



## Statens vegvesen

STATSFORVALTEREN I INNLANDET  
Postboks 987

2604 LILLEHAMMER

Behandlende enhet:	Saksbehandler/telefon:	Vår referanse:	Deres referanse:	Vår dato:
Transport og samfunn	Tone Tidemand-Skappel / 61271383	23/226610-11	23/38700- 72	01.07.2026

### Høringsuttalelse med innsigelse – Detaljregulering for Mjøssykehuset – Ringsaker kommune

Vi viser til høring datert 20.05.2026 av detaljreguleringsplan for Mjøssykehuset. Vår høringsuttalelse inneholder innsigelser, og sendes derfor til Statsforvalteren i Innlandet for samordning av statlige innsigelser.

#### Statens vegvesen fremmer følgende innsigelser til planforslaget:

- Innsigelse til mangelfull utredning av den totale utbyggingskapasiteten som ligger i planforslaget, der det tillates 30 % økt utbygging på HOM1, samt utbygging innenfor HOM2, KBA1, 2 og 3, utover det som omfattes av trafikkutredningene.
- Innsigelse til mangelfull utredning av trafiksikker skoleveg.
- Innsigelse til reguleringsbestemmelser som inneholder feil og mangler som har konsekvenser for våre interesser som vegeier, eller som er i strid med veglova.

Innsigelsene fremmes som statlig fagmyndighet med ansvar for å ivareta kravene i plan- og bygningsloven (pbl.) som berører våre ansvarsområder, og som forvalter av riksveg på vegne av staten. Innsigelsene begrunnes ut fra nasjonale mål om trafiksikkerhet og fremkommelighet på vegnettet i Nasjonal Transportplan (NTP) 2025–2036.

#### SAKEN GJELDER

Hensikten med planforslaget er å legge til rette for nytt Mjøssykehus i Moelv med tilhørende funksjoner og infrastruktur. Ny rundkjøring på E6 og ny adkomstveg inngår i planområdet. Det reguleres for bygging av maksimalt 180.000 m<sup>2</sup> innenfor sykehusområdet, hvorav første fase utgjør 140.000 m<sup>2</sup>. I tillegg reguleres det til kombinerte formål forretning/dagligvare, kontor, tjenesteyting, hotell/innkvartering og parkering sør for sykehuset.

Mjøssykehuset er planlagt med utgangspunkt i dagens situasjon og vegnett, der sykehuset etableres før ny E6. Pågående planarbeid for ny E6 legges til grunn, og planforslaget forholder seg til ny E6 alt. 2 søndre brualternativ, etter prinsippvedtak i kommunen.

Postadresse  
Statens vegvesen  
Transport og samfunn  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00  
firmapost@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Industrigata 1  
2619 LILLEHAMMER

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Fakturamottak DFØ  
Postboks 4710 Torgarden  
7468 Trondheim

Moelv har i dag ca. 4500 innbyggere. Nytt sykehus vil føre til økt aktivitet til et område som blir brukt til rekreasjon i dag, med anslagsvis 3200 ansatte, samt pasienter og besøkende.

Planforslaget er i tråd med Kommuneplanens arealdel i Ringsaker 2025–2040 (KPA), der området i hovedsak er avsatt til grønnstruktur og fremtidig tjenesteyting.

Byggeperioden vil vare ca. 6 år. Ny rundkjøring og adkomstveg har planlagt oppstart høst 2027 og ferdigstillelse medio 2028. Sykehuset har planlagt oppstart høsten 2028 med ferdigstillelse i 2033.

### **STATENS VEGVESENS ROLLE I PLANLEGGINGEN**

Statens vegvesen har ansvar for at føringer i NTP, Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen.

Vi skal bidra til å følge opp NTP-målene, hvor hovedmålet er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050. Under fremhever vi to av fem likestilte delmål;

- Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde i trafikken

Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport. Sektoransvaret for vegnettet betyr at vi har et overordnet ansvar for at trafikksikkerhet, framkommelighet, universell utforming, klima og miljøhensyn, samt at helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel.

### **VÅRE MERKNADER TIL PLANFORSLAGET**

Statens vegvesen har kommet med innspill i planprosessen både skriftlig og i dialog- og samordningsmøter. Det har vært god dialog underveis i høringsperioden. På noen områder er ikke våre interesser tilfredsstillende ivaretatt, og vi har derfor innsigelser til planforslaget.

#### **Mangelfull utredning – innsigelse**

Planforslaget er omfattende. Det gis en god oversikt over adkomstløsninger, forventet trafikkmengde og kapasitet i vegnettet, trafikkmønster, reisemiddelfordeling og parkeringsbehov knyttet til det nye sykehuset. Samtidig synliggjøres noen tydelige utfordringer knyttet til kapasitet i vegnettet. Det tillates utbygging av sykehus innenfor HOM1 på maks. BTA 180.000 m<sup>2</sup>. Trafikkanalyse for i fase 1 (som har finansiering i statsbudsjettet), tar utgangspunkt i en utbygging på 140.000 m<sup>2</sup>, som tilsvarer en 70 % utbygging av sykehusområdet.

Trafikk utover det som nå er analysert beskrives som kritisk. Det ligger også en stor usikkerhet i beregningene. Det er ikke tatt høyde for forventet trafikkmengde og kapasitet på vegnettet som følge av den totale utbyggingskapasiteten i planforslaget, som legger til rette for en økning i transport som vi ikke kan akseptere. Trafikk som vil genereres fra resterende utbygging og andre utbyggingsformål utover sykehus er ikke med i trafikkgrunnlaget, dette utgjør en 30 % økt utbygging av sykehusområdet, samt arealer regulert til kombinerte formål. Før en slik utnytting kan finne sted, kreves det revidering av planen med tilhørende analyse som tar høyde for økt transport.

Statens vegvesen har innsigelse til mangelfull utredning av den totale utbyggingskapasiteten som ligger i planforslaget, der det tillates 30 % økt utbygging av HOM1, samt utbygging innenfor HOM2, KBA1, 2 og 3, utover det som omfattes av trafikkutredningene.

- Innsigelsen fremmes som statlig fagmyndighet med ansvar for å ivareta kravene i pbl. kap. 4 om utredning av konsekvenser for miljø og samfunn, og som forvalter av riksveg på vegne av staten med ansvar for fremkommelighet og beredskap.
- Innsigelsen begrunnes ut fra nasjonale mål om trafiksikkerhet og fremkommelighet på vegnettet i Nasjonal Transportplan (NTP) 2025–2036.

Innsigelsen kan løses ved at det i reguleringsbestemmelse pkt. 4.1.2 settes begrensning på maks. tillatt BTA på 140.000 m<sup>2</sup>, i samsvar med utbyggingen som ligger til grunn for trafikkanalysen. Videre tillater vi kun parkeringsformål på HOM2 og KBA3, ettersom andre formål ikke inngår i utredningene. I tillegg må KBA1 og 2 tas ut av planforslaget, ettersom områdene ikke er omfattet av trafikkanalysen. Følgelig må også bestemmelsene justeres.

### **Trafikkavvikling på E6**

E6 er nasjonal hovedveg og den viktigste forbindelsen gjennom landet og øst–vest. E6 har allerede i dag perioder med forsinkelser og kapasitetsutfordringer forbi Moelv. Nytt Mjøssykehus vil føre til betydelig økt trafikk på vegnettet i området.

Trafikkberegninger viser store forsinkelser på E6 som følge av sykehustrafikk, ny rundkjøring og nedsatt hastighet. Det kan også bli mulige avviklingsproblemer i Moelvkrysset og rundkjøringen på vestsiden av Mjøsa mellom rv. 4 og E6, som ligger utenfor planområdet. Dersom nytt sykehus etableres før ny E6 forbi Moelv, er det behov for tiltak for å løse transportbehovene utover det som kan ivaretas i planforslaget.

Trafikkanalysen viser at spesielt morgenerushet kan bli krevende, med forsinkelser i kryssområdene. Analysen baserer seg på dagens bostedssituasjon for ansatte. De fleste vil pendle fra de andre Mjøsbuene, spesielt Gjøvik og Hamar. Verst tenkelig utfall er lagt til grunn med trafikk i rushtid, 85 % bilførerandel og prognoser for trafikken i 2050. Det er gjort beregninger med AIMSUN og SIDRA, der modellområdet går fra sørøst for Moelvkrysset til Mjøsbua.

Følgende tiltak er sikret i planforslaget for å bedre trafikkavviklingen:

- Ny rundkjøring på E6, optimalisert løsning med filterfelt.
- Forlengelse av venstresvingefelt i rundkjøringen mellom E6 x rv. 4 på vestsiden.
- Tilstrekkelig kapasitet på ny adkomstveg.
- Gang- og sykkelveg fra Mjøsbua og sykkelveg med fortau langs Industrivegen.

Statens vegvesen er fornøyd med at det er redegjort for kapasitet og forsinkelser i kryss på E6 på strekningen fra Moelvkrysset til krysset mellom E6 og rv. 4 på vestsiden av Mjøsa, inkludert i ny rundkjøring på E6. Figur 4–20 viser beregnet kjøretid på strekningen forbi Moelv på ca. 3 min i dag. Uten avbøtende tiltak kan det bli opp mot 15 min kjøretid. Figur 4–21 synliggjør hvor langt ut i vegnettet kø og forsinkelser på E6 vil kunne strekke seg. Uten avbøtende tiltak viser figuren opp mot 3 km kø sørover på E6 gjennom Skarpsnotunellen, helt tilbake til strekningen med 110 km/t. I rundkjøringen mellom E6 og rv. 4 kan det bli opp mot 1,5 km kø østover over Mjøsbua. Mjøsbua har en totalengde på 1421 m.

Ettermiddagsrushet er det tidspunktet med størst belastning. Tiltak som utflating av rushtidstopp og forlenget venstresvingefelt vil bedre kapasiteten i rundkjøringen.

Konsekvensene er synliggjort i figurene, men det mangler beskrivelse av trafikksituasjonen. Vi etterlyser også en bedre vurdering av påvirkningen mellom rundkjøringene på hver side av Mjøsa ved kø og forsinkelser.

#### **Justering av oppstartstider – hovedtiltak**

Det som vil ha størst effekt på trafikkavviklingen er utflating av rushtidstopper ved å justere oppstartstider på poliklinikker. Trafikken i den høyest belastede halvtimen mellom kl. 07 og 08 er redusert med ca. 300 biler, der 100 ansatte/bilførere starter kl. 07 og 200 starter kl. 8:30. Endrede oppstartstider for 300 biler vil bidra til en utflating av trafikken i morgenrush. Sykehuset Innlandet har i ledermøte den 27.01.2026 vedtatt at oppstartstider på poliklinikk kan justeres frem til ny E6 er ferdigstilt, som er den kritiske perioden. Tiltaket er nødvendig for at trafikkavviklingen på E6 skal fungere, men kan ikke løses som en del av planen.

Nytt Mjøssykehus har stor samfunnsmessig betydning. Statens vegvesen aksepterer premisset om at justerte oppstartstider legges til grunn. Av hensyn til fremkommelighet og trafiksikkerhet i vegnettet er det en forutsetning at tiltaket er etablert når sykehuset åpner.

#### **Robustheten i vegsystemet**

Vegsystemet er sårbart, og robustheten er vurdert til å være kritisk uten avbøtende tiltak. Trafikkavviklingen vil bli utfordrende, men med de nevnte fysiske tiltakene i vegnettet sammen med utflating av rushtidstoppene, vil situasjonen kunne bli akseptabel.

Statens vegvesen vil peke på usikkerheten som ligger i beregninger, reisevaner og realismen i bilførerandelen på 85 %. Modellområdet omfatter en liten del av vegsystemet og det er stor usikkerhet knyttet til hvor mye kø og forsinkelser det kan bli på E6, og hvor mange som f.eks. klarer å samkjøre. Kødannelse på E6 kan også medføre at trafikken flytter seg til fv. 213 Storgata, noe som innebærer økt belastning i Moelvkrysset og langs lokalt vegnett.

Trafikkavvikling i forbindelse med helgetrafikk og utfartsdager er ikke analysert. Vi mener derfor det må sees på muligheter for å flytte enda flere biler, dersom kapasiteten viser seg å bli kritisk. Vi oppfordrer forslagstillere til å vurdere utvidelse av organisatoriske tiltak som kan settes inn ved behov. Direkteruter med buss fra/til Hamar, Gjøvik og Lillehammer i rushtid, kan gi en lignende effekt på trafikkavviklingen, i tillegg til justerte oppstartstider.

#### **Ny hovedadkomst fra E6**

Vegdirektoratet har godkjent ny rundkjøring som prinsipløsning på dagens E6 som hovedadkomst til nytt Mjøssykehus i fraviksnad datert 09.04.2025. Rundkjøringen er tenkt å fungere som adkomst både i anleggsfasen og en begrenset periode ved full drift av sykehuset. Rundkjøringen er midlertidig i påvente av ny E6.

Adkomstvegen inn til sykehuset er dimensjonert som Hø2-øvrige hovedveg med tverrprofil 7,5 m bredde. Vegskuldre har økt bredde av hensyn til fremkommelighet for utrykningskjøretøy. Fra krysset mellom V3 og V5 planlegges det gateprofil frem til påkobling med Industrivegen.

### **Trafikksikkerhet**

Nytt sykehus med økt trafikk på E6 gir økt ulykkesrisiko på vegnettet i regionen, som følge av at mange ansatte vil bo i andre byer og steder i Mjøsregionen. E6 over Mjøsbrua har allerede i dag mange ulykker over en relativt kort strekning, i tillegg er det mange andre typer mindre hendelser.

Ny rundkjøring på E6 vil i seg selv føre til økt ulykkesrisiko fordi den vil ligge på en lite oversiktlig strekning med dårlig sikt rett etter Moelvtunnelen. Økt trafikk på rv. 4 vil øke risikoen for ulykker på en allerede ulykkesbelastet veg. Rundkjøringen på rv. 4 har akseptabel trafikkavvikling i dag, men mange mindre hendelser.

Planforslaget øker videre risikoen for ulykker med myke trafikanter i Moelv, som i dag bruker Moskogen til rekreasjon, med størst lokal risiko rundt sykehuset og i kryssingspunkter på Industrivegen, som får betydelig økt trafikk.

### **Trafikkavvikling i anleggsfase**

Vegdirektoratet stiller vilkår i fraviksovkningen om at ny rundkjøring på dagens E6 ikke åpnes som ordinær vegforbindelse mellom E6 og Industrivegen i anleggsperioden for nytt sykehus. Dette for å skille anleggstrafikk fra ordinær trafikk og myke trafikanter, og redusere trafikk og belastning for lokalmiljøet i sentrum, nærliggende skoler og barnehage.

I følge saksfremlegget vil det være unntak for bruk av Industrivegen i anleggsfasen og forberedende arbeider på sykehustomta. Det forventes økt trafikk med ca. 1500 arbeidere ved anlegget, hvorav «noen» av disse vil benytte Industrivegen som adkomst. I fagrapport for anleggsfase kommer det frem at også Industrivegen og Storgata vil bli benyttet til massetransport ut av området, dersom det ikke legges restriksjoner på dette i reguleringsbestemmelsene.

Statens vegvesen stiller spørsmål ved bruk av Industrivegen og Storgata til anleggstrafikk, og mener dette kan være i strid med hensynene som ligger bak vilkår stilt i fraviksovkningen. Vi mener dette krever nærmere utredning eller redegjørelse. Det er heller ikke hjemmel i pbl. til å regulere trafikken slik det foreslås. Dette må sikres gjennom faseplaner, skiltvedtak og arbeidsvarslingsplaner. Vi minner om at bakgrunnen for etablering av ny rundkjøring på E6 nettopp er at den er tenkt benyttet i anleggsfasen, for å redusere belastningen på sentrum.

Statens vegvesen gjør oppmerksom på at forbud mot gjennomkjøring for all trafikk utenom anleggstrafikk sikres gjennom faseplaner, særskilt vedtak etter vegtrafikkloven § 7 og skiltforskriften, med tilhørende godkjent arbeidsvarslingsplan iht. vegnormalen N301.

### **Moelvkrysset**

Det er ikke redegjort for eventuelle konsekvenser og behov for utbedringer i Moelvkrysset på E6 i en situasjon med nytt sykehus før ny E6 er bygd. Det antas at trafikk i Storgata vil reduseres, fordi trafikken til sykehuset vil gå på den nye adkomstvegen, samt at noe av den øvrige trafikken i Moelv (til/fra vest over Mjøsbrua) vil flytte seg til den nye adkomstvegen.

Statens vegvesen viser til usikkerheten rundt trafikkavviklingen, og premisset om at det ikke blir trafikkvekst i Storgata. Kø og forsinkelser på E6 vil kunne føre til at flere vil velge å kjøre Storgata inn til sykehuset. Dette scenariet er mangelfullt utredet i planforslaget. Vi mener

det må gjøres en kvalifisert vurdering av sannsynligheten for kø på E6 med påfølgende konsekvenser for Moelvkrysset og Storgata, inkl. om plassering av parkeringsplasser på KBA3 kan betydning for hvilke vegger man bruker.

### **Ny E6**

Ny E6 endrer adkomsten til sykehuset, som da får hovedadkomst og all trafikk fra Moelvkrysset via Kastbakkvegen. E6-planen legger til rette for følgende tiltak knyttet til sykehuset:

- E6 er lagt omtrent 1,2 meter høyere enn kravet for fremkommelighet, der E6 krysser Kastbakkvegen, for å sikre at fremtidig adkomstveg til sykehuset via Kastbakkvegen kan etableres over nivået for en 200-årsflom. Det er satt bestemmelser til utforming av Kastbakkvegen bru for å sikre tilstrekkelig høyde på brua.
- I tillegg er dagens E6 regulert til vegformål i hele bredden og legger slik til rette for fremtidig adkomstveg til nytt sykehus.

Notat med trafikkvurderinger fra Nye Veier inngår i høringsdokumentene. Her er det sett på konsekvenser i Moelvkrysset med nytt sykehus og ny E6. Det viser noen utfordringer med kø på rampene, primært morgenrush i søndre rundkjøring. Om ettermiddagen kan det oppstå lange køer i Kastbakkvegen og Storgata inn mot Moelvkrysset. Mulige avbøtende tiltak er forlenget retardasjonsfelt og avrampe i sørgående retning direkte ned til Kastbakkvegen, og avrampe i nordgående retning. I notatet er det kun sett på søndre rundkjøring, slik at hele kryssområdet ikke er analysert. Avbøtende tiltak vil kreve endring av E6-planen.

Moelvkrysset fremstår som et kritisk punkt når ny E6 er bygd. E6-planen legger ikke tilstrekkelig til rette for tiltak i Moelvkrysset som er nødvendig når all sykehustrafikken skal gå gjennom dette krysset. E6-planen sikrer heller ikke heving av selve Kastbakkvegen til 200-årsflomnivå, eller påkobling av Kastbakkvegen på dagens E6 ved renseanlegget. Disse tiltakene ligger utenfor både E6-og sykehusplanen. Nye Veier AS har i dag ansvar for drift og vedlikehold på dagens E6 Kolomoen-Moelv, som inkluderer Moelvkrysset.

### **Industrivegen**

Det er positivt at vegen skal bygges om til bygate, med langsgående sykkelveg med fortau. Vegen vil benyttes av ulike trafikantgrupper, både myke trafikanter, busser, tungtrafikk til industriområdene, kjørende til sykehuset og gjennomgangstrafikk mellom E6 mot vest og Moelv.

Sykelveg med fortau langs Industrivegen krysser 6 avkjørsler og ny adkomstveg. Av hensyn til trafiksikkerheten til gående og syklende er det avgjørende at anlegget utformes iht. vegnormalen N100 Veg- og gateutforming, og at avkjørsler utformes riktig for å sikre at det er klart for kryssende kjørende at de har vikeplikt for syklene i avkjørsler. Siktkrav må følge normalkravene. I kryss skal sykkelvegen trekkes 5 m inn og forkjørereguleres.

Krysset mellom adkomstvegen og Industrivegen krever fravik fra N100 dersom det skal være oval rundkjøring. Det blir stor aktivitet i kryssområdet og et uoversiktlig trafikkbilde, med langsgående busslomme, korttids av-/påstigning, kryssende gående, syklende, og trafikk til sykehuset.

### Trafikksikker skoleveg – innsigelse

Viktige skoleveger vil bli påvirket som følge av betydelig økt trafikk på Industrivegen. Vi har i planprosessen anbefalt at nødvendige tiltak i kryssingspunkter på Industrivegen avklares gjennom trafikksikkerhetsvurderinger for ulike trafikantgrupper, der man ser på trafikk og antall kryssende i makstimen, og risiko for tilbakeblokkering til rundkjøringen i Storgata. Dette er ikke fulgt godt nok opp i planforslaget, selv om kryssingspunkter skal være sikret og opparbeidet etter plan godkjent av kommunen før det gis brukstillatelse for sykehuset.

Konsekvensutredningen viser at flere registrerte barnetråkk blir berørt, særlig den viktigste skolevegen ved skolen. For å redusere risikoen for ulykker med gående foreslås tiltak som opphøyd og signalregulert gangfelt, noe som krever at gangfeltet flyttes vekk fra rundkjøringen. ROS-analysen beskriver også planskilt kryssing ved skolen som risikoreduserende tiltak. Tiltakene er ikke tilstrekkelig vurdert eller sikret i planforslaget.

Statens vegvesen har innsigelse til mangelfull utredning av trafikksikker skoleveg. Vi kan ikke akseptere at vurderinger av trafikksikkerhetstiltak i kryssingspunkter på Industrivegen utsettes til etter at reguleringsplanen er vedtatt.

- Innsigelsen fremmes som statlig fagmyndighet med ansvar for å ivareta kravene i pbl. kap. 4 om utredning av konsekvenser for miljø og samfunn, som berører våre ansvarsområder.
- Innsigelsen begrunnes ut fra nasjonale mål om trafikksikkerhet og fremkommelighet på vegnettet i Nasjonal Transportplan (NTP) 2025–2036.

Innsigelsen kan løses gjennom helhetlige vurderinger av trafikksikkerhetssituasjonen i de to kryssingspunktene på Industrivegen. Det må særlig vurderes hvordan signalregulering av gangfelt og etablering av kantstopp påvirker trafikkavviklingen ved rundkjøringen i Storgata, samt kompleksiteten med tungtrafikk til industriområdet. Vurderingene må også omfatte anleggsfasen. Nødvendige tiltak må sikres gjennom tydelige rekkefølgekrav.

Kantstopp eller busslomme må reguleres inn i plankartet, etter en nærmere vurdering av trafikksituasjonen. Selvstendige trafikkanlegg inngår slik vi vurderer det ikke i grøntformål, men reguleres til eget formål som er samferdselsanlegg-kollektivholdeplass.

Vegnormalene N100 og N300 Trafikkskilt skal legges til grunn for løsningene som foreslås. Hvis det legges opp til unormerte løsninger skal det søkes fravik.

### Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet skal legges til grunn ved statlig, regional og kommunal planlegging etter pbl. Relevante føringer for planforslaget er samordnet areal- og transportplanlegging, trafikksikkerhet og universell utforming.

Det går få direktebusser mellom byene, togtilbudet er begrenset og det er lang gangavstand fra jernbanestasjonen til sykehuset. Personbilandelen antas å bli høy. Planforslaget legger ikke godt nok til rette for at ansatte og tilreisende kan gå, sykle eller reise kollektivt til sykehuset, noe som er viktig for å redusere bilandelen. Mulige nye traséer eller utbedring av dagens gangforbindelse mellom stasjonen og sykehuset er ikke sikret i planforslaget.

### **Kollektiv trafikk**

Kollektivtilbudet i Mjøsregionen er per i dag ikke tilrettelagt for en situasjon med nytt sykehus i Moelv, og kollektivdekningen er dårlig både med buss og tog. Mjøssykehuset skaper et nytt marked, som vil inngå i fremtidig utvikling av rutetilbudet i regionen.

Det er positivt at det legges til rette for bussholdeplasser innenfor planområdet og tett på sykehuset, både for gjennomgående busser sør for sykehuset og ved hovedinngangen. Vi legger til grunn at løsningene er tilstrekkelig dimensjonerte for et fremtidig bussbehov.

### **Gang- og sykkelforbindelser**

Viktige gang- og sykkelforbindelser er sikret i planforslaget, og skal etableres før det gis brukstillatelse for sykehuset. Det reguleres sykkelveg med fortau langs Industrivegen, og forlengelse av gang- og sykkelvegen over Mjøsbrua, med videre forbindelse i boligater nordover til sykehuset. Dette sikrer en sammenhengende sykkelforbindelse mellom Biri og Moelv. Nye gang- og sykkelforbindelser vil kunne bidra til at flere kan gå eller sykle til det nye sykehuset, noe som er positivt.

Selv om hovedtyngden av reisene til sykehuset vil være lange, vil nytt sykehus også gi vesentlig flere gående til området enn i dag, særlig fra sentrum, stasjonen og boligområder. Gangforbindelse mellom stasjonen og sykehuset vil derfor være viktig både for å få god forbindelse til sentrum, og for å legge til rette for tog som attraktivt reisemiddel i fremtiden. Avstanden fra stasjonen til sykehuset er i dag 1200 m. I luftlinje/direkte linje fra undergang på jernbanen er avstanden ca. 650 m.

Statens vegvesen anbefaler at det legges til rette for utbedring av dagens gangbru nord for stasjonen iht. kravene om universell utforming, inkl. belysning på hele strekningen og nytt kryssingspunkt på Industrivegen med direkte forbindelse til sykehusets hovedinngang. Dette vil være en effektiv gangforbindelse og viktig skoleveg fra boligområdene nord og øst for sentrum allerede når sykehuset åpner.

Videre vil det være behov for å sikre ny gang- og sykkelforbindelse fra Kastbakkvegen ved rensanlegget nordover forbi båthavna, på gangbru over Moelva og videre frem til Mjøsbrua. Kommunen har nylig varslet oppstart av planarbeidet. Vi anbefaler at forbindelsen sikres etablert med rekkefølgekrav jf. kommunedirektørens anbefaling i saksfremlegget.

Eksisterende turveg fra sentrum ned til Moskogen blir brutt av den nye adkomstvegen. Turvegen er mye brukt av skolebarn, syklistene og mosjonister. Forbindelsen erstattes av ny gang- og sykkelforbindelse over Moelvtunellen, og kryssingspunkt på ny adkomstveg.

### **Parkering**

Planforslaget legger til rette for totalt 2500 parkeringsplasser, som vil fordeles innenfor sykehusområdet på bakkeplan og under terreng, samt parkeringshus innenfor HOM2 for 1000 biler fordelt på 6 etasjer. I tillegg foreslås det 1000 plasser på overflateparkering på KBA3 nord i området. Dette dekker behovet ift. antall ansatte.

Restriktive parkeringstiltak kan være virkemidler for å redusere biltrafikk, og motivere til at flere velger å gå, sykle eller reise kollektivt. Dette forutsetter imidlertid et godt utbygd kollektivtilbud og sammenhengende, trafikksikre forbindelser for gående og syklende.

Restriksjoner på parkering ut fra dagens situasjon vil kunne være uheldig for Moelv sentrum, og bidra til økt etterspørsel etter parkering i nærliggende gater og uønsket parkering i sentrum.

### **Sykkelparkering**

Kommuneplanen stiller krav om at viktige kollektivknutepunkt/bussholdeplasser, skoler mv. skal ha gode parkeringsmuligheter for sykkel. Planforslaget sikrer min. 10 plasser per 1000 m<sup>2</sup> innenfor sykehusområdet. 10 % av de ansatte skal ha tilgang til sykkelparkeringsplass, dette utgjør ca. 230 plasser. Forventet antall ansatte i tillegg til antall kvm gir en god pekepinn på hvor mange plasser det skal være for ansatte. Bestemmelsen om utvidelse ved behov er bra og må følges opp. Det er positivt at sykkelparkeringer tilrettelegges for større sykler og at de plasseres nær inngangene. Sykkelparkering må også sikres i rekkefølgekrav.

### **ROS-analyse, risikovurdering, flom og beredskap**

ROS-analysen inneholder risikovurderinger av beredskap ved hendelser i vegnettet ved trafikkulykker, sammenbrudd i infrastruktur, samt beredskap og risiko knyttet til flom og stengninger av veg. For å redusere risikoen for større ulykker foreslås det rekkefølgekrav om tiltak i vegnettet/kryssløsninger, og etablering av regime for å overvåke trafikkavviklingen.

Sykehuset har to adkomster fra dagens E6, og begge tilfredsstillende sikkerhetsklasse V3/200-årsflom iht. vegnormalen N200 Vegbygging. Det er gjort egne flomsoneberegning for Mo bru på fv. 213 over Moelva og Brennerivika bru på E6. Alle veger i Moelv inn til sykehuset er flomsikre ved 200-årsflom.

Statens vegvesen savner risikovurderinger knyttet til kødannelse og flere ulykker på E6 som følge av ny rundkjøring, og svikt i fremkommelighet på E6. Risiko for økt ulykkespotensiale på rv. 4 som følge av økt trafikk når nytt sykehus åpner er heller ikke beskrevet.

Dagens rundkjøring mellom E6 og rv. 4 på vestsiden ligger under 200-årsflomnivå, og vil ikke kunne fungere som beredskapsveg i en flomsituasjon. Mjøsbrua er også et sårbart punkt ved andre typer hendelser. Ved ulykker eller hendelser kan brua bli stengt, og hindre forbindelsen mellom øst- og vestsiden av Mjøsa. En stor andel ansatte vil ikke komme seg på jobb, og utrykningskjøretøy vil få lenger reisevei. Robuste omkjøringsmuligheter og beredskapsplaner vil være avgjørende. Aktuelle omkjøringsruter ved stengning av E6 eller hendelser på Mjøsbrua er skissert.

I risikovurdering fra Sykehuset Innlandet er det sett på risiko for redusert fremkommelighet til sykehuset ved 200/1000-årsflom, samt risiko for redusert fremkommelighet ved stengt Mjøsbrua, med fokus på pasienter, ambulanse og varelevering. Aktuelle tiltak for å ivareta beredskapen er stasjonering av bergingsbil vest og øst for Mjøsbrua. Dette er i tilfelle et organisatorisk tiltak og kan vanskelig bestemmes i reguleringsplan. Ansvarsplassering for et slik tiltak er heller ikke definert.

For at sykehuset skal kunne fungere og opprettholde sin funksjon, er dette helt avhengig av at vegnettet har god funksjonalitet, fremkommelighet og beredskap. En situasjon med nytt Mjøsbykehus uten ny E6 og et overbelastet vegnett bør ikke vare for lenge.

## Reguleringsbestemmelser – innsigelse

Statens vegvesen har følgende innsigelser til reguleringsbestemmelsene:

Innsigelse til reguleringsbestemmelser pkt. 2.3, 5.1.5, 5.1.6, 8.4 og 8.5. Bestemmelsene inneholder feil eller mangler som har konsekvenser for våre interesser som vegeier, eller er i strid med veglova eller vegnormalene og må tas ut.

- Innsigelsen fremmes som statlig fagmyndighet med ansvar for å ivareta kravene i pbl. som berører våre ansvarsområder, og som forvalter av riksveg på vegne av staten.
- Innsigelsen begrunnes ut fra nasjonale mål om trafiksikkerhet og fremkommelighet på vegnettet i Nasjonal Transportplan (NTP) 2025–2036.

Innsigelsen kan løses ved at følgende reguleringsbestemmelser justeres i tråd med våre forslag:

*Pkt. 2.3 Dokumentasjonskrav til byggesaksbehandling jf. pbl. § 12–7 nr. 12.*

Pkt. j): Bestemmelsen om tekniske planer for statlig veganlegg må tas inn som en retningslinje og plasseres under pkt. 2.3, der det vises til at tekniske planer for statlige veganlegg skal etableres iht. reglene i veglova § 57 før det kan gis tillatelse til tiltak. Godkjenning av tekniske planer er ivaretatt gjennom veglova. Pbl. åpner ikke for at det kan gis saksbehandlingsregler som planbestemmelse og punktet må tas ut av bestemmelsene.

*Pkt. 5.1.5 Veg V1 (Rundkjøringen)*

Pkt. a): Samferdselsanlegg skal utformes iht. N100 jf. fellesbestemmelse pkt. 5.1.1. Pkt. a) må derfor endres med følgende ordlyd: «V1 skal benyttes til offentlig veg og opparbeides i samsvar med tekniske tegninger». Det er viktig at tekniske tegninger blir gjort juridisk bindende gjennom bestemmelsene.

Pkt. b): Bred skulder som kan opparbeides til sykkelfelt, er noe som først vil være aktuelt når rundkjøringen ev. bygges om til T-kryss etter at ny E6 er åpnet. Sykkelfelt kan vurderes ifm. teknisk plan for nytt T-kryss, og må sees i sammenheng med det øvrige sykkelvegssystemet. Sykkelfelt krever vedtak etter vegnormalen N300, bestemmelsen er derfor i strid med vegtrafikkloven og må tas ut.

Pkt. c): Bestemmelsen må tas ut og innarbeides som retningslinje under pkt. 5.1.5, der det vises til at tekniske planer for rundkjøring og ramper (statlige veganlegg) skal etableres iht. reglene i veglova § 57 før det kan gis tillatelse til tiltak. Se begrunnelse til pkt. 2.3.

Pkt. d): Ombygging av rundkjøring til T-kryss er i praksis et rekkefølgekrav. Bestemmelsen må derfor tas ut og erstattes av nytt rekkefølgekrav.

*Pkt. 5.1.6 Veg V2 (Adkomstvegen)*

Pkt. a): Samferdselsanlegg skal utformes iht. N100 jf. fellesbestemmelse pkt. 5.1.1. Pkt. a) må derfor endres med følgende ordlyd: «V2 skal benyttes til offentlig veg og opparbeides med gateprofil iht. N100 i samsvar med tekniske tegninger».

Pkt. b): Sykkelfelt krever vedtak etter vegnormalen N300, bestemmelsen er derfor i strid med vegtrafikkloven og må tas ut.

#### *8.4 Før anleggsstart for sykehuset HOM1-3*

Pkt. a): Ordlyden må endres for det som vedrører ny adkomstveg: «Ny rundkjøring skal etableres iht. tekniske tegninger». I tillegg kan det tas inn en retningslinje som plasseres under pkt. 8.4, der det vises til at tekniske planer for statlige veganlegg skal etableres iht. reglene i veglova § 57 før det kan gis tillatelse til tiltak.

Pkt. b) Skilting om forbud mot bruk av Industrivegen til anleggstrafikk skal følge krav og anbefalinger som er gitt i vegnormalen N300. Det er ikke hjemmel i pbl. til å regulere eller forby trafikk i forbindelse med vegarbeid. Kravet må tas ut, ev. tas inn som retningslinje.

#### *8.5 Før midlertidig brukstillatelse for sykehuset HOM1*

Pkt. b): Det må presiseres at gang- og sykkelveg GS3 i forlengelse av Mjøsbrua skal etableres iht. tekniske tegninger.

Pkt. d): Rekkefølgekravet må tas ut. Trafikkovervåkning av krysset E6/ny adkomstveg V1 er en oppfølging av vilkår stilt i fraviksnaden for ny rundkjøring. Det er ikke hjemmel i pbl. til å si noe hvordan trafikken på vegnettet skal overvåkes i etterkant av vedtatt plan.

Statens vegvesen er usikre på hvordan trafikkovervåkning er tenkt konkretisert og gjennomført. Det kan også oppstå situasjoner i Skarpsnotunellen, Moelvkrysset og over Mjøsbrua utenfor planområdet. Trafikkovervåkning må sikres ev. gjennom andre prosesser.

Pkt. f): Følgende ordlyd må innarbeides: «For rundkjøring mellom E6 og rv. 4 vest for Mjøsa skal det være etablert kapasitetsøkende tiltak på E6 iht. tekniske tegninger».

#### **Øvrige merknader til reguleringsbestemmelsene**

*Pkt. 2.13 Parkering:* Innenfor HOM- og KBA-områdene kan det etableres inntil 2500 parkeringsplasser, min. 1000 skal etableres i parkeringshus eller kjeller. Det stilles krav om at flytting av plassene til andre områder krever oppdatert trafikkutredning for vegnettet mellom E6 og sykehuset og at forventet trafikkbelastning skal godkjennes av vegeiere.

Utredningskravet bør tas ut. Trafikkutredninger må vurderes gjennom en planendring eller en ev. dispensasjon.

#### *Pkt. 4.1.7 Forretning, kontor, tjenesteyting og bolig-KBA3*

Pkt. b): Pbl. åpner ikke for at det kan stilles plankrav i en detaljreguleringsplan og bestemmelsen må tas ut.

Pkt. c): Området kan benyttes til midlertidig overflateparkering i påvente av annen utvikling. Bestemmelsen må justeres som følge av innsigelse til andre formål enn parkering på KBA3.

#### *Pkt. 5.1.1 Fellesbestemmelse samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur*

I første avsnitt må det vises til vegnormalen N100 Veg- og gateutforming. N100 omfatter også krav til universell utforming, som må legges til grunn.

Andre avsnitt har en uklar ordlyd som gir stort rom for tolkningstil. Sentrale gang- og sykkelforbindelser mellom sentrum og Moskogen kan gjerne løses med trapp, men universell utforming må også være ivaretatt.

*Pkt. 5.1.8 V4 (Industrivegen)*

Pkt. a): V4 omfatter hele Industrivegen inkludert ny kryssløsning med den nye adkomstvegen, samt ca. 100 m av adkomstvegen. Det må presiseres at V4 «skal benyttes til offentlig veg og opparbeides med gateprofil iht. N100 og i samsvar med tekniske tegninger». Utformingskravene må være tydelige og konkrete.

Pkt. c): Det må konkretiseres at kryssområder og rundkjøringer skal utformes iht. tekniske tegninger. Alternativt kan dette punktet tas ut.

*Pkt. 5.1.9 V5*

Pkt. a) er i strid med vegnormalen N300 og må tas ut.

*Pkt. 5.1.10 V6*

Pkt. a) er i strid med vegnormalen N300 og må tas ut.

Pkt. c): V6 skal fungere som gang- og sykkelforbindelse i forlengelse av Frislivegen. Statens vegvesen mener det må reguleres inn gang- og sykkelveg helt opp til den nye adkomstvegen, der også plasseringen av kryssingspunkt i forlengelse av Frislivegen må sees nærmere på.

Pkt. d): V6 kan opparbeides som sambruksareal. Bestemmelsen kan være i strid med føringene i N100, med bakgrunn i at dette vil være adkomstveg til et stort parkeringshus med mye trafikk. Vegnormalen N100 stiller krav og anbefalinger for gater uten spesiell prioritering. For sambruksområder skal ingen trafikantgrupper være prioritert og de trafikale funksjonene er tonet ned. Statens vegvesen mener ordlyden er uklar og ikke sikrer tilstrekkelig at gata skal ha prioritet for syklende.

Alternativt må det presiseres at vegen skal utformes som sambruksområde iht. N100.

Merknadene gjelder også for pkt. 5.1.12 Veg V8, som har tilsvarende innhold.

*5.1.14 - 19 Fortau*

FO6 skal fungere som holdeplass for buss. Statens vegvesen mener FO6 skal reguleres til egnet formål som er holdeplass eller plattform (SOSI-kode 2025).

*5.1.20 Sykkelveg SA*

Pkt. b): Det må presiseres at sykkelvegen skal være skilt fra fortau med ikke-avvisende kantstein jf. SKAL-krav 4.2.1.1—2 i N100.

Pkt. c): Forkjøringsrett for syklist er regulert etter vegtrafikkloven og punktet må tas ut.

Statens vegvesen forutsetter at alle anlegg for gående og syklende utformes i tråd med N100 jf. fellesbestemmelse pkt. 5.1.1. Dette inkluderer siktkrav i avkjørsler og kryss, og krav til universell utforming. Sykkelvegen skal trekkes 5 m tilbake i kryssområder slik at en innsvingende bil kan stoppe mellom primærvegen og sykkelvegen jf. N100.

Vi ber ellers om at det i bestemmelsene angis om veganlegg er private eller offentlige jf. § 12-7 nr. 14.

### Nye rekkefølgekrav

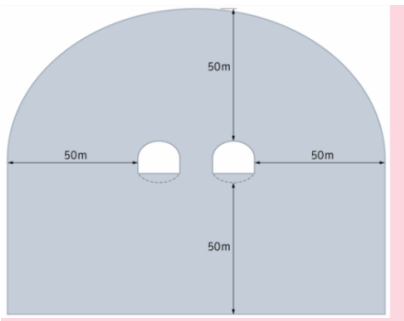
Statens vegvesen krever at følgende nytt rekkefølgekrav innarbeides i bestemmelsene:

- Pkt. 8.4 Før anleggsstart for sykehuset: «Ny rundkjøring på E6 skal etableres iht. tekniske tegninger».
- Nytt rekkefølgekrav knyttet til ny E6: «Hvis det er bygd rundkjøring skal den være sikret bygd om til T-kryss iht. tekniske tegninger i forbindelse med at ny E6 tas i bruk». Dette inkl. omlegging av gang- og sykkelveg og forutsetter at T-kryss er mulig å etablere innenfor arealer regulert til vegformål.
- Nytt rekkefølgekrav knyttet til ny E6: «Påkobling Kastbakkvegen som del av ny hovedadkomst til sykehuset på dagens E6 og heving av Kastbakkvegen til 200-årsflomnivå skal være sikret etablert før ny E6 tas i bruk».
- Nytt rekkefølgekrav knyttet til ny E6: «Nødvendige tiltak i Moelvkrysset skal være sikret etablert før ny E6 tas i bruk».

### Ny hensynssone i plankart og bestemmelser

I plankartet må det reguleres en hensynssone H190 som strekker seg over tunnelen og ut 50 meter fra ytterkant av bergrom/tunnelkonstruksjon på begge sider av tunnelen. I tillegg må følgende reguleringsbestemmelse knyttes til hensynssonen:

Hensynssone H190 (trasé for vegtunnel): «H190 regulerer sikringszone rundt vegtunnel. Sikringssonen er 50 meter og avstanden måles fra ytterkant av bergrom/ tunnelkonstruksjonen, se figur 1. Dersom overdekning er mindre enn sikringssonen, går sikringssonen opp til eksisterende terrengnivå».



Figur 1: Prinsippkisse som viser tverrsnitt av en to-løpstunnel og sikringszone 50 meter rundt tunnelen.

«Innenfor sikringssonen tillates ikke tiltak eller aktivitet som kan forringe vegtunnelens stabilitet, skade vegtunnelen eller vegtunnelinnredningen (for eksempel sprengning, pigging, peleramming, spunting, boring i grunnen, sjakt- og tunneldriving, injeksjon, større utgravninger, fundamentering eller påføring av tilleggslaster).»

Retningslinje: «Statens vegvesen skal gi tillatelse til tiltak eller aktivitet innenfor sikringssonen, jf. veglova, før det kan gis tillatelse til tiltak og aktivitet.»

Commented [SE1]: Forslag @Tone Tidemand-Skappel

I tillegg må følgende bestemmelse knyttes til hensynsonen: «Eksisterende vegetasjon, løvskog må opprettholdes så langt som mulig. Det må etableres god terreng- og vegetasjonsskjerming i buffersonen mellom GS1 og gjerdet mot tunnelmunning.»

### **Teknisk plan og tegningsgrunnlag**

I forkant av høringen har det vært god dialog med forslagstiller om teknisk plan og tekniske tegninger for ny rundkjøring på E6 på strekningen Moelvtunnelen–Mjøsbrua og utbedring av rundkjøringen mellom E6 x rv. 4 på vestsiden. Statens vegvesen har i e-post den 30.04.2026 gitt tilsagn om godkjenning av tegningsgrunnlaget, som grunnlag for utarbeidelse av reguleringsplanen.

Tekniske tegninger for tiltak på E6–Rundkjøringer viser Statens vegvesens logo og designprofil. Vi forutsetter at dette rettes opp.

### **Omklassifisering av nytt vegnett**

Vegeierskap for nye veganlegg skal avklares før reguleringsplanen vedtas. Statens vegvesen forventer at forslag til klassifisering av ny rundkjøring og adkomstveg inngår som en del av planforslaget. Dette er viktig også for å få behandlet ev. fravik fra vegnormalene.

### **VIDERE ARBEID**

Statens vegvesen har i høringsperioden mottatt supplerende flomberegning og forslag til nye rekkefølgekrav. Denne høringsuttalelsen omfatter det planforslaget med tilhørende dokumenter som er på høring. Vi ser fram til videre dialog og avklaringer i saken, og forutsetter at det blir en begrenset høring for de delene av planen som må endres som følge av merknader og ev. innsigelser fra statlige og regionale myndigheter.

Vi viser til pågående dialog mellom forslagstiller og Vegdirektoratet når det gjelder videre fraviksbehandling for rundkjøring på E6.

Vi minner også om at det kreves gjennomføringsavtale med Statens vegvesen som vegeier for etablering av ny rundkjøring på E6. I avtalen blir det bl.a. stilt krav om bankgaranti.

Statens vegvesen, Transport og samfunn  
Med hilsen

Hans Martin Asskildt  
avdelingsdirektør

Kurt Gjerstad  
seksjonssjef

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.*

Kopi  
statsforvalteren i innlandet innsigelse,