

Vestre Toten Rådhus AS

Trafikkanalyse

Detaljregulering for Sagatunet, Raufoss

Oppdragsnr.: 52505412 Dokumentnr.: TRA01 Revisjon: E02 Dato: 2026-02-13



Trafikkanalyse

Detaljregulering for Sagatunet, Raufoss

Oppdragsnr.: 52505412 Dokumentnr.: TRA01 Revisjon: E02

Oppdragsgiver: Vestre Toten Rådhus AS
Oppdragsgivers kontaktperson: Ole Anders Hoff
Rådgiver: Norconsult Norge AS
Oppdragsleder: Ingrid Finne Klynderud
Fagansvarlig: Stein Emilsen
Andre nøkkelpersoner: Eric Christian Monsen

Revisjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
E02	13.02.2026	Til 1.gangsbehandling i UTP, justert etter tilbakemelding fra planavdelingen.	STEEMI	KJEFLA	INGKLY
E01	19.12.2025	Til 1.gangsbehandling i UTP	ERIMON/ STEEMI	STEEMI/ HEANDE	INGKLY
D02	05.12.2025	Til godkjenning hos oppdragsgiver	ERIMON/ STEEMI	STEEMI/ HEANDE	INGKLY
B02	23.10.2025	Til gjennomlesing hos oppdragsgiver	ERIMON/ STEEMI	STEEMI/ HEANDE	INGKLY

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Sammendrag

Rapporten kort oppsummert i fire punkter

1. Trafikkanalysen vurderer konsekvensene av å etablere et utvidet senter for voksenopplæring og nye boliger i Raufoss, Vestre Toten. Analysen omfatter dagens situasjon, et nullalternativ 20 år fram i tid uten tiltak, og et tiltaksalternativ med planlagte utbygginger gjennomført.
2. **Dagens situasjon:** Trafikkavviklingen i området er i dag vurdert som akseptabel. Samtidig er det enkelte mangler i infrastrukturen for myke trafikanter, spesielt når det gjelder sammenhengende gang- og sykkelveger.
3. **Nullalternativet:** Basert på fylkesvise prognoser forventes en trafikkvekst på 17,8 % frem mot 2050. I dette alternativet er det også forutsatt at eksisterende parkeringsplass mellom jernbanen og Storgata får en trafikkøkning på 35 bilturer per døgn, fordi det i tråd med gjeldende regulering er forutsatt hotellvirksomhet i Storgata 26. Selv med trafikkøkningen i nullalternativet vurderes trafikkavviklingen fortsatt som tilfredsstillende.
4. **Tiltaksalternativet:** Tiltaket vil medføre en mindre trafikkøkning til og fra Sigurd Østliens veg 2 og 4, anslått til rundt 28 kjøretøy per time. Av disse vil 18–20 kjøretøy benytte planovergangen i Korterudsvingen. Økningen er såpass liten at den ikke vil påvirke kapasiteten i området nevneverdig. I tillegg legger planforslaget til rette for fortau langs P-plassen mellom jernbanen og Storgata, noe som vil forbedre forholdene for gående.

Innledning

Vestre Toten kommune ønsker å fremme en detaljreguleringsplan for utbygging av interkommunalt opplæringssenter med tilhørende parkering. Sagatunet blir i dag brukt til voksenopplæringssenter, helsestasjon, legekantor og som base for hjemmetjenesten i Vestre Toten kommune. Det er i tillegg en enebolig i planområdet.

Dagens situasjon

Dagens trafikksituasjon i og rundt planområdet er preget av et vegnett med varierende standard. Korterudsvingen, Sigurd Østliens veg og Løvåsbakken har relativt smale kjørebane og mangelfull tilrettelegging for myke trafikanter, spesielt i Korterudsvingen hvor det ikke er fortau mellom Storgata og jernbanen. Trafikkmengdene er moderate, med ca. 800 kjøretøy per døgn i Korterudsvingen og rundt 3 000 i Østvollvegen og Løvåsbakken. Trafikksikkerhetsanalysen viser få registrerte ulykker i området, og det er ikke indikasjoner på spesielt ulykkesutsatte punkter. Kollektivtilbudet vurderes som svært godt, med både tog og buss fra Raufoss stasjon innen 400 meters gangavstand.

Nullalternativet

Analysen vurderer to framtidige scenarier: et nullalternativ og et tiltaksalternativ. Nullalternativet innebærer generell trafikkvekst fram til 2050, med en samlet økning på 17,8 % i ÅDT. I dette alternativet er det også forutsatt at eksisterende parkeringsplass mellom jernbanen og Storgata får en trafikkøkning på 35 bilturer per døgn, fordi det i tråd med gjeldende regulering er forutsatt hotellvirksomhet i Storgata 26. Selv med trafikkøkningen i nullalternativet forventes det at trafikkavviklingen fortsatt vil være akseptabel.

Tiltaksalternativet

Tiltaket omfatter en ny fløy på Sagatunet med plass til 70 ansatte og 277 elever, samt 14 nye leiligheter i tillegg til den eksisterende boligen. Det etableres 106 parkeringsplasser ved Sagatunet og én plass per bolig.

Trafikkanalyse

Detaljregulering for Sagatunet, Raufoss

Oppdragsnr.: 52505412 Dokumentnr.: TRA01 Revisjon: E02

I tillegg legger planforslaget til rette for fortau langs P-plassen mellom jernbanen og Storgata, noe som vil forbedre forholdene for gående.

Planforslaget gir en økning på 557 personturer per hverdag (YDT), hvorav 146 er bilturer. Dette gir en økning i ÅDT fra 448 til 552. I rushtimene utgjør dette ca. 28 kjøretøy per time, hvor 18–20 forventes å krysse planovergangen i Korterudsvingen. Trafikkøkningen er såpass liten at den ikke vil påvirke kapasiteten i området nevneverdig. Det konkluderes med at tiltaket har svært små trafikale konsekvenser og samtidig gir anbefalinger for forbedringer for myke trafikanter.

Innhold

1	Innledning	6
1.1	Lokalisering av planområdet	6
1.2	Formålet med trafikkanalysen	6
1.3	Tilgrensende planer	7
2	Dagens situasjon	8
2.1	Dagens vegnett i analyseområdet	8
2.2	Dagens bruk i av vegene i analyseområdet	9
2.2.1	Sigurd Østliens veg 2 og 4	9
2.2.2	Korterudsvingen 1	11
2.2.3	P-plass mellom jernbanen og Storgata	12
2.3	Dagens trafikkmengder i omkringliggende vegnett	13
2.3.1	Timetrafikk	14
2.4	Kapasitetsberegninger	16
2.4.1	Metode	16
2.4.2	Resultater	18
2.5	Trafikksikkerhet	18
2.6	Kollektivtilbud	20
2.7	Forhold for myke trafikanter	22
2.7.1	Korterudsvingen	22
2.7.2	Sigurd Østliens veg	25
2.7.3	Løvåsbakken	27
2.7.4	Storgata	29
3	Fremtidig situasjon	30
3.1	Informasjon om beregningsalternativer	30
3.1.1	Usikkerhet i beregningene	30
3.2	Nullalternativet	30
3.2.1	Generell trafikkvekst	30
3.2.2	Arealbruk og turproduksjon i planområdet	30
3.2.3	ÅDT	32
3.2.4	Timetrafikk	32
3.2.5	Kapasitetsberegninger	34
3.3	Tiltaksalternativet	35
3.3.1	Beskrivelse	35
3.3.2	Turproduksjon	37
3.3.3	ÅDT	41
3.3.4	Timetrafikk	41
3.3.5	Kapasitetsberegninger	43
4	Grunnlag for trafikksikkerhetsvurdering av jernbanekryssing	44

Trafikkanalyse

Detaljregulering for Sagatunet, Raufoss

Oppdragsnr.: 52505412 Dokumentnr.: TRA01 Revisjon: E02

5 Referanser

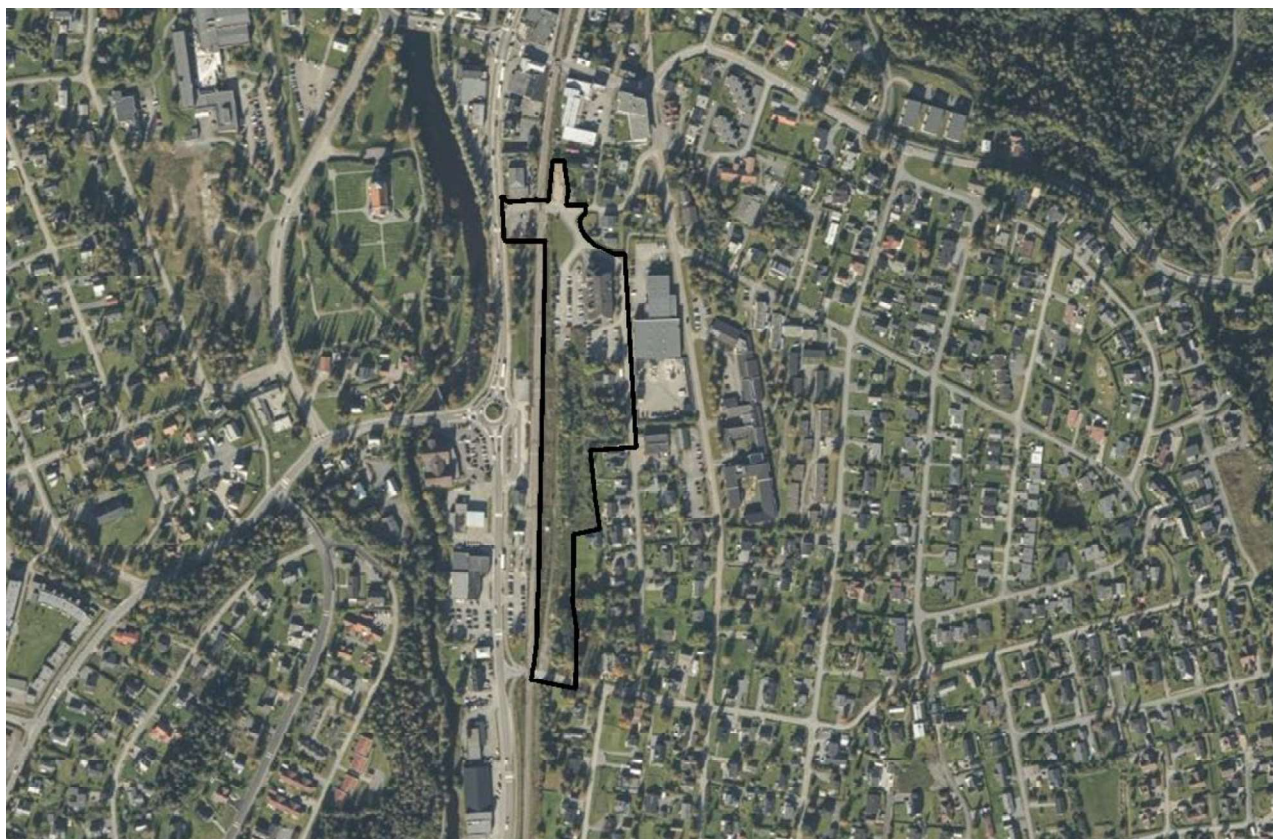
45

1 Innledning

Vestre Toten kommune ved eiendomsavdelingen ønsker å fremme en detaljreguleringsplan for utbygging av interkommunalt opplæringscenter med tilhørende parkering på Sigurd Østliensveg 2 og 4, gbnr 14/120 og 14/52. Sigurd Østliens veg 2 og 4, Sagatunet, blir i dag brukt til helsestasjon, legekonto og som base for hjemmetjenesten i Vestre Toten kommune. Det skal settes opp et nybygg sør for eksisterende bygg. Arealet vil i all hovedsak bli regulert til offentlig tjenesteyting, kontor og undervisning. For å løse tilkomst og parkering har det vært dialog med Bane NOR.

1.1 Lokalisering av planområdet

Planområdet er lokalisert i sentrum av Raufoss i Vestre Toten kommune, langs østsiden av Raufoss stasjon. Trafikkanalysen ser på trafikforhold også utenfor området, nærmere bestemt i området vist i figur 1-1.



Figur 1-1: Området der det er gjort trafikkvurderinger. Kilde: Norconsult

1.2 Formålet med trafikkanalysen

Formålet med trafikkanalysen er å kartlegge trafikale forhold som bør hensyntas i planen og vurdere planens trafikale konsekvenser. Spesielt har det vært fokus på å vurdere endringer i trafikksituasjonen over og rundt planovergangen i Korterudsvingen.

1.3 Tilgrensende planer

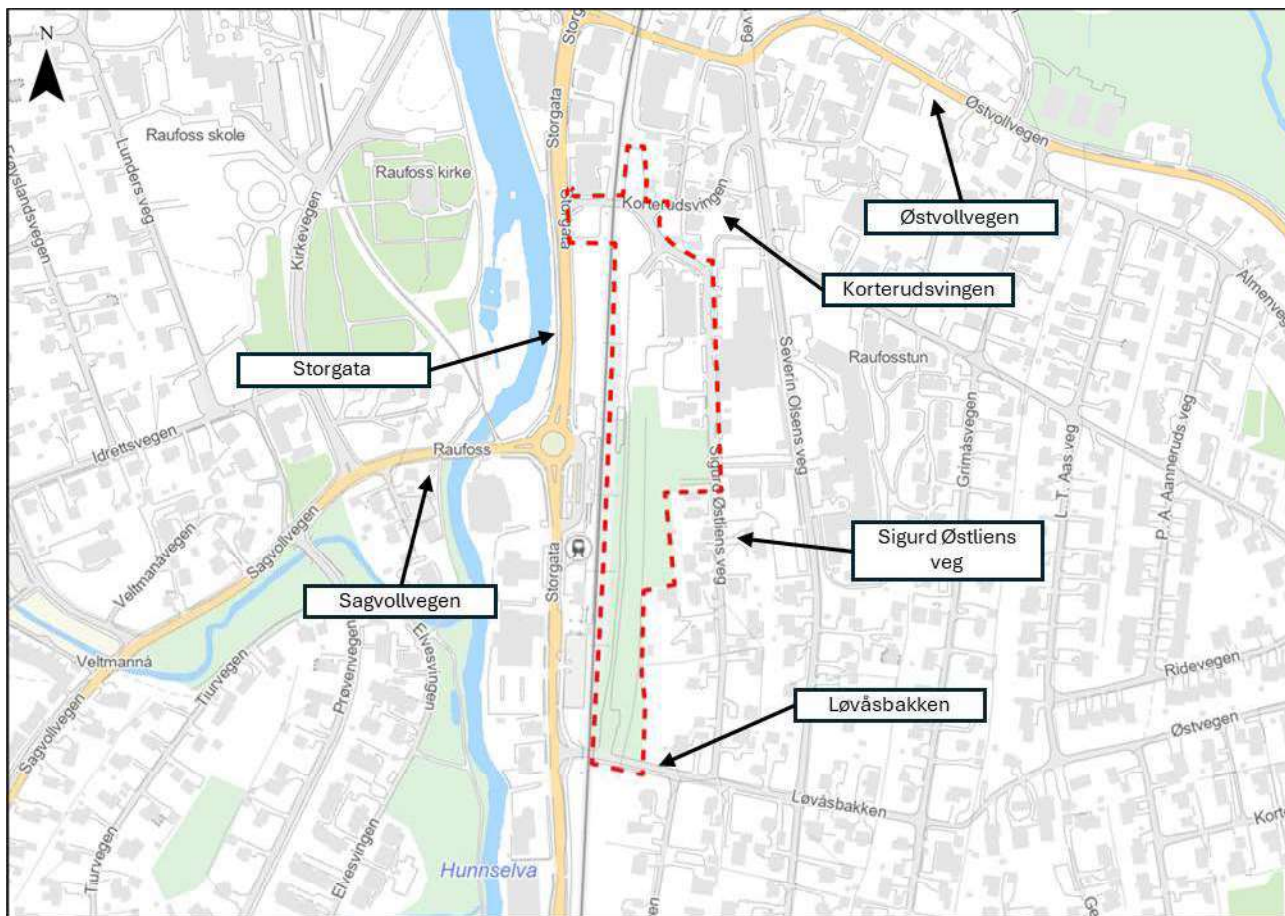
Øst for Sagatunet, i Sigurd Østliens veg, ligger Byggmakker Raufoss. Denne byggevareforretningen ble etablert i som følge av en detaljreguleringsplan som ble vedtatt i 2007. Tiltakene i denne planen er i stor grad utført, men krysset Korterudsvingen x Sigurd Østliens veg er ikke utbedret i henhold til planen. Det foreligger også et planforslag for Storgata 26, tidligere Raufoss hotell, som per dags dato ikke er vedtatt. Planen foreslår etablering av boliger og parkering ved krysset mellom Storgata og Korterudsvingen.

2 Dagens situasjon

For å identifisere forhold ved dagens situasjon som bør vurderes i planarbeidet, samt for å få et grunnlag for å vurdere de trafikale konsekvensene av planforslaget, er det sett på dagens situasjon i og omkring planområdet.

2.1 Dagens vegnett i analyseområdet

I analyseområdet inngår deler av Korterudsvingen, Sigurd Østliens veg og Løvåsbakken. Korterudsvingen har fartsgrense 50 km/t, Sigurd Østliens veg har fartsgrense 30 km/t og Løvåsbakken har fartsgrense 40 km/t. Sigurd Østliens veg og Løvåsbakken har en vegbredde på om lag 5 meter. Vegbredden i Korterudsvingen varierer.



Figur 2-1: Vegnett i og ved analyseområdet. Kilde: Norconsult

2.2 Dagens bruk i av vegene i analyseområdet

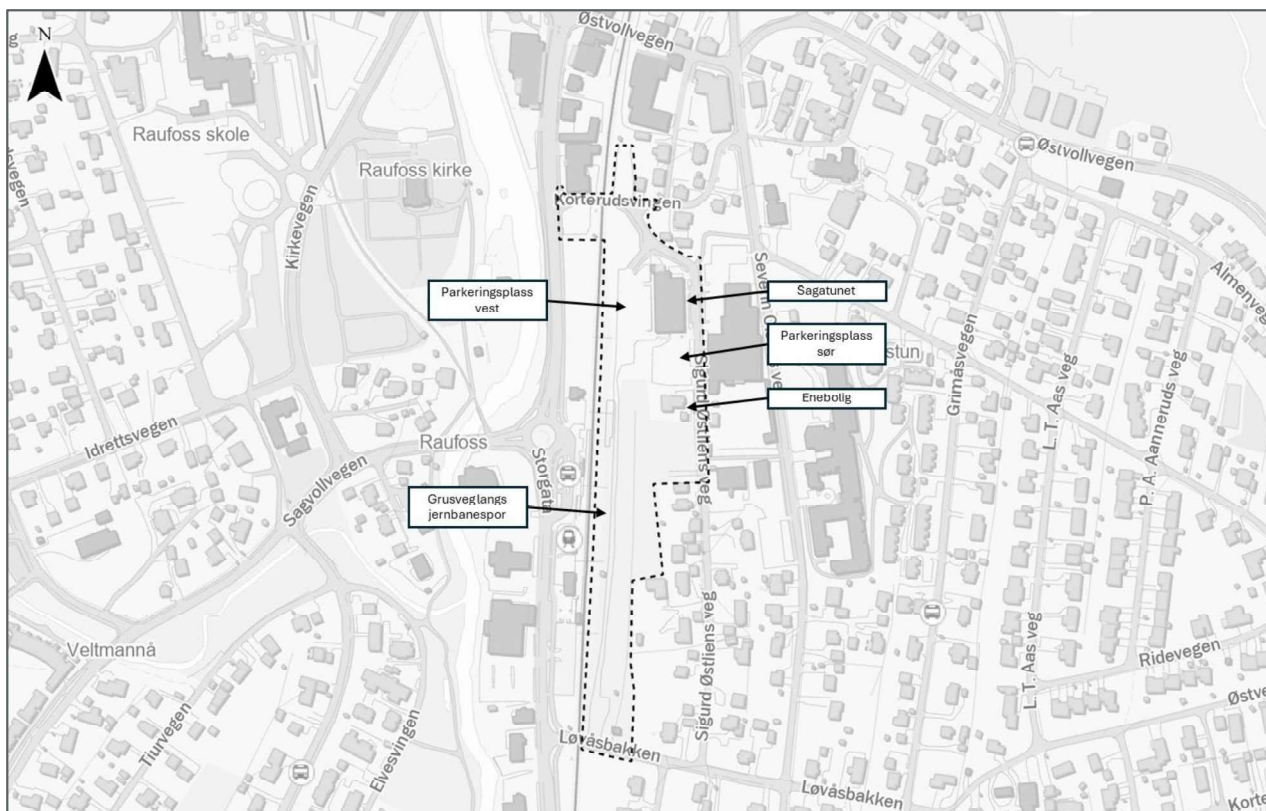
2.2.1 Sigurd Østliens veg 2 og 4

Som tidligere opplyst er Sigurd Østliens veg 2 og 4, Sagatunet, i dag brukt til helsestasjon, legekantor og som base for hjemmetjenesten i Vestre Toten kommune. Det er i dag totalt ca. 101 parkeringsplasser for biler ved Sagatunet. 59 av disse er lokalisert på vestsiden av bygningen, mot jernbane, mens de øvrige 42 er lokalisert på sørsiden av bygningen. Parkeringsplassen på vestsiden har avkjørsel fra Korterudsvingen, mens parkeringsplassen på sørsiden har avkjørsel fra Sigurd Østliens veg.

Mellom parkeringsplassen på vestsiden og Løvåsbakken går det en smal grusveg langs jernbanesporet. Det er uklart hvorvidt denne blir brukt av biltrafikk. Denne er vist i figur 2-2. Det ligger også en enebolig innenfor planområdet i Sigurd Østliens veg 8. Det resterende arealet innenfor planområdet er ubebygget og stort sett gjengrodd. Dagens bruk i planområdet er oppsummert i figur 2-3. For nærmere informasjon om dagens aktivitet og turproduksjon i planområdet, viser vi til kapittel 3.3.2.



Figur 2-2: Grusveien langs jernbanesporet, sett mot sør fra parkeringsplass vest. Foto: Norconsult, 10.09.2025



Figur 2-3: Oversikt over dagens bruk i området. Kilde: Norconsult

2.2.2 Korterudsvingen 1

I Korterudsvingen 1 er det i dag et planert areal etter boligbebyggelse som stod her tidligere, men som ble revet etter en brann i juni 2023¹. Ifølge kommunen bestod bebyggelsen av 4 hybler og 1 leilighet. Arealet brukes i dag til såkalt «mellomparkering» av bilforhandleren Elite bil. Dette vil si at det ikke er snakk om en ordinær parkeringsplass som brukes til arbeidsreiser eller boligparkering, men at arealet brukes for å lagre biler i påvente av klargjøring for salg. Det er plass til 14 biler her. Dagens bruk ble godkjent av Bane Nor i et brev datert 02.09.2024.



Figur 2-4 – Korterudsvingen sett fra avkjørsel til Sagatunet. Korterudsvingen 1 ligger mellom jembanen og garasjen, det vil si midt mellom de to skiltene som angir slutt på 30-sone. Foto: Norconsult, 10.09.2025

¹ Kilde: Raufoss, Vestre Toten | Haider ble hjemløs etter brannen: Nå rives huset

2.2.3 P-plass mellom jernbanen og Storgata

Mellom jernbanen og Storgata, syd for Korterudsvingen, er det i dag som parkeringsplass. Det er ikke noen form for regulering, så hvem som helst kan parkere her. Parkeringsplassen har tidligere vært i bruk for det nå nedlagte Raufoss hotell, som ligger på nordsiden av Korterudsvingen. Det er ikke oppmerkete plasser. Ut fra målinger på flyfoto vurderer vi at det er plass til i alle fall 16 biler her, fordelt på 2 rekker med 20 meters bredde.

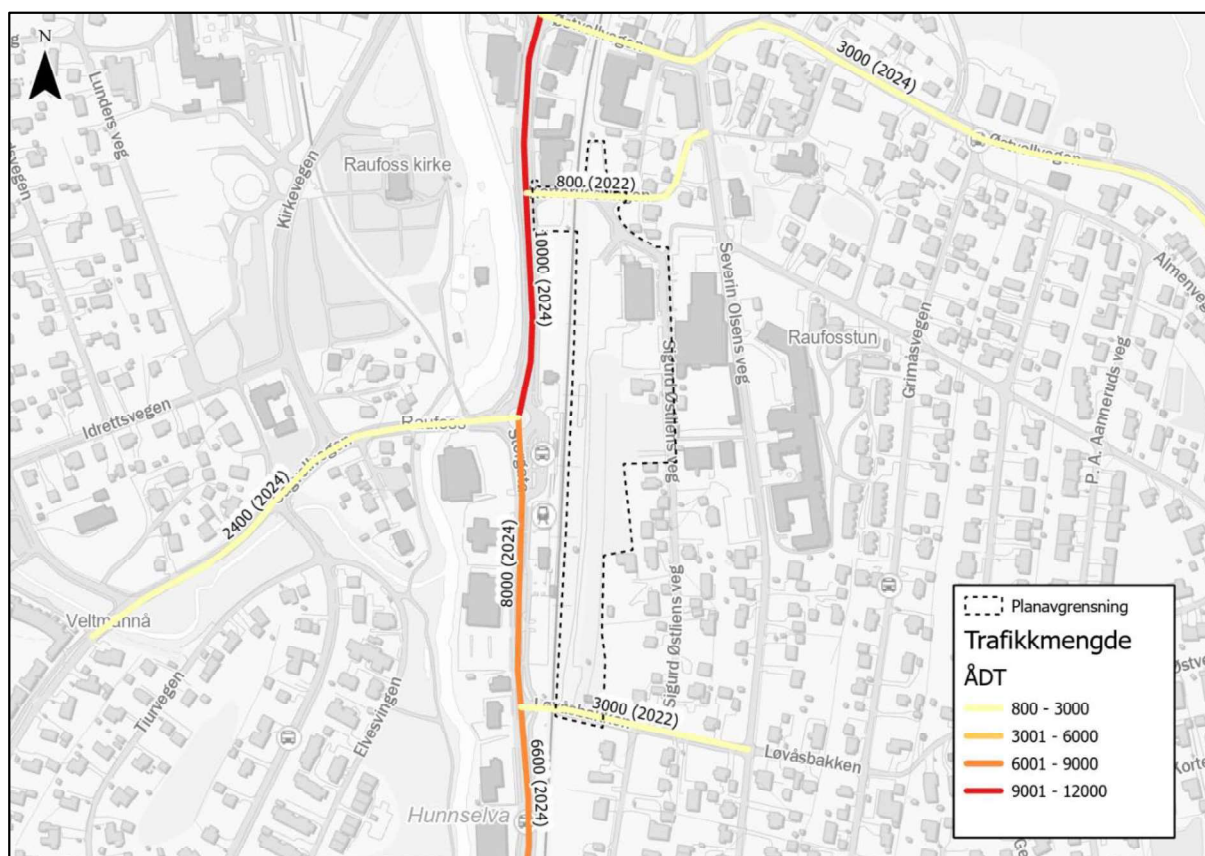


Figur 2-5 – Parkeringsplass mellom Storgata (til høyre i bildet) og jernbanen, sett mot syd. Foto: Norconsult, 10.09.2025

2.3 Dagens trafikkmengder i omkringliggende vegnett

For å vurdere planforslagets trafikale konsekvenser er det behov for å ta fram et trafikkgrunnlag for dagens situasjon (2025). I Statens vegvesens database (NVDB)² foreligger det kun trafikkmengde for fv. 2368 Storgata, fv. 2350 Østvollvegen og fv. 2376 Sagvollvegen. Storgata har en ÅDT på 8000 og 10 000 gjennom Raufoss sentrum, og en tungbilandel på 10 %. Tallene er basert på skjønn og er fra 2024. For å få et trafikkgrunnlag for de øvrige veiene i og omkring planområdet må en derfor se på andre grunnlag. Dette delkapittelet beskriver datagrunnlag og estimerte trafikkmengder i dagens situasjon.

Sweco utarbeidet i 2022 *Trafikkanalyse Raufoss: Vurdering av konsekvenser ved å stenge Korterudsvingen* (Sweco Norge AS, 2022). Som en del av denne trafikkanalysen ble det utarbeidet et trafikkgrunnlag for morgen- og ettermiddagsmakstimen i 2022. Trafikkgrunnlaget i Swecos analyse bygget på en tidligere trafikundersøkelse for Raufoss, hvor nummerskilt ble brukt for å kartlegge kjøremønsteret til trafikken i Raufoss. Dette grunnlaget ble supplert med radartellinger og manuelle tellinger i utvalgte kryss. Radartellingene ble gjennomført i Østvollvegen, Korterudsvingen og Løvåsbakken i slutten av august og starten av september 2022 (Sweco Norge AS, 2022). Ifølge Sweco viste tellingene at det passerte om lag 3 000 biler per døgn i både Østvollvegen og Løvåsbakken, mens det i Korterudsvingen passerte om lag 800 biler per døgn. Helgetrafikken var 60 % av hverdagstrafikken i Østvollvegen og Løvåsbakken og 40 % i Korterudsvingen.



Figur 2-6 Sammenstilling av trafikkmengder fra NVDB og Swecos tellinger. Kilde: Norconsult

² Nasjonal vegdatabank. Inneholder data under norsk lisens for offentlige data (NLOD) tilgjengeliggjort av Statens vegvesen.

De manuelle tellingene ble gjennomført torsdag 1. september og tirsdag 6. september 2022. I krysset Storgata x Korterudsvingen ble alle svingebevegelser talt (1. september 2022). I tillegg ble det talt trafikk inn og ut av parkeringsplassen i Korterudsvingen vest for planovergangen. I krysset Korterudsvingen x Sigurd Østliens veg og i avkjørselen fra Sigurd Østliens veg til Sagatunet ble alle kjøretøybevegelser talt (6. september 2022). Tellingene ble gjennomført i både morgenrushet, klokken 06:30-09:00 og i ettermiddagsrushet klokken 14:30-17:00.

En nærmere beskrivelse av metodikken som ligger bak utarbeidelsen av trafikkgrunnlaget fra 2022 finnes i Swecos rapport fra 2022 (Sweco Norge AS, 2022).

2.3.1 Timetrafikk

2.3.1.1 Generell trafikkvekst

For å ta høyde for tiden som er gått fra høsten 2022, da Sweco utarbeidet sin rapport, og frem til 2025 er trafikkgrunnlaget justert for estimert trafikkvekst for Oppland i denne perioden i henhold til rapporter fra Transportøkonomisk institutt (Steinsland & Madslien, 2022; Madslien, Hovi, & Hansen, 2022). Dette utgjør totalt 1,1 % økning i trafikkmengdene.

2.3.1.2 Vurdering av endring i trafikk til og fra Korterudsvingen 1

Da det ble gjennomført trafikkteellinger i 2022, stod det i Korterudsvingen nummer 1 bebyggelse som huset én leilighet og fire hybler. Bebyggelsen brant ned, og i dagens situasjon (høsten 2025) er arealet planert og brukes mellomager av 14 biler. Det er gjort vurderinger av om det er behov for å justere tallene som ble registrert i trafikkteellingen som følge av endret arealbruk.

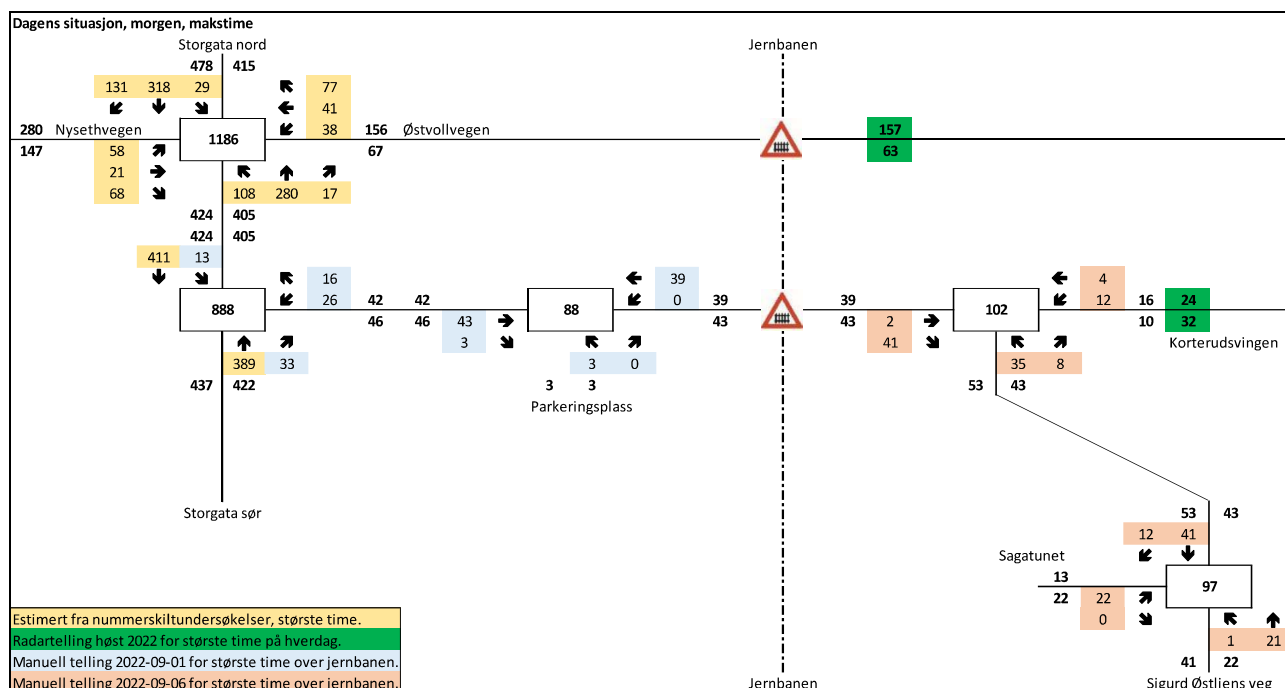
Trafikken til og fra leiligheten er beregnet som for planforslaget, jmfør 3.3.2.2. Hyblenes bilturproduksjon er beregnet etter samme metode, men det er forutsatt 1 bosatt per hybel. For leiligheten er det forutsatt 1,4 bosatte. Det er beregnet en bilturproduksjon på 8 bilturer per døgn i bebyggelsen som brant ned.

Dagens bruk innebærer 14 oppstillingsplasser for bil som skal klargjøres for salg. Selve salgsvirksomheten foregår i Storgata 79, som ligger 1,2 km unna. Per 02.12.2025 har salgsvirksomheten 26 bilannonser ute. Vi er ikke kjent med hvor mange bilsalg som er vanlig å gjennomføre for en bedrift av denne størrelsen, men vi antar skjønnsmessig at det maksimalt er 4 av de 14 bilene som klargjøres for salg hver dag. Hver klargjøring antas å gi 2 bilturer – en biltur til hovedvirksomheten i Storgata 79 og en biltur fra virksomheten. Dette gir 8 bilturer per dag, som er det samme som er beregnet for den tidligere bebyggelsen.

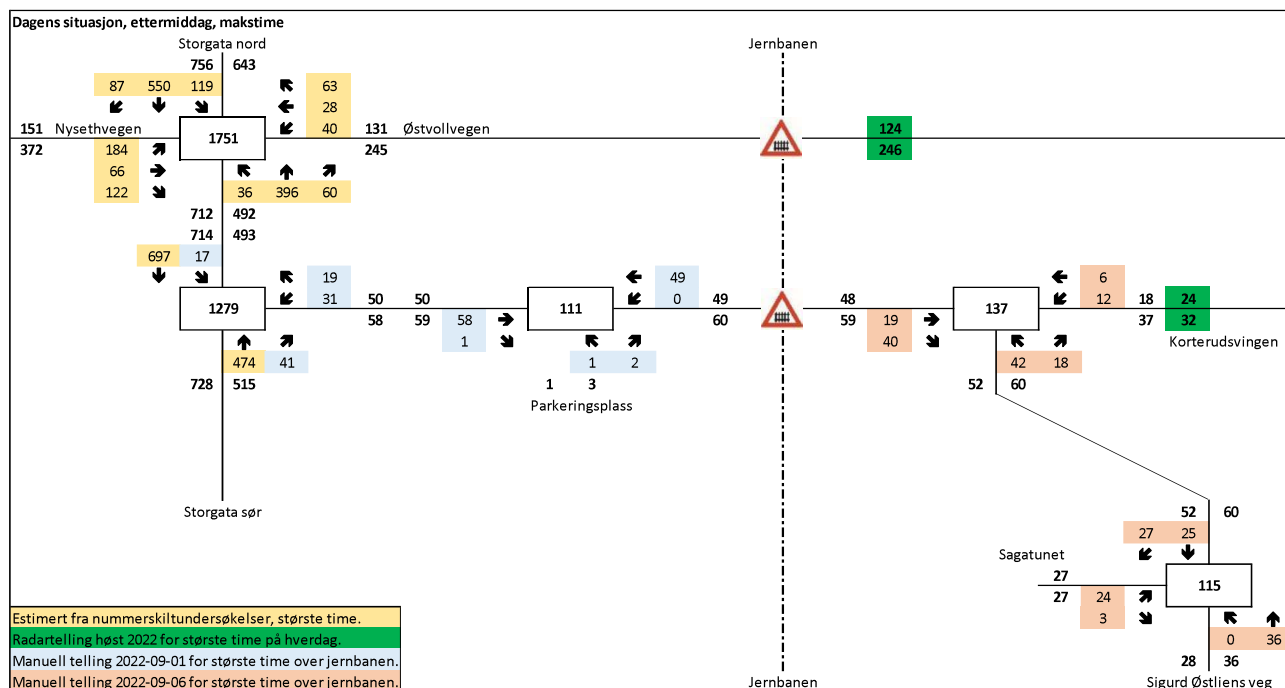
Vi konkluderer med at dagens arealbruk med mellomager av bil ikke har gitt nevneverdig endring i biltrafikk til og fra Korterudsvingen 1 sammenlignet med tidligere bruk. Det er ikke behov for å justere trafikkteellingene fra 2022 som følge av endret arealbruk. En eventuell endring vurderes i alle fall å være mindre enn usikkerheten til den manuelle tellingen.

2.3.1.3 Estimert timetrafikk i morgen- og ettermiddagsrush

Figur 2-7 viser estimerte trafikkmengder i makstimen om morgenen i dagens situasjon (2025), mens figur 2-8 viser tilsvarende for makstimen om ettermiddagen. Disse trafikkmengdene danner grunnlaget for estimeringen av fremtidig trafikksituasjon.



Figur 2-7: Estimerte trafikkmengder i makstimen om morgenen i dagens situasjon (2025). Trafikkmengdene er basert på datagrunnlag fra Sweco (Sweco Norge AS, 2022).



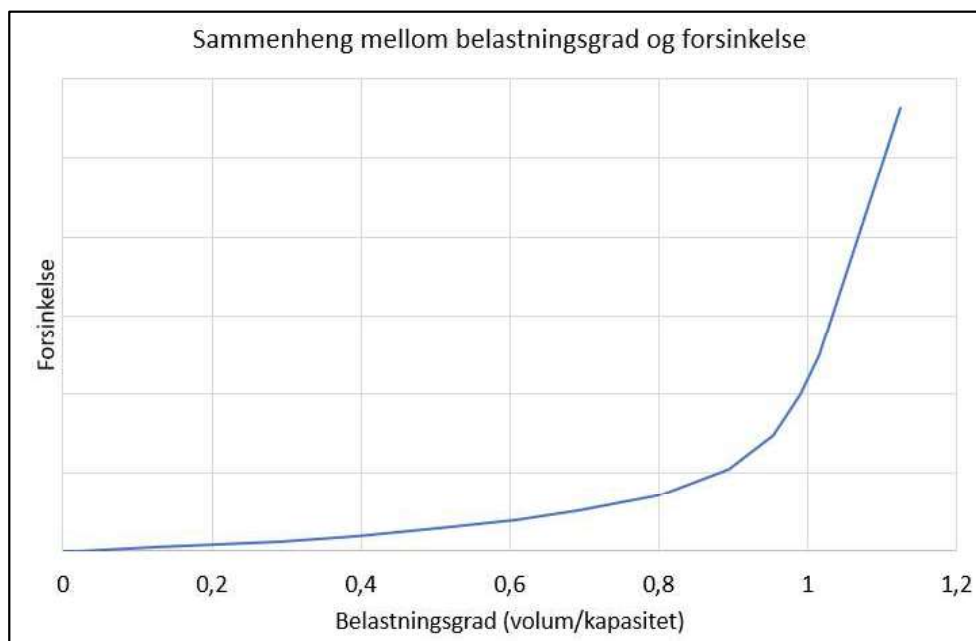
Figur 2-8: Estimerte trafikkmengder i makstimen om ettermiddagen i dagens situasjon (2025). Trafikkmengdene er basert på datagrunnlag fra Sweco (Sweco Norge AS, 2022).

2.4 Kapasitetsberegninger

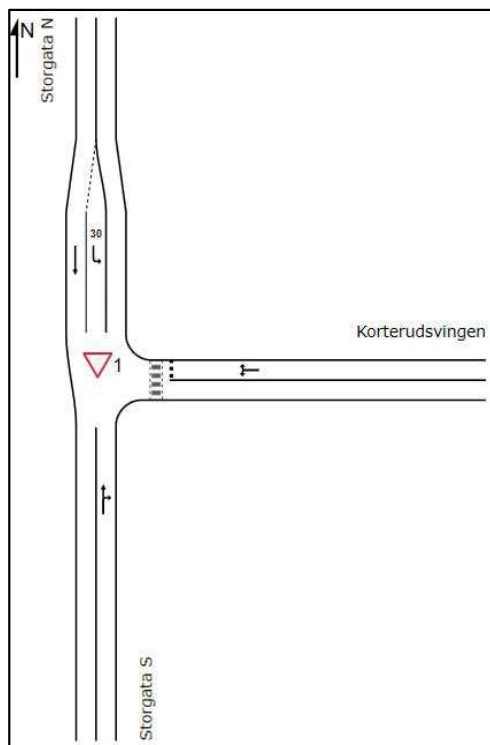
2.4.1 Metode

Kapasitetsberegningene er gjennomført i programmet Sidra Intersection versjon 10. Sidra er en mikroanalytisk beregningsmodell som beregner trafikkavvikling felt for felt i kryss. Programmet brukes for å beregne kapasitet i enkeltstående kryss eller flere kryss sett i sammenheng. Sidra gir en rekke utdata som kan brukes for å vurdere hvor godt et kryss fungerer. Nedenfor har vi listet opp de tre formene for utdata som vi har brukt for å vurdere trafikkavviklingen:

- **Belastningsgrad:** forholdet mellom trafikkvolum (faktisk antall biler) og kapasitet (mulig antall biler som kan avvikles) i hver enkelt tilfart. Belastningsgrad oppgis som et desimaltall. En belastningsgrad på 0,70 vil si at 70 % av kapasiteten i en av tilfartene i krysset er brukt. For et kryss er belastningsgraden den samme som i den av tilfartene med høyest belastningsgrad. Sidra brukermanual anbefaler at et vikepliktsregulert kryss har en belastningsgrad som ikke overstiger 0,80. I teorien er det mulig å avvikle mer trafikk og nå en belastningsgrad på 1,0, men kølengder og forsinkelse øker kraftig når belastningsgraden nærmer seg 1,0, noe som er illustrert i figur 2-9. Det kan også være usikkerheter i beregningene av både kapasitet og faktisk trafikkvolum, og det er derfor fornuftig å ha en sikkerhetsmargin.
- **Forsinkelse:** Gjennomsnittlig forsinkelse er definert som den tiden en gjennomsnittstrafikant bruker på å passere kryssområdet fratrullet tiden som ville medgått til passering av samme distanse på en fri vegstrekning med samme fartsgrense. Forsinkelsen inkluderer dermed både tiden som går med til manøvrering gjennom krysset, og den ekstra tiden som medgår fordi det er andre trafikanter å forholde seg til. Forsinkelse er oppgitt i sekunder per kjøretøy.
- **Dimensjonerende kølengde:** Den kølengden som bare overstiges i 5 % av beregningsperioden. For en beregning for én time, vil dette si kølengden som ikke overstiges mer enn i 3 minutter (5 % av 60 minutter). I beregningene er det forutsatt at en personbil gir 7 meter kølengde, mens en lastebil gir 13 meter kølengde.



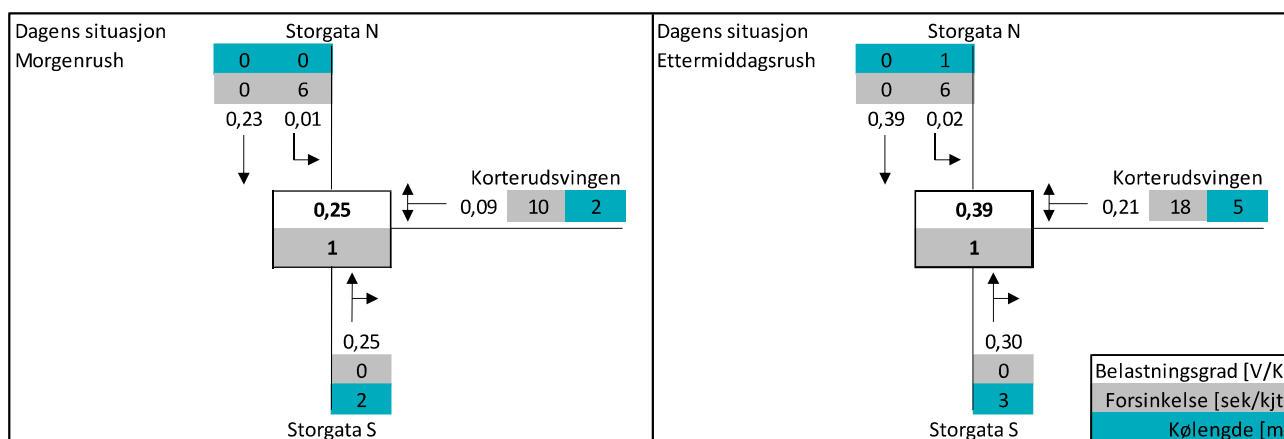
Figur 2-9: Illustrasjon av sammenheng mellom belastningsgrad og forsinkelse (figur utarbeidet av Norconsult).



Av figuren ser man at sykkelfeltet på østsiden av Storgata ikke er lagt inn. I brukermøte for norske brukere av Sidra, avholdt 03.09.2018, ble det anbefalt å bruke 6,5 sekunders tidsluke for norske forhold. Standardverdien i Sidra er 7 sekunder, og ved å beholde tidslukekravet på 7 sekunder tar vi høyde for noe dårligere kapasitet på grunn av sykkelfeltet.

2.4.2 Resultater

Figur 2-11 viser resultatene fra kapasitetsberegningene av krysset Storgata X Korterudsvingen i dagens situasjon.



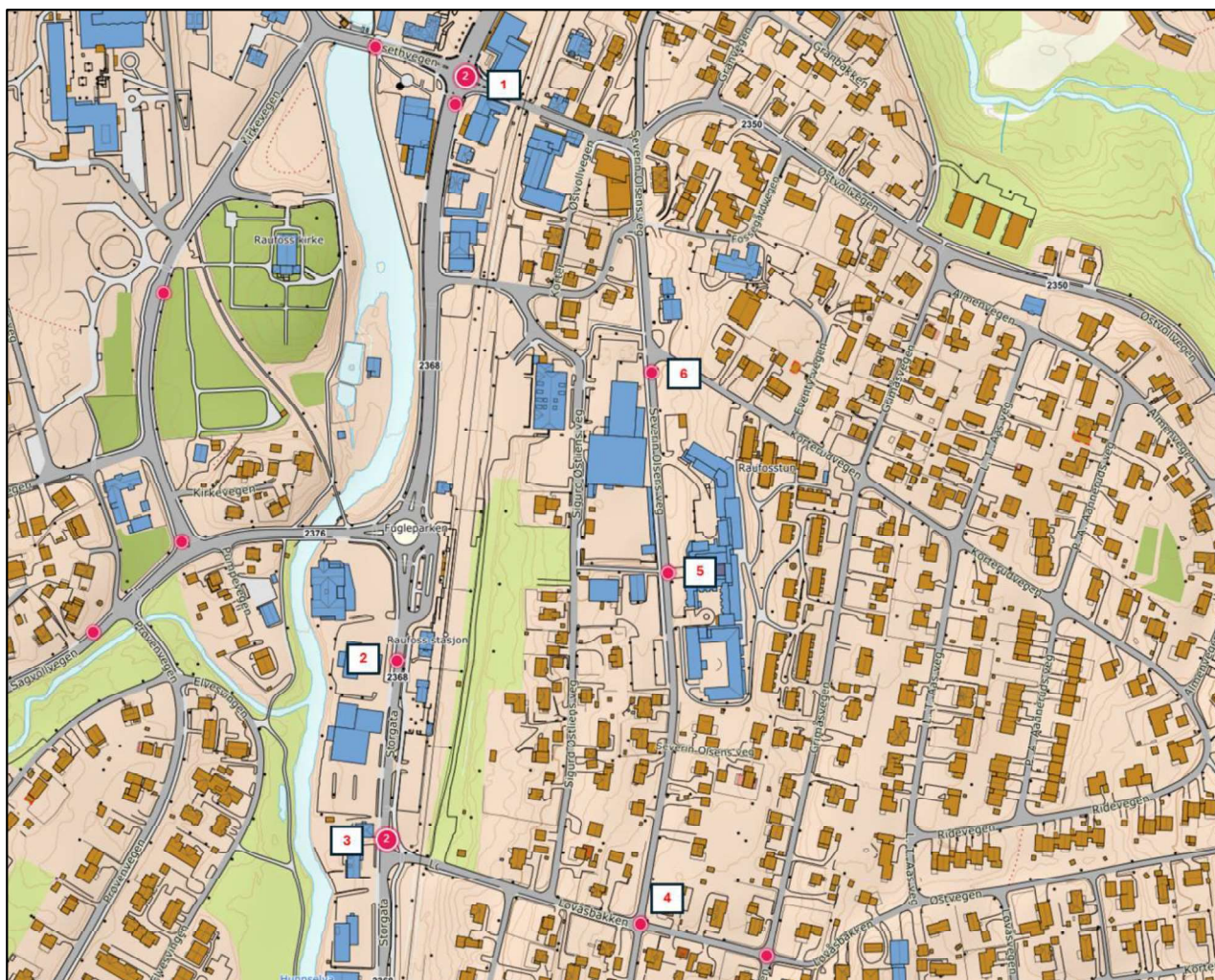
Figur 2-11: Resultat fra kapasitetsberegninger av dagens situasjon i krysset Storgata X Korterudsvingen. Morgenrush til venstre, ettermiddagsrush til høyre.

Kapasitetsberegningene viser god trafikkavvikling i begge rushene. Dimensjonerende kølengde er beregnet til 2–5 meter i Korterudsvingen. Dette er vesentlig kortere enn avstanden mellom vikelinjen og bommen ved jernbanen, som er snaut 30 meter unna. Den beregnede gode trafikkavviklingen skyldes at det er relativt lite trafikk i Korterudsvingen.

2.5 Trafikksikkerhet

I NVDB finnes det en oversikt over trafikkulykker. Det er primært ulykker med personskade som vises i NVDB (Statens vegvesen, 2025). Det er tatt ut en oversikt over disse ulykkene på vegnettet i nærheten av planområdet de siste ti årene. Dette vil si årene 2015–2024, for ulykkene som eventuelt har inntruffet i 2025, er ikke lagt inn i NVDB ennå. Det er trolig inntruffet flere sykkel- og fotgjengerulykker enn hva statistikkene viser ettersom det er store mørketall for trafikkulykker med myke trafikanter og lettere skadegrader. Ifølge Transportøkonomisk institutt (Bjørnskau, 2021) viste tall fra Oslo legevakt fra 2019 at den fikk inn 11 ganger så mange skadde fra sykkelulykker enn antall sykkelulykker som ble registrert i NVDB. For øvrig inngår ikke eneulykker med fotgjengere i statistikken fra NVDB.

Fra og med 13.11.2020 ble informasjon om alvorlighetsgrad i trafikkulykker satt til «sensitiv» i NVDB, og det er kun utvalgte brukere i Statens vegvesen som har tilgang. Dette er gjort fordi publisering av denne informasjonen ikke er i tråd med GDPR og behandling av personopplysninger. Statens vegvesen har derfor ikke anledning til å publisere opplysningene.



Figur 2-12: Registrerte trafikkulykker 2015-2024, med utvalgte nummererte hendelsessteder. Kilde: NVDB

Hendelsesstedene kan oppsummeres som følger:

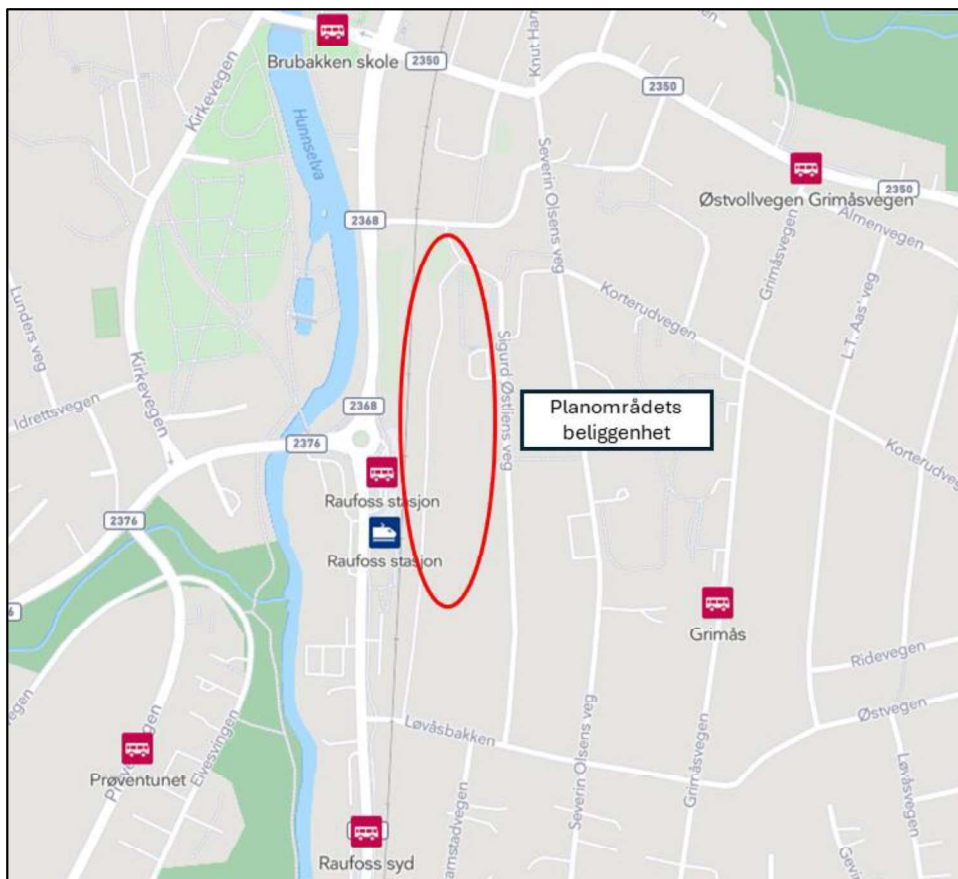
1. Tre ulykker i krysset Storgata x Østvollvegen. Den første inntraff 01-11-2021 kl. 1506. Ulykken har ulykkeskode Kryssende kjøreretninger (uten avsvinging), og 6 personbiler var involvert. Det var våt, bar veg da ulykken inntraff. Andre ulykke inntraff 19-02-2023 kl. 1735. Ulykken har ulykkeskode Kryssende kjøreretninger (uten avsvinging), og 2 personbiler var involvert. Det var delvis snø/isbelagt veg da ulykken inntraff. Tredje ulykke inntraff 21-04-2023 kl. 1623. Ulykken har ulykkeskode Påkjøring bakfra, og 2 personbiler var involvert. Det var tørr, bar veg da ulykken inntraff.
2. Ulykken inntraff 10-05-2024 kl. 1315. Ulykken har ulykkeskode Fotgjenger krysset kjørebane i gangfelt utenfor kryss, og 1 fotgjenger og 1 personbil var involvert. Det var tørr, bar veg da ulykken inntraff.
3. To ulykker i krysset Storgata x Løvåsbakken. Første ulykke inntraff 10-01-2018 kl. 1350. Ulykken har ulykkeskode Påkjøring bakfra, og 3 personbiler var involvert. Det var delvis snø/isbelagt veg da ulykken inntraff. Andre ulykke inntraff 22-04-2018 kl. 1300. Ulykken har ulykkeskode Enslig kjøretøy veltet i kjørebane, og 1 moped var involvert. Det var tørr, bar veg da ulykken inntraff.

4. Ulykken inntraff 09-10-2015 kl. 0925. Ulykken har ulykkeskode Kryssende kjøreretninger (uten avsvinging), og 1 lett MC og 1 personbil var involvert. Det var tørr, bar veg da ulykken inntraff.
5. Ulykken inntraff 06-06-2015 kl. 1322. Ulykken har ulykkeskode Avsvinging til venstre foran kjørende i motsatt retning, og 1 MC og 1 personbil var involvert. Det var våt, bar veg da ulykken inntraff.
6. Ulykken inntraff 20-09-2015 kl. 1528. Ulykken har ulykkeskode Ulykke med uklart forløp ved avsvinging fra samme kjøreretning, og 1 personbil og 1 sykkel var involvert. Det var tørr, bar veg da ulykken inntraff.

Basert på registrerte ulykker, og at høy ÅDT i Storgata tas i betraktning, er det ikke grunnlag for å hevde at veger og kryss i nærområdet er særlig utsatt for ulykker.

2.6 Kollektivtilbud

For å reise med kollektivtrafikk til og fra planområdet er det buss og tog fra Raufoss stasjon som er mest aktuelt. Nærliggende holdeplasser er vist i figur 2-13.



Figur 2-13: Beliggenheten til nærliggende holdeplasser. Kilde: skjermdump fra entur.no

Tilbudet kan oppsummeres som følger:

Raufoss stasjon (tog): Avstand på ca. 400 meter gange fra Sagatunet. Gjøvikbanen har avganger mot hhv. Oslo og Gjøvik ca. én gang i timen.

Raufoss stasjon (buss): Avstand på ca. 400 meter gange fra Sagatunet. Betjenes av 10 busslinjer, der disse har alle et varierende antall avganger i løpet av dagen.

- B46 Lena - Raufoss - Gjøvik - Kapp – Lena: 1-2 avganger i timen
- B47 Lena - Kapp - Gjøvik - Raufoss – Lena: 1-2 avganger i timen
- Lavfrekvente (skole-)linjer med noen få avganger morgen og ettermiddag: 103, 403, 406, 436, 438, 440, 442, 480

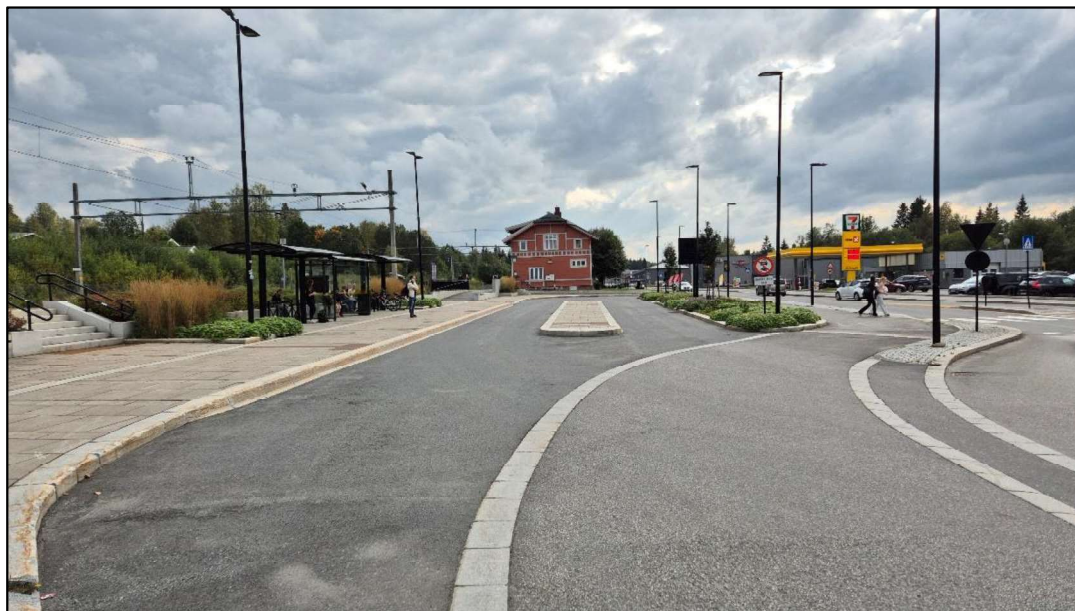
I Prosam-rapport 242 er det presentert en indeks for hvor god tilgjengelighet til kollektivtilbudet et område har, ut fra gangavstand til holdeplass og antall avganger, se tabell 2-1.

Tabell 2-1: Indeks for kollektivtilgjengelighet (Prosam, 2022).

	Under 500 m	500 m – 1 km	1 km – 1,5 km	1,5 km til 2 km	Over 2 km
Minst 8 avg. pr time	Særdeles god	Svært god	Middels god	Middels god	Svært dårlig
Minst 4 avg. pr time	Svært god	God	Middels god	Dårlig	Svært dårlig
2-3 avg. pr time	God	Middels god	Dårlig	Dårlig	Svært dårlig
1 avg. pr time	Middels god	Dårlig	Dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig
Sjeldnere	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig

Siden Raufoss stasjon ligger innenfor en gangavstand på 500 meter og har minst 4 avganger per time størsteparten av døgnet, kan man klassifisere kollektivtilgangen som «svært god». Likevel vil bilen være det raskeste og enkleste reisemiddelet, men kollektivtilbudet er tilstrekkelig for at det for noen vil være aktuelt å bruke det.

Både plattform til tog og til buss er utarbeidet i høy standard. Det er leskur i tilknytning til bussholdeplassen og innendørs ventefasiliteter for reisende med tog.



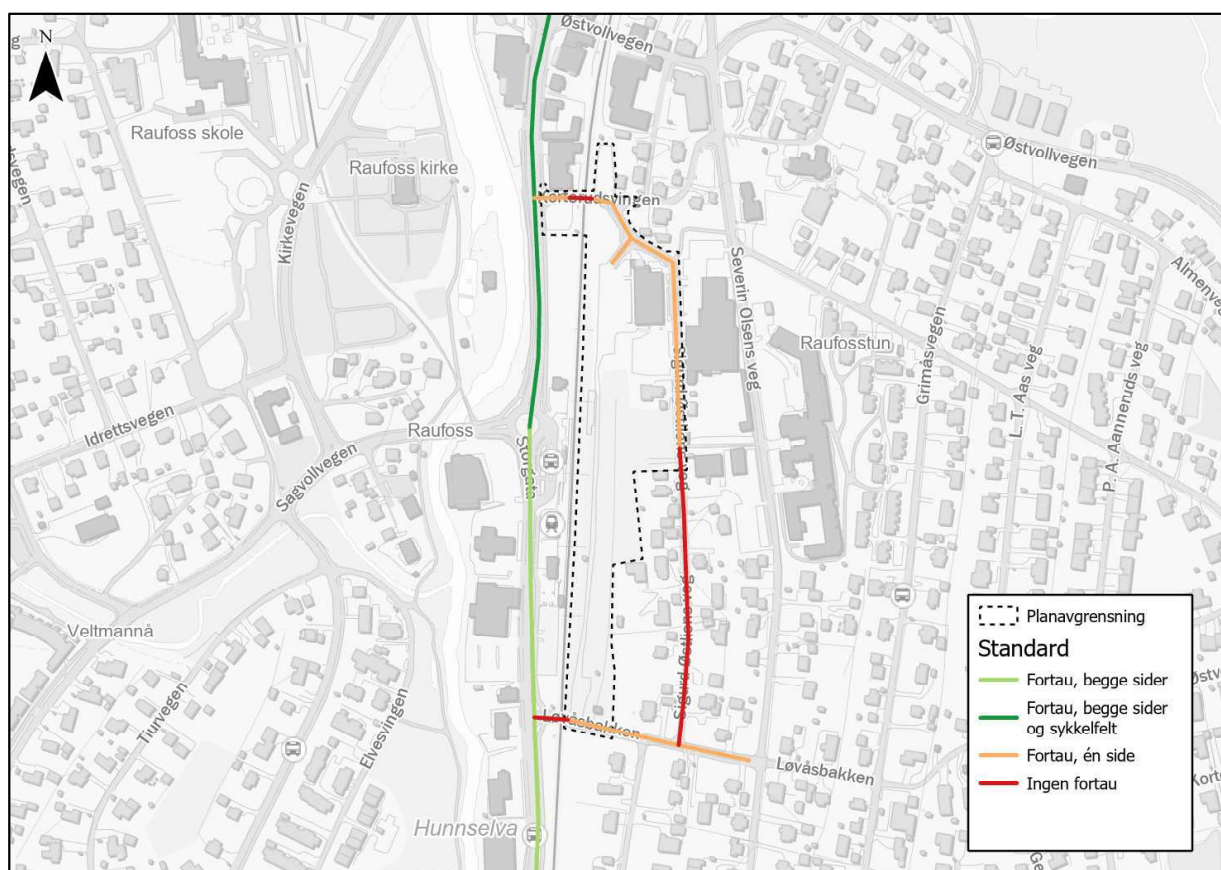
Figur 2-14: Raufoss stasjon, med bussholdeplasser i forkant. Foto: Norconsult, 10.09.2025

2.7 Forhold for myke trafikanter

Det er gjort en kvalitativ vurdering av forholdene for myke trafikanter (gående og syklende) langs utvalgte veger. Følgende vegstrekninger er vurdert:

- Korterudsvingen
- Sigurd Østliens veg
- Løvåsbakken
- Storgata

Vurderte vegstrekninger og en oppsummering av deres standard for myke trafikanter er vist i figur 2-15. Strekninger uten farge er ikke vurdert. Nærmere beskrivelse av vegstrekningene er gitt i de påfølgende underkapitlene.



Figur 2-15: Standard for myke trafikanter for nærliggende veger. Kilde: Norconsult

2.7.1 Korterudsvingen

Korterudsvingen går mellom Storgata og Severin Olsens veg. Like øst for Storgata krysser den over Gjøvikbanen i en planovergang. I tillegg til biler, ble det i de manuelle trafikktellingene 1. og 9. september 2022 talt gående og syklende over planovergangen i Korterudsvingen. Tall for morgen gjelder hele perioden klokken 0630 til 0900, mens tall for ettermiddag gjelder perioden 1430 til 1700. Resultatene fra disse tellingene er vist i tabell 2-2.

Tabell 2-2: Registrerte antall gående og syklende over planovergangen i Korterudsvingen i 2022 (Sweco Norge AS, 2022).

Torsdag		Morgen			Ettermiddag		
1. september 2022		Fotgjengere	Syklister	Sum	Fotgjengere	Syklister	Sum
Mot vest	←	25	28	53	20	9	29
Mot øst	→	19	2	21	19	18	37
Sum		44	30	74	39	27	66
Tirsdag		Morgen			Ettermiddag		
6. september 2022		Fotgjengere	Syklister	Sum	Fotgjengere	Syklister	Sum
Mot vest	←	19	27	46	9	5	14
Mot øst	→	14	2	16	23	10	33
Sum		33	29	62	32	15	47

Korterudsvingen starter i krysset med Storgata i vest. Nærmest krysset er det en kort strekning med et smalt fortau på nordsiden av Korterudsvingen, som er vist i figur 2-16. Denne går over i et udefinert asfaltert areal som ikke er skilt fra kjørebane med kantstein eller annet fysisk skille. Om lag 30 meter øst for krysset ligger planovergangen. Opp til planovergangen og over planovergangen er det ikke noe fortau eller annet separat gangareal. Planovergangen er vist i figur 2-17. Like før krysset med Sigurd Østliens veg begynner det et fortau som går inn i Sigurd Østliens veg. Dette er vist i figur 2-18.



Figur 2-16: Korterudsvingen mot øst, sett fra krysset med Storgata. Foto: Norconsult, 10.09.2025



Figur 2-17: Korterudsvingen mot øst, sett fra rett ved planovergangen. Foto: Norconsult, 10.09.2025



Figur 2-18: Korterudsvingen mot vest, sett fra krysset med Sigurd Østliens veg. Foto: Norconsult, 10.09.2025

Øst for krysset med Sigurd Østliens veg fortsetter Korterudsvingen opp til Severin Olsens veg. Langs denne delen av Korterudsvingen er det ikke noe fortau, og gående må derfor benytte kjørebanelen. Kjørebanelen har en smalt bredde på om lag 5 meter. Bilde fra denne delen av Korterudsvingen er vist i figur 2-19.



Figur 2-19: Østlig del av Korterudsvingen, sett mot vest. Foto: Norconsult, 10.09.2025

For syklist er det ikke noe separat tilbud i Korterudsvingen. Dette innebærer at syklist i hovedsak må benytte kjørebane. Eventuelt kan de velge å benytte fortauet der det er fortau.

2.7.2 Sigurd Østliens veg

Sigurd Østliens veg går mellom Korterudsvingen i nord og Løvåsbakken i sør. Fra krysset med Korterudsvingen er det fortau på vestsiden av vegen. Denne delen av vegen er vist i figur 2-20. Fortauet har en bredde på om lag 2,5 meter. Fortauet på vestsiden avsluttes ved enden av svingen ved Sagatunet. Her starter det fortau på østsiden av vegen. Det er også en gang- og sykkelveg, som forbinder Sigurd Østliens veg med Severin Olsens veg, som knytter seg til fortuet på østsiden av vegen. Figur 2-21 viser Sigurd Østliens veg mellom Sagatunet og Byggmakker. Langs Sagatunet, det vil si på vestsiden av Sigurd Østliens veg, er det en langsgående parkeringslomme. Deler av denne har stans forbudt, unntatt for av- og påstigning, men helt i nord er det tillatt både å stanse og parkere.



Figur 2-20: Sigurd Østliens veg ved avkjørsel til vestsiden av Sagatunet. Foto: Norconsult, 10.09.2025



Figur 2-21: Sigurd Østliens veg mellom Sagatunet og Byggmakker, sett mot sør. Foto: Norconsult, 10.09.2025

For syklister er det ikke noe separat tilbud i Sigurd Østliens veg. Dette innebærer at syklister i hovedsak må benytte kjørebanelen, som stedvis er oppsprukket. Eventuelt kan de velge å benytte fortauet der det er fortau. På strekningen sør for Byggmakker og fram til Løvåsbakken er det ikke anlagt fortau.



Figur 2-22: Sigurd Østliens veg sør for Byggmakker, sett mot Løvåsbakken. Foto: Norconsult, 10.09.2025

2.7.3 Løvåsbakken

Løvåsbakken går mellom fra Storgata i vest og L.T. Aas veg i øst. Den krysser Gjøvikbanen i en planovergang 20 meter øst for Storgata, og møter Sigurd Østliens veg ca. 100 meter øst for planovergangen. Fortau opphører i området rundt planovergangen, men øst for planovergangen er det anlagt fortau på sørsiden av vegen med en bredde på ca. 2,3 meter. Løvåsbakken har relativt stor stigning fra planovergangen og østover, noe som gjør den lite attraktiv å sykle.



Figur 2-23: Løvåsbakken mot øst, sett fra krysset med Storgata. Foto: Norconsult, 10.09.2025



Figur 2-24: Løvåsbakken mot øst, ved krysset med Sigurd Østliens veg. Foto: Norconsult, 10.09.2025

2.7.4 Storgata

Langs fv. 2368 Storgata er det anlagt fortau på begge sider. Sør for Raufoss stasjon er det anlagt opphøyde gangfelt og en fortausbredde på rundt 2,8 meter på vestsiden og 3,8 meter på østsiden. Nord for Raufoss stasjon er det anlagt enveis sykkelfelt på hver side av vegen og en fortausbredde på rundt 2,3 meter. Sykkelfeltene starter og opphører i rundkjøringen ved stasjonen.



Figur 2-25: Fv2368 Storgata på strekningen sør for Raufoss stasjon. Foto: Norconsult, 10.09.2025



Figur 2-26: Fv2368 Storgata på strekningen nord for Raufoss stasjon. Foto: Norconsult, 10.09.2025

3 Fremtidig situasjon

3.1 Informasjon om beregningsalternativer

I denne trafikkanalysen er det to alternativer for fremtidig situasjon:

- Nullalternativet: Dette er dagens situasjon fremskrevet med generell situasjon, samt at gjeldende regulering til hotell er realisert i Storgata 26.
- Tiltaksalternativet: Som nullalternativet, men med foreslått utbygging i planområdet (Sigurd Østliens veg 2 og 4).

3.1.1 Usikkerhet i beregningene

Det vil alltid være usikkerhet knytt til trafikkberegninger, både med tanke på trafikk på vegnettet i dagens situasjon, men ikke minst i forbindelse med beregning av trafikk i fremtidig situasjon. Usikkerheten kan blant annet skyldes:

- Erfaringstall for turproduksjon er generelle, og gjelder ikke nødvendigvis for det aktuelle planområdet.
- Erfaringstall for reisemiddelfordeling baserer seg på tidligere reisevaner, bilhold og så videre. Fremtidig ny mobilitet, rask teknologisk utvikling og større samfunnsøkonomiske omveltninger inngår dermed ikke i tallene

3.2 Nullalternativet

3.2.1 Generell trafikkvekst

I henhold til forskrift etter vegloven dimensjoneres en veg for et prognoseår 20 år etter åpning (Statens vegvesen, 2023). Siden dagens situasjon er beskrevet med trafikkmengder i 2025, benyttes dette som startår. Åpningsåret er ikke endelig avklart, men vi antar ferdigstillelse av hele området i 2030. Prognoseåret blir derfor 2050. Beregnet trafikkvekst for tunge kjøretøy er beregnet til 37,0 % perioden 2025-2050 for gamle Oppland fylke (Madslien, Hovi, & Hansen, 2022). Veksten for lette kjøretøy er beregnet til 15,6 % (Steinsland & Madslien, 2022). NVDB oppgir en tungtrafikkandel på 10 % på fv. 2368 Storgata. Samlet vekst fra 2025-2050 blir derfor 17,8 %.

3.2.2 Arealbruk og turproduksjon i planområdet

3.2.2.1 Sigurd Østliens veg 2 og 4

Arealbruken, og dermed turproduksjonen, er den samme som i dagens situasjon i nullalternativet.

3.2.2.2 Korterudsvingen 1

Arealbruken, og dermed turproduksjonen, er den samme som i dagens situasjon i nullalternativet.

3.2.2.3 P-plass mellom jernbanen og Storgata

Parkeringsplassen er i dagens situasjon åpen for at hvem som helst kan parkere der. I dagens situasjon er det registrert 6 bilturer i største time om morgenen og 4 bilturer i største time om ettermiddagen. Hvis vi antar at 15 % av døgnetts parkeringer skjer i største time, indikerer dette at dagens parkeringsplass gir 40 bilturer per døgn.

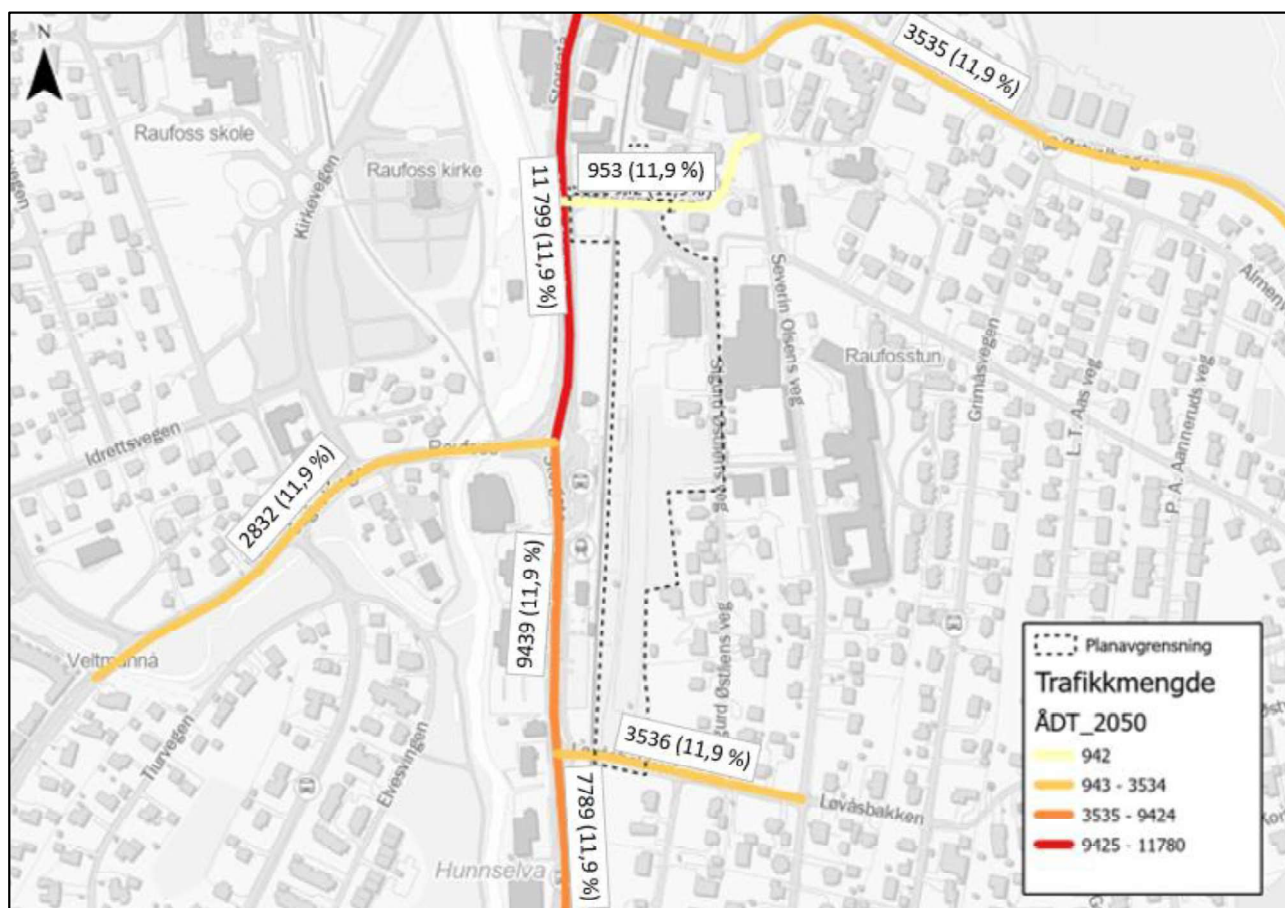
I referansealternativet er det lagt til grunn gjeldende regulering for Storgata 26, som vil si at Raufoss hotell befinner seg der. Ifølge opplysninger fra kommunen hadde hotellet 17 rom.

For å beregne turproduksjonen til hotellet er det tatt utgangspunkt i en reisevaneundersøkelse som Urbanet Analyse gjorde ved hoteller (Urbanet Analyse, 2018). Ifølge rapporten er turproduksjonen 7 personturer per rom per døgn, altså 119 personturer per døgn for Raufoss hotell. Hotellene som danner datagrunnlaget i rapporten ligger sentralt i bystrøk, og rapporten sier videre at reisevanene ved hotellene er omtrent som de bosatte i Oslo sentrum. Det er derfor brukt samme reisemiddelfordeling som for boligene i planområdet, omtalt senere i kapittel 3.3.2.2. Ut fra Urbanets rapport er det forutsatt at 10 % av turene inntreffer i største time morgen og ettermiddag.

Med beregningsforutsetningene er det beregnet at hotellet gir 75 bilturer per dag (både ÅDT og YDT). Sammenlignet med dagens situasjon er det beregnet at referansealternativet gir en økning i ÅDT på 35 til og fra denne tomten.

3.2.3 ÅDT

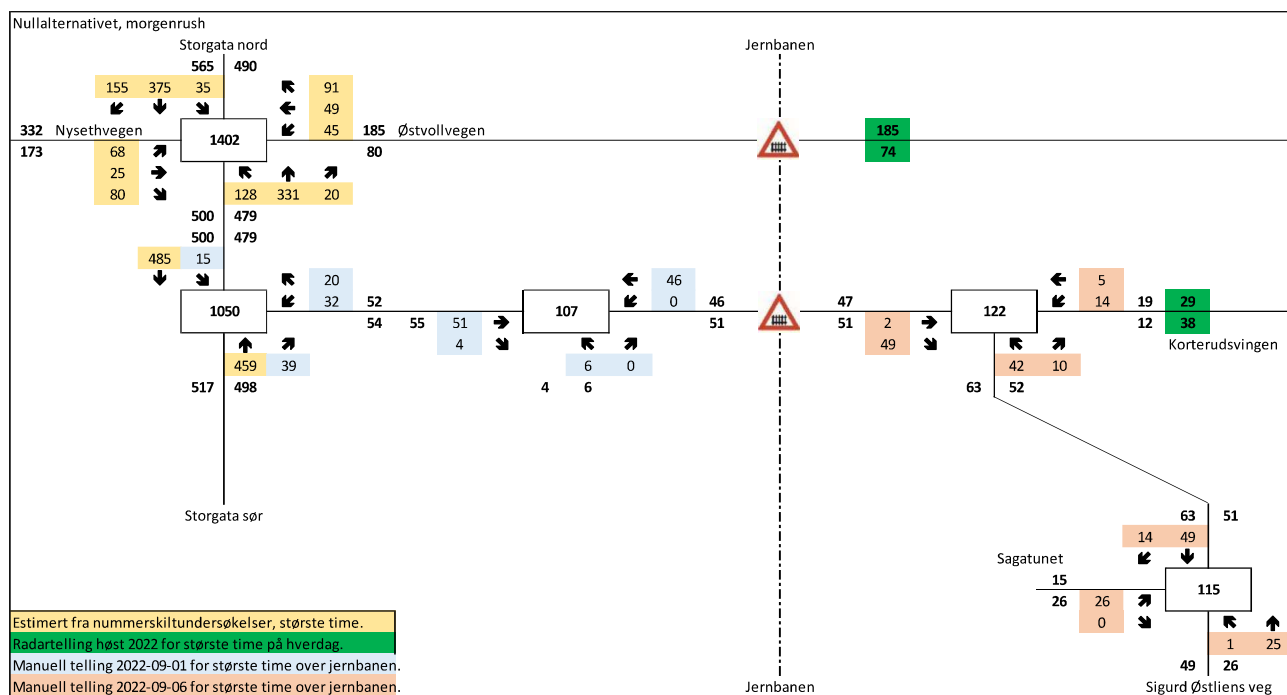
Ved hjelp av generell trafikkvekst er ÅDT i nullalternativet beregnet som vist i figur 3-1. Andelen tunge kjøretøy er økt fra 10 % i dagens situasjon, til 11,9 % i nullalternativet, fordi trafikkveksten er større for tunge enn for lette kjøretøy. Tallene inkluderer den beregnede trafikkøkningen på ÅDT 35 som følge av Raufoss hotell.



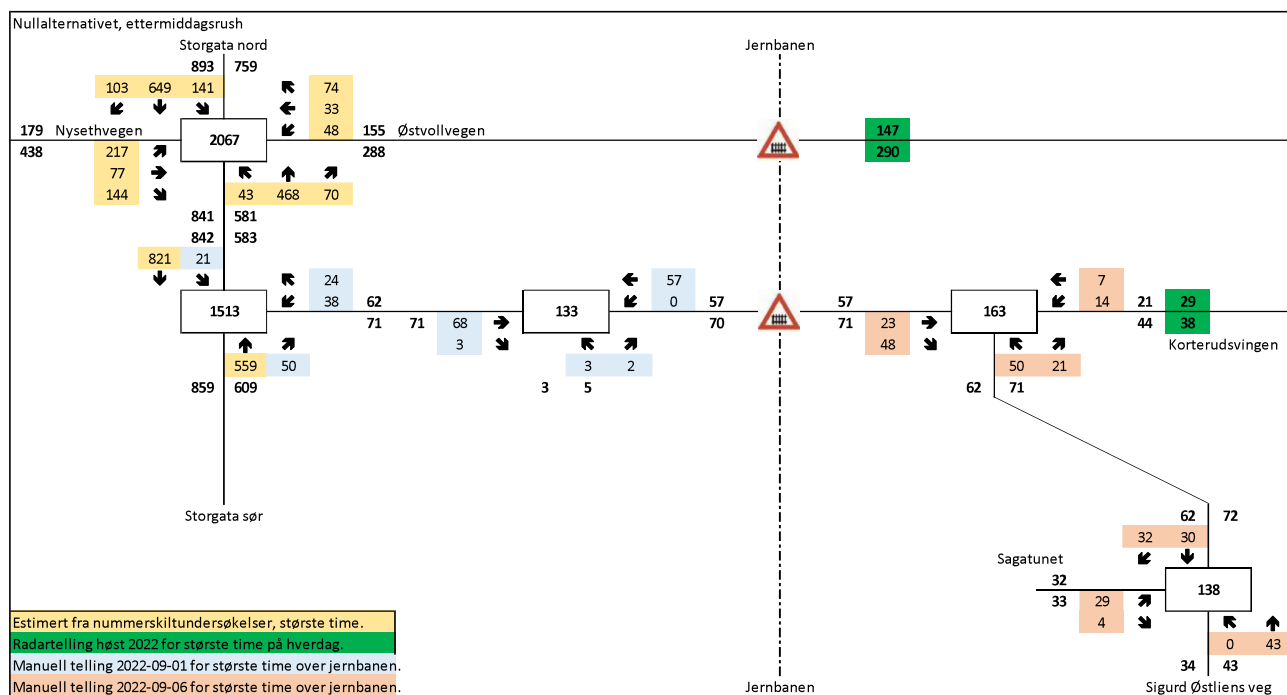
Figur 3-1: ÅDT i nullalternativet, anno 2050. Kilde: Norconsult

3.2.4 Timetrafikk

I likhet med ÅDT er også timetrafikk i nullalternativet beregnet i henhold til generell trafikkvekst. Hotellet er beregnet å gi en vekst på 2–4 kjøretøy per time, og denne er skjønnsmessig fordelt ut i vegnettet – halvparten i Storgata nord for Korterudsvingen og halvparten sydover. Timetrafikken i morgenrush og ettermiddagsrush i nullalternativet er vist i de etterfølgende figurene. Alle tall er kjøretøy per time (kjt/t) i største time. Timetrafikken er inngangsdata i kapasitetsberegningene som er gjennomgått i kapittel 3.2.5.



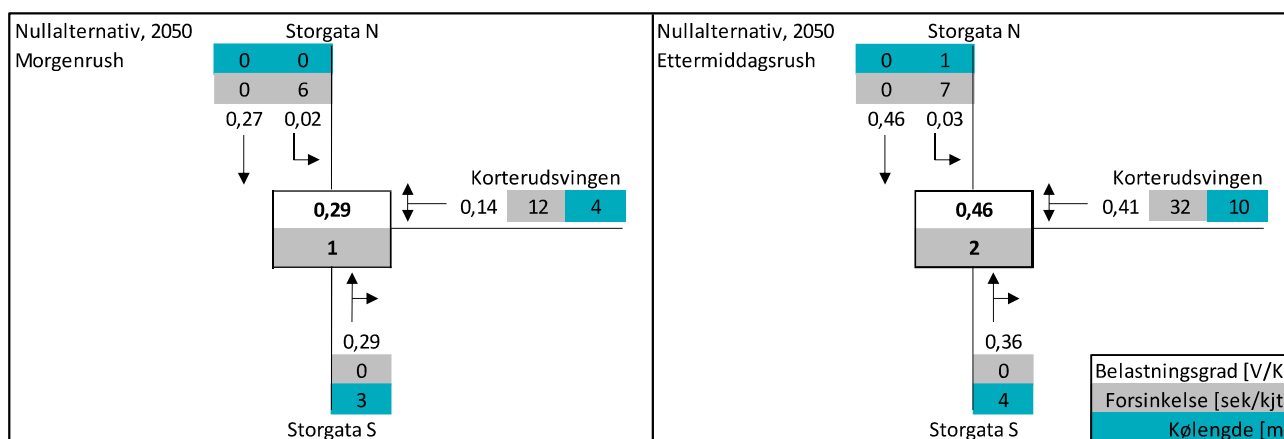
Figur 3-2: Timetrafikk i nullalternativet, morgenrush [kj/t], anno 2050



Figur 3-3: Timetrafikk i nullalternativet ettermiddagsrush [kj/t], anno 2050

3.2.5 Kapasitetsberegninger

Det er gjennomført kapasitetsberegninger av krysset med trafikkgrunnlaget for nullalternativet i 2050. Beregningene er gjort etter samme metode som beskrevet i kapittel 2.4.1.



Figur 3-4: Resultater fra kapasitetsberegninger av nullalternativet, anno 2050. Morgen til venstre og ettermiddag til høyre.

Selv med trafikkveksten som ligger til grunn for nullalternativet, viser kapasitetsberegningene god trafikkavvikling. Dimensjonerende kølengde er i Korterudsvingen beregnet til 10 meter om ettermiddagen, noe som utgjør 1–2 biler. I henhold til kapasitetsberegningene er det derfor ikke fare for tilbakeblokkering til jernbanen.

3.3 Tiltaksalternativet

3.3.1 Beskrivelse

Området er todelt med påbygg til Sagatunet som ett og nye boliger som del to. På Sagatunet vil det komme en ny fløy på sørsiden av eksisterende bebyggelse. Det anslås at det vil bli ca. 70 ansatte ved voksenopplæringssenteret og at kapasiteten på brukere vil øke med ca. 100 personer. Plassering av denne er vist i figur 3-5.

I området sør for dette er det planlagt til sammen inntil 14 nye leiligheter med størrelse cirka 70 m². Disse 14 leilighetene kommer i tillegg til den eksisterende eneboligen i planområdet.



Figur 3-5: Illustrasjon av ny fløy på Sagatunet. Kilde: Norconsult

Trafikkanalyse

Detaljregulering for Sagatunet, Raufoss

Oppdragsnr.: 52505412 Dokumentnr.: TRA01 Revisjon: E02



Figur 3-6: Adkomstveg forlenges til nytt parkeringsanlegg under lokk. Kilde: Norconsult, figur datert 13.02.2026.

3.3.2 Turproduksjon

3.3.2.1 Utleddning av turproduksjonsfaktorer for aktivitet ved Sagatunet

For å beregne turproduksjon for ansatte og besøkende for Sagatunet er det tatt utgangspunkt i reisemiddelfordelingen for formålene arbeid, skole og omsorg/følgereise i henhold til reisevaneundersøkelse (RVU) for Mjøsbyen 2023 (Opinion, 2025). Reisemiddelfordelingen for Mjøsbyen er vist i tabell 3-1.

Tabell 3-1: Reisemiddelfordeling etter formål i Mjøsbyen (Opinion, 2025).

Type reise	Bilfører	Bilpassasjer	Gange	Kollektiv	Sykkel	Annet	Sum
Til/fra arbeid	68 %	5 %	10 %	7 %	7 %	3 %	100 %
Til/fra skole	13 %	12 %	29 %	29 %	10 %	7 %	100 %
Omsorg-/følgereise	70 %	14 %	8 %	2 %	4 %	2 %	100 %

Vi forutsetter at de ansatte ved funksjonene på Sagatunet (unntatt hjemmetjenesten) gir en turproduksjon på i gjennomsnitt 3 turer per dag. Dette tallet tar høyde for eventuelle ærender i løpet av arbeidstiden samt besøkende håndverkere, varelevering og andre tjenestereiser. For elever og besøkende/pasienter legges det til grunn 2 turer per dag; én tur til og én tur fra. For hjemmetjenesten er det beregnet 8 turer per bil per døgn, basert på at bemanningen tilsvarer omtrent ett fullt bemannet skift og to halve. For hvert fullt bemannet skift er det forutsatt fire bilturer: bilen kjører fra området i starten av skiftet, returnerer til området for spisepause, reiser fra området etter avholdt spisepause og ankommer området i slutten av skiftet.

3.3.2.2 Utleddning av turproduksjonsfaktorer for bolig

Ved hjelp av statistikk fra SSB³ er det lagt til grunn 1,4 personer per leilighet i Vestre Toten kommune. Hver bosatt i Raufoss er i henhold til reisevaneundersøkelse (RVU) for Mjøsbyen 2023 (Opinion, 2025) forutsatt å gjennomføre 2,5 turer per dag (hele året sett under ett, heretter kalt daglige reiser). For eksisterende enebolig er det forutsatt 2 bosatte.

Antall daglige turer for bosatte i Raufoss inkluderer ikke bare reiser direkte fra boligene, men også turer mellom ulike målpunkt. Siden turproduksjon knyttet til bolig ikke fanger opp reiser generert av tjenester som renovasjon, postlevering, besøk og lignende, legges det til grunn at et gjennomsnitt på 2,5 turer per dag per bolig er tilstrekkelig til å dekke alle reiser til og fra boligene, både for bosatte og for andre brukere.

Tabell 3-2: Utleddning av turproduksjon for boliger i Raufoss.

Turer per bolig	Personer per bolig	Turer per dag per person	Turer per dag per bolig
Bolig leiligheter/enebolig	1,4/2,0	2,5	3,5/5,0

Reisemiddelfordelingen for respondenter bosatt i Raufoss i 2023 er vist nedenfor. Denne legges til grunn ved beregning av reisevanene til nye bosatte på som følge av planforslaget.

Tabell 3-3: Reisemiddelfordeling for respondenter bosatt i Raufoss (Opinion, 2025).

Type reise	Bilfører	Bilpassasjer	Gange	Kollektiv	Sykkel	Annet	Sum
Raufoss - alle reiser	63 %	15 %	15 %	3 %	3 %	1 %	100 %

³ Tabell 06513 (SSB, 2025) og 11031 (SSB, 2025).

3.3.2.3 Sammenstilling av turproduksjon for dagens situasjon

Forutsetninger for beregning av turproduksjon i dagens situasjon og beregnet turer per hverdag er gjengitt i tabell 3-4 og tabell 3-5.

Tabell 3-4: Forutsetning for beregning av turproduksjon i dagens situasjon.

Type reise	Antall	Turer per		Turer per hverdag	ÅDT/YDT	Turer per dag	Bilfører	Bilpassasjer	Gange	Kollektiv	Sykkel	Annet
Ansatte voksenopplæring	20	3	ansatt	60	63 %	38	68 %	5 %	10 %	7 %	7 %	3 %
Ansatte helsestasjon	7	3	ansatt	21	63 %	13	68 %	5 %	10 %	7 %	7 %	3 %
Ansatte legesenter	12	3	ansatt	36	63 %	23	68 %	5 %	10 %	7 %	7 %	3 %
Ansatte hjemmetjeneste	32	2	ansatt	64	100 %	64	68 %	5 %	10 %	7 %	7 %	3 %
Elever voksenopplæring	68	2	elever	136	63 %	86	13 %	12 %	29 %	29 %	10 %	7 %
Besøkende helsestasjon	96	2	besøkende	192	71 %	137	70 %	14 %	8 %	2 %	4 %	2 %
Besøkende legekantor	126	2	besøkende	252	71 %	180	70 %	14 %	8 %	2 %	4 %	2 %
Biler i hjemmetjenesten	15	8	bil	120	100 %	120	100 %	0	0	0	0	0
Enebolig	1	5	bolig	5	100 %	5	63 %	15 %	15 %	3 %	3 %	1 %

Tabell 3-5: Beregnet antall personturer på hverdager i dagens situasjon.

Type reise	Turer per hverdag							ÅDT
	Bilfører	Bilpassasjer	Gange	Kollektiv	Sykkel	Annet	Sum	
Ansatte voksenopplæring	41	3	6	4	4	2	60	26
Ansatte helsestasjon	14	1	2	1	1	1	20	9
Ansatte legesenter	24	2	4	3	3	1	37	16
Ansatte hjemmetjeneste	44	3	6	4	4	2	63	44
Elever voksenopplæring	18	16	39	39	14	10	136	11
Besøkende helsestasjon	134	27	15	4	8	4	192	96
Besøkende legekantor	176	35	20	5	10	5	251	126
Biler i hjemmetjenesten	120	0	0	0	0	0	120	120
Enebolig	3	1	1	0	0	0	5	3
Sum	574	88	93	60	44	25	884	451

I dagens situasjon er det beregnet at det utføres 884 personturer per hverdag i forbindelse med planområdet. Av dette er drøyt 570 bilturer.

3.3.2.4 Sammenstilling av turproduksjon som følge av planforslaget

I den fremtidige situasjonen har antall ansatte ved voksenopplæringen økt fra 20 til 50, og antall elever fra 68 til 277. I tillegg er det etablert 14 nye leiligheter. Det er ikke gjort endringer i turproduksjonsfaktorene, og det legges til grunn at reisemiddelfordelingen forblir uendret.

Tabell 3-6: Forutsetning for beregning av turproduksjon som følge av planforslaget.

Type reise	Antall	Turer per		Turer per hverdag	ÅDT/YDT	Turer per dag	Bilfører	Bilpassasjer	Gange	Kollektiv	Sykkel	Annet
Ansatte voksenopplæring	50	3	ansatt	60	63 %	38	68 %	5 %	10 %	7 %	7 %	3 %
Ansatte helsestasjon	7	3	ansatt	21	63 %	13	68 %	5 %	10 %	7 %	7 %	3 %
Ansatte legesenter	12	3	ansatt	36	63 %	23	68 %	5 %	10 %	7 %	7 %	3 %
Ansatte hjemmetjeneste	32	2	ansatt	64	100 %	64	68 %	5 %	10 %	7 %	7 %	3 %
Elever voksenopplæring	277	2	elever	136	63 %	86	13 %	12 %	29 %	29 %	10 %	7 %
Besøkende helsestasjon	96	2	besøkende	192	71 %	137	70 %	14 %	8 %	2 %	4 %	2 %
Besøkende legekantor	126	2	besøkende	252	71 %	180	70 %	14 %	8 %	2 %	4 %	2 %
Biler i hjemmetjenesten	15	8	bil	120	100 %	120	100 %	0	0	0	0	0
Bolig leiligheter	14	3,5	bolig	70	100 %	70	63 %	15 %	15 %	3 %	3 %	1 %
Enebolig	1	5	bolig	5	100 %	5	63 %	15 %	15 %	3 %	3 %	1 %

Tabell 3-7: Beregnet antall personturer til Sigurd Østliens veg 2 og 4 på hverdager som følge av planforslaget.

Type reise	Turer per hverdag							ÅDT
	Bilfører	Bilpassasjer	Gange	Kollektiv	Sykkel	Annet	Sum	
Ansatte voksenopplæring	102	8	15	11	11	5	152	65
Ansatte helsestasjon	14	1	2	1	1	1	20	9
Ansatte legesenter	24	2	4	3	3	1	37	16
Ansatte hjemmetjeneste	44	3	6	4	4	2	63	44
Elever voksenopplæring	72	66	161	161	55	39	554	45
Besøkende helsestasjon	134	27	15	4	8	4	192	96
Besøkende legekantor	176	35	20	5	10	5	251	126
Biler i hjemmetjenesten	120	0	0	0	0	0	120	120
Bolig leiligheter	31	7	7	1	1	0	47	31
Enebolig	3	1	1	0	0	0	5	3
Sum	720	150	231	190	93	57	1441	555
Differanse nullalternativ	146	62	138	130	49	32	557	104

Trafikkanalyse

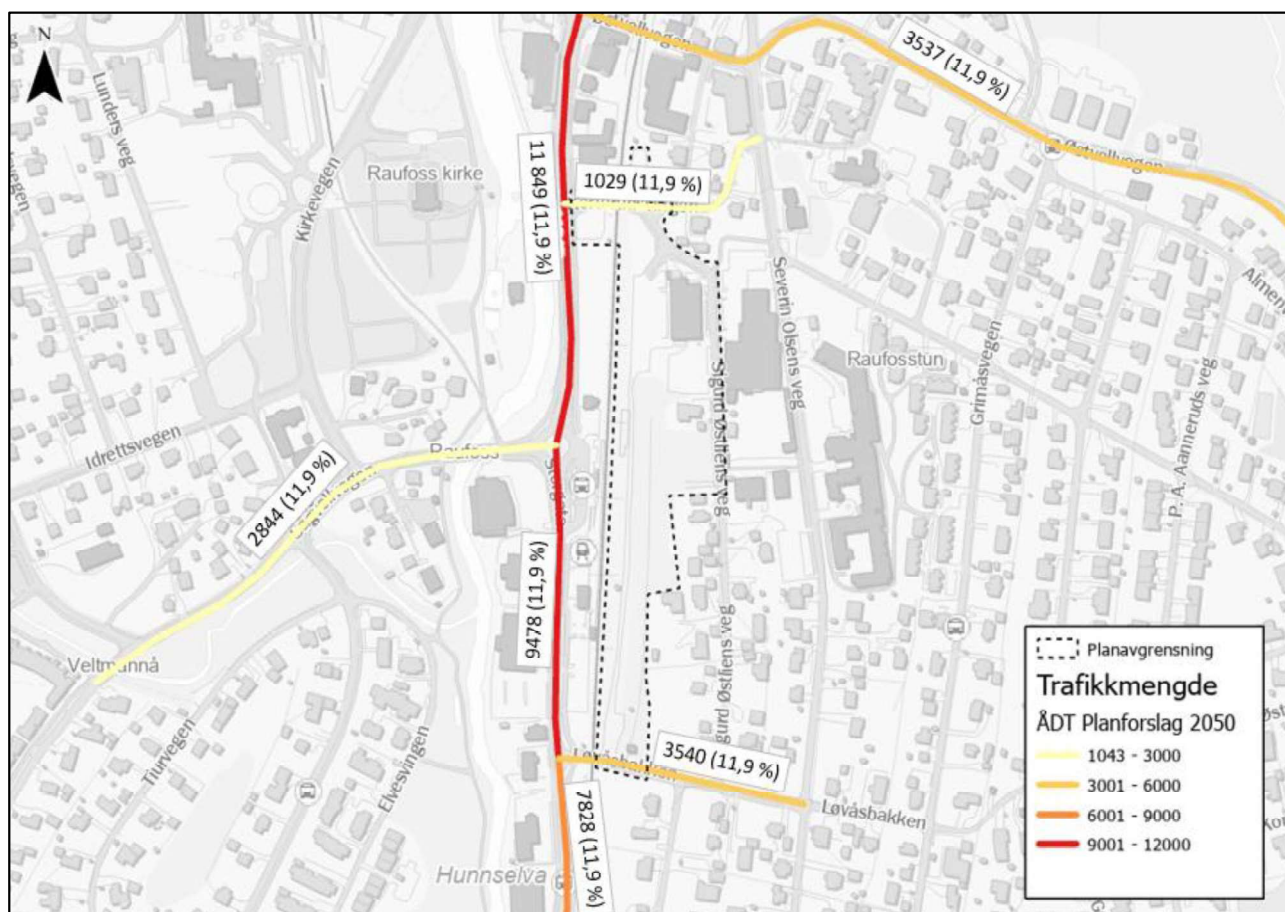
Detaljregulering for Sagatunet, Raufoss

Oppdragsnr.: 52505412 Dokumentnr.: TRA01 Revisjon: E02

Det er beregnet at planforslaget gir til sammen 1440 personturer på hverdager til og fra Sigurd Østliens veg 2 og 4. Dette er en økning på 557 turer på hverdager sammenlignet med beregning av dagens situasjon. Antall bilturer er beregnet å øke fra 571 til 717, som vil si en økning på 146 bilturer per hverdag. ÅDT er beregnet å øke fra 451 til 555, som vil si en økning på 104.

3.3.3 ADT

Den beregnede trafikkøkningen er lagt ut i vegnettet i figur 3-7. Det antas at all nyskapt trafikk vil fordele seg på det omkringliggende vegnettet etter samme mønster som dagens trafikk. Figuren inkluderer trafikkøkningen som følge av at Raufoss hotell har blitt reetablert i Storgata 26.



Figur 3-7: ÅDT i tiltaksalternativet, anno 2050. Kilde: Norconsult.

3.3.4 Timetrafikk

Det er gjort skjønnsmessige vurderinger av hvor mye av beregnet bilturproduksjon på hverdager (YDT – yrkesdøgnetrafikk) som inntreffer i største time om morgenen og ettermiddagen. Vurderingene er gjort for hver enkelt rad i tabell 3-7, og forutsetningene er oppsummert i tabell 3-8.

Tabell 3-8: Forutsetninger for å beregne biltrafikk i største time morgen og ettermiddag

Type reise	Morgen			Ettermiddag		
	Til	Fra	% av YDT	Til	Fra	% av YDT
Ansatte voksenopplæring	90 %	10 %	20 %	10 %	90 %	20 %
Ansatte helsestasjon	90 %	10 %	20 %	10 %	90 %	20 %
Ansatte legesenter	90 %	10 %	20 %	10 %	90 %	20 %
Ansatte hjemmetjeneste	70 %	30 %	20 %	30 %	70 %	20 %
Elever voksenopplæring	90 %	10 %	25 %	10 %	90 %	25 %
Besøkende helsestasjon	50 %	50 %	13 %	50 %	50 %	13 %
Besøkende legekantor	50 %	50 %	13 %	50 %	50 %	13 %
Biler i hjemmetjenesten	33 %	67 %	25 %	67 %	33 %	25 %
Boliger	20 %	80 %	11 %	80 %	20 %	11 %

Forutsetningene er brukt for å beregne timetrafikk både i dagens situasjon og i tiltaksalternativet. Beregnet timetrafikk i de to scenariene er oppsummert i tabell 3-9.

Tabell 3-9: Estimert bilturproduksjon for Sigurd Østliens veg 2 og 4 i dagens situasjon og i tiltaksalternativet

Scenario	Morgen			Ettermiddag		
	Til	Fra	Sum	Til	Fra	Sum
Dagens situasjon	56	43	99	46	53	99
Tiltaksalternativet	79	48	127	50	77	127
Differanse	23	5	28	4	24	28

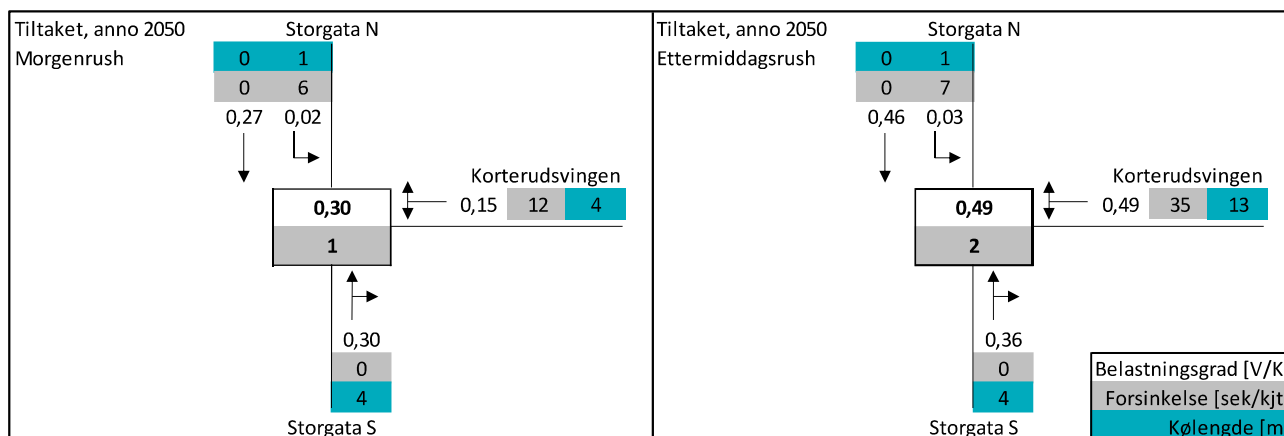
I henhold til beregningene vil tiltaksalternativet gi en trafikkøkning på cirka 30 bilturer i største time både og morgenen og ettermiddagen. Vi vurderer dette å være et høyt estimat. Beregningen for dagens situasjon viser 100 bilturer per time, mens trafikkteiling i den ene av planområdets to avkjørsler viser 35–54 kjøretøy per time. Vi velger å bruke det antatt høye estimatet for ikke å undervurdere de trafikale konsekvensene.

Trafikkøkningen er fordelt forholdsmessig ut på vegnettet i henhold til tidligere trafikkteilinger, vist i figur 2-7 og figur 2-8. I henhold til beregningene vil 80 % av trafikkøkningen til planområdet og 70 % av trafikken fra planområdet bruke planovergangen i Korterudsvingen om morgenen. Resten kjører østover i Korterudsvingen og sydover i Sigurd Østliens veg. For ettermiddagsrushet er andelen anslått til 60 til planområdet og 80 % fra planområdet.

Med forutsetningene over får vi beregnet en trafikkøkning over planovergangen i rushtidene vil være rundt 20 kjøretøy per time i morgenrushet og 18 kjøretøy per time om ettermiddagen.

3.3.5 Kapasitetsberegninger

Figur 3-8 oppsummerer kapasitetsberegningene for tiltaksalternativet i 2050



Figur 3-8: Resultater fra kapasitetsberegninger av tiltaksalternativet i 2050. Morgenrush til venstre og ettermiddagsrush til høyre

Beregningene av tiltaksalternativet avviker lite fra beregningene av nullalternativet. Beregnet, dimensjonerende kølengde i Korterudsvingen i ettermiddagsrushet øker fra 10 meter i nullalternativet til 13 meter i tiltaksalternativet. 13 meter tilsvarer 2 biler i kø når man tar høyde for at det vil være noe avstand mellom bilene. Dette er fremdeles mindre enn halvparten av tilgjengelig lengde på snaut 30 meter mellom Storgata og jernbanen.

Oppsummert viser kapasitetsberegningene at tiltaket får svært små konsekvenser for trafikkavviklingen.

4 Grunnlag for trafikksikkerhetsvurdering av jernbanekryssing

Det er gjennomført en risikovurdering av jernbanekryssingen. Risikovurderingen er gjort i et eget dokument. Risikovurderingen bruker grunnlag som er gjennomgått i dette kapittelet.

Tabell 4-1 oppsummerer beregnet trafikk over jernbanekryssingen i Korterudsvingen i største time morgen, ettermiddag og hver dag (ÅDT) i de tre scenariene som er omtalt i denne trafikkanalysen.

Tabell 4-1: Beregnet trafikk over jernbanekryssingen Korterudsvingen

Scenario	Morgen (største time)			Ettermiddag (største time)			ÅDT		
	Gående	Syklende	Biltrafikk	Gående	Syklende	Biltrafikk	Gående	Syklende	Biltrafikk
Dagens situasjon	35	24	82	31	22	109	280	190	800
Nullalternativet	41	28	97	36	26	127	330	230	950
Tiltaksalternativet	58	34	117	52	32	145	400	260	1030
Økning i tiltaksalternativet	17	6	20	16	6	18	70	30	80

Gående og syklende i største time morgen og ettermiddag i dagens situasjon er funnet ved å anta at 80 % av registrert trafikk klokken 0630–0900 og 1430–1700 inntreffer i største time, tidligere presentert i tabell 2-2. Dette er en høy andel, og begrunnes med at det kan være mye trafikk i forbindelse med start og slutt på skoledagen. ÅDT for gående og syklende er beregnet ved å bruke samme forholdstall som for biltrafikken $(82 + 109) / 800$.

I nullalternativet er det brukt samme vekstfaktor for gående og syklende som for biltrafikken.

I tiltaksalternativet er det brukt samme rushtidsandeler og samme andeler over jernbanen som for biltrafikken. Antall gående og syklende i tiltaksalternativet blir derfor litt høyt, fordi vi forventer at enkelte av de gående og syklende vil trekke sørover mot Løvåsbakken via den planlagte snarvegen, som vil gå i samme trasé som dagens grusveg (tidligere vist i figur 2-2)

Det er altså beregnet at trafikken over jernbanen vil øke med 20 kjøretøy per time i største morgentime, og 18 kjøretøy per time om ettermiddagen. Over døgnet er økningen beregnet å bli 80 kjøretøy. Tilsvarende er det beregnet at antall gående og syklende øker med til sammen 22–23 morgen og ettermiddag, og 100 per døgn.

5 Referanser

Asplan Viak. (2021). *Reisevaner i Mjøsbyen og Innlandet fylke 2018-2019*. Oslo: Mjøsbyen. Hentet fra <https://www.mjosbyen.no/wp-content/uploads/2021/02/rapport-reisevaner.pdf>

Bjørnskau, T. (2021). *TØI-rapport 1844/2021: Trafikksikkerhet for syklister og fotgjengere - status og utfordringer*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Madslien, A., Hovi, I., & Hansen, W. (2022). *TØI-rapport 1918/2022: Framskrivninger for godstransport til NTP 2025–2036*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Opinion. (2025). *Mjøsbyen nøkkeltallsrapport 2023: Reisevaner i Mjøsbyen*. Oslo: Opinion.

Prosam. (2022). *Prosam-rapport 242: Reisevaner i Oslo og Viken. En analyse av nasjonal reisevaneundersøkelse 2018/19*. Oslo: Prosam.

SSB. (2025, september 18). *06513: Boliger, etter bygningstype og bruksareal (K) 2007 - 2025*. Hentet fra SSB: <https://www.ssb.no/statbank/table/06513/>

SSB. (2025, september 18). *11031: Bygningstype, etter alder og kjønn. Personer (K) 2015 - 2025*. . Hentet fra SSB: <https://www.ssb.no/statbank/table/11031/>

Statens vegvesen. (2023). *Håndbok N100: Veg- og gateutforming*. Hentet fra <https://store.vegnorm.vegvesen.no/n100>

Steinsland, C., & Madslien, A. (2022). *TØI-rapport 1926/2022: Framskrivninger for persontransport til NTP 2025–2036*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Sweco Norge AS. (2022). *Trafikkanalyse Raufoss: Vurdering av konsekvenser ved å stenge Korterudsvingen*. Vestre Toten kommune.

Urbanet Analyse. (2018). *Turproduksjon knyttet til hotellvirksomhet i byområder. Urbanet Analyse rapport 100/2017*. Oslo: Urbanet Analyse.