

STATSFORVALTER - INNSIGELSE TIL FRILUFTSLIV

Nasjonal PlanID:
Ringsaker kommune: 2019060936
Gjøvik kommune: 05020437

Prosjekt nr.:	113201
Oppdragsgiver:	Nye Veier
Dokumentnummer:	NV34E6MR-PLA-NOT-0005

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
00	27.03.25	CAFN	SSFR	ESKA/ COWI
01	14.11.25	ELFN	CAFN	ESKA/ COWI

Endringsoversikt

Revisjon	Endringsbeskrivelse
00	Tilleggsnotat oversendt innsigelsesmyndighet og planmyndighet
01	Justert etter tilbakemelding fra innsigelsesmyndighet/planmyndighet

Innhold

Forord	4
1 Prosess	5
1.1 Innsigelsen	5
1.2 Tilbakemelding på anbefaling gitt i dette notatet.....	6
2 Kunnskapsgrunnlaget og vurderinger	7
2.1 Undergang i Biri.....	7
2.2 Forbindelse fra turvei på støyvoll til Biri båthavn	13
2.3 Støyskjerming mot Kremmerodden	15
2.4 Turvei Kremmeroden – Skulhusodden	17
2.5 Støyskjerm på ny Mjøsbru	20
2.6 Biri bruk	22
3 Anbefaling	23

Forord

E6 Moelv – Roterud ble sendt på høring og offentlig ettersyn 28. juni 2024, etter å ha blitt 1. gangsbehandlet i Ringsaker og Gjøvik kommuner, med høringsfrist 19. september 2024.

Statsforvalteren Innlandet, Innlandet Fylkeskommune og Statens vegvesen fremmet innsigelser til planforslaget i høringen. I tillegg kom det inn mange merknader fra privatpersoner, lag, foreninger og næringsinteresser.

I etterkant av høringen har prosjektet, i samråd med berørte kommuner, hatt en prosess med innsigelsesmyndighetene med hensikt å komme frem til hva som skal til for å løse innsigelsene. Som en del av prosessen har det blitt gjennomført dialogmøter med de aktuelle partene.

Hensikten med notatet er å:

- tydeliggjøre hvordan planforslaget har ivaretatt temaet
- belyse informasjon som er etterspurt i innsigelsen og gjennom dialogmøtene
- ved behov foreslå endringer i planforslaget for å imøtekomme innsigelsen

Mottaker av notatet er den/de myndighetene som har fremmet innsigelsen til det temaet som er omtalt i notatet, samt berørte kommuner.

Etter at første versjon av dette notatet ble oversendt myndighetene har Statsforvalteren i Innlandet gitt tilbakemeldinger på tilleggsnotatet, og vurdert om innsigelsen er løst basert på anbefalingen i notatet.

1 Prosess

1.1 Innsigelsen

Statsforvalter har fremmet innsigelse til tema friluftsliv, med følgende henvisning:

Statsforvalteren fremmer **innsigelse** til at hensynet til friluftsliv ikke er ivaretatt i planforslaget. Innsigelsesgrunnlaget er Rundskriv T-2/16 Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis punkt 3.10 Friluftsliv:

- Områder verdsatt som svært viktig eller viktig friluftslivsområde i henhold til Miljødirektoratets veileder M98-2013.
- Andre områder som er vurdert til å ha nasjonal eller viktig regional betydning som friluftslivsområde

og punkt 3.11 i samme rundskriv om vassdrag:

- Ikke har tatt særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser (jf. plan- og bygningsloven § 1-8, første ledd) langs sjø og vassdrag

I merknaden vises det til følgende punktliste for hvilke konkrete tiltak som etterspørres nærmere vurderinger av:

1. På Biri legger planforslaget opp til å fjerne en undergang under E6 som gir dårligere forbindelse ut mot friluftsområder på utsiden av E6.
2. Turveien fra Kremmerodden til friluftsområdene utenfor travbanen er lagt på vestsiden av E6. Dette gir en dårligere forbindelse til friluftsområdene. Det må lages en bedre forbindelse som kobler turveien fra Kremmerodden til turområde ved båthavna. Det må ses på mulighet for undergang/overgang eventuelt også forbedring av adkomst fra rundkjøringen i krysset og ned til båthavna.
3. Rett sør for Kremmerodden legges E6 på fylling ut i Mjøsa. Dette gir en større innvirkning av støy på friluftsområdet. Dette må skjermes. Både for støy og for visuell forurensning ved at veien kommer tettere inn på friluftsområdet. Friluftsområdet blir i mer støyutsatt og det må innarbeides støyskjerming i planforslaget.
4. Kremmerodden – Skulhusodden
Det må opparbeides turvei fra ny Mjøsbru og opp til Kremmerodden. På denne strekningen må det også ses på støyskjerming av områder som kan bli viktige for friluftsliv som følge av sin størrelse og plassering. Turvei ligger inne i vedtatt kommunedelplan.
5. Båthavn ved gamle Biri bruk er et bra forslag med avsettinga av grønnstruktur. Det må gjennom utbyggingsprosessen sikres at dette området blir kommunalt eid.
6. Støyskjerming langs E6 ved Moelv, i begge alternativ, vil redusere støybelastningen i båthavn og på badeplasser. Her bør en vurdere å forlenge støyskjerming ut på ny Mjøsbru for å bedre kvaliteten på friluftsområdene langs Mjøsa.

Det er denne lista utsvar av innsigelse for friluftsliv har tatt utgangspunkt i, etter nærmere dialog med Statsforvalter knyttet til forståelsen av innsigelsen.

1.2 Tilbakemelding på anbefaling gitt i dette notatet

Versjon 00 av dette notatet ble oversendt til Statsforvalter. Med bakgrunn i den versjonen har myndigheten kommet med tilbakemelding på vurdering av innsigelsen. I tilbakemelding fra Statsforvalter i Innlandet på tilleggsnotatet står det følgende:

Tilbakemelding fra SFIN	Prosjektets vurdering
<p>Friluftsliv – Kryssingspunkt på Biri: «Statsforvalteren mener det er uheldig at det kun er lagt til rette for en kryssing av E6 i tilknytning til Biri. Planforslaget medfører at det viktigste friluftsområdet langs denne delen av Mjøsa blir mindre tilgjengelig for boligområdene vest for E6. Vi ser positivt på at det reguleres inn snarvei som gir en kortere avstand mellom Kremmerodden og båthavna.»</p>	<p><i>I etterkant av oversendelse av tilleggsnotatet, er det gjort justeringer av planforslaget i Biri. Det er blant annet tilrettelagt for holdeplass for lokalbuss på brua over E6, noe som vil gjøre Biri båthavn og tilhørende friluftsområder mer tilgjengelig, også for de som kommer fra andre steder i Biri og omegn.</i></p>
<p>Friluftsliv – Støyskjerming Kremmerodden og Fjordheim: «Statsforvalteren anbefaler at alternativ med mest mulig støyskjerming velges.»</p>	<p><i>Det vurderes at dette punktet i innsigelsen er løst.</i></p>
<p>Friluftsliv – Turvei Kremmerodden – Skulhusodden: Statsforvalteren mener at stinettet oppe i lia ikke er en reell erstatning for en turvei langs Mjøsa. Eriksrudvegen vil kunne være en erstatning, forutsatt at det legges til rette for trafiksikker ferdsel på strekningen. Dette mener vi ikke er godt nok sikret i planforslaget da det ikke er planlagt tiltak på strekningen, jf. våre merknader under punkt om gang- og sykkelveier.</p>	<p><i>Som følge av tilbakemelding på tilleggsnotatet er Eriksrudvegen foreslått skiltet med tilsvarende skilting som Mjøsbrua (kun tillatt for gang- og sykkeltrafikk og saktegående trafikk som traktor og moped). Det vises til tilleggsnotat gang- og sykkel for suppleringer hva gjelder oppmerking av både eksisterende Mjøsbru og Eriksrudvegen for bedre tilrettelegging for myke trafikanter.</i></p>
<p>Friluftsliv – Støyskjerm på ny Mjøsbru: Det er gjort støyberegninger som viser skjermingseffekt med støyskjerm (lav 1 meter) på ny bru. Beregningene viser at støyskjerm på ny bru har begrenset effekt på landområdene, mens ute i selve Mjøsa vil rød støysone reduseres. Vi finner at de beregninger som er gjort gir et tilstrekkelig grunnlag for å vurdere virkninger av skjerming på ny bru.</p>	<p><i>Det vurderes at dette punktet i innsigelsen er løst. Anbefalingen i dette notatet er innarbeidet i planforslaget.</i></p>
<p>Friluftsliv – Biri bruk: Det foreslås å regulere et større areal til friluftsmål. Det legges til rette for flere parkeringsplasser i alternativ 2, for pendlerparkering/samkjøring. Statsforvalteren ser positivt på endringsforslaget.</p>	<p><i>Det vurderes at dette punktet i innsigelsen er løst. Anbefalingen i dette notatet er innarbeidet i planforslaget.</i></p>

Innsigelse til tema friluftsliv:

Det vurderes at innsigelsene er løst med bakgrunn i tilleggsnotatet og innarbeiding av anbefalingen i planforslaget.

2 Kunnskapsgrunnlaget og vurderinger

2.1 Undergang i Biri

1. På Biri legger planforslaget opp til å fjerne en undergang under E6 som gir dårligere forbindelse ut mot friluftsområder på utsiden av E6

I planforslaget er det regulert en overgang over E6 i søndre del av krysset. En tilrettelagt overgang for myke trafikanter i dette området sikrer en effektiv tilkomst til Mjøsa, fra Biri. Kryssing i dette området er gunstig fordi det treffer godt på tyngdepunktet for befolkningstettheten i Biri, og dermed sikrer flest mulig en kort vei til Biri båthavn og Mjøsa. For nærmere vurderinger av alternative kryssplasseringer, og dermed krysningsmuligheter i Biri, vises til fagrapport Alternativsvurderinger.

Som en del av prosessen ved utarbeidelse av reguleringsplanen, har det blitt sett på muligheten for å etablere en undergang ved Vertshuset i Biri, i området hvor det i dag er en eksisterende undergang.

2.1.1 Dagens undergang:



Figur 1: Dagens undergang ved Vertshuset i Biri, sett mot Travbanen. Kilde. Google

Dagens kulvert, som ble bygget rundt 1985, viser tegn på større skader, antagelig på grunn av vanninntrengninger, frost, jordtrykk og klorider.



Figur 4: Tilstandsbilder. Kilde: Brutus

2.1.2 Eventuell ny undergang:

Ved etablering av en ny undergang i dette området, vil den bli ganske lang – under seks kjørefelt (ca. 40 m). I tillegg vil den måtte tilfredsstille krav til frihøyde og dermed må bunn av undergangen legges omtrent 1 meter lavere enn dagens undergang. Tilkost til undergangen vil kreve et rampesystem for å ivareta kravet om universell utforming, som er halve helninga av dagens ramper. Rampene vil da bli minst dobbelt så lange bare i forskjellen på lengdefall fra dagens undergang. I tillegg må undergangen senkes ca. 1 meter, som igjen forlenger rampene med 20 meter.

Det er i området ved Biri registrert høyt grunnvannsnivå. I tillegg er det i området registrert et leirelag under sand og fyllmasser. Hvis det etableres en drenert løsning for undergangen, vil det være risiko for setninger på omkringliggende bygg. Det har vært forsøkt å hente inn informasjon om fundamentering for omkringliggende bygninger i området, men Gjøvik kommune har ifm. digitalisering av arkivet sitt mistet denne informasjonen. Det vurderes derfor at det på nåværende tidspunkt ikke er tilstrekkelig grunnlag til å utelukke risikoen for setninger for omkringliggende konstruksjoner ved permanent senkning av grunnvann i området. Det anbefales derfor å etablere vanntett undergang og traue.

Det kan frigraves i området hvis arealbeslaget i anleggsperioden aksepteres. Det vil kreve installasjon av pumpebrønner eller sugespisser for å sikre mot grunnvannstilstrømning til byggegrop. Det forventes behov for infiltrasjon rundt byggegrop for å sikre at det ikke skjer grunnvannssenkning for omkringliggende bygninger og konstruksjoner. Frigraving forutsetter at det er mulig å omlegge trafikk i en periode.

En ny undergang ved Vertshuset vil dermed ligge under vannstand ved store nedbørsmengder, og vil være avhengig av et pumpesystem for å sikre ferdsel. I tillegg må undergangen utformes som en vanntett konstruksjon, og sikres mot oppdrift av grunnvannstanden. På grunn av kompleksiteten til konstruksjonsløsningen vil kostnadene ved en slik vanntett kulvertløsning med tilstøtende traue antagelig være 4-5 ganger dyrere enn en tradisjonell gang- og sykkelveikulvert. Undergangen bryter også den langsgående grøfta langs E6, og det må anlegges avbøtende tiltak for å unngå veivann og terrevann inn i undergangen.

Bygging av ny undergang vil føre til en omlegging av E6 forbi undergangsområdet.

På grunn av rampene vil det være utfordrende med siktlinjer fra Biri mot Mjøsa, via undergangen. Det er utfordrende å få til en undergang som ikke fremstår lukket og uoversiktlig, til tross for belysning. Slike offentlige områder kan fort bli steder for kriminalitet og annen uønsket adferd.

En løsning med undergang vil beslaglegge ca. 700 m² mer av allerede mangelfullt parkeringsareal på Biri travbane-siden, og ca. 550 m² på motsatt side av E6.

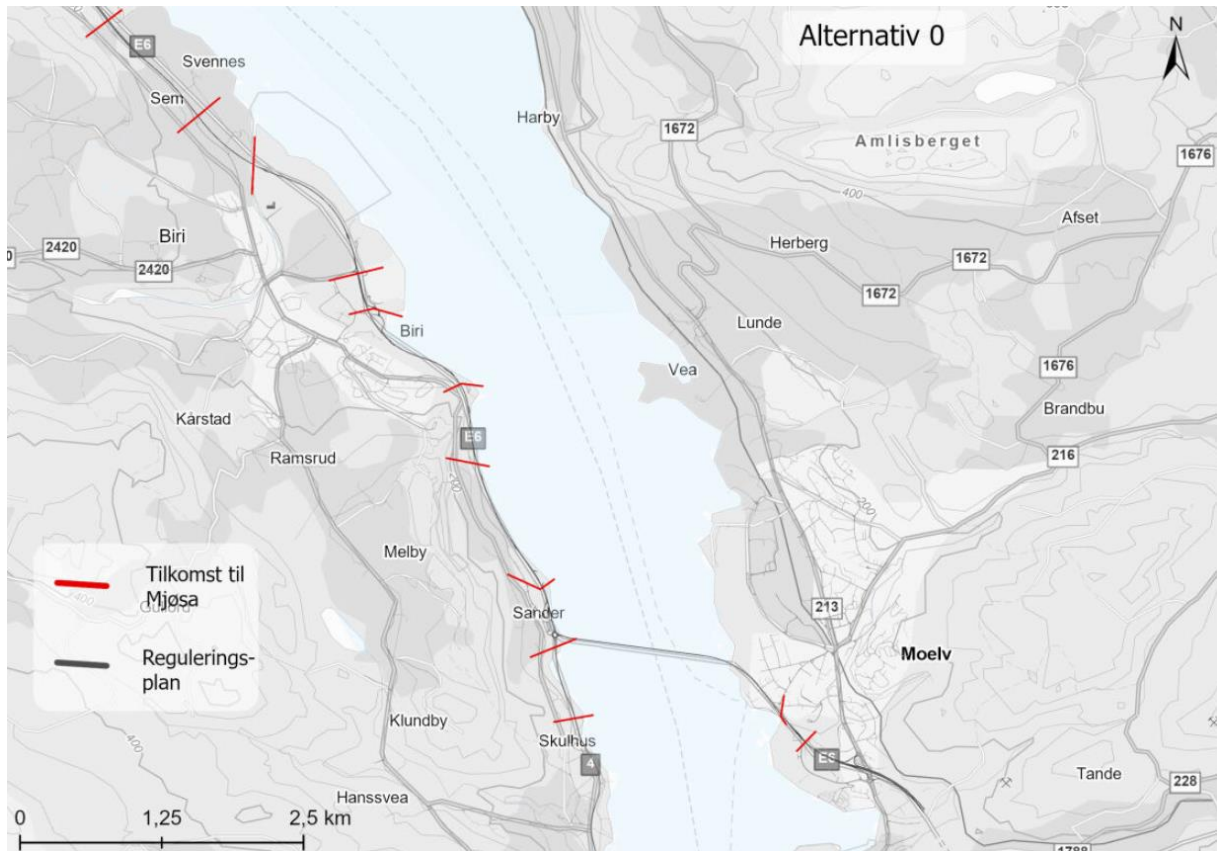
På grunn av behov for lange ramper og tilfredsstillende høyde/plassering av eventuell ny undergang, vil undergangen måtte plasseres lengre sør enn dagens undergang ved Vertshuset. Det vil dermed medføre to kryssingsmuligheter av E6, med kun 200 meters avstand.



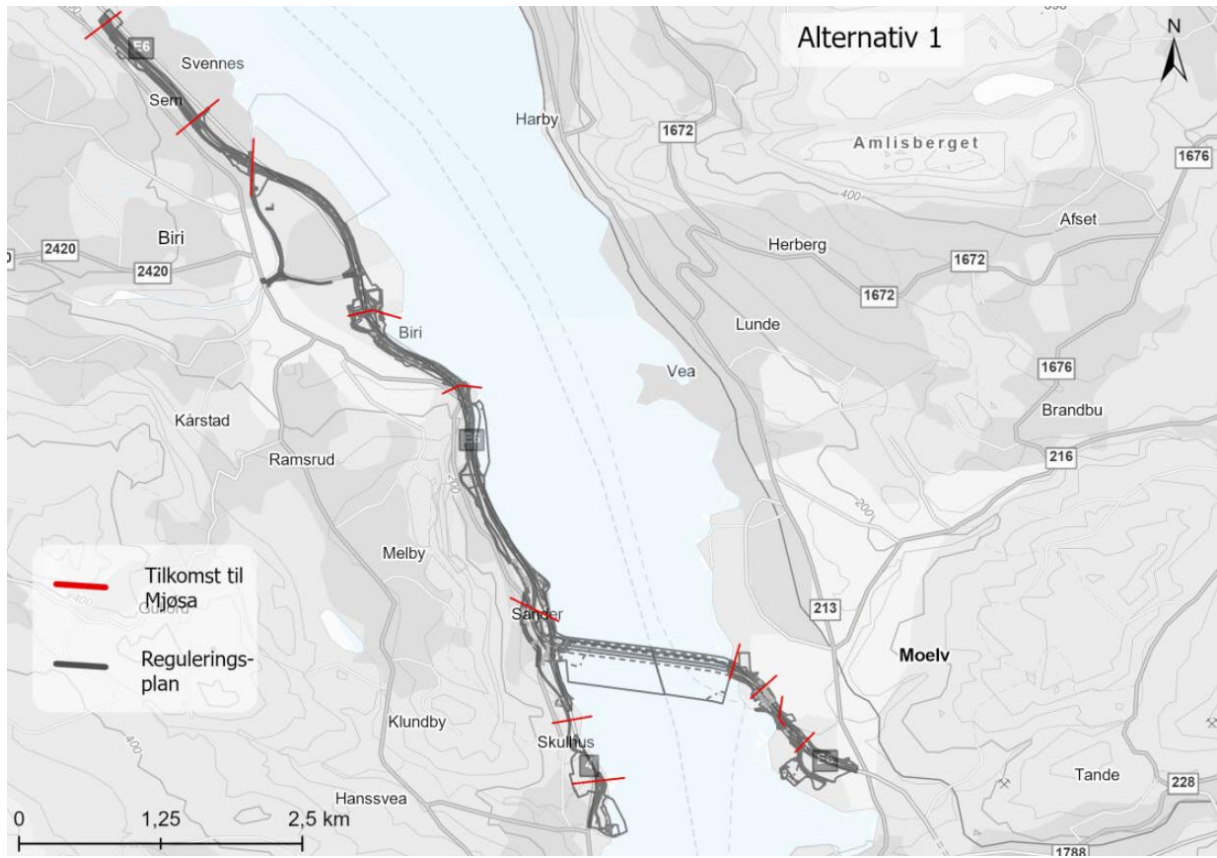
Figur 5: Eksempel på hvordan en undergangsløsning i Biri vil kunne se ut. Kilde: COWI

2.1.3 Forbindelser på tvers av E6

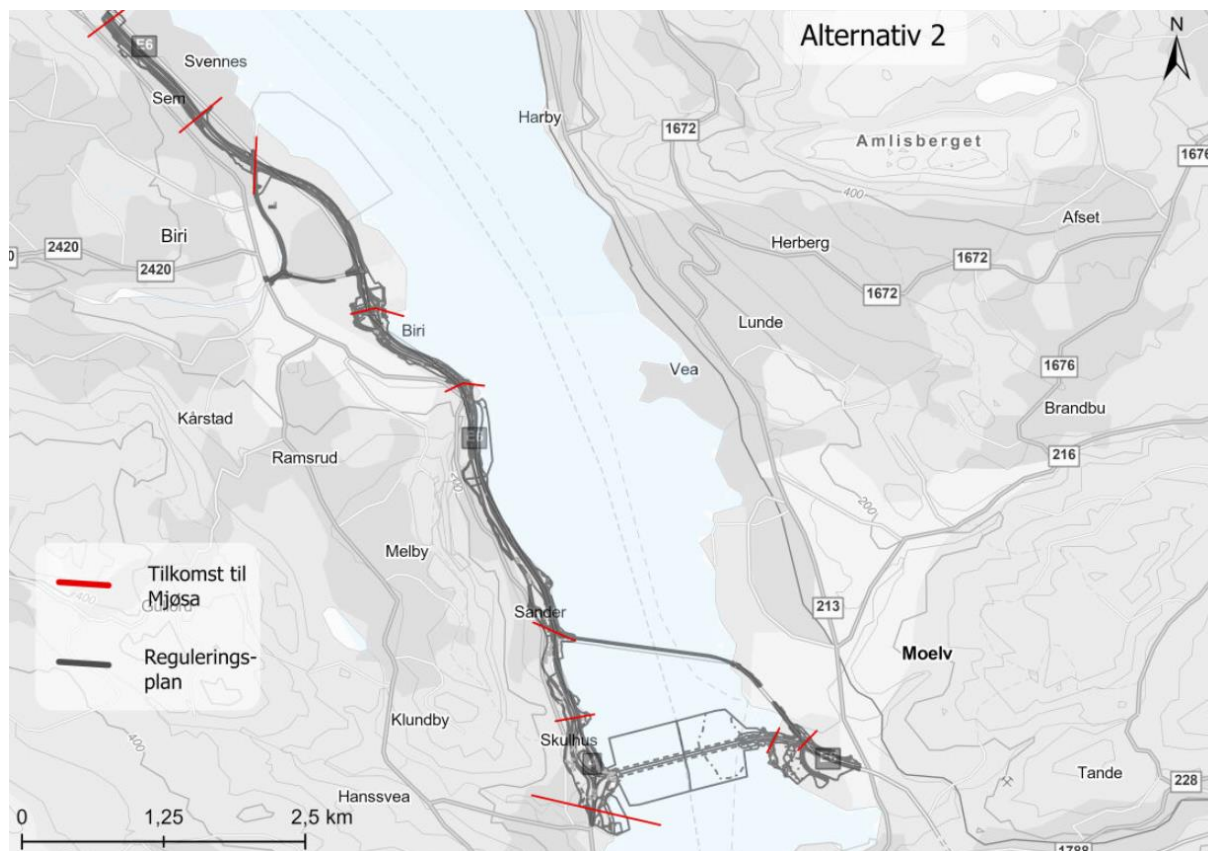
Prosjektet tilrettelegger for kryssing i Biri, samt andre kryssingsmuligheter på tvers av E6. I figurene under vises en oversikt over dagens kryssingsmuligheter, samt hvilke kryssingsmuligheter prosjektet har planlagt for. Forbindelsene, både i dagens situasjon og i ny situasjon, er av ulik karakter med tanke på eierform og tilgjengelighet. Flere av dagens kryssinger tilfredsstillende ikke krav til universell utforming, eller tilstrekkelig frihøyde (underganger). Det er ikke skilt på det i fremvisningen.



Figur 6: Registrerte kryssingsmuligheter av dagens E6/rv. 4, uavhengig av standard. Kilde: COWI



Figur 7: Kryssingsmuligheter av E6 i planalternativ 1. Kilde: COWI



Figur 8: kryssingsmuligheter av E6 i planalternativ 2. Kilde: COWI

2.2 Forbindelse fra turvei på støyvoll til Biri båthavn

2. Turveien fra Kremmerodden til friluftsområdene utenfor travbanen er lagt på vestsiden av E6. Dette gir en dårligere forbindelse til friluftsområdene. Det må lages en bedre forbindelse som kobler turveien fra Kremmerodden til turområde ved båthavna. Det må ses på mulighet for undergang/overgang eventuelt også forbedring av adkomst fra rundkjøringen i krysset og ned til båthavna.

Gjennom arbeidet med reguleringsplanen har det fremkommet et nytt kunnskapsgrunnlag om forholdene i Paradisvika, spesielt med tanke på naturmangfoldsverdien området har. Det er derfor jobbet mye med å få til en reguleringsplan som begrenser påvirkningen på gruntvannsområdet i størst mulig grad. Det er også et verneområde på Kremmerodden som hadde blitt berørt av å legge turveien mellom E6 og Mjøsa. Kommunedelplanen forutsatte turvei på fylling i Mjøsa, men beslutningen ble tatt med bakgrunn i et annet kunnskapsgrunnlag.

Ved å legge turveien vest for E6 blir forbindelsen mellom Kremmerodden og Biri båthavn noe lengre, ca. 500 m lengre. Men, ved å legge turveien på vestsiden av E6 sikrer en samtidig tilgang fra omkringliggende boligområder, noe som potensielt vil kunne øke bruken av turveien. Planforslaget revideres med å sikre turveiforbindelse mellom turveien på støyvoll og Disetsvingen, for å gjøre turveien mer tilgjengelig for folk flest.



Figur 9: Planforslaget revideres slik at turveien på støyvollen tilknyttes Disetsvingen. Kilde: COWI

I innsigelsen fra Statsforvalter etterspørres en bedre forbindelse mellom turveien og Biri båthavn. En undergang i området er ikke gjennomførbar på grunn av høydeforskjeller. Turveien ligger på en støyvoll, og dermed høyere enn E6. En undergang under E6 vil medføre at en kommer ut ved Mjøsa på et nivå som vil ligge under vannstanden i Mjøsa store deler av året. En slik undergang vil dermed ikke være tilgjengelig og heller ikke gunstig å bygge.

En bru fra turveien til båthavna vil måtte bli veldig lang for å ta opp nødvendige høydemetre som følge av krav til stigning på brua. Det vil dermed også beslaglegge noe landareal av båthavna. En overgangsbru vil medføre redusert gangavstand mellom Biri båthavn og Kremmerodden på ca. 450 meter.

Krysningspunktet i reguleringsplanen er lagt like nord for båthavna, og er plassert nettopp der fordi det gir en strategisk plassering både med tanke på hvor folk bor og ferdes, men også for å sikre forbindelse mellom rekreasjonsområder som Kremmerodden, Biri båthavn og turveisystemet rundt travbanen.

I Gjøvik kommunes vedtakspunkter er det uttalt et ønske om enten en ekstra forbindelse mellom Biri og Biri båthavn, eller ytterligere kvalitet i regulert forbindelse. For å trygge kvalitet i regulert forbindelse, vil det som del av planmaterialet utarbeides en utomhusplan som har til intensjon å sikre nødvendige avklaringer av utforming av forbindelsen, nettopp for å trygge tilstrekkelig kvalitet i løsningen.

I stedet for en overgangsbru mellom turveien og Biri båthavn, er det sett på muligheten for å bedre forbindelsen i krysset, slik at tilkomsten til båthavna forkortes. I planforslaget som var på høring var det regulert inn en illustrasjonslinje mellom rundkjøringen og båthavna, men denne er det uvisst om har blitt oppfattet. Etter høring er det sett på muligheter for utforming av denne snarveien, og at den kan utformes med en viss bredde og stigning. Det anbefales at snarveien tydeliggjøres ved å regulere inn en turvei mellom rundkjøringen og båthavna. Dette vil forkorte forbindelsen mellom Kremmerodden og båthavna med ca. 370 meter.



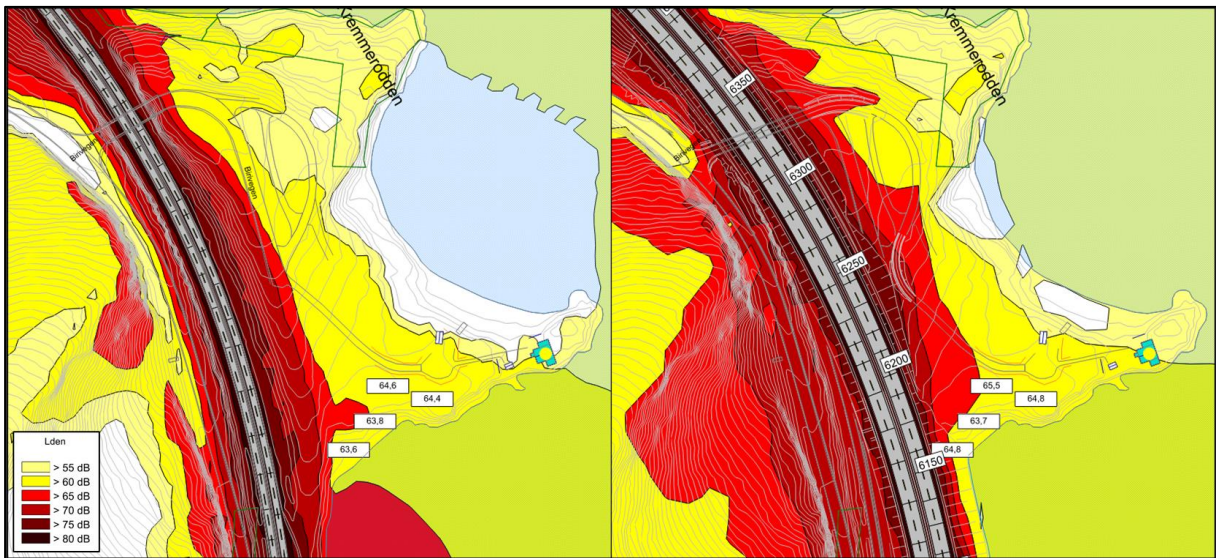
Figur 10: Turveiforbindelse mellom rundkjøringen og Biri båthavn. Kilde: COWI

2.3 Støyskjerming mot Kremmerodden

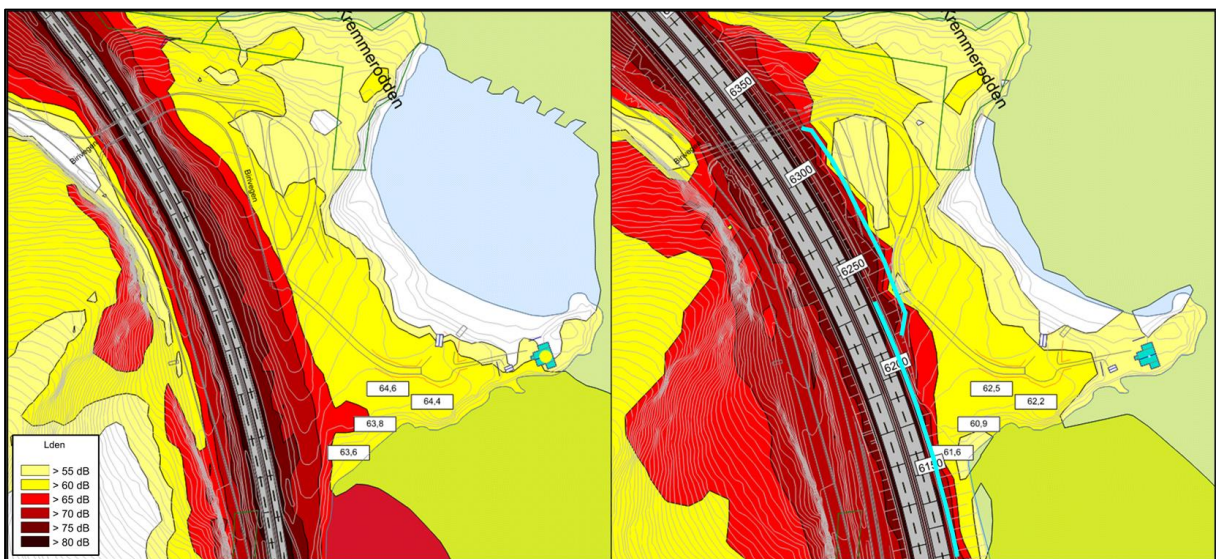
3. Rett sør for Kremmerodden legges E6 på fylling ut i Mjøsa. Dette gir en større innvirkning av støy på friluftsområdet. Dette må skjermes. Både for støy og for visuell forurensning ved at veien kommer tettere inn på friluftsområdet. Friluftsområdet blir mer støyutsatt og det må innarbeides støyskjerming i planforslaget.

Området har relativt stor støybelastning i dagens situasjon med støynivåer tilsvarende gul og rød sone. Som følge av planforslaget vil støynivå øke med i størrelsesorden 1 dB som følge av utvidelse til fire felt, mindre justeringer av trasé og økt hastighet til 100 km/t på strekningen, se figur 11.

Det er gjort beregning av skjermingsløsninger med ulike høyder for å se på effekten for området ute på odden, spesielt vika mot sørøst der det er badeplass som benyttes i sommermånedene. Det er plassert støyskjerm med høyde 3 meter over terreng og lengde ca. 115 m på toppen av skjæring. Denne avløses av tett rekkverk / lav støyskjerm langs E6 med høyde 0,85 meter over vegskulder og lengde ca. 280 meter sørover fra skjæringa. Disse reduserer støynivå med 2–3 dB i forhold til planforslaget, det blir også noe reduksjon av støynivå i forhold til 0-alternativet, se figur 12.

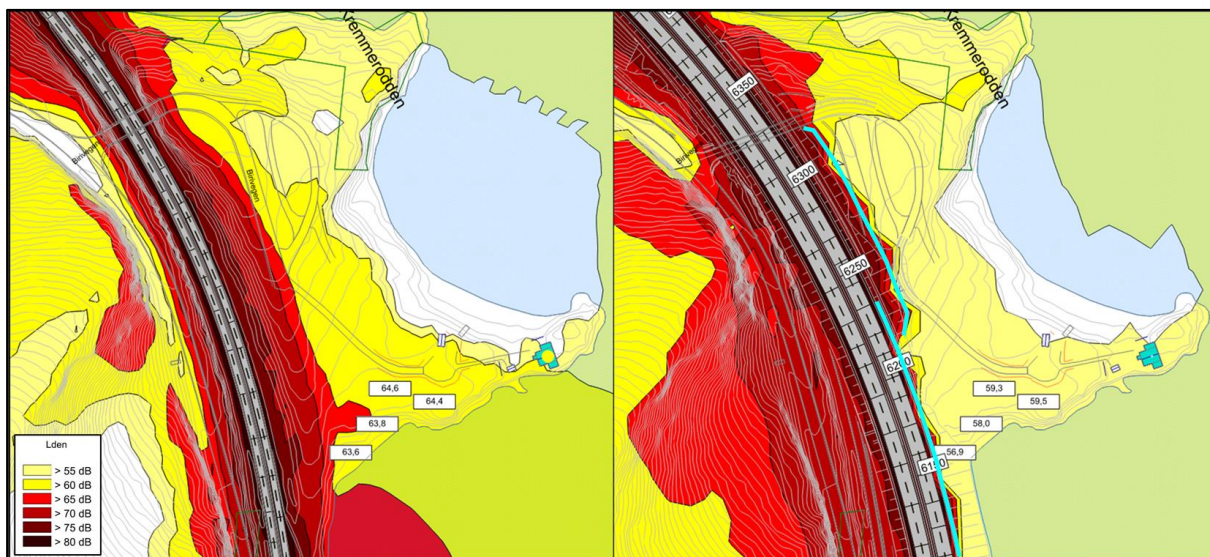


Figur 11 Støyberegninger for Kremmerodden med 0-alternativet (t.v.) og planforslaget (t.h.).



Figur 12 Støyberegninger for Kremmerodden med 0-alternativet (t.v.) og skjermet løsning med 3,0 + 0,85 m skjerm (t.h.).

For å finne ut hvor mye det er teknisk mulig å skjerme området, er det beregnet en variant med høyere skjermer. I denne beregningen er skjermen på toppen av skjæring økt til 3,5 meter høyde, mens skjerm langs E6 er gitt høyde 3,0 meter. Denne løsningen gir som forventet ytterligere reduksjon av støynivå, men det lar seg ikke gjøre å skjerme området ned til et støynivå under aktuell grenseverdi, se figur 13. Denne løsningen med høy skjerm langs E6 vil også føre til at vegskulder må utvides for å få plass til ny skjerm, dette betyr utvidet utfylling i Mjøsa, som i utgangspunktet ikke er ønskelig.



Figur 13 Støyberegninger for Kremmerodden med 0-alternativet (t.v.) og skjermet løsning med 3,5 + 3,0 m skjerm (t.h.).

Det anbefales en skjermingsløsning med 3,0m skjerm oppå skjæringen og tett rekkverk med høyde 0,85 m langs E6. Denne løsningen gir bedre støysituasjon enn 0-alternativet, uten at det medfører ytterligere utfylling i Mjøsa. Høyere skjerm enn 0,85m langs E6 krever både større rekkverksrom og gangpassasje mellom støyskjerm og Mjøsa grunnet driftshensyn, og vil dermed medføre økt fyllingsbehov i Mjøsa. Støyskjerm med høyde 0,85 m kan bygges som tett rekkverk, uten at det blir nødvendig å utvide vegskulder.

2.4 Turvei Kremmerodden – Skulhusodden

4.Kremmerodden – Skulhusodden. Det må opparbeides turvei fra ny Mjøsbu og opp til Kremmerodden. På denne strekningen må det også ses på støyskjerming av områder som kan bli viktige for friluftsliv som følge av sin størrelse og plassering. Turvei ligger inne i vedtatt kommunedelplan.

2.4.1 Turvei

I vedtatt kommunedelplan (KDP) var det lagt opp til store utfyllinger i Mjøsa, hvor det også skulle etableres rekreasjonsarealer som båthavn og turveysystem. Av miljø- og klimahensyn er ikke reguleringsplanen planlagt på samme prinsippet, og utfylling i Mjøsa er vesentlig redusert sammenlignet med KDP. Etablering av en turvei på fylling langs Mjøsa er dermed ikke like aktuelt. En turveiforbindelse kan etableres langs Eriksrudvegen, men som følge av et sidebratt terreng, vil inngrep på denne strekningen medføre ytterligere arealbeslag av dyrka mark – slik Statsforvalter også har innsigelse til.

I dag eksisterer det et stort stinettverk av turveier mellom Honne og Hanssvea. Turveysystemet ligger i et attraktivt område, uten store påvirkninger av trafikk eller andre forhold. Det er med andre ord godt egnet for rekreasjonsbruk. Tilkomst til stinettet fra Eriksrudvegen er mulig, dog noe begrenset grunnet stedvis svært bratt terreng.



Figur 14: Eksisterende turstier mellom Kremmerodden og Skulhusodden. Kilde: COWI

Det vises til utsvar av innsigelse til gang- og sykkeltiltak, hvor det fremkommer hvorfor Eriksrudvegen er en godt egnet vei for gange- og sykkel etter at prosjektet er etablert. Ved å gjenbruke Eriksrudvegen, med eventuelt alternativ oppmerking, kan vegen fremstå som en svært attraktiv strekning for mange trafikanter. Det er opparbeidet en turveiforbindelse fra eksisterende Mjøsbrua til det området på strekningen det er mest interessant å komme seg til, Fremstadodden.

Med hensyn til beslag av dyrka mark, og det faktum at fremkommelighet for mange trafikanter er godt tilrettelagt for langs Eriksrudvegen, anbefaler vi at det ikke etableres en turveiløsning fra Kremmerodden til Skulhusodden.

2.4.2 Støyskjerming av friluftsområder

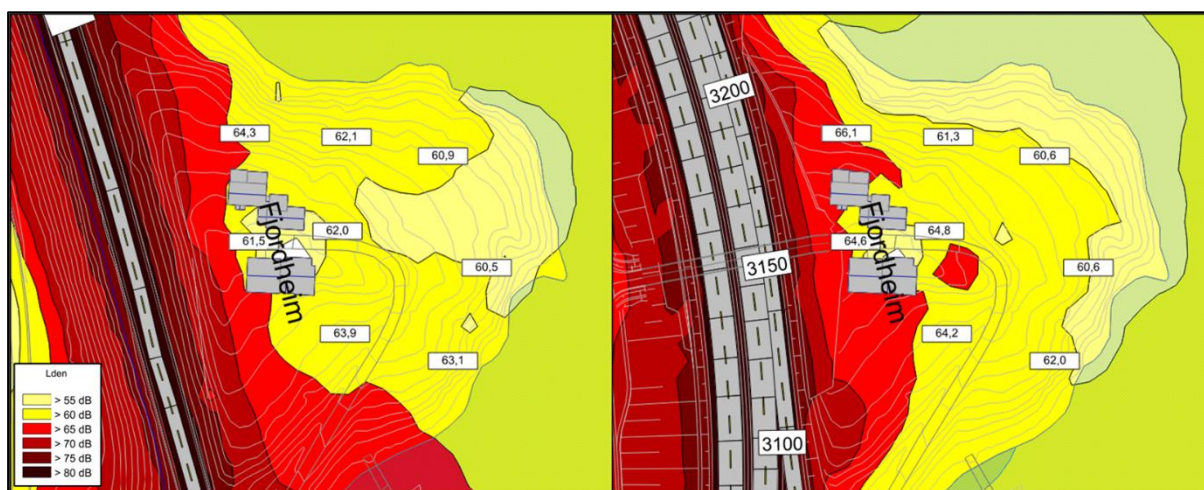
Det er vurdert skjerming av flere friluftsområder langs Mjøsa. På grunn av terrengforholdene er det stedvis utfordrende å få til en effektiv skjerming.

Fremstadodden har i dag en naturlig skjerming gjennom terrengformasjoner i området, og utvidet skjerming av dette området anses ikke å ha særlig effekt.

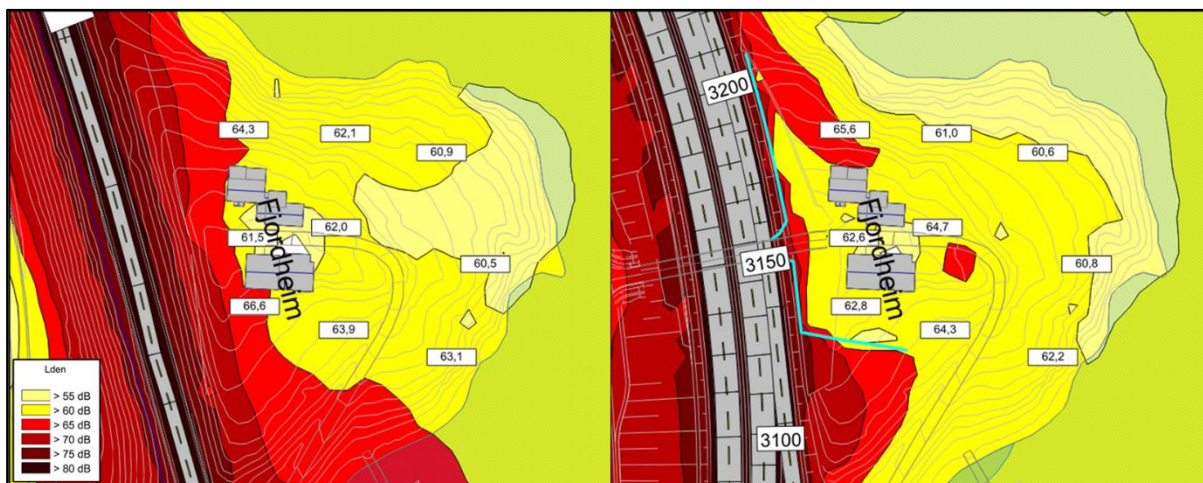
Skjerming av Kremmerodden som friluftsområde er omtalt tidligere i dette dokumentet.

Det er også sett på muligheten for å skjerme Fjordheim som et friluftsliv- og rekreasjonsområde. I henhold til støyretningslinjene i T1442 er det ikke krav om at galleriet på Fjordheim skal skjermes. Det er imidlertid sett på om det kan være mulig å skjerme slik at uteoppholdsarealet rundt galleriet kan få noe bedre støysituasjon. På den måten vil en bidra til å gjøre Fjordheim til et attraktivt rekreasjons- og møtested. På tuppen av odden til Fjordheim er det et friluftsområde. Dette arealet er utfordrende å få effekt av skjerming langs E6. Det er dermed fokusert på å få til skjermingstiltak som bedrer situasjonen på tunet mellom bygningene, samt i sørvendte uteoppholdsareal tett på bygningene.

Støyberegninger med og uten skjermingsforslag, sammenlignet med 0-alternativet, er vist i figur 15 og figur 16. Støyskerm på støttemur mot E6 i vest og i sør gir noe reduksjon av støy på tunet mellom bygningene, ellers er skjermingseffekten begrenset. Lavere skjerm gir ytterligere redusert skjermingseffekt mellom bygningene. Det anbefales derfor 2,0 m skjerm for å ivareta en viss skjermingseffekt.



Figur 15: Støyberegninger for Fjordheim med 0-alternativet (t.v.) og planforslaget (t.h.).

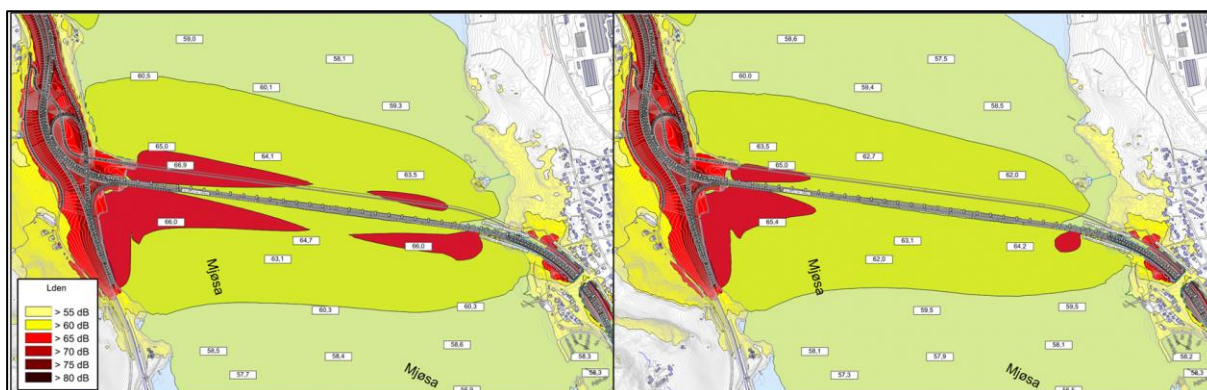


Figur 16 Støyberegninger for Fjordheim med 0-alternativet (t.v.) og skjermet løsning med 2,0 m skjerm på støttemur mot vest og sør for bygningene (t.h.).

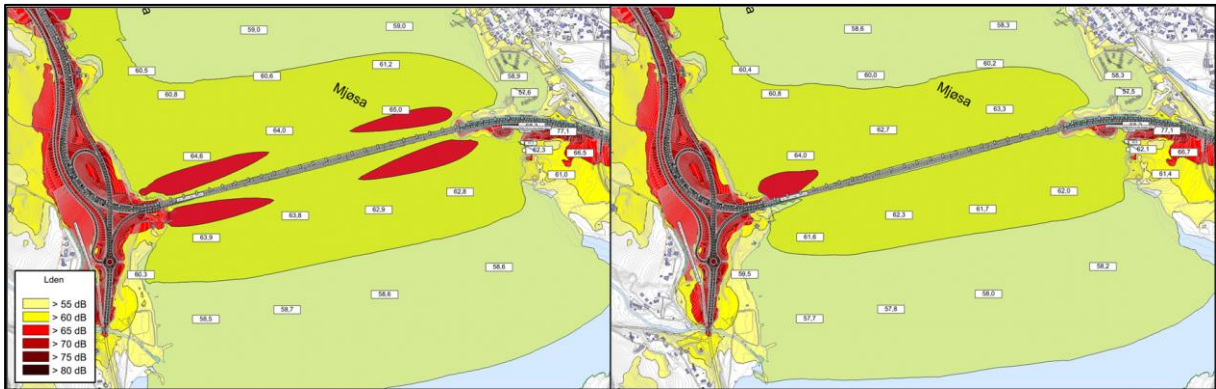
2.5 Støyskjerm på ny Mjøsbru

5. Støyskjerming langs E6 ved Moelv, i begge alternativ, vil redusere støybelastningen i båthavn og på badeplasser. Her bør en vurdere å forlenge støyskjerming ut på ny Mjøsbru for å bedre kvaliteten på friluftsområdene langs Mjøsa.

Det er utført støyberegninger for å synliggjøre effekten av (lav) støyskjerm på Mjøsbrua. Resultatene viser at skjermingseffekten i hovedsak begrenses seg til 2–3 dB ute på Mjøsa like i nærheten av brua, se figur 17 og figur 18.



Figur 17 Støyberegninger for ny Mjøsbru, nordre alternativ, med planforslaget (t.v.) og løsning med lav (1,0 m) skjerm på brua (t.h.).



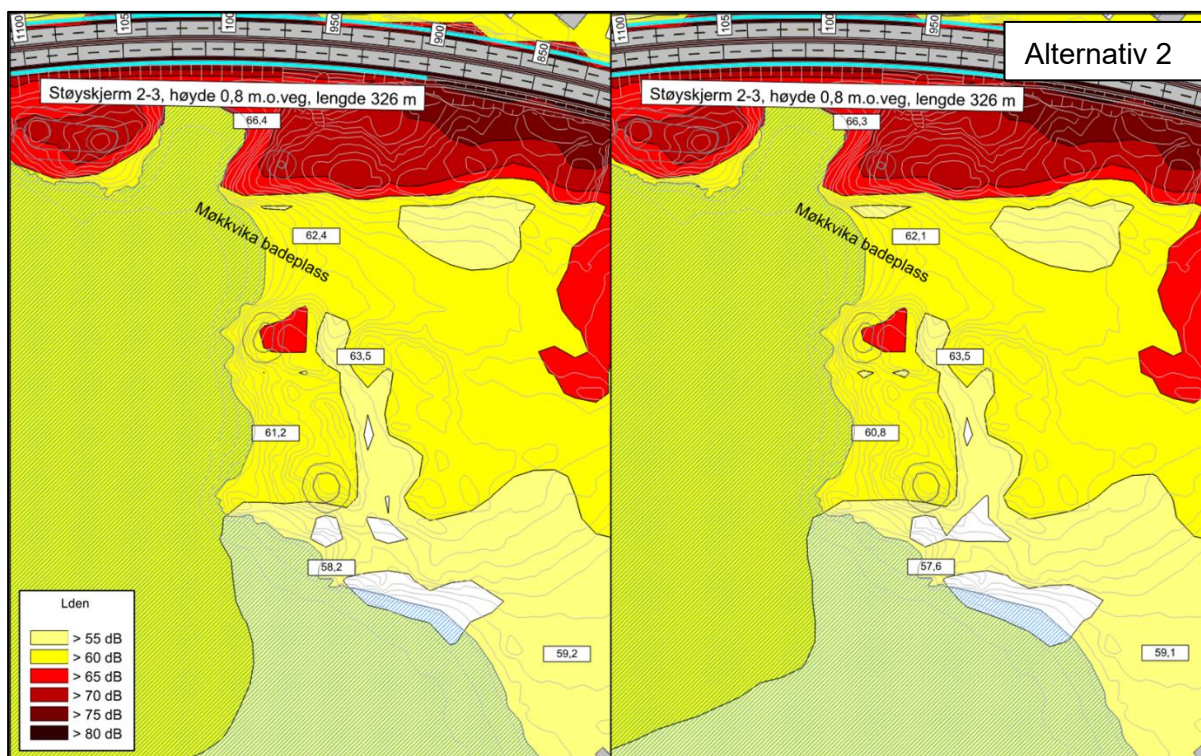
Figur 18 Støyberegninger for ny Mjøsbru, søndre alternativ, med planforslaget (t.v.) og løsning med lav (1,0 m) skjerm på brua (t.h.).

Beregningsresultatet viser også at skjerm på brua har liten effekt på støynivå i strandsonen. For området rundt Moelv brygge ved nordre alternativ, vil det være kun marginal reduksjon (~0,5 dB) i deler av området, se figur 19.



Figur 19 Støyberegninger for strandsonen ved Moelv brygge, nordre alternativ, med planforslaget (t.v.) og løsning med lav (1,0 m) skjerm på brua (t.h.).

For områdene rundt Møkkvika ved søndre alternativ, alternativ 2, viser beregningen at det i praksis er ubetydelig forskjell på støynivå med eller uten skjerm på Mjøsbrua, se figur 20.



Figur 20 Støyberegninger for strandsonen ved Møkkvika i alternativ 2, søndre alternativ, med planforslaget (t.v.) og løsning med lav (1,0 m) skjerm på brua (t.h.).

Forlengelse av skjermer videre utover på brua, i tillegg til det som er foreslått i planforslaget, vil heller ikke gi vesentlig reduksjon av støynivå. Dette er vurdert i forbindelse med støyvurdering i planen.

2.6 Biri bruk

6.Båthavn ved gamle Biri bruk er et bra forslag med avsetninga av grønnstruktur. Det må gjennom utbyggingsprosessen sikres at dette området blir kommunalt eid.

Deler av arealet ved Biri bruk er i planforslaget som var på høring, regulert til friluftsmål. Det anbefales å utvide formålet for å sikre fornuftig eierskap og bruk av området. Som utsnittet under viser, vil planforslaget revideres ved å regulere større areal til friluftsmål.

I tillegg vil det også reguleres flere parkeringsplasser i forbindelse med Biri bruk, i alternativ 2, for å sikre muligheten for samkjøring ved arbeidsreiser ol.

Området reguleres til offentlig friområde og offentlige parkeringsplasser. Hvem som skal eie området settes det ikke føringer om i reguleringsplanen, men intensjonen er at arealet overføres til Gjøvik kommune etter at planforslaget er realisert.

Skissen under viser hvordan området foreslås regulert, med utvidelse av parkeringsarealet, for å kunne tilrettelegge for ytterligere parkeringsplasser. Området utvides til å kunne etablere ca. 10 ekstra parkeringsplasser. Skissen viser også et forslag til avgrensning av nytt friluftsområde som planlegges overført til Gjøvik kommune. Det presiseres at avgrensningen av både parkerings- og friluftsmål er forslag, og at alternativ avgrensning kan forekomme som det anses hensiktsmessig.



Figur 21: Illustrasjon som viser hvordan parkeringsplassen er foreslått utvidet, samt hvilke områder som foreslås regulert til friluftsmål (røde områder). Kilde: COWI

3 Anbefaling

Planforslaget foreslås innarbeidet medfølgende endringer, for å imøtekomme innsigelsen knyttet til tema friluftsliv:

- Regulere inn en turveiforbindelse fra rundkjøringen i Biri og til båthavna for å sikre en kortere forbindelse mot Mjøsa.
- Regulere inn støyskjerm mot Kremmerodden, med høyde 3m på toppen og 0,85m langs E6. Denne løsningen vil bedre støysituasjonen for Kremmerodden, sammenlignet med 0-alternativet.
- Friluftsområdet ved Biri bruk utvides, og arealet vil bli kommunalt eid. Det sikres gjennom egen grunnervvervsprosess basert på vedtatt reguleringsplan. Reguleringsplanen sikrer at området reguleres med offentlig eierform.
- Det reguleres inn støyskjerm mot Fjordheim for å tilrettelegge for fortsatt bruk av området som rekreasjonsareal. Støyskjermen reguleres med en høyde på 2m, noe som sikrer bedre støysituasjon enn 0-alternativet.