

Vår ref.:
23/317

Saksbehandler:
Tina Marie Østby

Dato:
24.05.2024

E6 Moelv - Roterud - Detaljregulering - Høring og offentlig ettersyn

Behandling:	Dato	Saksnummer:
Planutvalget	05.06.2024	039/24
Kommunestyret	12.06.2024	053/24

Dokumenter:

- Vedlegg 1. Oversiktskart E6 Moelv - Roterud
- Vedlegg 2. Alternativ 1 Plankart, Ringsaker kommune
- Vedlegg 3. Alternativ 1 Reguleringsbestemmelser_Ringsaker kommune_endringer markert med rødt
- Vedlegg 4. Alternativ 2 Plankart, Ringsaker kommune
- Vedlegg 5. Alternativ 2. Reguleringsbestemmelser_Ringsaker kommune_endringer markert med rødt
- Vedlegg 6. Planbeskrivelse, datert 30.05.24
- Vedlegg 7. Merknadsdokument, Ringsaker kommune
- Utrykt vedlegg. Dokumentliste planforslag E6, dokumenter som er tilgjengelig
- Utrykt vedlegg. Referat fra møte i regionalt planforum
- Utrykt vedlegg. Risiko- og sårbarhetsanalyse
- Utrykt vedlegg. Innkommende merknader i sin helhet, Ringsaker kommune
- Utrykt vedlegg. Notat nytt Mjøssykehus

Fakta:

Bakgrunn

Videreføringen av firefelts E6 fra Moelv over Mjøsa og til Roterud sør for Lillehammer ble vedtatt i kommunedelplan for strekningen 20.05.15. Kommunedelplanen viste firefelts veg inkl. gang- og sykkelveg i trase over Mjøsa med start ved Sanna vest for Steinvik camping. En betingelse i vedtaket var at eksisterende bru skulle rives seinest tre år etter at ny bru ble tatt i bruk.

Da staten etablerte Nye Veier AS (NV) i 2016 fikk de ansvar for å planlegge og bygge ny Mjøsbru basert på kommunedelplantraseen. I ettertid har det vist seg at vedtatte trase er svært kostnadskrevenende å bygge på grunn av store dybder i Mjøsa og stor usikkerhet knyttet til teknisk gjennomføring. Konklusjonen ble at NV forkastet traseen og startet opp reguleringsprosess for to nye traseer, alternativ 1 og alternativ 2.

Nye Veier AS fremmer nå detaljreguleringsplan med konsekvensutredning for E6 Moelv – Roterud. Planen regulerer ny firefelts motorvei mellom Moelv i Ringsaker kommune og Roterud i Gjøvik kommune. Planforslag fremmes i to alternativ, omtalt som alternativ 1 og alternativ 2.

Hovedforskjellen mellom alternativene er at de på strekningen mellom Moelv og Fremstadodden har ulik plassering av ny Mjøsbru; I alternativ 1 ligger ny Mjøsbru ca. 50 m sør for, og parallelt med, eksisterende Mjøsbru. I alternativ 2 ligger ny Mjøsbru mellom Møkkavika og Skulhusodden ca. 700 meter sør for eksisterende bru.

Det er utarbeidet egne plankart og reguleringsbestemmelser for hver av kommunene, og for hvert av alternativene. Øvrige dokumenter i saken er felles for de to kommunene, med unntak av vedlegg 8. I saksutredningen omtales og vurderes det som er relevant for Ringsaker kommune.

Hovedtrekk i reguleringsplanen

E6 Moelv – Roterud planlegges som motorvei med fartsgrense 100 km/t. Det kan da tolereres krappere veikurvatur enn ved 110 km/t, og det åpner for mer gjenbruk av eksisterende veitrasé og mindre inngrep i områdene rundt.

Alternativ 1 starter like etter Moelvkrysset og følger samme trasé som dagens E6 gjennom Moelv, og videre på ny Mjøsbru sør for eksisterende bru. Til erstatning for dagens Moelvtunnel med en lengde på ca. 200 m planlegges det etablert en 40 m bred passasje med hensikt å sikre en gangforbindelse ned til Mjøsa med beplantning på sidene.

Kastbakkvegen med tilliggende gang- og sykkelveg krysser under ny E6 i kulvert sør for Moelv renseanlegget, og føres nordover, parallelt med ny E6, og videre inn på dagens Mjøsbru. Fra renseanlegget og nordover reguleres vegen kun som gang- og sykkelveg, samt vei for saktegående trafikk som moped og traktor. Veggen etableres med en bredde som gjør at den kan benyttes som adkomst til fremtidig Mjøssykehus. Det etableres ny gang- og sykkelbru over Moelva, og Moelv småbåthavn får adkomstvei fra Kastbakkvegen forbi renseanlegget.

Alternativ 2 følger eksisterende E6 fra Moelvkrysset, på bru over Kastbakkvegen og videre mot Møkkavika på fylling ut i Mjøsa. Ved Møkkavika er traseen lagt mellom to bronsealderrøyser.

Kastbakkvegen med tilhørende gang- og sykkelveg krysser under ny E6 i ny kulvert og sikrer adkomst til både renseanlegget og småbåthavna. I samme område etableres det T-kryss med Kastbakkvegen x Marisagvegen. Fra krysset fortsetter Kastbakkvegen på dagens E6 som gang- og sykkelveg og saktegående kjøretøy, og videre inn på eksisterende Mjøsbru. På samme måte som i alternativ 1 vil vegen kunne omgjøres som adkomst til sykehuset i Moskogen.

Pilegrimsleden ivaretas i samme trase som i dag ved Møkkavika, og krysser under E6. Det etableres turstier til gravrøysene ved Møkkavika.

Nye Veiers anbefaling

Nye Veier anbefaler alternativ 2 (søndre brualternativ) ut fra den samfunnsøkonomiske analysen som viser en betydelig høyere netto nytte enn brualternativ 1. Dette skyldes i hovedsak at kjøreavstanden mellom Hamar og Gjøvik er kortere i det søndre brualternativet. Basert på metodikken, der hele strekningen Moelv-Roterud vurderes samlet, får brualternativ 1 lavere konsekvenser for ikke-prissatte tema enn alternativ 2.

Nye Veier har i sin anbefaling ikke hensyntatt Mjøssykehus i Moskogen da det ikke foreligger godkjent lånesøknad eller vedtatt reguleringsplan for sykehuset.

Planprosess

Planarbeidet ble igangsatt med kunngjøring av varsel om planoppstart og høring av planprogram med brev til berørte parter, samt annonse i Ringsaker Blad 5.9.2019. I høringsperioden til planprogrammet ble det holdt informasjonsmøter og åpen kontordag samt orientering for formannskapet. Planprogrammet ble fastsatt av kommunestyret i Ringsaker 09.12.2022. Underveis i prosessen har det vært jevnlig møter mellom Gjøvik og Ringsaker kommuner, og mellom kommunen og Nye Veier AS. Innkomne merknader er oppsummert og kommentert av forslagsstiller, jf. vedlegg 4.

Planforslaget ble presentert for regionalt planforum i møte 13.09.2023. De ga blant andre følgende innspill til planarbeidet;

Statsforvalteren:

- Bevaring av eksisterende bru bedrer beredskapen ved større ulykker.
- Støyskjerming langs veg gir best effekt. Juridisk sikring av støytiltak og rekkefølgekrav er viktig.
- I forhold til naturmangfold og verneområder ser alternativ 1 ut til å bli foretrukket.
- Vannforvaltning ser alt. 1 ut til å foretrekkes fordi det ikke blir så voldsomme utfyllinger på Moelv-siden.
- I forhold til barn og unge/folkehelse vurderes alternativ 2 å være bedre enn alternativ 1. Ble stilt spørsmål om det kan skaffes erstatningsareal for delområder som vil få betydelig miljøskade, som blant andre Møkkavika badeplass i Ringsaker.

Innlandet fylkeskommune:

- Trafikalt er de to alternativene nokså like. Det sørlige alternativet gir noe kortere reisetid mellom Gjøvik og Moelv. Koblinger til fylkesvegnettet, fleksibilitet for buss, og tilbudene for syklende og gående blir nokså likt.
- Ved behandling av bompengeproposisjonen satte fylkesutvalget forutsetning om at dagens Mjøsbru forblir statlig ansvar, og at restlevetiden på brua må være tilstrekkelig dokumentert for å sikre fremtidig tilbud for myke trafikanter og saktegående trafikk.
- Beregnet trafikkøkning på fv. 213 i bompengeperioden synes svært lav.
- Mjøsterminalen skal ikke videreføres, det vil medføre dårligere mulighet for omstigning mellom busser. Koblingen mot Moelv stasjon er utfordrende i dag, da bussen bruker mye tid. Det er behov for mer effektiv forbindelse uavhengig av nytt Mjøssykehus.
- Kastbakkvegen vil være raskeste trase mellom E6 og kollektivknutepunktet ved Moelv stasjon og er egnet som framtidig hovedadkomst til nytt Mjøssykehus, med kollektivterminal på vestsiden av jernbanestasjonen.
- Byutvikling i Moelv er viktig tema. Alternativ 1 vil ha betydelig nærføring til Moelv sentrum, boligområder og planlagt nytt sykehus, og med vesentlig støybelastning. Alternativet ligger over det området hvor Moelvs framtidige byutviklingsmuligheter mot Mjøsa finnes. Det stilles spørsmål ved hvordan konsekvensene er konkludert i fagrapport for friluftsliv, by og

bygdelig og lokale og regionale virkninger, hvor det er oppsummert at det er et lite konfliktnivå og at konsekvensene vil ha liten effekt på arbeidsmarkedet, næringsliv og bostedsattraktivitet.

- *Kulturarv* mener dette er omkamp i forhold til tidligere runde. Tidligere planer gir en mye bedre skjerming av kulturmiljøet med gravfelt, men også Moelv småbåthavn og Skibladnerbrygga (som også er et kulturmiljø).

Statens vegvesen stiller spørsmål om trafikklekkasje til sidevegsnett, og tror tallene er for lave.

Noen hovedpunkter fra sentrale aktører ved varsel om planoppstart:

Moelv Ide og Næringsforum er blant annet opptatt av at det legges stor vekt på det alternativet som minst ødelegger etablert bomiljø, etablerte frilufts-/bokvalitetslementer og begrenser utviklingen av Moelv som by. Alternativ 1 vil frata Moelv muligheten til å utvikle området fra Moelva og nordover, mens alternativ 2 vil ha mindre konsekvenser for dagens aktivitet og framtidig utvikling.

Moelven Industrier ASA/Strand Brænderi AS eier areal i tilknytning E6 krysset. De anbefaler alt. 2, selv om dette vil ta mer areal enn alt. 1. Det vil gi en langt bedre løsning for beboere i området, båthavna, friluftsinteresser og for sammenhengen mellom Moelv sentrum og Mjøsa.

Moelv Båtforening skriver blant annet at de ikke ønsker nordre alternativ, da dette vil bety tap av opplagsplasser og parkering, i tillegg forringes området som et rekreasjons-, bolig- og friluftsområde.

AS Opplandske Dampskibsselskap opplyser bla. om Skibladners behov i forhold til seilingshøyder og bredder, og anmoder om at ny bru etableres slik at Moelv brygge kan anløpes uten hindringer, hvis ikke må ny brygge legges inn

Vurdering:

Bakgrunn og forutsetninger

Bygging av firefelts E6 gjennom Innlandet startet for Ringsaker med kommunedelplan for strekningen Kolomoen - Moelv. Gjennom Ringsaker ble dette fulgt opp med reguleringsplan for tre delstrekninger og seinere bygging fram til Moelv. Behovet for firefelts veg ble begrunnet med økt trafiksikkerhet på grunn av mange alvorlige ulykker, og behovet for bedret framkommelighet, deriblant for næringslivet. Med tanke på ønsket samfunnsutvikling både lokalt, regionalt og nasjonalt er det avgjørende at firefelts E6 med ny Mjøsbru blir bygd så raskt som mulig. Dagens bru har mange ulykker, lav hastighet og derved redusert framkommelighet.

Vedtatt bompengeproposisjon for nevnte vegstrekning forutsetter at eksisterende Mjøsbru blir stående, og skal nyttiggjøres for beredskap, saktegående kjøretøy og for gående og syklende. Ny bru bygges bare for biler og tungtransport. Får å ivareta en helhetlig infrastruktur for alle trafikantgrupper over Mjøsa, slik kommunedelplanen la til grunn, er det logisk at staten får eierskap til begge bruene.

Konsekvenser for nærmiljøet

To bruer vil påvirke et unikt strandområde i Moelv i langt større grad enn ei bru. De nærmeste friluftsområdene til bruene er Moskogen, båthavnområdet med Skibladnerbrygge, Møkkvika og Sandaområdet. Kvaliteten på disse gjenværende friluftsområdene må bevares så godt som mulig i forhold til landskapsbilde, tilgjengelighet, støy og støv.

I høringsperioden må det drøftes mulighet for opparbeidelse/erwerb av offentlig tilgjengelig friområde som kompensasjon for to bruer i stedet for en.

Strandlinja sør for dagens Mjøsbru og ned til Moelv båthavn er den mest sentrumsnære delen av strandlinja, med en beliggenhet ca. 500 m fra skoler, barnehage og idrettsanlegg, og noe lenger til sentrum. Strandlinja er et unikt kultur- og bryggemiljø med blant annet Spritbua fra 1880 og gamle Moelv brygge fra 1870, som er dagens Skibladnerbrygge og yndet badeplass og oppholdssted for blant annet barn og unge. Området er viktig for utvikling av Moelv by til Mjøsa.

Ned mot strandområdet ligger boligområdet Putten som er et av Moelvs eldste boligområder, som før 1986 var et stille, rolig boligområde ned mot Mjøsa. Dagens E6 delte boligområdet i to med mye trafikk, støy og støv. Med dagens trafikk og 70 km/t er flere boliger utsatt for støv og støy over grenseverdiene. Brualternativ 1 vil forsterke denne barrierevirkningen med firefelts E6 og atkomstveg til Mjøssykehuset, som tilsammen utgjør 6 felts veg, 80-100 m bredde med infrastruktur og mer enn 30 000 kjøretøy i døgnet. Barrierevirkningen vil også øke som følge av at NV foreslår å bygge opp igjen Puttentunellen med kun 40 meter lengde mot dagens 200 meter lange tunell. Slik forkorting av tunellen vurderes som uakseptabelt av hensyn til lokalbefolkningen. Støv- og støyplager vil også øke ved at hastigheten på vegen foreslås økt fra 70 km/t i dag mot 100 km/t. Økt omfang av veibygging vil føre til at en må rive 14 eneboliger. I tillegg er en rekke boliger allerede i dag støy og støvutsatt som følge av manglende støyskjerming, dette vil fortsatt bli en utfordring for hele boligområdet, selv om enkelte hus vil bli vurdert for lokale støyskjermingstiltak.

Det søndre brualternativet vil bidra til betydelig reduksjon i støy- og støvplager mot boligområdet. Med økt støyskjerming også mot friluftsområdet Møkkvika-Sanda, vil kvaliteten på området kunne opprettholdes på en akseptabel måte.

Kommunen ønsker en bedre dokumentasjon på støvutfordringer knyttet til de to brualternativene i løpet av høringsfasen.

Konsekvenser for kulturmiljøet ved alternativ 2

Søndre brualternativ får nærføring med gravrøysene sør for Brennerivika. Brualternativet, som innebærer en stor fylling mellom to odder med gravrøys og ut i Mjøsa, vil påvirke hvordan landskapet og gravfeltet oppleves. Det blir en omfattende fysisk og visuell barriere gjennom kulturmiljøet. Pilgrimsleden sikres under E6.

Kommunen har tatt inn ny bestemmelse § 5.7, krav om utomhusplan for området. Dette for å sikre en helhetlig og god opparbeidelse av området rundt kulturminnene og friområdet, med en naturtro fyllingsfot, jordsmonn, beplantning, gangforbindelser, badeplassen Møkkavika mm.

Metodikk

Konsekvensvurderinger av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser er mangelfull. Håndbok V712 som er lagt til grunn er kun egnet til å sammenlikne tiltak opp mot hverandre for bestemte tema, og særlig de prissatte konsekvensene. De prissatte konsekvensene blir ofte omtalt som samfunnsøkonomiske beregninger, med det er i beste fall en snever tilnærming til begrepet. Ringvirkninger ut over selve tiltaket blir i liten grad hensyntatt. Hensynet til lokalbefolkningen teller heller ikke med når konklusjonen for valg av brualternativ gjøres.

Konsekvensvurderinger gjøres for hvert tema. I oppsummeringen, jf. tabeller, gjøres en helhetsvurdering for hele strekningen Moelv-Roterud. Da delstrekningen i Ringsaker er forholdsvis kort vil hensyn til ulike verdier her bli marginalisert.

Konsekvenser nytt Mjøssykehus

Bygging av ny Mjøsbru må sees i sammenheng med etablering av nytt Mjøssykehus i Moskogen. For Mjøssykehuset er det ingen tvil om at det søndre brualternativet er å foretrekke. Da vil en kunne bruke dagens E6 gjennom Putten og etablere en veiforlengelse ved dagens brufot inn i Moskogen opp til Industrivegen. Det nordre brualternativet vil føre til at en i tillegg til ny Puttentunell må bygge egen vei til sykehuset ved siden av E6. Dette vil øke barrierevirkningen i boligområde ytterligere og flere hus må rives. Støy fra dette brualternativet vil også forsterke støybelastningen mot Moskogen og Mjøssykehuset.

I Nasjonal transportplan har NV foreslått at E6 Moelv-Roterud bygges, som del av deres portefølje. I NTP framgår ikke hvilken prioritering strekningen har eller når brua er tenkt bygd. I dialog med NV har de vist til at de forholder seg til oppdrag gitt av regjeringen, der de selv etter nytte-kostnadsprinsippet prioriterer mellom vegprosjektene. Hensyn til sykehus kan de ikke ta før det enten foreligger en vedtatt reguleringsplan for sykehuset eller er innvilget en lånesøknad fra Stortinget. I tillegg antydes at de ikke har midler til prosjektet før om 10-15 år. Dette kan få alvorlige konsekvenser for infrastruktur til og fra Mjøssykehuset og skaper usikkerhet i forhold til hvem som må etablere nødvendig infrastruktur. Manglende samordning på tvers av statlige etater er en utfordring for å få til en helhetlig og god løsning både for Mjøsbru og for sykehuset.

Anleggsperioden

Anleggsperioden for alternativ 1 vil påvirke bo- og miljøkvaliteten for nærliggende boliger negativt. Det er estimert byggetid for ny Puttentunnel er 2,5-3 år, og 3-4 år for ny Mjøsbru. Eksisterende trafikk på E6 skal gå på gjennom byggeområdet i anleggsperioden. Basert på tidligere E6 utbygging gjennom Ringsaker er kommunen skeptisk til forslagsstillers skisserte trafikkøkning på sidevegnettet, og vurderer dette som altfor lavt. Kommunen frykter konsekvensene av økt gjennomkjøring i Storgata, og videre nordover i kommunen (inkludert Brøttum). Jf. skissert framdrift for Mjøssykehuset vil sykehuset bli bygd i forkant av brua, og totalbelastningen på nærområdet vil kunne bli langvarig og uheldig.

Kollektivløsningen

Nullvekstmålet i Nasjonal transportplan tilsier at økt trafikk skal tas med gange, sykkel og kollektivt. Planforslaget forverrer muligheten for å nå dette målet, slik det nå foreligger. Firefelts - E6 gir riktignok økt framkommelighet på E6 for buss, men gir dårligere tilbud for lokalt reisende ved at dagens kollektivterminal på Gjøvik-siden av Mjøsbrua flyttes til Biri. Det skaper utfordringer for lokalbuss mellom Gjøvik og Moelv. Planforslaget legger ikke opp til en forbedret kollektivløsning der Nye Veier AS i samarbeid med lokale og regionale myndigheter bedrer bussframkommeligheten inn og ut av Moelv uavhengig av Mjøssykehuset. Bruk av Kastbakkvegen og Industrivegen med busstasjon på vestsiden av jernbanestasjonen kan være et slik tiltak.

Moelv renseanlegg

Søndre brualternativ kommer rett sør for Moelv renseanlegg. Kommunedirektøren er kjent med at det vil komme nye rensekraft, og at det vil bli behov for utvidelse/fornyelse av renseanlegget. Hvordan dette skal utføres må en komme tilbake til etter at trase for ny mjøsbru er avklart.

Brualternativenes konsekvenser for Gjøvik kommune

Ved alternativ 1 etableres nytt kryss mellom E6 x RV 4 på Sandvoll, i området ved dagens rundkjøring. Alternativet gir tap av 14 boliger, hvorav 3 gårder blir berørt.

Alternativ 2 ilandfører ny bru på Skulhusodden, og vil medføre store endringer i landskapet. Det etableres nytt kryss mellom E6 x RV. 4. Fra Skulhusodden til Fremstadodden planlegges ny E6 i eksisterende trasé. 20 eneboliger, 1 tomt og 4 fritidsboliger (hvorav 9 eneboliger på Sandvoll, resten på Skulhusodden) går tapt. Alternativ 2 medfører et mindre inngrep på Sandvoll.

For Gjøvik kommune, isolert sett, vil alternativ 2 gi størst inngrep i natur, landskap og eksisterende bebyggelse.

Nødvendige avklaringer og endringer i planmaterieell før sluttbehandling

Plankart og bestemmelser er juridisk bindende. Det er gjort en grundig gjennomgang av dette, se vedlegg 8. Kommunen forutsetter endring av plankart- og bestemmelser mhp;

- Puttentunnelen må opprettholde dagens lengde på 200 m, en 40 m bred gangforbindelse kan ikke aksepteres av hensyn til barrierevirkning, støy- og luftforurensning.
- Det må etableres støyskjerm 0,8 m høyde over hele Mjøsbrua med innslag av glass.
- I alternativ 2, på sørsiden av E6 på fyllingsfot, må regulert støyskjerm endres til 3 m høy skjerm, som forlenges til Kastbakkvegen mhp. skjerming av friluftsområde og kulturminner.
- Redusert hastighet på E6 gjennom Moelv til 90 km/t vil være positivt for å redusere belastningen på nærområdet i forhold til luft og støy kvaliteten i Moelv. Hastighet er ikke reguleringsstema, men vil være av betydning for å redusere tiltakets ulemper, som støv og støy.

Kommunedirektørens oppsummering og anbefaling

Bygging av firefelts E6 er ønsket fra kommunens side, særlig med tanke på trafiksikkerhet og framkommelighet, og de positive ringvirkningene det gir lokalt, regionalt og nasjonalt.

Kommunestyret vedtok i kommunedelplan for ny Mjøsbru at eksisterende bru skal rives innen tre år etter at ny bru er tatt i bruk. Kommunedirektøren tilrår at kommunestyret opphever vedtaket av hensyn til blant annet behovet for økt beredskap. Dette kan gjøres ved sluttbehandling.

Fordi staten gjennom kommunedelplanen er forpliktet til å sørge for at kjøretøy og myke trafikanter skal kunne krysse Mjøsa, må det være statens ansvar å eie, drifte og vedlikeholde både eksisterende og ny Mjøsbru.

Kommunedirektøren er av den oppfatning av metodikken for valg av bruløsning ikke er optimal. Dette gjelder både konsekvensvurderingene og bruk av håndbok V 712, som beregner/vurderer prissatte og ikke- prissatte konsekvenser på en lite helhetlig måte. Blant annet ivaretas ikke hensynet til lokalbefolkningen og byutvikling i tilstrekkelig grad.

Planlegging av infrastruktur i Moelv må løses helhetlig. Involverte er tre statlige aktører (Helse Sør-Øst, Nye Veier AS og Jernbanedirektoratet/Bane Nor), samt regionale og lokale myndigheter. Jf. statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging må statlige, fylkeskommunale og kommunale myndigheter samordne sine arbeider. Dette har hittil dessverre vist seg vanskelig å få til. I den forbindelse anmodes Nye Veier AS om å gjøre sitt for at nødvendige prioriteringer gjøres slik at det blir en helhetlig god løsning lokalt, regionalt og nasjonalt.

Kommunedirektøren slutter seg til Nye Veiers anbefaling om å velge det søndre brualternativet, men tilrår at begge brualternativene legges ut til offentlig ettersyn. Kommunens forslag til endring i kart og som innarbeidet i bestemmelsene, jfr. vedlegg 8, innarbeides før sluttbehandling.

Forslag til vedtak:

Forslag til reguleringsplan for E6 Moelv – Roterud med to brualterniver, vist i plankart og bestemmelser datert 26.01.24, med tilhørende saksdokumenter tas til behandling og sendes på høring og offentlig ettersyn med de merknader som fremgår av saksframlegget.

Kommunedirektøren i Ringsaker, 22.05.24

Jørn Strand

Anne Gunn Kittelsrud
plansjef

Planutvalget 05.06.2024**Votering:**

Enstemmig vedtatt som innstilt.

PU - 039/24 :**Innstilling til kommunestyret:**

Forslag til reguleringsplan for E6 Moelv – Roterud med to brualterniver, vist i plankart og bestemmelser datert 26.01.24, med tilhørende saksdokumenter tas til behandling og sendes på høring og offentlig ettersyn med de merknader som fremgår av saksframlegget.

Kommunestyret 12.06.2024

Alternativt forslag , foreslått av Lars Svendstad, Fremskrittspartiet

1. Følgende kulepunkt på side 7 i saksframlegget under nødvendige avklaringer og endringer i planmaterieell før sluttbehandling tas ut i saksframlegget: Redusert hastighet på E6 gjennom Moelv vil være positivt for å redusere belastningen på nærområdet i forhold til luft og støykvaliteten i Moelv. Hastighet er ikke reguleringsstema, men vil være av betydning for å redusere tiltakets ulemper, som støv og støy.

2. Veien bygges slik at 110 km/t opprettholdes også forbi Moelv og da på hele strekket Moelv - Roterud. Dette for å få en sammenhengende fartsgrense hele veien som gir best mulig og trygg trafikkavvikling og fremkommelighet.

Alternativt forslag til vedtak, foreslått av Thomas Hisdal Eriksen, Miljøpartiet De Grønne

Ringsaker kommune mener at utbygging av ny E6 Moelv - Roterud og ny Mjøsbru vil beslaglegge natur i en slik grad at vi ønsker ikke denne utbyggingen og derfor trenger vi ikke noen høringsrunde.

Votering:

Forslag fremmet i møtet av Thomas Hisdal Eriksen, MDG, fikk 2 stemmer og falt., MDG og V.

Forslag fremmet i møtet, pkt. 1 av Lars Svendstad, FrP, fikk 13 stemmer og falt. FrP, InP, V, Odd-Amund Lundberg, Sp, Arne Ingvar Dobloug, Sp, Oliver Kvarberg, Sp, Anne Miklavic, Sp, Herman Pabsdorff Hov, H, Asle Skogstad, H, Karolina M. Saar-Skramstad, H, og Kristian Hovde, H.

Forslag fremmet i møtet, pkt. 2 av Lars Svendstad, FrP, fikk 8 stemmer og falt. FrP, H, InP, Odd-Amund Lundberg, Sp, Arne Ingvar Dobloug, Sp, og Oliver Kvarberg, Sp.

Planutvalgets innstilling ble enstemmig vedtatt.

KST - 053/24 :

Vedtak:

Forslag til reguleringsplan for E6 Moelv – Roterud med to brualterniver, vist i plankart og bestemmelser datert 26.01.24, med tilhørende saksdokumenter tas til behandling og sendes på høring og offentlig ettersyn med de merknader som fremgår av saksframlegget.