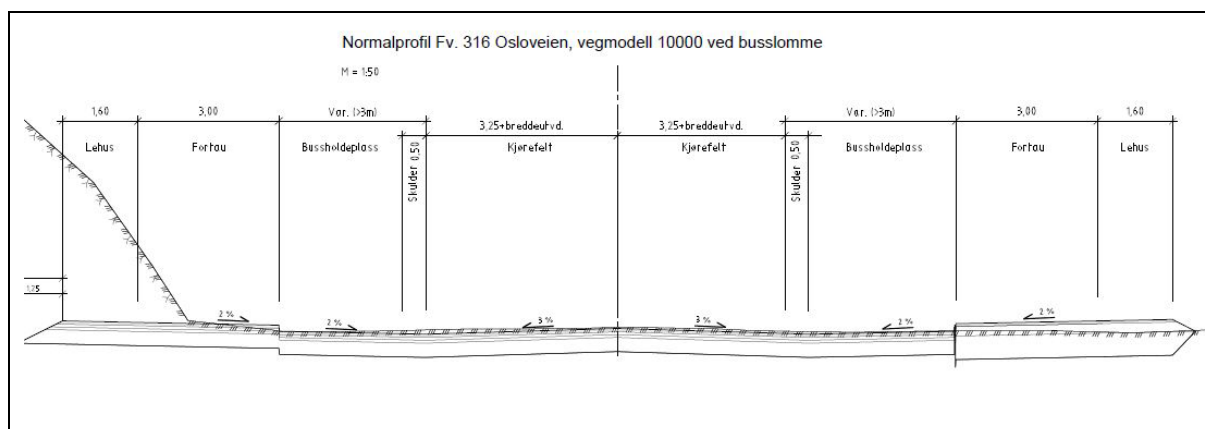
Tabellen under viser reguleringsplanens fordeling av arealbruk:

Formål	Benevnelse	Areal m2
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur		
Offentlig kjørevei	o_SKV1-2	3194,0
Offentlig fortau	o_SF1-2	373,8
Offentlig gang- og sykkelvei	o_SGS1-2	1265,0
Annen veigrunn - grøntareal	o_SVG1-10	3012,0
Kollektivholdeplass	o_SKH1-2	267,3
Grønnstruktur		
Vegetasjonsskjerm	GV	46,4
Hensynssoner		
Sikringszone - frisikt	H140_1-4	750,6
Faresone - høyspenningsanlegg	H370_1	1360,9
Bestemmelsesområder		
Midlertidig bygge- og anleggsområde	#	1309,6

5.4 Beskrivelse av tiltaket

Det er planlagt en oppstramming av eksisterende T-kryss. I hovedsak beholdes de samme elementene som i dag, men de endres og flyttes på i større eller mindre grad. Antall bussholdeplasser reduseres og gangfelt og holdeplasser får universell utforming. Filterfeltet fra sør inn i Peer Gynts vei fjernes.

Fire holdeplasser reduseres til to og disse samles sør for krysset. Begrunnelsen for dette er å gi et mer forutsigbart stoppmønster for de reisende, samtidig som det er kostnadsbesparende og krever mindre areal. Disse holdeplassene vil dekke dagens behov. De to holdeplassene i Peer Gynts vei saneres og holdeplassen i Osloveien nord for krysset flyttes sør for krysset. På den måten vil holdeplassen kunne betjene alle rutene som kommer fra Moss, uavhengig av om de svinger opp Peer Gynts vei eller om de fortsetter rett fram langs Osloveien. Holdeplassene skal ha universell utforming.



Figur 7: Normalprofil ved busslommene

Planen viderefører dagens bredder på fortau og gang- sykkelvei gjennom kryssområdet. Det har vært vurdert om gang- og sykkeltrafikken skal forkjørereguleres, men dette ble ikke anbefalt.

Dagens fotgjengerfelt over Peer Gynts vei beholdes, men trekkes nærmere krysset. Fortauet langs Peer Gynts vei skal ikke utvides som del av dette tiltaket, men er regulert inn 2,5 bredde på begge sider av Peer Gynts vei. Dagens opphøyde fotgjengerfelt over Osloveien beholdes, men med noe justert plassering for å tilpasses bussholdeplassene.

Atkomsten til Contiga vil ikke bli berørt.

5.5 Tekniske løsninger

Vann og avløp

Eksisterende ledninger kan bli liggende som i dag. Noen av kummene må justeres noe i forhold til dagens situasjon. Bl.a. må en kum flyttes ca. 7 meter for å hindre overvann ved krysningspunkt i Osloveien.

For detaljer vedrørende plassering og utforming av vann- og avløpstekniske anlegg, inkludert overvannshåndtering, vises det til G- og H-tegninger i heftet med tekniske tegninger.

Belysning

Det er prosjektert en ny lysmast ved det nye krysningspunktet over Peer Gynts vei. Noen av dagens lysmaster må flyttes bl.a. for å tilpasses den nye busslomma i nordgående retning. I forbindelse med dette blir det lagt nye lavspenningskabler. Det må utføres kabelpåvisning på anleggsstart.

Geoteknikk

Det skal ikke utføres geotekniske tiltak i forbindelse med prosjektet.

Universell utforming

Gang- og sykkelvei og bussholdeplassene skal utformes i tråd med krav om universell utforming. Dette innebærer bl.a. krav til stigningsforhold, bruk av ledelinjer og bussvennlig kantstein samt riktig størrelse og utforming av lehus. For å oppnå god universell utforming må disse forholdene også følges opp nærmere i byggeplanprosjekteringen.

6 Konsekvenser av planforslaget

6.1 Veiforhold

Gående og syklende

For de gående og syklende blir ingen betydelige endringer som følge av planforslaget, men at krysset strammes opp og tilrettelegges med universell utforming vil bedre opplevelsen av å ferdes gjennom krysset. For de som ferdes langs fv. 316 vil flytting av gangfeltet over Peer Gynts vei nærmere krysset føre til en mer effektiv kryssing av vegen siden man slipper den lille omveien til der krysningspunktet ligger i dag.

Grunnen til at man har besluttet å flytte gangfeltet over Peer Gynts vei nærmere krysset er for å gi en mer effektiv kryssing for de som følger Osloveien.

Kollektivtrafikk

Endring i holdeplasstrukturen vil gi et mer forutsigbart stoppmønster for de reisende da det i planlagt situasjon ikke vil ligge to holdeplasser så nærme hverandre som i dag, med stopp både i Osloveien og i Peer Gynts veg. For beboerne i Trolldalen som i dag bruker holdeplassen i Peer Gynt vei vil endringen gi en litt lengre vei til holdeplassen enn i dagens situasjon.

I utgangspunktet ønsker man at holdeplassene ligger i etterkant av kryss (slik busstoppene er plassert i dag), men siden de nye holdeplassene skal betjene ruter som går både nordover mot Kambo og inn Peer Gynts vei mot sykehuset, legges busstoppet for trafikk i nordgående retning før krysset.

Prosjektet bygger oppunder målet for Miljøløftet Moss

«Gjennom målrettet satsing på kollektivtransport, sykkel og gange, skal Miljøløftet Moss sørge for at Moss blir en bærekraftig region hvor vi kan reise effektivt og miljøvennlig.»

Biltrafikk

For biltrafikken vil tiltaket ikke medføre større endringer.

6.2 Landskap

Totalt vil det bli nødvendig å fjerne 7 trær som kommer i konflikt med busslomme og gang- og sykkelveien. Det gjelder en trekke på 4 trær utenfor Contiga og 3 trær i svingen opp mot Peer Gynts vei på sørsiden av krysset. 3 trær innenfor planområdet skal bevares. Tiltak må gjennomføres hvis det skal graves i rotsonen, ca. 5 meter fra stammen.

Det vil bli behov for en mindre fjellskjæring ved sørgående busslomme.

6.3 Kulturminner og kulturmiljø

Planforslaget gir ingen konsekvenser for kjente kulturminner eller kulturmiljø. Det anses ikke å være nødvendig å behandle dette temaet nærmere, utover at det må utvises aktsomhet under anleggsarbeidet. Dersom det under anleggsarbeidet 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).

6.4 Vassdrag

Trolldalsbekken ligger i NVEs aktsomhetszone for flom. Det foreslås å gjøre en nærmere vurdering av flomfaren i Trolldalsbekken slik at prosjekterte løsninger mm tar hensyn til eventuelle områder som kan rammes av flom i bekken. Vurderingen gjøres i byggeplanen.

Etter ønsker fra Moss kommune er det planlagt å åpne deler av Trolldalsbekken som går i kulvert langs Osloveien. Det er gitt tillatelse fra Statsforvalterne i Oslo og Viken til åpning av bekkeløp.

«Statsforvalteren gir tillatelse til fysiske tiltak i Trolldalsbekken i Moss kommune. Tiltaket omfatter åpning av kulvert ved Osloveien. Tillatelse med vilkår er gitt med hjemmel i forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. Søknaden om fysiske tiltak er også vurdert etter forurensningsloven, vannressursloven, naturmangfoldloven og vannforskriften.» datert 18.01.2022.

Området som er avsatt til i forbindelse med åpning av Trolldalsbekken er avsatt til friluftsområde i kommuneplanen. Prosjektet vurderer til at dette ikke har noen konsekvens for tiltaket.

Det vises til ROS-analysen og YM-notatet som følger plansaken.

6.5 Naturmangfold

Det er gjennomført ROS-analyse og utarbeidet en Ytre miljøplan (YM) for byggefasen. YM-planen inneholder en nærmere beskrivelse av og hvordan det tas hensyn til de ulike temaene i reguleringsarbeidet og i videre i byggeplanfasen av prosjektet.

Av det følgende framgår det at planarbeidet forholder seg til naturmangfoldloven §§ 8-12.

Vurdering mht. Naturmangfoldloven §§ 8-12 (LOV 2009-06-19 nr. 100):

§ 8. (kunnskapsprinsippet)

Opplysningene om artsmangfoldet er hovedsakelig hentet fra artsdatabanken.no. Videre er det gjort søk i Naturbase.no og NN-handbok 13. Fylkesmannens miljøvernavdeling er kontaktet angående forekomst av rødlistede og uønskede arter som kan komme i konflikt med tiltaket. Oversikt over mulig forurenset grunn er hentet fra matrikkelen. Dette ansees som tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag i forhold til sakens karakter.

§ 9. (føre-var-prinsippet)

I forbindelse med byggeplanfasen vil det bli gjort en nærmere kartlegging og prøvetaking av områdene hvor det er mistanke om forurensning av grunnen. På bakgrunn av denne kartleggingen vil det utarbeides en tiltaksplan som viser hvordan evt. forurensete masser vil bli håndtert. Ytterligere risikovurderinger og YM vil være premisser for selve anleggsarbeidet.

§ 10. (prinsippet om samlet belastning)

Det er foretatt vurderinger av hvordan tiltaket vil påvirke naturmangfoldet. Disse vurderingene legger hovedvekt på bestandspopulasjon og hvordan bestanden har utviklet seg de siste årene. Konklusjonen er at området er egnet for tiltaket. Etter Viken fylkeskommunes oppfatning har ikke tiltaket negativ effekt på naturmangfoldet.

§ 11. (kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver)

Aktuelle avbøtende tiltak for rødlisteartene vil fremgå av YM. Fylkesmannen vil være involvert i valg av avbøtende tiltak. Begrunnelsen for valg av avbøtende tiltak vil også fremgå av YM. Konsekvensen for rødliste artene vil avhenge av hvilke avbøtende tiltak som blir valgt. I arbeidet med detaljprosjekteringen og byggeplanfasen vil det gjøres en nærmere vurdering av avbøtende tiltak for å forebygge mulige negative konsekvenser for naturmangfoldet som

følge av tiltaket og anleggsarbeidene.

§ 12. (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder)

Det skal gjennomføres tiltak i henhold til SVV sin tiltaksplan for bekjempelse av svartelistede arter, for å hindre spredning av disse.

Utbyggingen skal skje mest mulig skånsomt slik at vegetasjon ikke ødelegges unødvendig.

Ut fra en samlet vurdering anses reguleringsforslaget å balansere hensynet til naturmangfoldet opp mot øvrige samfunnsinteresser på en hensiktsmessig måte.

6.6 Naturressurser inkl. landbruk

Inngrepene i skogsområdene er begrenset, og siden skogen ikke er drivverdig har planforslaget ingen negativ virkning for dette temaet.

6.7 Arealbeslag og virkning for bebyggelse

Det er hovedsakelig relativt små justeringer av arealformål i planforslaget. At busslommen for nordgående trafikk flyttes fra nordsiden av krysset til sørsiden er den største endringen i forslaget. Dette vil føre til at man må ta i bruk noe areal som i dag tilhører Contiga.

Moss kommune avholdt oppmålingsforretning samt innmålinger av eiendomsgrenser våren 2020. Dette var for å rydde opp i og få klarlagt eksakte eiendomsgrenser etter bygging av gang- og sykkelveien gjennom kryssområdet.

6.8 Konsekvenser for næringsinteresser

Planforslaget krever som sagt at man må erverve noe areal fra Contiga betongfabrikker, men dette arealet er så lite at det vurderes å ikke gi noen negativ virkning for fabrikkens virksomhet.

Rett nord for atkomsten til Contiga vil det bli etablert en busslomme som vil medføre noe erverv av grunn. Busslomma er planlagt slik at laboratoriet til Contiga ikke blir berørt. Ved utkjøring fra Contiga kan sikten til høyre bli noe redusert når det står busser i busslomma, men sikten er vurdert som tilstrekkelig.

6.9 Barn og unges interesser og rekreasjon

Tiltakene bidrar til større trafiksikkerhet for barn og unge og er således i tråd med de statlige planretningslinjene. Planforslaget vil ikke medføre noe betydelig virkning for dette temaet da situasjonen i all hovedsak blir lik dagens situasjon.

6.10 Universell tilgjengelighet

Planforslaget ivaretar de statlige planretningslinjene. I den nye løsningen legges det varsel-/farefelt i hver ende av gangfeltene for å gi et taktilt varsel om at man beveger seg ut i veien. På holdeplassene økes kantsteingshøyden til 18 cm og settes med bussvennlig kantstein som gjør det enklere for bussene å kjøre inntil plattformkanten. I tillegg legges en kunstig ledelinje fra leskur/bakkant av plattform til påstigningspunktet til bussen, det vil si punktet der bussens første dør havner når bussen stopper.

6.11 Teknisk infrastruktur

Høyspentlinje i luftstrek på østsiden av fv. 311 går ca. 20 meter fra fylkesveien.

6.12 Risiko, sårbarhet og sikkerhet

Ved utarbeidelse av reguleringsplaner stiller plan- og bygningsloven krav om at det skal utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). Hensikten med en slik analyse er å vurdere om planområdet er egnet for tiltaket og om tiltaket har akseptabel risiko.

Se under punkt 6.4 vassdrag forbeskrivelse av forhold knyttet til Trolldalsbekken.

Det vises for øvrig til ROS-analysen som følger plansaken.

6.13 Grunnforhold

De dårlige grunnforholdene er tatt hensyn til i planforslaget ved at den opprinnelige løsningen med rundkjøring ble skrinlagt. Geoteknisk rapport foreligger som vedlegg til reguleringsplanen.

6.14 Støyforhold

Det er utført beregning av lydnivå for området i nærheten av krysset for å undersøke de støymessige følgene for omkringliggende boliger. Ingen boliger havner i rød støysone som følge av tiltaket. Tiltaket medfører i seg selv ingen økning i støynivå for omkringliggende boliger, men generell forventet trafikkvekst medfører at det må forventes en økning i støynivå Lden for boligene på ca. 1 dB. Økningen vil i praksis normalt ikke være merkbar for beboere.

Viser til Støynotat, utarbeidet av Multiconsult, som er vedlagt planmaterialet.

6.15 Eiendomsforhold

Eiendommer som blir permanent berørt: 3/1305, 3/1306, 3/1371, 3/1654, 3/1774, 3/2054.

Eiendommer som blir midlertidig berørt i anleggsperioden: 3/1371, 3/1654.

6.16 Anleggsperioden

Tiltaket vil ha konsekvenser for de nærmeste omgivelsene i anleggsperioden. De viktigste konsekvensene er:

Naturmiljø/naturmangfold/ytre miljø

Det er utarbeidet en plan for ytre miljø i reguleringsfasen og den skal videreføres til anleggsfasen for å sikre at forholdene blir ivaretatt. Viser til eget notat hvor ytre miljø er omtalt.

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 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.

Bekkeleie for åpen bekk må utformes på en god måte. Det må benyttes sand og stein som bunnsstrat, og om mulig legge inn svinger og kulper.

Trafikk og framkommelighet

Fylkesveien skal holdes åpen i anleggsperioden. Det må antas at fylkesveiens kjørebanebredde må reduseres og at hastigheten settes ned i anleggsperioden.

Vedlegg

Innkomne merknader til varsel om oppstart

ROS-analyse

YM-plan

Geoteknisk rapport

Støynotat