



Planbeskrivelse

Detaljregulering for Storgata 79 og Melbyvegen 2

..

FESTE LANDSKAP ARKITEKTUR KAPP AS

KAPP@FESTE.NO • TLF.: +47 970 74 190 • WWW.FESTE.NO • PB 113, 2858 KAPP • BESØK: KAPP MELKEFABRIKK

Oppdragsgiver: Elite Bil Eiendom AS
Oppdragsgivers kontaktperson: Bjørn H. Bjerke
Rådgiver: Feste Landskap Arkitektur Kapp AS

Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert
1	30.10.2025	Til kommunen for 1. gangs behandling	EN	HOHE
1.1	06.01.2026	Revidert iht. tilbakemelding fra kommunen og fylkeskommunen	HOE	EN

1	INNLEDNING	4
1.1	Bakgrunn	4
1.2	Planprosess (så langt)	4
1.3	Konsekvensutredning	5
2	RAMMER OG PREMISSE FOR PLANARBEIDET	6
2.1	Nasjonale føringer	6
2.2	Regionale føringer	6
2.3	Kommunale føringer	7
3	BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET	9
3.1	Beliggenhet og planavgrensning	9
3.2	Eksisterende infrastruktur innenfor planområdet	10
3.3	Eiendom og eierforhold	12
3.4	Topografi, landskapstrekk og vegetasjon	12
4	BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET	13
4.1	Plangrepet	13
4.2	Plankart	16
4.3	Planbestemmelser	21
5	KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET	22
5.1	Vurdering av konsekvenser av planforslaget	22
5.2	Risiko og sårbarhet	25
6	VURDERING AV INNKOMNE MERKNADER	26
6.1	Statsforvalteren i Innlandet, brev datert 03.09.2025	26
6.2	Innlandet fylkeskommune, brev datert 02.09.2025	27
6.3	Statens vegvesen, brev datert 25.08.2025	28
6.4	NVE, brev datert 13.08.2025	29
6.5	Miljørettet helsevern IKS, brev datert	29
6.6	Eliva, brev datert 19.08.2025	30
6.7	Rita og Ole Halvor Wøien, udatert brev	30
6.8	Marianne Strand, epost datert 31.08.2025	31

1 INNLEDNING

1.1 Bakgrunn



Feste Landskap Arkitektur Kapp AS fremmer forslag til detaljregulering for Storgata 79 og Melbyvegen 2 på vegne av Elite Bil Eiendom AS. Hensikten med reguleringsplanen er å legge til rette for rivning av bygningsmassen på eiendommen Melbyvegen 2, og innlemme dette i området for bilforretning, Storgata 79. På Melbyvegen 2 planlegges det oppført et nytt næringsbygg med verksted, vaskehall og lager. Deler av gnr. 10/52 og 10/447 skal fortsatt benyttes til biloppstilling og utelagring som en del av den daglige driften, samtidig som arealet regulert til lekeplass opprettholder sin nåværende størrelse.

1.2 Planprosess (så langt)

Planarbeidet har pågått over flere år. Forslagsstillers ønske om å utvide virksomheten ved Melbyvegen 2 ble første gang formidlet til kommunen gjennom et arealinns spill ved revisjon av kommuneplanen i 2022. Vestre Toten kommune tok arealinns pillet til følge, og innarbeidet dette først som utvidelse av sentrumsområdet i Raufoss. Kommunen mottok innsigelser til arealplanen, noe som har medført at arbeidet med kommuneplanen har pågått over flere år. Pr september 2025 er kommuneplanen lagt ut til 2. gangs offentlig ettersyn.

Forslagsstiller har hatt et ønske og behov for en raskere planavklaring. Det har derfor vært ønskelig å igangsette arbeidet med reguleringsplanen, selv om forslag til ny kommuneplan ennå ikke er vedtatt. Planarbeidets tidslinje frem til oversendelse av planforslaget har vært:

- Planinitiativ ble oversendt Vestre Toten kommune 28.02.2025.
- Planinitiativet meldt opp som sak til Regionalt Planform den 8.04.2024. Bakgrunnen for dette var plansaken sett opp mot innsigelse knyttet til kommuneplanens arealdel.
- Behandling i Regionalt planforum dannet grunnlag for et supplerende oppstartsmøte, del 2, som ble gjennomført den 08.04.2025.
- Det ble gjennomført varsling av planarbeid den 20.07.2025, og kunngjort i Oppland Arbeiderblad den 27.07.2025. Frist for inns spill var 30.08.2025.

1.2.1 Åpent møte ved varsel om oppstart



Figur 1, Deltakere på åpent møte ved varsel om oppstart.

Som en del av medvirkningsprosessen ble det arrangert et åpent møte under varslingsperioden for planoppstart. Dette var i lokalene til Elite Bil, den 25. august kl. 18.00. På møtet stilte Feste Landskap Arkitektur AS, samt forslagsstiller selv. Vestre Toten kommune v/ planavdelingen var også representert. Det var ca. 10 naboer som møtte på møte. Alle var beboere langs Melbyvegen.

Under møtet ble planprosessen og konseptet for planen presentert. Elite Bil forklarte selv om sitt behov for økt areal og drift av sin virksomhet. Alle naboer som møtte ble oppfordret til å fremme skriftlig tilbakemeldinger til planen dersom de hadde meninger eller kommentarer til planarbeidet. Flere naboer har levert skriftlige tilbakemeldinger, se kapittel 7.7 og 7.8. Naboene var spesielt opptatt av trafikkavvikling og virkninger av ny bebyggelse. Innkomne merknader i kapittel 7.7 og 7.8 dekker de samme tema som det var drøftinger rundt i møtet.

I møtet med planavdelingen den 1. desember 2025 der det overleverte planforslaget ble gjennomgått, fikk vi i oppgave å avklare ulike forhold langs Storgata med Innlandet fylkeskommune. Dette er gjort og tilbakemeldingen på de foreslåtte løsningene ble akseptert pr epost.

1.3 Konsekvensutredning

Hvorvidt planforslaget omfattes av forskrift om konsekvensutredning er en problemstilling som er drøftet i Regionalt Planforum, der forholdet til forskriftens vedlegg I og II ble gjennomgått. Deltakerne i planforum støttet vurderingen fra Feste om at planforslaget ikke omfattes av forskriftens vedlegg I eller II. Konklusjonen fra møtet er at det ikke stilles krav om konsekvensutredning for planforslaget.

2 RAMMER OG PREMISSE FOR PLANARBEIDET

Utarbeidelse av reguleringsplaner skjer innenfor nasjonale, regionale og kommunale rammer.

Nedenfor presenteres de viktigste premissene for planarbeidet:

2.1 Nasjonale føringer

2.1.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027

Regjeringen forventer at fylkeskommuner og kommuner baserer samfunns- og arealplanlegging på bærekraftsmålene, nasjonale klima- og miljømål og lokalt folkestyre, og tilrettelegger for trygge, bærekraftige og levende lokalsamfunn i hele landet.

Regjeringen mener det er viktig at fylkeskommunene og kommunene bidrar til å fremme verdiskaping, nødvendig omstilling av økonomien, sikre bosetting i hele landet, redusere klimagassutslipp og tilpasse oss et klima i endring, ivareta natur, viktige friluftsområder og kulturmiljø, effektivisere energibruken, tilby likeverdige tjenester, håndtere demografiske endringer, motvirke mangel på kompetanse og arbeidskraft og sikre gode, likestilte og trygge lokalsamfunn.

2.1.2 DSB VEILEDER, Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging, Metode for risiko- og sårbarhetsanalyse i planleggingen

Kommunene er lokal planmyndighet og har ansvar for å ivareta samfunnssikkerhet i planlegging etter plan- og bygningsloven. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) og statsforvalterne legger til rette for kommunenes oppfølging på dette området.

Veilederen beskriver bruk av ROS-analyser i arealplanlegging, og denne metoden er benyttet ved utarbeidelsen av ROS-analysen.

2.1.3 Statens vegvesen, veg- og gateutforming N100

Denne vegnormalen er utarbeidet med hjemmel i Samferdselsdepartementets forskrifter etter vegloven § 13. Forskriftene gir generelle rammer for vegens utforming og standard, og gjelder alle offentlige veger. Vegnormalen angir prinsipper for utforming av kryss og trafikkarealer vegkonsulent har benyttet.

2.2 Regionale føringer

2.2.1 Innlandsstrategien, Regional planstrategi for Innlandet 2020-2024

Innlandsstrategien skal peke retning inn i fremtiden. Fylkeskommunens felles prosjekt er å bygge Innlandet og ta i bruk mulighetene på tvers av kommunegrenser, forvaltningsnivåer og sektorer. Innlandsstrategien bygger på FNs 17 bærekraftsmål. De skal legges til grunn ved arbeidet med nye regionale planer, fylkesbudsjetter og øvrig utviklingsarbeid i fylket.

Innlandsstrategien danner et bakteppe for planutarbeidelsen, men den kommer ikke direkte til anvendelse.

2.3 Kommunale føringer

2.3.1 Kommuneplanens arealdel 2012-2023



Figur 2, Planområdet vist i kommuneplanens arealdel.

Området omfattes av Kommuneplanen til Vestre Toten kommune. I vedtatt kommuneplan (2012-2023) er Storgata 79 der det i dag er bilforretning, avsatt til forretning, mens Melbyvegen 2, der det planlegges nytt kombinasjonsbygg er avsatt til bolig.

Eiendom sør for Trogstadvegen som også benyttes som utelagring ved forretningen, samt består av et areal regulert til lekeplass, er avsatt til bolig.

2.3.2 Kommuneplanens arealdel, revisjon under arbeid

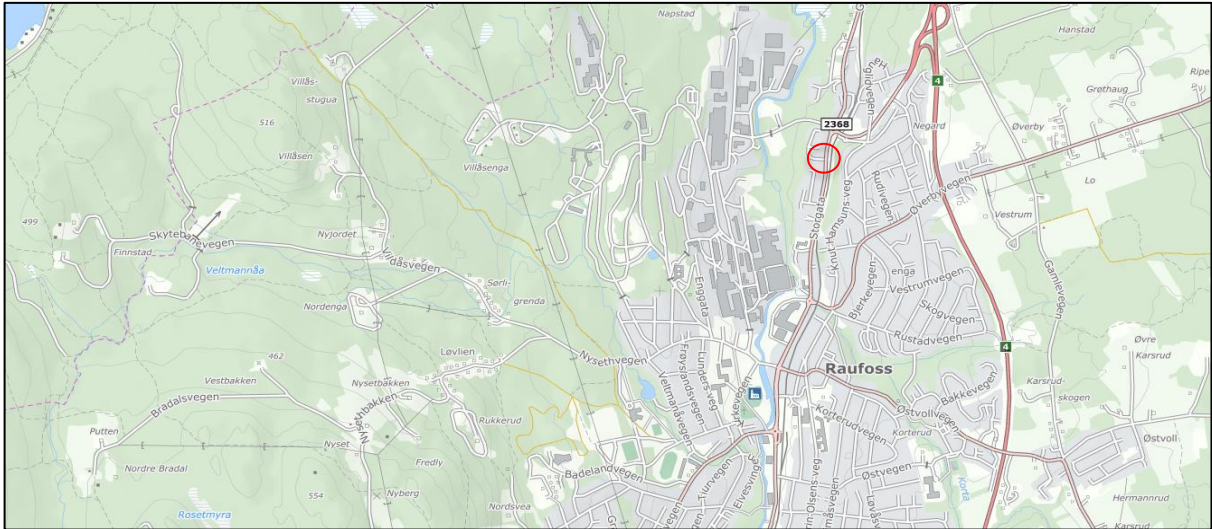


Figur 3, Planområdet vist i kommuneplan under utarbeidelse.

Vestre Toten kommune har siden 2021 arbeidet med en revisjon av kommuneplanen. Gjennom denne planrevisjonen foreslås det arealendringer som har betydning for planområdet. Ny kommuneplan slik den er fremmet ved 2. gangs offentlig ettersyn foreslår å avsette Melbyvegen 2 til næringsbebyggelse, slik det kommer frem på figur 2 til venstre.

3 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET

3.1 Beliggenhet og planavgrensning



Figur 3, Planområdet beliggenhet (1881.no).

Planområdet ligger nord i Raufoss sentrum, på vestsiden av Storgata, omtrent midt mellom rundkjøringene Storgata/Øverbyvegen og Storgata/Grøndalsvegen. På eiendommen Storgata 79 er det i dag oppført et forretningsbygg i treverk, med 1 etasje. Eiendommen Storgata 79 ble i kjøpt av Elite bil i 2007, mens Melbyvegen 2 ble kjøpt av samme selskap i 2019. Selskapet eier også eiendommene 10/447 og 10/52 på motsatt side av Trogstadvegen, slik at det kun er én eier av utbyggingsområdet. Planområdet dekker omtrent 7 dekar.



Figur 4, Skråfoto av planområdet (1881.no).

3.2 Eksisterende infrastruktur innenfor planområdet

I dag finnes det ett næringsbygg og én enebolig innenfor planområdet:



Figur 5, Eksisterende bebyggelse, sett mot nordvest. (Google Maps)

Storgata 79:

Bygget har 1,5 etasjer, med saltak og trekledning. Det er som det vises på bildet over tre kjøreporter i front. Det er også en frittstående garasje innenfor området. Byggene har stående hvit trekledning, og svarte takplater.

Melbyvegen 2



Figur 6, Melbyvegen 2, sett fra Melbyvegen (Google Maps)

Melbyvegen 2 er en villa, oppført i 1,5 etasjer. Bygget har saltak og trekledning malt i okergul farge. I tilknytning til huset er det en mindre og eldre garasje med pulttak. Tomta er opparbeidet med plen og variert vegetasjon. Planforslaget innebærer at all eksisterende bebyggelse på eiendommen skal rives. Planlagt bygg er ikke SEFRAX-registrert og har ikke spesielle estetiske kvaliteter som vil gå tapt ved riving. Melbyvegen 2 har blitt leid ut fra eiendommen ble kjøpt av Elite Bil i 2019 og frem til nyere tid. Etter en omfattende vannskade står bygget tomt, og fremstår utvendig som dårlig vedlikeholdt.

Trafikk/adkomst

Figur 7, Eksisterende bebyggelse, sett mot sørvest (Google Maps)

Dagens adkomst til Storgata 79 og Melbyvegen 2 er også felles adkomst til boligområdet Melbyfeltet, som ligger bak næringseiendommen. Dette er en blindveg og den eneste veien inn til planområdet, og benyttes av beboere, kunder og ansatte. Det er i dag flere kundeparkeringsplasser mellom Elite Bil og Storgata, samt anlagt parkeringsplass på motsatt side av Trogstadvegen.

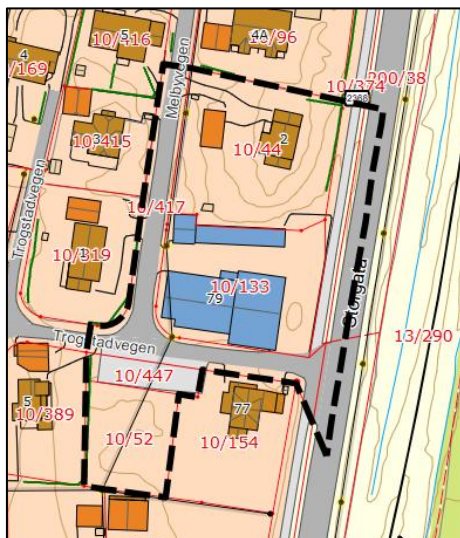


Figur 9, Østre del av Trogstadvegen (Google Maps)

Grunnforhold

- Ifølge NGUs databaser består grunnen i tiltaksområdet av moreneavsetning.
- Storgata 79 er registrert som eiendom med mistanke om forurensning. Miljøtekniske grunnundersøkelser er derfor utført, og resultatene er oppsummert i ROS-analysen.

3.3 Eiendom og eierforhold



Gnr/bnr.	Adresse	Hjemmelshaver
10/133	Storgata 79	Elite Bil Eiendom AS
10/44	Melbyvegen 2	Elite Bil Eiendom AS
10/447	Ingen adresse	Elite Bil Eiendom AS
10/52	Ingen adresse	Elite Bil Eiendom AS
Del av 10/417	Ingen adresse	Vestre Toten kommune
Del av 200/38	Ingen adresse	Innlandet Fylkeskommune

Figur 10, Planområdets utstrekning, vist i grunnkartet

3.4 Topografi, landskapstrekk og vegetasjon

Planområdet ligger i ytterkant av sentrumssonen til Raufoss, omgitt av eneboliger. Planområdet er noe variert, hvor store deler av området er tilnærmet flatt og opparbeidet med kjøreflater, og Melbyvegen 2 ligger på en liten kulle. Det er på denne eiendommen det meste av vegetasjonen i området finnes. Det er ikke registrert truede arter i artdatabankens tjenester.

4 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

4.1 Plangrepet

Planforslaget har som mål å rive eksisterende bebyggelse på Melbyvegen 2 og oppføre et nytt verksted med tilhørende støttefunksjoner.

Bakgrunnen for reguleringsplanen er et ønske og behov for å utvide kapasiteten ved eksisterende bilbutikk og verksted. Planforslaget bygger på et skisseforslag til ny bebyggelse utarbeidet av Green advisers.



Figur 11, Illustrasjonsplan (Feste landskap Arkitektur Kapp AS).



Figur 12, 3D-visualisering av ny bebyggelse.

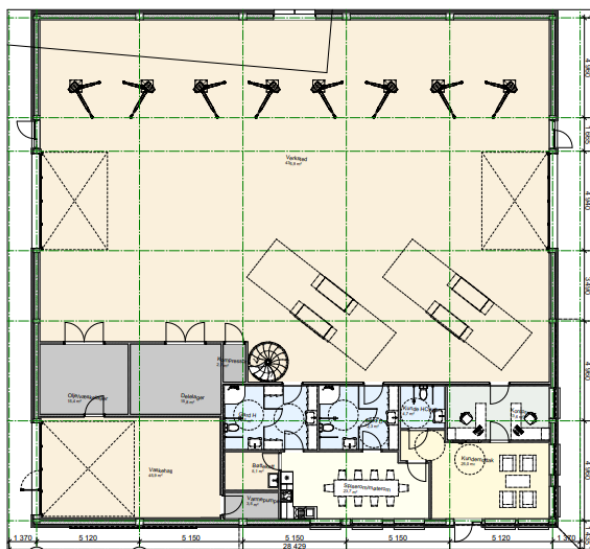
Det nye bygget planlegges med saltak og trekledning. Saltaket har samme retning som eksisterende bebyggelse, og takvinkelen er tilnærmet lik den på eksisterende forretningsbygg. Kombinasjonen av saltak og trekledning er valgt for å stedstilpasse bygget. Det er også blitt vurdert andre takformer, men dette er valgt bort.

Bygget er ca. 28,5 meter langt og 26,5 meter bredt, med en grunnflate ca. 750kvm. Omtrent 400 kvm skal bli nytt verksted, med kapasitet på fire løftebukker og to bobiler. Resterende del av første etasje vil brukes til støttefunksjoner for verkstedet, som oljelager, delelager og teknisk stasjon. Det planlegges også for vaskehall, garderober, toalett, spiserom, to kontorarbeidsplasser og et kundemottak. Kundemottaket skal plasseres i hjørnet mot sørvest, slik at det blir godt synlig fra Storgata.

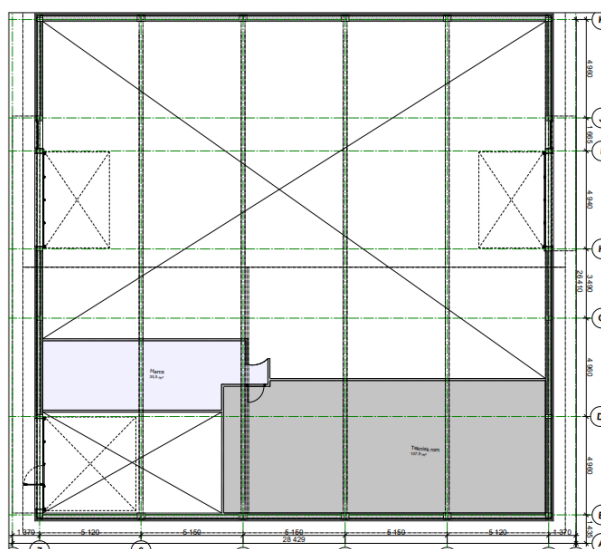
Et sentralt prinsipp for det nye bygget er muligheten for gjennomkjøring, slik at kjøretøy kan kjøre inn via porten i front og ut på baksiden. Dette forenkler den interne logistikken betydelig og gir en god trafikkflyt. Prinsippskisser for 1. plan og loft er vist på skissene under:

Bygget planlegges med stor grad av åpen takkonstruksjon innvendig. Loftsetasjen består derfor kun av en hems og et teknisk rom, plassert over garderober, spiserom og kontorer. Gesimshøyden på bygget er 6,6 meter, med takvinkelen er 14 grader.

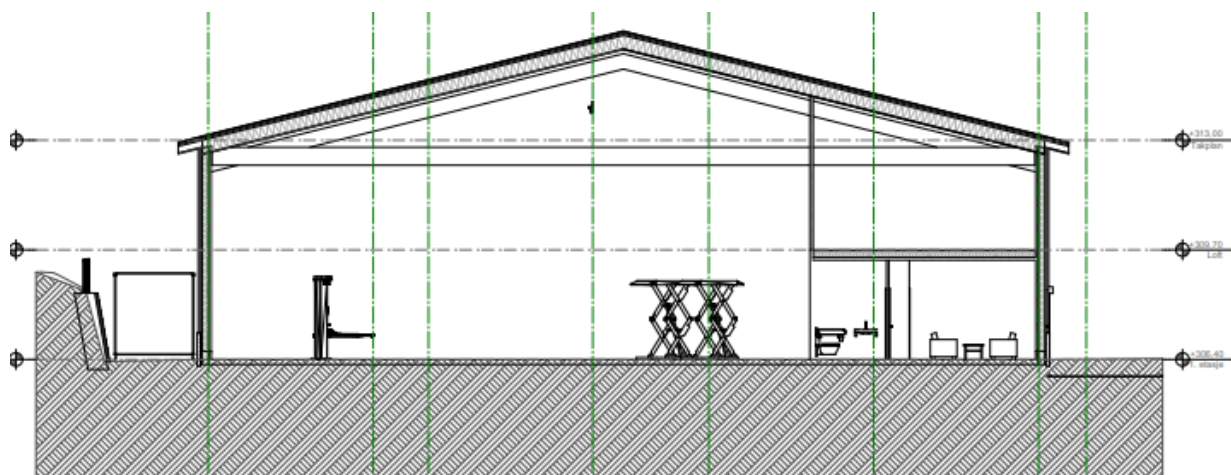
Avkjørselen fra Trogstadvegen og ut på Storgata er på vinterstid noe utfordrende. Årsaken er at Storgata ligger en del høyere enn gang- og sykkelvegen og stigningsforholdene blir derfor krevende når det er glatt. Sammen med Geoplan Øst har vi vurdert muligheten for å forbedre denne situasjonen. En begrensende faktor er terrenget på begge sider av Trogstadvegen inn mot Elite bil og boligeiendommen på Storgata 77. Det er ikke mulig å heve Trogstadvegen mer enn det som vedlagte vegtegnninger viser samtidig som adkomsten inn til de to eiendommen beholdes. Vegeteringen viser en ut-slaking av den østre delen av Trogstadvegen. Tiltaket vil også kreve noe oppfylling av gang- og sykkelvegen på hver side av Trogstadvegen. Dette er en eksisterende situasjon som ikke blir verre som følge av tiltaket til Elite bil, men som planprosessen likevel har måtte vurdere.



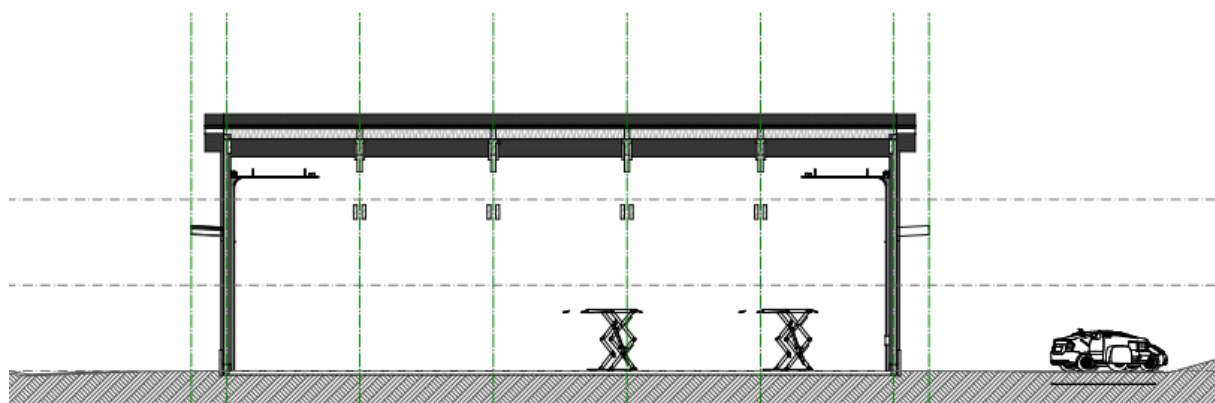
Figur 13, Prinsippskisse 1. plan.



Figur 14, Prinsippskisse loft.

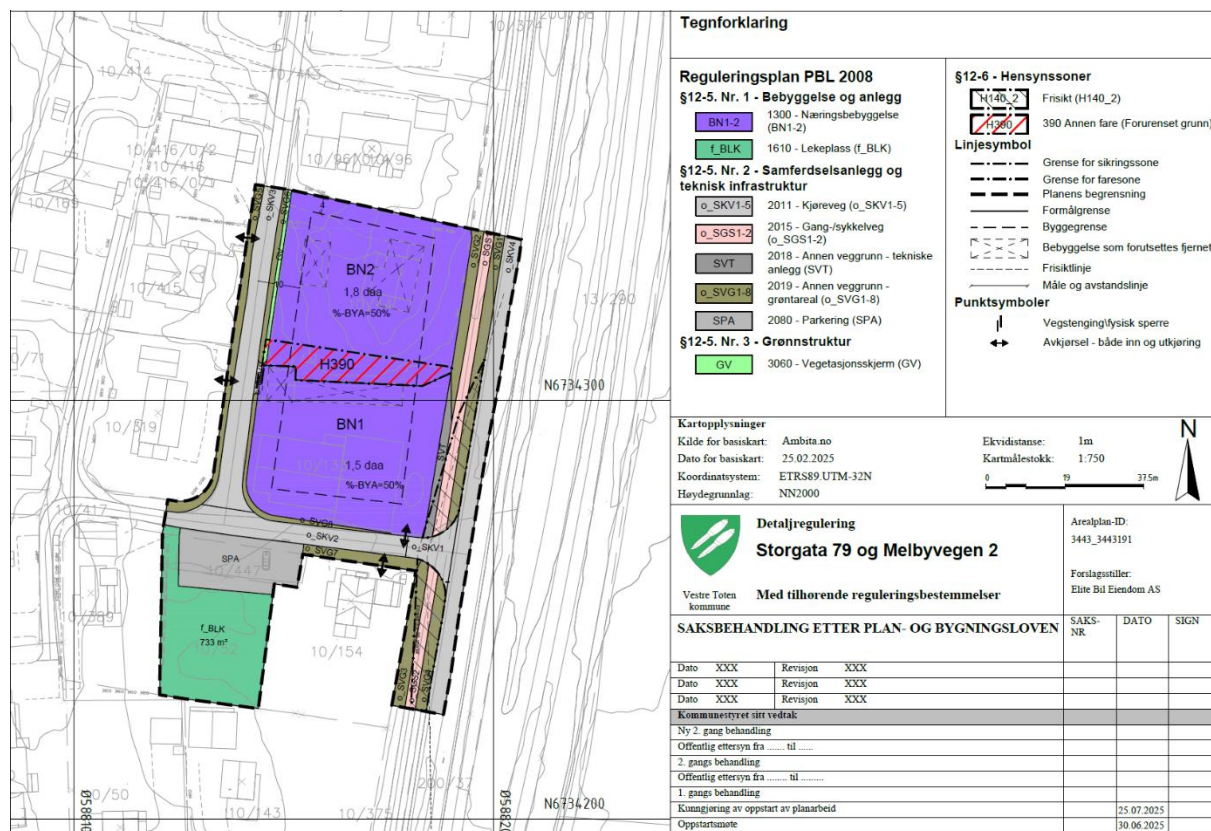


Figur 15, Snitt nord/sør planlagt bebyggelse..



Figur 16, Snitt øst/vest for planlagt bebyggelse.

4.2 Plankart



Figur 17, Forslag til plankart.

Situasjonsplanen og forprosjektet vist i forrige kapittel danner grunnlag for utformingen av plankartet. Planområdet har samlet en utstrekning 6,6 dekar, hvorav ca. 1,7 dekar utgjør BN2, det nye arealet for verkstedet. Fordelingen mellom de ulike formålene er vist i arealtabellen under:

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (m ²)
1300 – Næringsbebyggelse (2)	3 346,70
1610 - Lekeplass	732,90
Sum areal denne kategori:	4 078,90
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (m ²)
2011 - Kjøreveg (5)	1 273,40
2015 – Gang-/Sykkelveg (2)	278,70
2018 – Annen veggrunn – teknisk anlegg	68,80
2019 - Annen veggrunn - grøntareal (8)	793,30
2080 - Parkering	370,10
Sum areal denne kategori:	2784,30
§12-3. Nr. 3 - Grønnstruktur	
3060 - Vegetasjonsskjerm	36,50
Totalt alle kategorier:	6 897,30

4.2.1 Bebyggelse og anlegg

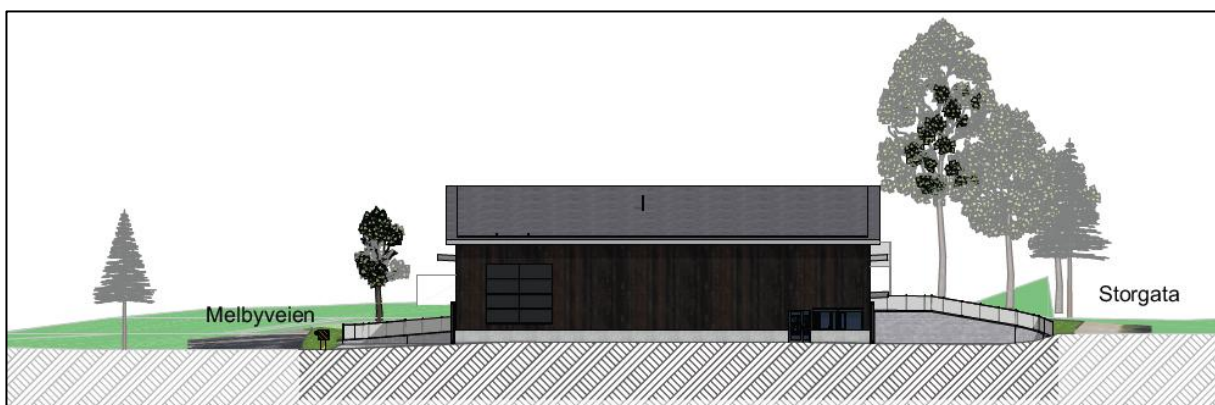
Næringsbebyggelse, BN1-2

- BN1: Formålet regulerer eksisterende bebyggelse. Hovedvolum innenfor formålet planlegges videreført med ytre formspråk som i dag. Det legges opp til riving av ett mindre understøttende bygg for å skape en større åpen parkeringsplass på området. Bildet under viser det nordre bygget til Elite bil som benyttes til vask og klargjøring av biler, samt dekkhotell. Dette er planlagt revet.

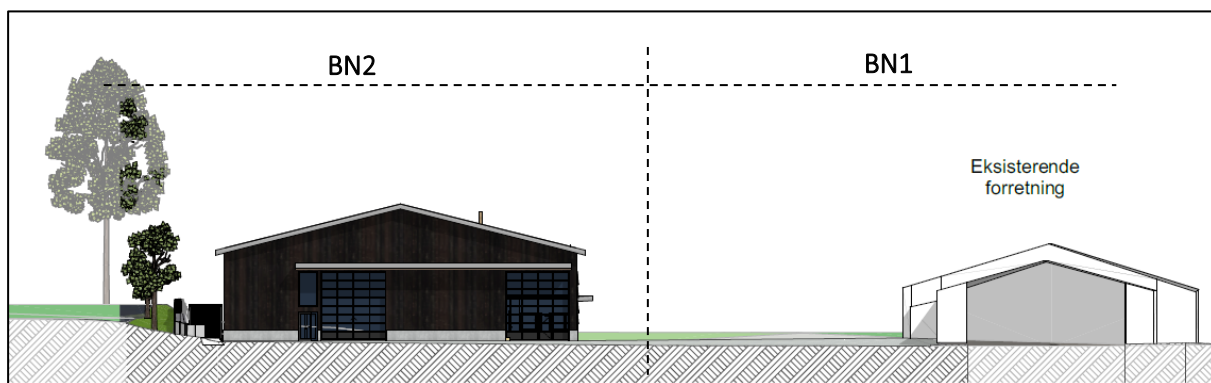


- BN2: Formålet regulerer areal for det nye verksted, og er planens kjernepunkt. Planlagt bebyggelse er inngående beskrevet i kapittel 4.1. Det er utarbeidet bestemmelser som underbygger skisseforslaget.

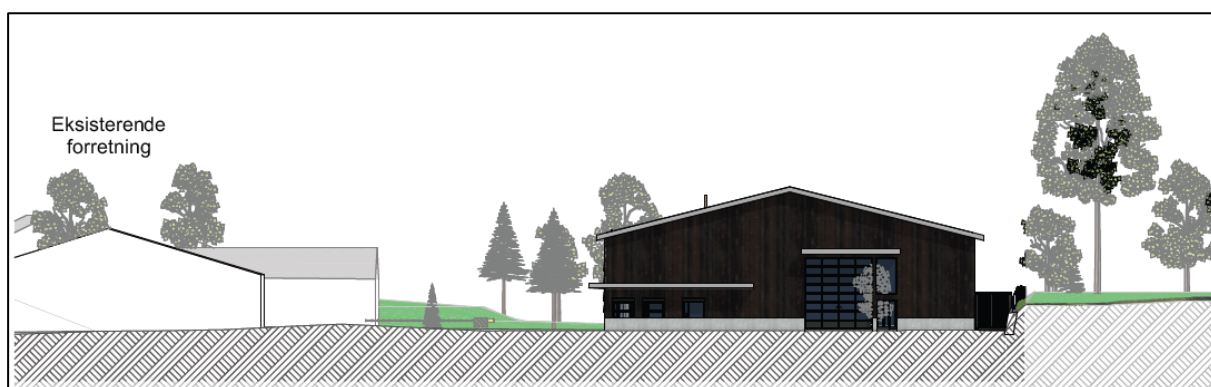
Under vises snitt av ny og eksisterende situasjon, utarbeidet av Green Advisers:



Figur 18, Fassade mot sør.



Figur 19, Fasade mot øst, eksisterende og ny bebyggelse



Figur 20, Fasade mot vest, eksisterende og ny bebyggelse

Lekeplass, felles, f. BLK

Lekeplassen er en videreføring av areal for nærlekeplass for Melbyfeltet, slik det er regulert i dag. Det gjøres en arealrokkering i forhold til gjeldene plan for området, slik at området blir liggende mot sør, og ikke mot øst slik det er i gjeldene plan. Lekeplassens størrelse opprettholdes i sin helhet. Det er også sikret en definert adkomst til lekeplassen i dette planforslaget. Det sammenhengende arealet til lekeplass er 675 m² og sammen med adkomsten i vest er det totale arealet 733 m².

Det er ikke fastsatt funksjonskrav eller rekkefølgekrav for opparbeidelse av lekeplassen. Opparbeidelse må skje på initiativ fra beboerne i området. Reguleringsplanen sikrer at denne muligheten for å etablere en lekeplass opprettholdes i fremtiden.

4.2.2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Kjøreveg, offentlig, o. SKV1-5

- o_SKV1-2: Formålet regulerer Trogstadvegen som offentlig (kommunal) veg. For formålet o_SKV1 gjelder rekkefølgekrav § 5.2 c), som i praksis vil si at kryssområdet skal utbredes i form en svak heving av vertikalkurvaturen før det kan gis brukstillatelse til ny bebyggelse.
- o_SKV3: Formålet regulerer Melbyvegen som offentlig (kommunal) veg.
- o_SKV4 Formålet regulerer del av Storgata og stadfester eksisterende situasjon.

- o_SKV5: Formålet regulerer beredskapsveg for utrykningskjøretøy, samt varelevering med lastebil. Vegen skal på daglig basis være stengt med bom. Det planlegges for at grunneier og nødetatene selv styrer muligheten for å åpne/lukke porten.

Gang-/sykkelveg, offentlig, SGS1-2

- o_SGS1-2: Formålene regulerer del av eksisterende gang- og sykkelveg langs Storgata. Formålene stadfester eksisterende situasjon.

Annen veggrunn – grøntareal, offentlig, o SVG1-8

Formålet regulerer annen veggrunn, tekniske anlegg, og skal benyttes til grøfteareal eller nødvendig sideareal langs eksisterende veger og annen terrengtilpassing med tilhørende teknisk infrastruktur.

Annen veggrunn – tekniske anlegg, SVT

Området sikrer nødvendig areal til en framtidig utvidelse av o_SGS1. Området tillates benyttet til parkeringsplasser fram til arealet inngår i utvidelse av o_SGS1. Det skal monteres et «gang- og sykkelrekkeverk» i formåls grensen mellom SVT og o_SGS1. Det er ikke krav til kjøresterkt rekkeverk.

4.2.3 Grønnstruktur (§ 12-5 nr. 3)

Vegetasjonsskjerm, GV

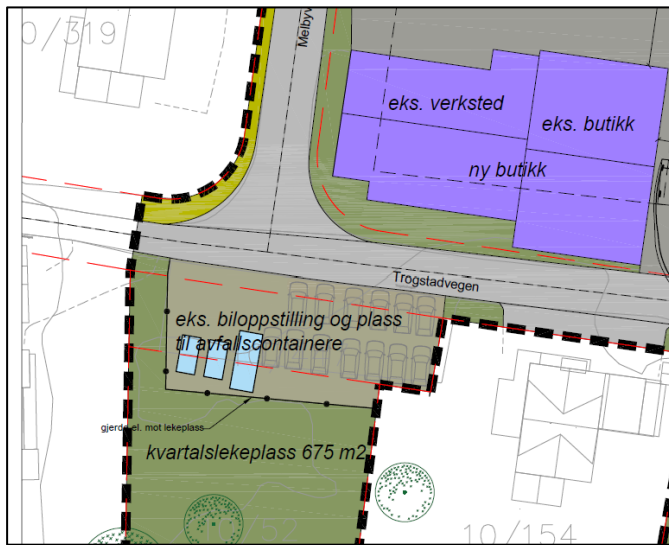
Innenfor GV skal det plantes en trerekke, bestående av minimum fem trær. Det skal benyttes søyleosp. Tidligere i planprosessen var det planlagt tre trær plassert i grøftearealet, men dette ble ikke akseptert av kommunens vegavdeling. For å imøtekomme naboens ønske om skjerming mot næringsbebyggelsen er det derfor valgt å plassere disse på eiendommen til Elite bil, avsatt til egnet arealformål. Det er relativt smalt mellom kommunens grøft og nødvendig manøvreringsareal og derfor er det stilt krav til søyleosp. Dette er et egnet plantevalg i dette tilfellet.

Parkering, SPA

Formålet regulerer parkeringsplass til bruk for ansatte og biler for avlevering. Parkeringsplassen planlegges brukt videre slik den er i dag. Kommunen har som beskrevet i kapittel 2.3.4 gitt tillatelse til biloppstilling på dette området.

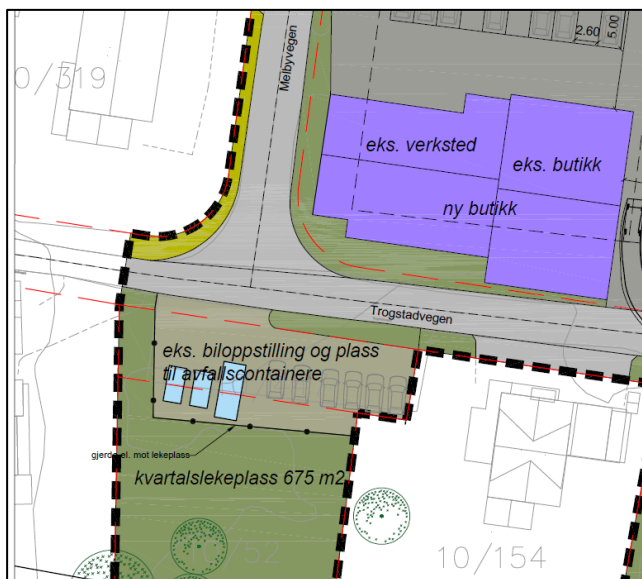
Gjennom planprosessen har det blitt vurdert om det er mulig å avgrense området mer enn i dag, slik at parkeringsplassen f.eks. defineres av en egen inn- og utkjøring. Området er ikke bredt nok til å få til intern manøvrering. Vi har gjort en vurdering av alternativer på området. Alternativ 1 er en videreføring av dagens praksis og Alternativ 2 innebærer en innsnevring av p-plassen i form av en grønt rabatt mellom Trogstadvegen og p-plassen.

Alternativene er nærmere beskrevet under.



Alternativ 1 anses som den beste løsningen ut ifra en helhetlig vurdering av bedriftens arealbehov og trafiksikkerhet i området. Løsningen er tilsvarende som dagens praksis. Det har ikke vært ulykker som følge av denne løsningen og den innehar nødvendig kapasitet for biler som enten skal inn på verksted eller som er klare for henting. Lastebilene som leverer og henter containere er avhengig av å kjøre litt nordover i Melbyvegen for så å rygge inn på plassen. For at ryggebevegelsen skal være mest optimal er containerne plassert i den vestre delen av

plassen. For å opprettholde behovet for p-plasser er det behov for biler oppstilt i to rekker som vist.



Alternativ 2 viser en identisk løsning for containerne. Renovasjonsselskapet som betjener containerne, stiller krav til en ryddig og oversiktlig situasjon. En innsnevring av plassen og flere retningsendringer for lastebil er ikke mulig da plassen er for liten til det. Det er illustrert en grønn rabatt som gir en mer avgrenset p-plass, men samtidig halveres parkeringskapasiteten da det ikke er plass til to rekker med manøvreringsareal imellom. Dersom man skal oppnå både etableringa av grønn rabatt og opprettholde kapasiteten er eneste mulighet å redusere arealet til lekeplass.

På bakgrunn av signaler fra kommunens planavdeling anses dette som uaktuelt.

I vurderingen av de to alternativene er den totale trafikk løsningen som er sentral. Det er ingen ting som tilsier at dagens løsning er trafikkfarlig eller av andre grunner må endres. Derimot veier bedriftens parkeringsbehov og krav til logistikk svært tungt. Så lenge det ikke momenter som krever en endring så mener vi det er riktig å videreføre dagens arealbruk.

Det er behov for å videreføre løsningen med containere for dekkretur og andre avfallsfraksjoner, slik det er på området i dag. Det vil ikke bli mulig hente og levere disse dersom det gjøres endringer på områdets utforming.

4.2.4 Hensynssoner

Det er i planforslaget benyttet to ulike hensynssoner, henholdsvis frisiktsoner og faresone som markerer grunnforurensning.

Frisikt, H140 1-2

I forbindelse med innkjøringen til næringsområdet er det konstruert tilhørende frisiktsoner. I sonene er det sikthindrende vegetasjon i dag, og det forutsettes at denne fjernes. Det forutsettes videre at det ikke parkeres biler i sonene.

Annen fare – grunnforurensning, H 390

Innenfor faresonen finnes forurensset grunn. Tiltak kan ikke gjennomføres for det foreligger godkjent tiltaksplan etter forurensingsforskriften, jf. § planbestemmelse § 4.1 e).

4.3 Planbestemmelser

Planbestemmelsene er bygget opp slik at de ivaretar flere ulike forhold:

- Behovet for fleksibilitet vurdert opp mot behovet for forutsigbar forvaltning.
- Rammer for utforming av ferdig planområde.

Med utgangspunkt i at planlagt ny bebyggelse i stor grad allerede er planlagt, muliggjør dette relativt konkrete planbestemmelser, som gir en stor grad av forutsigbarhet for berørte parter og kommunen som forvalter av planen. Formålet BN2 i kombinasjon med detaljerte bestemmelser bidrar til et spisset og forutsigbart planforslag.

5 KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET

5.1 Vurdering av konsekvenser av planforslaget

Til grunn for planarbeidet ligger utarbeidet skisseprosjekt, samt tilhørende visuell fremstilling av dette. Basert på dette er konsekvenser av planforslaget vurdert opp mot følgende deltema:

5.1.1 Folkehelse og universell utforming

Det ble innledningsvis i planprosessen pekt at det var viktig med en tydelige avgrensinger av virksomheten i forhold til boligeiendommer, offentlig veg, og lekeplass for nabolaget. Dette er fulgt opp i plankartet og bestemmelsene. Det legges opp til at avgrensningen mot Melbyvegen defineres bedre enn i dag, gjennom bruk av AVG-formål, bestemmelser om låsbar bom, og bestemmelser om planting av vegetasjon. Det er i tillegg bestemmelser for avgrensning og tilgang til lekeplassen.

Det er viktig for naboer og berørte parter at planområdet fremstår ryddig og oversiktlig. Planforslaget nedfeller ambisjoner om bruk av treverk og fasadeutforming som skal bidra til å tilpasse bilverkstedet til omgivelsene. Planområdet skal utvikles i samsvar med gjeldende teknisk forskrift.

5.1.2 Barn og unges interesser

Barn og unges interesser i denne saken er svært sammenfallende med vurderinger knyttet til trafiksikkerhet. Det har vært et premiss i plansaken at det sikres en gangadkomst fra Trogstadvegen til regulert lekeplass i sør, noe som er fulgt opp i plansaken.

Melbyvegen er også skoleveg for barn på Melbyfeltet. Planens ambisjoner og grep for å gi verkstedet en klarere avgrensning mot vegarealene enn i dag, bidrar positivt til å ivareta barn og unges interesser i planområdet. I dag benytter Elite bil Melbyvegen som adkomst inn å næringstomten og dette er en dårlig løsning i kombinasjon med at vegen er adkomstveg til boligeiendommene. Planforslaget løser dette problemet ved at all daglig trafikk til og fra næringstomten skjer fra Trogstadvegen, rett vest for selve avkjørselen fra Storgata.

5.1.3 Energi- og klima

Planlagt bebyggelse skal oppføres i henhold til gjeldende byggt teknisk forskrift. Planens energi og klimaambisjoner gjenspeiles i gjenbruk av takvann til vasking av biler, bruk av treverk som konstruksjons- og fasademateriale og mulighetene for å benytte solceller på tak- og fasader.

Ambisjoner uttrykt i VAO-rammeplanen er fulgt opp gjennom planbestemmelser.

Planforslaget vurderes å være fremtidsrettet. Det binder sammen overordnede klima- og energimålsetninger med et konkret utbyggingsprosjekt. Disse forholdene anses derfor som godt ivaretatt.

5.1.4 Natur og miljø

For å sikre at viktig naturmangfold ikke påvirkes av planprosesser, må alle planer vurdere hvilke konsekvenser de har for naturmangfoldet i området. Naturmangfoldloven § 7 fastslår at prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12 skal legges til grunn ved utøving av offentlig myndighet. Beslutninger skal vise hvordan disse prinsippene er vurdert og vektlagt.

Området er kartlagt ved bruk av offentlig tilgjengelig database, artskart.no. Det er ikke registrert fremmede arter eller sjeldne/sårbare arter eller naturtyper i eller i nærheten av planområdet. I praksis er det hagen ved Melbyvegen 2 som utgjør det eneste grønne området innenfor planen, og dette er opparbeidet med menneskelig beplantning og utforming.

Kravet i § 8 om at saken skal baseres på eksisterende og tilgjengelig kunnskap, anses som oppfylt av forslagsstiller. Siden naturmangfoldet i liten grad berøres av planforslaget, og det ikke kan påvises effekter av tiltak på verdifull natur, vurderes det som unødvendig å foreta vurderinger etter de øvrige miljøprinsippene i naturmangfoldloven §§ 9–12.

5.1.5 Støy:

Området er støyutsatt fra flere støykilder (jernbane, fylkesveg, industri). Det er ikke planlagt ny støyfølsom bebyggelse, og det er derfor ikke utarbeidet egen støyutredning. Kommunen forutsetter at støy vurderes i planbeskrivelsen, inkludert eventuell tilbakeslagsstøy fra eksisterende støykilder til nærliggende boliger.

Det forutsettes at aktiviteten på næringsområdet i seg selv ikke medfører støy som overstiger grenseverdiene i støyretningslinjen. Det jobbes ikke skift på verkstedet, og det er kun arbeids- og åpningstider på dagtid på hverdager. All aktivitet ved verkstedet foregår innendørs. Selv om aktiviteten ikke overstiger fastsatte grenseverdier, bør det være bevissthet rundt mulig støykilder som følge av at næringsområdet ligger med nærhet til tilgrensende boliger.

Det er satt i gang arbeid med endring av reguleringsplan for Raufoss industripark. Det skal som del av denne planprosessen utarbeides en støyutredning med nye fremskrevne trafikk tall og for utvidet utbyggingsvolum i næringsparken.

Som følge av at det dette blir det et vanskelig grunnlag å vurdere evt. tilbakeslag fra eksisterende støykilder på. Tilbakeslag fra støy oppstår på generelt grunnlag når lyd reflekteres fra harde flater. På generelt grunnlag gir harde, glatte flater sterkere refleksjon enn myke, ujevne flater. Vegetasjon kan bidra til å redusere utfordringen. Eksisterende og planlagt bebyggelse skal utformes med trekledning som fasademateriale og fordelt på to bygg. Det betyr at evt. lyd fra industriparken ikke møter en hard sammenheng flate og mulig refleksjonen av støy anses som uproblematisk.

5.1.6 Landskapsvirkning



Figur 21, Melbyvegen sett i dagens situasjon.



Figur 22, Melbyvegen sett i fremtidig situasjon.

Det lagt vekt på landskapstilpasningen som del av arbeidet med planen. Konkret vises dette gjennom at det nye bygget planlegges med saltak, med samme retning på mønet, og samme vinkel som eksisterende forretningsbygg. Saltak er også den dominerende takformen i området.

Det nye bygget planlegges med trekledning. Treverk som fasademateriale er på sin side også det dominerende bygningsmateriale i området. Også eksisterende verksted er oppført med dette.

Det finnes mange eksempler på at næringsbygg for bil blir oppført med flate tak og kledd med bygningsplater. Dette ville bli en fremmed og uheldig uttrykksform på et slikt næringsområde som skal innpasses inn mot et boligområde og er derfor vagt bort.

Disse to elementene vurderes som de to viktigste for å bidra til en god stedstilpasset bebyggelse.

Mønehøyde på det nye verkstedet og dagens villa oppført på Melbyvegen 2 vil bli tilnærmet det samme, som følge av at det nye bygget skal plasseres på samme nivå som dagens forretning.

Nytt verkstedbygg vil imidlertid være større i grunnflate, og en større del av tomta blir tatt i bruk, og utvidelsen vil innebære en fortetting på området. Det er forsøkt i vise dagens og fremtidig situasjon i figur 21 og 22 på forrige side. Naboer mot nord og øst kan oppleve at næringsområdet kommer tettere på dem enn tidligere. Krav i planen om å etablere vegetasjon langs Melbyvegen skal bidra til å avdempe effekten av dette.

5.1.7 Stedsutvikling

I planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, beskriver retningslinje 3.3 knyttet til handel og tjenester at: *Prinsippet om rett virksomhet på rett sted med hensyn til besøkstall, antall arbeidsplasser og transportgenerering skal legges til grunn for planleggingen.*

Bil er en «plasskrevende vare» som ut ifra dette skal plasseres i B- og C områder, dvs. i ytterkant av sentrum.

Utgangspunktet er at en bilbutikk slik som planforslaget legger til rette for, ikke er egnet nærmere sentrum, og at det er en type forretning som skal plasseres i ytterkant av sentrum.

Det er i tillegg naturlig å legge slike virksomheter til steder som har nærhet til overordnet vegnett, og som er lett synlige. Storgata 79 og Melbyvegen 2 egner seg derfor godt til dette formålet.

Samtidig har Raufoss allerede i dag et langstrakt sentrumsområde, og planforslaget medfører at bybildet strekkes videre nordover.

5.2 Risiko og sårbarhet

Det er utarbeidet en egen ROS-analyse, der aktuelle utredningstemaer er kartlagt. Framgangsmåten for å utarbeide denne ROS-analysen bygger på metoden som er gitt i Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) sin veileder «Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging», 2017.

Analysen foreslår der det er vurdert som nødvendig oppfølgende tiltak i planen, som er innarbeidet i bestemmelsene. ROS-analysen omhandler følgende temaer:

- Overvannsløsninger og urban flom: Analysen danner grunnlag for bestemmelser om håndtering av overvann (bla. i form av gjenbruk av takvann) kartlegging av påslipp til kommunalt nett, samt anvendelsen av permeable dekker.
- Grunnforhold – områdestabilitet: Dokumentasjon av sikkerhet mot områdeskred omtales ofte som dokumentasjon av tilstrekkelig områdestabilitet. Denne er vurdert som ivaretatt uten behov for videre oppfølging.

- Grunnforhold – forurensset grunn: Det ble påvist forurensede masser tilsvarende tilstandsklasse 2 (god) i fire prøver og tilstandsklasse 1 (rene masser) i resterende åtte prøver. Påvist forurensning ligger innenfor akseptkriteriene for dagens arealbruk (næringsområde og bolig), men siden nivået ligger over normverdi for rene masser, utløses krav om tiltaksplan for håndtering av forurensset grunn og anleggsvann ved gravearbeider på tomte jfr. Forurensningsforskriften kap. 2. Tiltaksplanen vedlegges en ev. søknad om igangsettelsestillatelse, og må godkjennes av Vestre Toten kommune før gravearbeidene starter. Dette er fulgt opp som rekkefølgekrav i planen.
- Trafikksikkerhet: Trafikkløsning, parkering og logistikk har vært vurder under utarbeidelsen av planforslaget. Planforslaget legger opp til en mindre utbedring av kryssområdet, noe som vil bedre forholdene spesielt vinterstid. Planen avdekker videre behov for å utbedre siktforhold i form av fjerning av vegetasjon i kryssområdet. Etter dialog med Innlandet fylkeskommune ang. nærheten til gang- og sykkelvegen og p-plasser er det avdekket behov for oppføring av et rekkverk langs GS vegen. Trafikksikker skjerming av lekeplassen er også vurdert og fulgt opp i planbestemmelsene.
- Brannsikkerhet: Det er avdekket behov for en ny brannkum, og bestemmelsene hjemler at denne skal være etablert før ny bebyggelse kan tas i bruk.

6 VURDERING AV INNKOMNE MERKNADER

6.1 Statsforvalteren i Innlandet, brev datert 03.09.2025

1. Statsforvalteren viser til Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027, og forutsetter at relevante føringer her legges til grunn for planarbeidet.
2. I tillegg til punktene nevnt i planinitiativ og referat fra oppstartsmøte, minner vi om at planforslaget spesielt må ta hensyn til nasjonale mål og føringer når det gjelder:
 - a. Tilrettelegging for medvirkning i planprosessen, jf. § 5-1 i plan- og bygningsloven.
 - b. Krav til risiko- og sårbarhetsanalyse, jf. § 4-3 i plan- og bygningsloven o Reduksjon av klimagassutslipp, og omlegging til miljøvennlig energi, jf. statlige planretningslinjer for klima og energi
 - c. Tilpasning til klimaendringer, jf. statlige planretningslinjer for klima og energi
 - d. Universell utforming av uteareal og bygninger, jf. §1-1 i plan- og bygningsloven
 - e. Sikring av miljømessig forsvarlige fellesløsninger for avløp og vannforsyning
 - f. Forsvarlig massehåndtering jf. forurensningsloven og helhetlig masseforvaltning jf. nasjonale forventninger og statlige planretningslinjer for klima og energi
 - g. Utbygging tilpassa landskap og omgivelser, jf. Europarådets landskapskonvensjon
 - h. God by- og stedsutvikling, jf. statlige planretningslinjer arealbruk og mobilitet

Forslagsstillers kommentar:

1. Etter vår vurdering er planforslaget utarbeidet i tråd Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027.
2. Under følger våre vurderinger knyttet til det enkelte punkt:

- a. Gjennomført medvirkningsopplegger beskrevet i kapittel 1.2.1, og vurderes som ivaretatt.
- b. ROS-analysen som følger planforslaget, er utarbeidet etter gjeldende metodikk, og vurderes som ivaretatt.
- c. Vurderes ivaretatt gjennom utarbeidet VAO-rammeplan med videre forankring mot planbestemmelsene. Det vises for øvrig til ROS-analysen, deltama overvann.
- d. Ivaretas på generelt grunnlag av planbestemmelse 1.9.
- e. Samme vurdering som punkt c).
- f. Vurderes ivaretatt gjennom gjennomførte miljøtekniske grunnundersøkelser. Det vises for øvrig til ROS-analysen, deltama grunnforurensing.
- g. Landskapsvirkning er vurdert som del av kapittel 5.1.6, og det vises til dette for en nærmere redegjørelse.
- h. Temaet er vurdert som del av kapittel 5.1.6, og det vises til dette for en nærmere redegjørelse.

6.2 Innlandet fylkeskommune, brev datert 02.09.2025

- 1. Fylkeskommunen henviser til gjeldende planer/-strategier for Innlandet fylkeskommune.
- 2. Området foreslått til kvartalslekeplass er lokalisert like ved biloppstillingsplass/parkering for bilforretningen/bilverkstedet. Viser i den anledning til rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen og Rundskriv T-2/08 punkt 5 a. «Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare». Det må sikres at kvartalslekeplassen er sikret mot trafikkfare. Dette kan gjøres gjennom fysisk adskillelse, eksempelvis med gjerde og beplantning. Det må også sikres trafiksikker adkomst.
- 3. Gjennom planarbeidet forventer vi at det gjøres tilstrekkelige trafikale og trafiksikkerhetsmessige vurderinger, med særlig vekt på myke trafikanter. Nødvendige trafikale tiltak må tas inn i reguleringsplanen som rekkefølgekrav.
- 4. Vi forutsetter at trafikkarealer og frisikt krav knyttet til fylkesvegen utformes i henhold til vegnormalene, jfr. Statens vegvesens håndbok N100 «veg- og gateutforming».
- 5. Vi ber om at frisiktsoner tegnes ut i plankartet og at det knyttes bestemmelser til sonene.
- 6. Vi minner om at for tiltak som berører fylkesveg, skal byggeplan godkjennes av Innlandet fylkeskommune.
- 7. Løngs fylkesvegen ber vi om at det tas høyde for arealbehov til en eventuell framtidig oppgradering av gang- og sykkelveg til sykkelveg med fortau (minimum 2 meter ut fra dagens gs-veg).
- 8. Det vises til regjeringens klimastrategi, og at de for å nå målene i strategien er viktig at det i alle planer, også reguleringsplaner innarbeides krav til klimamål.
- 9. Vi forventer at planbeskrivelsen gjør rede for medvirkningsopplegget og hvordan man har lagt til rette for medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging for å kunne delta.

Forslagsstillers kommentar:

1. Det er henvist til regionale føringer for planarbeidet i kapittel 2.2. Disse er vurdert, men de danner etter vår vurdering kun et bakteppe og får ikke direkte anvendelse for planarbeidet konkret.
2. Merknaden vurderes ivaretatt gjennom at plankartet regulerer en adkomst til lekeplassen fra Trogstadvegen. Det er knyttet bestemmelser til formålet som sier at det skal være fysisk adskillelse i form av enten gjerde eller steiner mot parkeringsplassen. Lekeplassens størrelse opprettholdes i sin helhet som i gjeldende plan.
3. Trafikksikkerhet og trafikale vurderinger inngår som eget deltema i ROS-analysen. Avdekkede behov for tiltak er fulgt opp i plankart og bestemmelser med rekkefølgekrav der dette er aktuelt.
4. Frisiktkrav trafikkarealer er utformet etter kriterier definert i N100. Forholdet vurderes derfor som ivaretatt.
5. Merknaden er fulgt opp i plankart og bestemmelser.
6. Krav til byggeplan og rekkefølgekrav tilknyttet dette er innarbeidet i planbestemmelsene, jf. § 5.1 c).
7. Innlandet Fylkeskommune fremmet samme merknad i forbindelse med planarbeidet for Storgata 71, rett ved siden av dette planområdet. Gjennom dette planarbeidet ble merknaden ikke tatt tilfølge. Det ble her vurdert at det er arealer for fremtidig sykkelveg innenfor arealer regulert til annen veggrunn. Da det knytter seg stor grad av usikkerhet til endelig løsning for en slik sykkelveg, og det må lages en separat reguleringsplan på dette senere, er det kun valgt å regulere dagens fortauløsning. Vi mener disse planene må sees i sammenheng. Det er på bakgrunn av dette ikke avsatt egne arealer for dette.
8. Merknaden vurderes ivaretatt gjennom en klimavennlig strategi for gjenbruk av takvann i vaskehall for biler, muligheter for solceller på tak og fasader, samt bruk av treverk som konstruksjons- og fasademateriale.
9. Det vises til kapittel 1.2.1 for en nærmere redegjørelse for medvirkningsopplegget. Merknaden vurderes ivaretatt.

6.3 Statens vegvesen, brev datert 25.08.2025

1. Dagens adkomst fra fylkesvegen skal videreføres, men det skal vurderes om det er behov for mindre tiltak for utbedring av krysset. Vi viser til Statens vegvesens håndbøker for utforming av kryss.
2. I reguleringsplanen bør det settes bestemmelser for hvilke typer virksomheter som tillates i området, ulike typer virksomheter generer bl.a. ulike mengder trafikk.
3. Planområdet ligger i et boligområde og vil også være del av skoleveg, her må det gjennom planarbeidet gjøres vurderinger knyttet til trafikksikkerhet. Det må bl.a. sørges for at frisikten blir ivaretatt i kryssområdet, dette gjelder særlig med tanke på biloppstilling mot fylkesvegen.

Forslagsstillers kommentar:

1. Forholdet vurderes ivaretatt gjennom ROS-analyse, deltema trafikksikkerhet.
2. Vurderes ivaretatt gjennom planbestemmelse 2.1.1 a) som definerer hvilke type bebyggelse som tillates. (bilverksted med tilhørende sekundærfunksjoner som administrasjon, salg/bilpleie/vaskehall, samt nødvendige parkeringsplasser tilknyttet dette.)

3. Forholdet vurderes ivaretatt gjennom ROS-analyse, deltema trafiksikkerhet, samt innarbeidede frisktsoner i plankart med tilhørende bestemmelser.

6.4 NVE, brev datert 13.08.2025

Innspillet er av generell karakter, og henviser til veiledere og verktøy tilgjengelig på NVEs nettsider. Brevet gjengis derfor ikke her.

Forslagsstillers kommentar:

NVE veileder for håndtering av overvann er benyttet under arbeidet med VAO-rammeplanen som følger planforslaget. Merknaden vurderes ivaretatt.

6.5 Miljørettet helsevern IKS, brev datert

1. Det må legges til rette for sikker trafikk- og parkeringsavvikling som legger til rette for gående og syklende, både i anleggsperioden og etter ferdigstilling.
2. Den planlagte byggingen av nytt næringslokale vil blant annet kunne medføre økt støy fra trafikk i et allerede trafikkert område, både i byggeperioden og etter ferdigstilling. Det er viktig at det redegjøres grundig for hvordan helsemessige ulemper forebygges for de som bor og ferdes i området. Det må gjøres tiltak for å forebygge at støy fra f.eks. tekniske installasjoner, samt at eventuelle andre aktiviteter ikke blir til sjenanse.
3. Belysning innenfor planen må planlegges slik at den ikke fører til sjenanse for naboene, samtidig som uteområdet er godt nok opplyst med tanke på sikkerhet.
4. Vi anbefaler at næringsområder brytes opp av grøntanlegg og skjermvegetasjon, spesielt mot omkringliggende boliger, også mht. overvann.
5. Helsemessige ulemper må forebygges i alle ledd, også i bygg- og anleggsfasen. Det er positivt med tidlig involvering av naboer i planprosessen, jf. møte 25.08.2025, for å forebygge eventuelle fremtidige konflikter. Det bør etableres en rutine for varsling av naboer hvis det skulle oppstå uforutsette hendelser som kan medføre ulempe for naboer i anleggsfasen eller ved fremtidig drift.

Forslagsstillers kommentar:

1. Merknaden vurderes ivaretatt gjennom ROS-analysen deltema om trafiksikkerhet. Plan for anleggsperioden må utarbeides av entreprenør for tiltaket.
2. Støy er vurdert i kapittel 5.1.4 og det vises til dette for en nærmere redegjørelse.
3. Forholdet vurderes som ivaretatt gjennom krav i planbestemmelsene om belysningsplan.
4. Vurderes som ivaretatt. Bestemmelsene for formålet o_AVG6 nedfeller at det skal plantes minst tre trær innenfor dette formålet, som skjerming for naboer.
5. Forutsettes ivaretatt av forslagsstiller som del av gjennomføringen av planen.

6.6 Elvia, brev datert 19.08.2025

1. Det er viktig at det planlegges slik at ny bebyggelse og anlegg ikke kommer i konflikt med Elvia sine anlegg, dette gjelder særlig høyspenningsanlegg. Dersom planen forutsetter at eksisterende elektrisk nett må flyttes eller legges om, må det settes av arealer til nye traseer og/eller nettstasjon(er). Nye traseer må gis rettigheter med minst like gode vilkår som det Elvia har til de eksisterende traseene/nettstasjonene.
2. Elvia ønsker at utbygger tar kontakt i god tid før utbygging for å avklare hvordan planområdet skal forsynes med strøm.

Forslagsstillers kommentar:

1. Det kan ikke sees at utbyggingen kommer i konflikt med Elvias anlegg.
2. Det er kartlagt at planområdet kan tilknyttes eksisterende trafo ved Storgata 71. Trasé for kabel frem til denne vil være langs gang- og sykkelveg. Det er derfor ikke behov for å avsette egne arealer for trafo i planen.

6.7 Rita og Ole Halvor Wøien, udatert brev

1. Wøien reagerer på at det nye verkstedet er planlagt rett øst for deres bolig, noe som vil føre til betydelig økt støy og innsyn. De peker på at dagens grønne buffersone vil forsvinne, og at porten til verkstedet sannsynligvis vil stå åpen store deler av året, noe som forverrer situasjonen i forhold til slik den er i dag. Wøien mener den beste løsningen om det skal bli en reguleringsendring til næring er at bilverksted er der det er i dag og at nye bygget blir bilbutikk med ingen aktivitet på baksiden.
2. I et tidligere møte ble det forespeilet at det nye bygget skulle være en bilbutikk, mens verkstedet skulle forbli der det er i dag – en løsning de var positive til. Den nye planen med verksted på østsiden oppleves som mer inngripende og negativ for bomiljøet.
3. Wøien frykter at boligverdien vil synke betydelig på grunn av støy, lukt og trafikk.
4. Wøien påpeker at det ikke vil være nok plass til snø mellom Melbyvegen og verkstedet, og at både Elite Bil og kommunen må brøyte – noe som kan skape problemer.
5. Det uttrykkes bekymring for trafikkforholdene, spesielt vinterstid, i krysset mellom Storgata og Trogstadvegen. Økt kundetrafikk vil forverre situasjonen, og de stiller spørsmål ved om det er forsvarlig å godkjenne en utvidelse uten å løse dette. Wøien stiller spørsmål om det vil være riktig å omregulere eiendommen om ikke trafikkforholdene lar seg løse.
6. Wøien stiller spørsmål ved hvordan parkering og adgang via bommen skal håndteres, da det allerede i dag er utfordringer med kunder som parkerer overalt.

Forslagsstillers kommentar:

1. Det er ikke konfliktløst å utvide næringsområdet inn mot eksisterende bebyggelse i området. Planforslagets landskapsvirkning og tilpasning til omgivelsene er vurdert under kapittel 5.1.5. For å bidra til skjerming av området er det i bestemmelsene nedfelt at det skal plantes minst 3 trær langs Melbyvegen. Dette blir på motsatt side av veien som Wøien bor.

2. Dagens bygg har tekniske begrensinger som gjør at det egner seg bedre til utstillingslokale enn til verksted. Av disse årsakene er derfor den interne fordelingen av funksjoner slik at verksted legges til det nye bygget. Planforslaget skal bidra til å avgrense verkstedet mot Melbyvegen. Det legges opp til innkjøring med bom, samt bruk av annen veggrunnsformål for å bidra til at verkstedet får en definert ramme for sin virksomhet.
3. Forholdet til boligverdier er ikke dokumentert og er en betraktning som vanskelig lar seg komme til enighet på. Wøien, som nærmeste nabo er i sin rett til være mot plangrepet. Planforslaget forsøker å finne en balansert løsning på Elite bils arealbehov for opplevelsen av bilverkstedet for berørte eiendommer på Melbyfeltet.
4. Det er avsatt en grøft/buffersone på 2 meter mellom Melbyvegen og formålsgrensen for det nye verkstedet. Denne sonen representerer skal brukes til snø opplag, selv om de har begrenset kapasitet. Det legges til grunn at det må etableres rutiner for bortkjøring av snø ved behov.
5. Forholdet vurderes som ivaretatt gjennom ROS-analysens deltema trafiksikkerhet, med oppfølging i planbestemmelsene.
6. Bommen vil administreres av Elite bil. Reguleringsplanen uttrykker tydelig hva som er intensjonen og hensikten med å etablere en innkjøring med bom. Dette gir grunnlag for oppfølging dersom bommen brukes annerledes enn det som er beskrevet i reguleringsplanen.

6.8 Marianne Strand, epost datert 31.08.2025

1. Strand er bekymret for hvordan den nye situasjonen kommer til å bli, med tanke på økt trafikk i boligområdet. Avkjøringen fra Storgata er ikke optimal, da den er uoversiktlig (spesielt på vinteren) og trang. Dette er mye pga hellingen og nivåforskjellen på Storgata og Trogstadvegen. Det vil også bli økt trafikk i og rundt krysset Trogstadvegen-Melbyvegen, noe som kan skape farlige situasjoner især for myke trafikanter.
2. Strand stiller spørsmål ved snøbrøytingen på vinteren, og hvordan det planlagt at snøen fra området skal gjøres av.

Forslagsstillers kommentar:

1. Forholdet vurderes som ivaretatt gjennom ROS-analysens deltema trafiksikkerhet, med oppfølging i planbestemmelsene.
2. Samme vurdering som punkt 4 under merknad fra Wøien.

Dokumentliste

1. Plankart, datert (19.12.2025)
2. Planbestemmelser, datert (06.01.2026)
3. Planbeskrivelse, datert (06.01.2026)
4. ROS-analyse, datert (19.12.2025)
5. Illustrasjonsplan, datert (19.12.2025)
6. Fasade og snitt, Green Advisers, datert 24.09.2025.
7. DMR Miljø og Geoteknikk AS, Miljøteknisk notat, datert 09.10.2025
8. DMR Miljø og Geoteknikk AS, Områdestabilitetsvurdering datert 23.10.2025.
9. Samlede merknader ved oppstart av planarbeid
10. VAO-rammeplan, Green Advisers, datert 29.10.2025
11. Vegtegning Plan og Profil, Feste Landskap Arkitektur Kapp, 04.12.2025