



Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2022/1470-45

Saksbehandler: Ole Tveiten

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
------------	----------	--------

Utvalg for teknisk drift og plansaker

Reguleringsplan til førstegangsbehandling - detaljregulering av Storgata 79 og Melbyvegen 2 (Elite Bil) på Raufoss

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Utvalget for teknisk drift og plansaker (UTP) fremmer saken og legger den ut til høring og offentlig ettersyn etter plan- og bygningslovens § 5-2 og § 12-10.
2. Før saken legges ut til høring og offentlig ettersyn skal følgende forhold endres i planmaterialet

Plankartet:

- Det innarbeides arealformål annen veggrunn (o_SVG) mellom parkeringsplass SPA og offentlig veg, samt inntegnes avkjørselspil.

Planbestemmelser:

- Det innarbeides rekkefølgekrav om godkjent situasjonsplan for SPA, samt ferdigstillelse av denne før ferdigattest for utbyggingen av BN2. Innsendt illustrasjonsplan gjøres ikke bindende for SPA.
- § 2.1.2 presiseres til: «Lekeplassen skal skjermes mot SPA med hekk eller gjerde. Skjerming skal framgå av situasjonsplan for SPA.»
- § 1.7 presiseres til «Skilt, profilering og belysning skal fremgå av byggesøknaden, og godkjennes av kommunen.»
- Det innarbeides rekkefølgekrav om etablering av vegetasjonsskjerm GV før det kan gis ferdigattest for utbyggingen av BN2
- Bestemmelsen § 1.5 punkt f om mur på nordsiden av BN2 tydeliggjøres mhp. høyde og materialbruk.
- Bestemmelsen § 1.5 punkt g som tillater containere utenfor byggegrensa, strykes.

- Bestemmelsenes § 1.4 punkt b strykes. Punkt d presiseres til å gjelde nye byggetiltak innenfor BN1-2, jfr. situasjonsplan for overvann datert 24.9.2025.
3. Kommunedirektøren skal før sluttbehandling sørge for at planens innhold og framstilling blir digitalisert og kvalitetssikret, samt at det blir foretatt eventuelle mindre suppleringer og justeringer i tråd med saksframlegget.
 4. Endelig vedtatt plan vil erstatte deler av gjeldende reguleringsplan for «Solhaug-Breiskallengen (planid. 9529018, vedtatt 2.7.1980).

Bakgrunn for saken

Hensikten med reguleringen

Hensikten med planen er å legge til rette for videreutvikling av Elite Bil AS' virksomhet med bilsalg og bilverksted i Storgata 79 på Raufoss. Videre legger planen opp til å rive eksisterende boligbebyggelse i Melbyvegen 2, og erstatte denne med nytt verkstedbygg. Planområdet inkluderer også tilgrensende kommunale og fylkeskommunale veger og avkjørsler, samt arealer brukt til parkering for virksomheten og lekeplass sør for Trogstadvegen.



Figur 1 og 2: Planområdet og området sett på skråfoto mot nord.

For ytterligere detaljer; se vurderingen under og planbeskrivelsen.

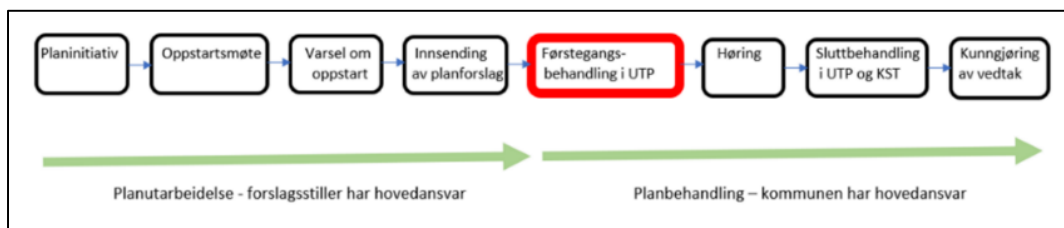
Planprosessen fram til nå

Elite Bil Eiendom AS overtok Melbyvegen 2 i 2019, og har vært i kontakt med kommunen om muligheter for utvidelse av virksomheten siden da. Det er også sendt inn eget innspill til revisjon av kommuneplanen i mai 2022.

Feste landskap og arkitektur Kapp AS sendte inn planinitiativ den 28.2.2025, og det ble gjennomført oppstartsmøte den 17.3.2025. Planinitiativet la opp til et

kombinasjonsbygg med både verksted og leiligheter. Etter gjennomføring av møte i regionalt planforum den 8.4.2025, samt flere møter/befaringer med bl.a. kommunen, er det sendt inn revidert planinitiativ den 5.6.2025. Dette har medført at planen nå kun legger opp til bilverksted og bilsalg, ikke boligbebyggelse. Det er gjennomført oppfølgende oppstartsmøte den 30.6.2025.

Det ble varslet oppstart av planarbeidet den 25.7.2025, med høringsfrist 30.8.2025. Det ble gjennomført åpent møte i Elite Bils lokaler den 25.8.2025. Den 31.10.2025 har Feste Kapp sendt inn planforslag for behandling. Det er gjennomført et overleveringsmøte/arbeidsmøte knyttet til dette planforslaget den 1.12.2025. Feste har deretter sendt inn revidert planforslag den 6.1.2026.



Figur 3: Hvor vi er i planprosessen

Planforslaget

Planforslag for detaljregulering for Storgata 79 og Melbyvegen 2 er oversendt av Feste landskap og arkitektur Kapp AS den 31.10.2025 på vegne av Elite Bil eiendom AS. Planforslaget som legges fram for behandling består av:

- 01 Plankart i pdf-format datert 19.12.2025, samt digitalt plankart i sosi-format.
- 02 Reguleringsbestemmelser datert 6.1.2025
- 03 Planbeskrivelse datert 6.1.2026
- 04 Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) datert 19.12.2025
- 05 Illustrasjonsplan datert 19.12.2025
- 06 Fasader og snitt datert 26.8.2025
- 07 Miljøteknisk notat datert 9.10.2025
- 08 Vurdering av områdestabilitet datert 23.10.2025
- 09 Merknader ved oppstart – samlet
- 10 Rammeplan for vann, avløp og overvann (VAO) datert 29.10.2025
- 11 Vegtegninger datert 4.12.2025
- 12 Situasjonsplan overvann datert 24.9.2025

Videre har kommunens arkitekt lagd en arkitektfaglig vurdering, som ligger som eget vedlegg til saksutredning.

Eiendomsforhold

Planområdet omfatter følgende eiendommer, som alle eies av Elite Bil Eiendom AS:

- gnr. 10/44 (boligeiendommen Melbyvegen 2)
- gnr. 10/133 (dagens lokaler for Elite Bil AS)
- gnr. 10/447 (parkeringsarealer sør for Trogstadvegen)
- gnr. 10/52 (regulert lekeplass for boligområdet)

- Gnr. 10/417 (Trogstadvegen og Melbyvegen, VTK)
- Gnr. 200/37 og 200/38 (Storgata, IFK)
- Gnr. 10/374 og 10/375 er gang- og sykkelveger langs Storgata. Disse er i dag oppført med Vestre Toten kommune som hjemmelshaver, men eies og driftes av Innlandet fylkeskommune.

Tegnforklaring

Reguleringsplan PBL 2008

\$12.5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

- BN1-2 1300 - Næringsbebyggelse (BN1-2)
- F.BLK 1010 - Lekeplass (F.BLK)

\$12.5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- S.SKVI-4 2011 - Kjørveg (S.SKVI-4)
- S.SOG1-2 2015 - Gang-lykkeveg (S.SOG1-2)
- SVT 2018 - Annen veggrunn - tekniske anlegg (SVT)
- S.SVG1-4 2019 - Annen veggrunn - grøntareal (S.SVG1-8)
- SPA 2080 - Parkering (SPA)

\$12.5. Nr. 3 - Grønnstruktur

- GV 3080 - Vegetasjonsskjerm (GV)

\$12-6 - Hensynssoner

- Friskf (H140-2) 300 Annen fare (Forurenset grunn)

Linjesymbol

- Grense for sikringsone
- Grense for farezone
- Planens begrensning
- Formålgrense
- Byggegrense
- Bebyggelse som forutsettes fjernet
- Friskfakt
- Måle og avstandslinje

Punktsymboler

- Vegstenging/fysisk sperre
- Avkjørsel - både inn og utkjørsel

Kartopplysninger

Kilde for basiskart: Ambito.no
 Dato for basiskart: 25.02.2025
 Koordinatsystem: ETRS89 UTM-32N
 Høydegrunnlag: NN2000

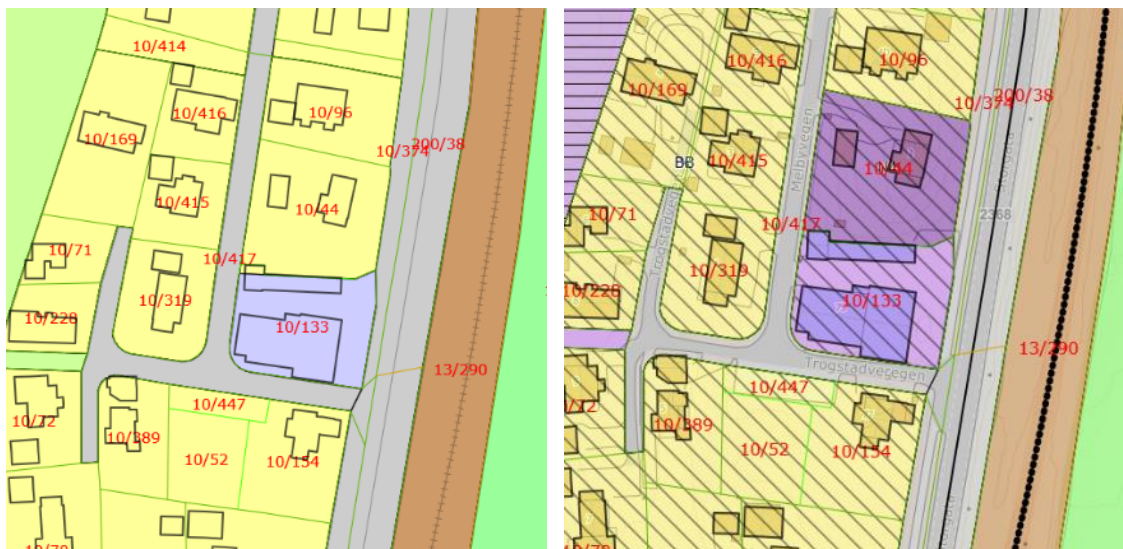
Etiketter

Etiketter: 10/14/15, 10/14/16, 10/14/17, 10/14/18, 10/14/19, 10/14/20, 10/14/21, 10/14/22, 10/14/23, 10/14/24, 10/14/25, 10/14/26, 10/14/27, 10/14/28, 10/14/29, 10/14/30, 10/14/31, 10/14/32, 10/14/33, 10/14/34, 10/14/35, 10/14/36, 10/14/37, 10/14/38, 10/14/39, 10/14/40, 10/14/41, 10/14/42, 10/14/43, 10/14/44, 10/14/45, 10/14/46, 10/14/47, 10/14/48, 10/14/49, 10/14/50, 10/14/51, 10/14/52, 10/14/53, 10/14/54, 10/14/55, 10/14/56, 10/14/57, 10/14/58, 10/14/59, 10/14/60, 10/14/61, 10/14/62, 10/14/63, 10/14/64, 10/14/65, 10/14/66, 10/14/67, 10/14/68, 10/14/69, 10/14/70, 10/14/71, 10/14/72, 10/14/73, 10/14/74, 10/14/75, 10/14/76, 10/14/77, 10/14/78, 10/14/79, 10/14/80, 10/14/81, 10/14/82, 10/14/83, 10/14/84, 10/14/85, 10/14/86, 10/14/87, 10/14/88, 10/14/89, 10/14/90, 10/14/91, 10/14/92, 10/14/93, 10/14/94, 10/14/95, 10/14/96, 10/14/97, 10/14/98, 10/14/99, 10/14/100, 10/14/101, 10/14/102, 10/14/103, 10/14/104, 10/14/105, 10/14/106, 10/14/107, 10/14/108, 10/14/109, 10/14/110, 10/14/111, 10/14/112, 10/14/113, 10/14/114, 10/14/115, 10/14/116, 10/14/117, 10/14/118, 10/14/119, 10/14/120, 10/14/121, 10/14/122, 10/14/123, 10/14/124, 10/14/125, 10/14/126, 10/14/127, 10/14/128, 10/14/129, 10/14/130, 10/14/131, 10/14/132, 10/14/133, 10/14/134, 10/14/135, 10/14/136, 10/14/137, 10/14/138, 10/14/139, 10/14/140, 10/14/141, 10/14/142, 10/14/143, 10/14/144, 10/14/145, 10/14/146, 10/14/147, 10/14/148, 10/14/149, 10/14/150, 10/14/151, 10/14/152, 10/14/153, 10/14/154, 10/14/155, 10/14/156, 10/14/157, 10/14/158, 10/14/159, 10/14/160, 10/14/161, 10/14/162, 10/14/163, 10/14/164, 10/14/165, 10/14/166, 10/14/167, 10/14/168, 10/14/169, 10/14/170, 10/14/171, 10/14/172, 10/14/173, 10/14/174, 10/14/175, 10/14/176, 10/14/177, 10/14/178, 10/14/179, 10/14/180, 10/14/181, 10/14/182, 10/14/183, 10/14/184, 10/14/185, 10/14/186, 10/14/187, 10/14/188, 10/14/189, 10/14/190, 10/14/191, 10/14/192, 10/14/193, 10/14/194, 10/14/195, 10/14/196, 10/14/197, 10/14/198, 10/14/199, 10/14/200, 10/14/201, 10/14/202, 10/14/203, 10/14/204, 10/14/205, 10/14/206, 10/14/207, 10/14/208, 10/14/209, 10/14/210, 10/14/211, 10/14/212, 10/14/213, 10/14/214, 10/14/215, 10/14/216, 10/14/217, 10/14/218, 10/14/219, 10/14/220, 10/14/221, 10/14/222, 10/14/223, 10/14/224, 10/14/225, 10/14/226, 10/14/227, 10/14/228, 10/14/229, 10/14/230, 10/14/231, 10/14/232, 10/14/233, 10/14/234, 10/14/235, 10/14/236, 10/14/237, 10/14/238, 10/14/239, 10/14/240, 10/14/241, 10/14/242, 10/14/243, 10/14/244, 10/14/245, 10/14/246, 10/14/247, 10/14/248, 10/14/249, 10/14/250, 10/14/251, 10/14/252, 10/14/253, 10/14/254, 10/14/255, 10/14/256, 10/14/257, 10/14/258, 10/14/259, 10/14/260, 10/14/261, 10/14/262, 10/14/263, 10/14/264, 10/14/265, 10/14/266, 10/14/267, 10/14/268, 10/14/269, 10/14/270, 10/14/271, 10/14/272, 10/14/273, 10/14/274, 10/14/275, 10/14/276, 10/14/277, 10/14/278, 10/14/279, 10/14/280, 10/14/281, 10/14/282, 10/14/283, 10/14/284, 10/14/285, 10/14/286, 10/14/287, 10/14/288, 10/14/289, 10/14/290, 10/14/291, 10/14/292, 10/14/293, 10/14/294, 10/14/295, 10/14/296, 10/14/297, 10/14/298, 10/14/299, 10/14/300, 10/14/301, 10/14/302, 10/14/303, 10/14/304, 10/14/305, 10/14/306, 10/14/307, 10/14/308, 10/14/309, 10/14/310, 10/14/311, 10/14/312, 10/14/313, 10/14/314, 10/14/315, 10/14/316, 10/14/317, 10/14/318, 10/14/319, 10/14/320, 10

Forhold til overordna planer

I gjeldende kommuneplan ved planoppstart er området avsatt til forretning og boligformål. I ny kommuneplan (høringsforslag høsten 2025) er Storgata 79 og Melbyvegen 2 avsatt til hhv. nåværende og framtidig næringsbebyggelse, i tråd med innspill fra Feste Kapp til kommuneplanrevisjonen.

Ettersom planforslaget ikke er tråd med gjeldende kommuneplan på oppstartstidspunktet, er det i utgangspunktet krav om planprogram og konsekvensutredning, jfr. [Veileder om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no/no/tema/byggesaker/plan-og-byggningsloven-2025/veileder-om-konsekvensutredning-for-planer-etter-plan-og-byggningsloven-2025/id2821448/) Med bakgrunn i at saken har gått parallelt med kommuneplanrevisjonen, er forholdet konkret drøfta i regionalt planforum den 8.4.2025. [Møter i Regionalt planforum 2025 - Regionalt planforum](https://www.regionaltplanforum.no/regionalt-planforum-2025/moter-i-regionalt-planforum-2025/) Her har regionale myndigheter gitt aksept for at konsekvenser av planforslaget vurderes som del av planbeskrivelsen, dvs. at planforslaget utarbeides uten egen konsekvensutredning.



Figur 5 og 6: Utsnitt av hhv. kommuneplan 2012-2023 og kommuneplan 2025-2035 (høringsforslag).

§ 1-3 i kommuneplan ved planoppstart peker på forhold som må vurderes i reguleringsplan, jfr. også pbl. §§ 12-5 til 12-7. Relevante forhold i dette planforslaget vil for eksempel være trafiksikker adkomst for gående, syklister og kjørende, tekniske anlegg – herunder overvannshåndtering, utnyttelsesgrad og estetikk.

Videre gir også ny kommuneplan føringer på flere forhold, og det er naturlig å vurdere planforslaget opp mot denne. Det vises her til vurderinger nedenfor, der det henvises til ny kommuneplan, slik den er lagt fram for vedtak den 29.1.2026.



Figur 7: Utsnitt av reguleringsplan for Solhaug-Breiskallengen fra 1980

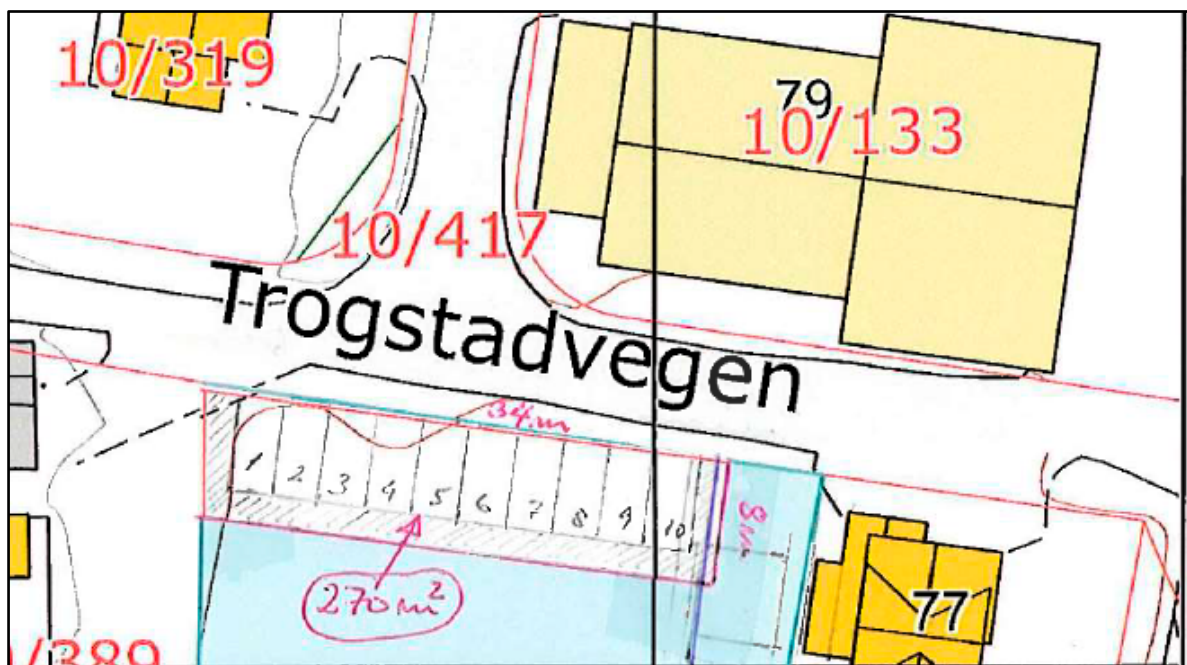
Gjeldende reguleringsplan

Området ligger per i dag innenfor en eldre reguleringsplan; Solhaug-Breiskallengen fra 1980. Denne planen omfatter større arealer i nordre del av Raufoss. Innenfor det aktuelle området stadfester planen i all hovedsak gjeldende situasjon per 1980.

Planen er per i dag aktuell for oppheving: [Reguleringsplaner - Vestre Toten kommune](#)

Eiendommen var ved planvedtak brukt som bensinstasjon (Fjeldstads bensinstasjon - Fina). I 1985 ble eiendommen ombygd og påbygd, og tatt i bruk til bilforretning, senere også til lettere industri (Raufoss tak og blikk AS). I 2007 etablerte Elite Bil AS seg på eiendommen.

I 2010 ble det gjennom mindre endring av reguleringsplan for Solhaug-Breiskallengen, gitt tillatelse til at Elite Bil AS kunne etablere parkeringsplass sør for Trogstadvegen (UTP sak 61/10 den 21.6.2010). Tillatelsen gjaldt for ti biloppstillingsplasser, jfr. situasjonsplan vist nedenfor.



Figur 8: Situasjonsplan fra reguleringsendring i 2010.

Grenser mot naboeiendom Melbyvegen 2 er justert i 2007 og 2013, i forbindelse med bygging av hhv. lager og vaskehall nord på eiendommen.

Boligeiendommen Melbyvegen 2 ble kjøpt av Elite Bil eiendom AS i 2019. I 2022 ble det gitt midlertidig dispensasjon for plassering av dekkcontainer til Elite Bil på denne eiendommen. Dispensasjonen ble gitt for en periode på to år, med vilkår om fjerning etter dette. Det er i tillegg opparbeidet utkjørsel ut i Melbyvegen.

Andre forhold:

Elite Bil AS ble i 2016 tilbudt opsjon på kommunal næringstomt ved Roksvoll øst på Reinsvoll. Denne ble ikke benyttet, og tomta er senere overtatt og bebygget av Profil Grafisk.

Vurdering

Lokalisering:

Det er positivt at lokale næringsaktører utvikler seg og vokser, for derigjennom å sikre lokale arbeidsplasser og lokalt næringsliv. Samtidig viser utviklingen av Elite Bil over tid at det er utfordringer knyttet til lokalisering av denne typen «plasskrevende varehandel». I plansammenheng legges det opp til at by- og tettstedsutvikling skal gi innbyggere tilgang til alle sine daglige gjøremål innenfor en liten radius. Det vil redusere bilbruk og gi større grunnlag for at folk kan gå og sykle. Flerfunksjonelle steder er ofte livskraftige steder, og handel bør derfor legges inn mot sentrum, ikke ut i mer perifere boligområder utenfor definert sentrumssone.

Det er likevel ofte et ønske om unntaksbestemmelser for ulike typer plasskrevende varegrupper, for eksempel trelasthandel, bilsalg, landbruksmaskiner osv. I *Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland* (2016) var det føringer for slik varehandel:

«...lokaliseringskravene foran gjelder ikke for plass- og/eller transportkrevende varehandel, dersom denne lokaliseres i tilknytning til en by eller et tettsted på en slik måte at den kan nås fra hovedvegssystemet med minst mulig forstyrrelse av miljøet i byen eller tettstedet.»

Den regionale planen ble opphevet ved fylkessammenslåingen, og det er per i dag ikke klare, overordna føringer til hvordan plasskrevende varehandel skal håndteres i plansammenheng. Det såkalte «ABC-prinsippet» legges derfor ofte til grunn for lokalisering, jfr. planbeskrivelsen side 25 om lokalisering. Se også bestemmelser og retningslinjer i ny kommuneplan:

§ 1.25 Lokalisering av virksomheter (Pbl § 11-9 nr.8)

Det skal dokumenteres at lokalisering av planlagt virksomhet ikke bidrar til unødvendig miljøbelastning. Det skal spesielt vurderes konsekvenser vedrørende klimagassutslipp og klimatilpasning, transport, mobilitet, støy, lokal luftkvalitet, parkering, trafiksikkerhet og estetikk.

Retningslinje for lokalisering av virksomheter:

ABC-prinsippet:

1. Generelt legges ABC-prinsippet til grunn for lokalisering av virksomheter. Dette innebærer:
 - A. Besøksintensive virksomheter og virksomheter med mange arbeidsplasser lokaliseres i områder som er godt tilgjengelig med kollektiv, sykkel og til fots for mange. Dette betyr i bysentrum eller nært kollektivknutepunkt. Eksempel på slike virksomheter er dagligvarehandel og større kontorarbeidsplasser.
 - B. Virksomheter som er avhengig av god biltilgjengelighet og med middels arbeidsplass- og besøksintensitet lokaliseres til arealer nær hovedvegnettet og hvor det er relativt god kollektivdekning. Eksempel på slike virksomheter er salg av plasskrevende varer som biler og byggevare, lett industri.
 - C. Virksomheter med lav arbeidsplassintensitet, høyt transportbehov og som kan innebære støy eller andre miljøutfordringer lokaliseres med avstand til tettsted og nær hovedvegnettet. Eksempel på slike virksomheter er produksjonsbedrifter med behov for mye lagringsplass utendørs og tyngre industriell produksjon.
2. Det skal etterstrebes å oppnå synergieffekter ved samlokalisering av virksomheter som har nytte av hverandre, for eksempel for å styrke fagmiljøer, utnytte spillvarme, begrense kundegruppens transportbehov osv.
3. Lokalisering av virksomheter i strid med disse retningslinjene kan vurderes når tiltakshaver kan dokumentere at det ikke finnes tilgjengelige eller hensiktsmessige arealer i samsvar med retningslinjene. Dokumentasjonen skal angi hvilken effekt prosjektet vil ha for transportomfang, reisevaner og bilbruk. Det kan settes krav om evt. avbøtende tiltak. Dette kan eksempelvis være parkeringsbestemmelser som virker begrensende på bilbruk (maksimalt antall p-plasser) og som bygger opp under kollektivtilbudet.

Se ellers [§ 11-9 - Detaljeringsgraden i kommuneplanbestemmelser for underformålet forretninger og næringsbebyggelse - regjeringen.no](#) Problemstillingen er for øvrig også drøftet i forarbeidende til kommuneplan for Gjøvik i 2018: [Analyse av varehandel og senterstruktur for Gjøvik](#)

Per 2025 benytter virksomheten arealer både sør og nord for godkjente nærings- og parkeringsarealer, i tillegg til at det er utfordringer knyttet til adkomst, parkering m.v. Figur 9 viser klart at bedriften per i dag disponerer for lite areal. Eiendommen nord for virksomheten er derfor tatt inn som mulighet for videre utvikling av virksomheten.

Selv om det gjennom kommuneplan åpnes for en utvidelse av virksomheten der den nå er lokalisert, er det viktig at transport, parkering, trafikkssikkerhet og estetikk ivaretas gjennom planforslaget. Ettersom virksomheten ligger tett ved eksisterende boligbebyggelse, er det også viktig at skjerming av denne mot virksomheten – herunder også regulert lekeplass, ivaretas gjennom planforslaget.

Det må også vurderes om utvidelsen er tilstrekkelig for å ivareta virksomheten framover, eller om det er behov for ytterligere arealer eller endret lokalisering på sikt.



Figur 9: Arealer som per 2025 er godkjent for næringsvirksomhet er markert med blått.

Transport, parkering og trafikkssikkerhet

Virksomheten har et stort behov for parkeringsplasser; biler for salg, biler som skal til service/reparasjon, samt parkering for kunder og ansatte. I planforslaget foreslås dette løst med 17 plasser mellom ny og eksisterende bebyggelse, 19 plasser mot Storgata, samt videreføring av eksisterende plass sør for Trogstadvegen (parkering og avfallscontainere), jfr. innsendt illustrasjonsplan.

Planbestemmelsenes § 2.1.1 punkt d legger opp til at parkering ikke skal inngå i utnyttelsesgrad for BN1-2, mens § 1.5 punkt e åpner for parkeringsplasser utenfor

regulerte byggegrenser. Kommunedirektøren legger her til grunn at dette ikke gjelder parkering innenfor regulert byggegrense mot kommunale veger Trogstadvegen og Melbyvegen, jfr. innsendt illustrasjonsplan og bestemmelsenes § 4.1 som gjør denne bindende mhp. parkering.

Parkering tillates også på regulert areal til en framtidig utvidelse av gang- og sykkelveg langs Storgata, fram til denne evt. utvides, jfr. dialog med Innlandet fylkeskommune. Ved en utbedring av dette vegnettet vil parkeringsarealet for virksomheten reduseres.

Parkeringsplass SPA og lekeplass f. BLK: I 2010 ble det tillatt etablert én rekke med ti parkeringsplasser for virksomheten, jfr. figur 8 ovenfor. I ettertid har parkeringen blitt mer utflytende, ved at det parkeres i to rekker på arealet. Dette legger beslag på arealer som per i dag er regulert til veggrunn (på kommunal vegeiendom), og arealer regulert til lekeplass i gjeldende plan, jfr. figur 9 ovenfor.

I planbeskrivelsen er to alternativer drøftet, hhv. alternativ 1 som viderefører dagens bruk, og alternativ 2 som legger opp til en oppstramming med grønn rabatt mellom parkeringsareal og offentlig veg. Forslagsstiller har valgt alternativ 1, basert på behov knyttet til parkering og logistikk for bedriften.



Figur 10: Alternativ løsning for parkeringsplass (fra planbeskrivelsen s. 20).

Kommunedirektøren kan ikke si seg enig i løsningen som forslagsstiller har valgt. Det vises i den forbindelse til at tillatelsen fra 2010 ikke gjelder for parkering ut på kommunale veg- og grøftearealer (gnr. 10/417), slik illustrasjonsplanen legger opp til.

Etablering av parkeringsplassen i 2010 var begrunnet med at det ikke forelå utvidelsesmuligheter knyttet til virksomhetens tomt, noe planforslaget nå legger opp til. Ideelt sett burde derfor parkeringsplassen sør for Trogstadvegen blitt avviklet nå, når virksomheten for øvrig utvides mot nord. Parkeringsarealene her er heller ikke avsatt til næringsvirksomhet på kommuneplannivå, jfr. figur 5 og 6 ovenfor.

Videre vises det til referat fra oppstartsmøte den 30.6.2025: «Parkeringsplassen må strammes opp, slik at det etableres tydelig avkjørsel til kommunal veg, og at øvrig del

av parkeringsplassen avgrenses med grøft e.l. mot offentlig veg.» Det vises også til møter og befaringer om samme tema.

Eventuell reduksjon av lekeplassen vil medføre at det må vurderes erstatningsarealer, evt. at området i større grad opparbeides, støysikres m.v. Per i dag legger ikke planforslaget opp til dette, jfr. planbeskrivelsen s. 18:

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.

Det er viktig at lekeplassen sikres gjennom fysisk adskillelse, for eksempel med gjerde og beplantning, jfr. også uttale fra Innlandet fylkeskommune. I bestemmelsenes § 2.1.2 stilles det krav om skjerming mot SPA med steinblokker eller gjerde. Spesielt steinblokker vil ikke egne seg godt til dette, da slike erfaringsmessig kan bli flyttet ved f.eks. snøbrøyting. Bestemmelsen bør derfor presiseres til at lekeplassen skal skjermes mot SPA med hekk eller gjerde, og at løsningen for dette skal framgå av situasjonsplan for SPA.

Med bakgrunn i ovenfor nevnte, anbefaler Kommunedirektøren at følgende endringer innarbeides i planforslaget, ut fra en intensjon om at alternativ 2 (figur 10 ovenfor), skal legges til grunn for framtidig utforming av SPA:

- *Plankartet: Det innarbeides arealformål annen veggrunn (o_SVG) mellom parkeringsplass SPA og offentlig veg, samt inntegnes avkjørselpil.*
- *Planbestemmelser:*
 - Det innarbeides rekkefølgekrav om godkjent situasjonsplan for SPA, samt ferdigstillelse av denne før ferdigattest for utbyggingen av BN2.*
 - Innsendt illustrasjonsplan gjøres ikke bindende mhp. parkering for SPA.*
 - § 2.1.2 presiseres til: «Lekeplassen skal skjermes mot SPA med hekk eller gjerde. Skjerming skal framgå av situasjonsplan for SPA.»*

Parkering mot Storgata: Planbestemmelsenes § 1.5 punkt e, samt innsendt illustrasjonsplan, åpner for parkering langs Storgata. Dette samsvarer ikke med Innlandet fylkeskommunes uttalelse ved planoppstart:

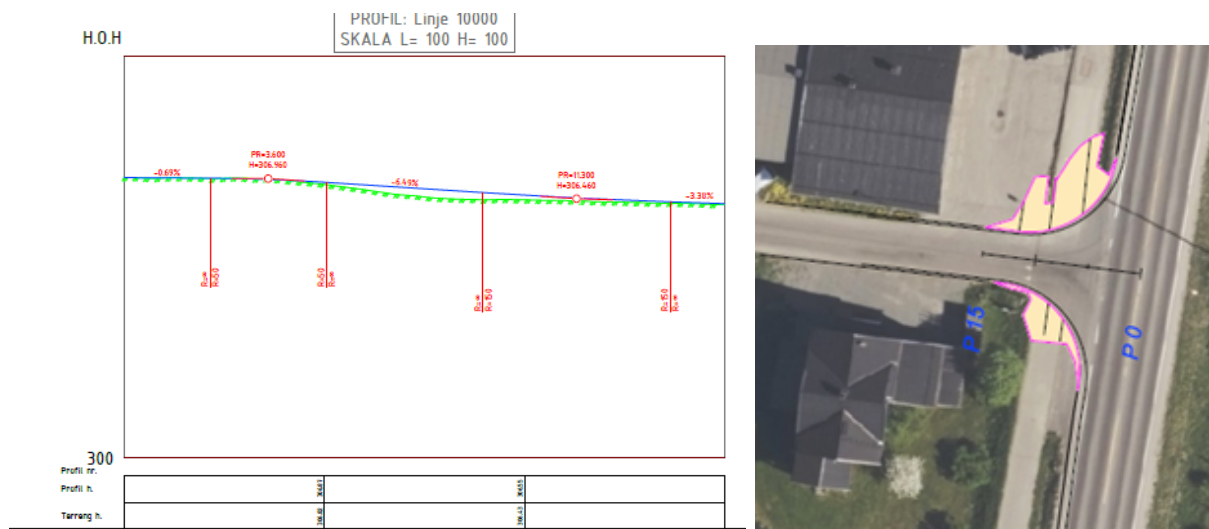
Langs fylkesvegen ber vi om at det tas høyde for arealbehov til en eventuell framtidig oppgradering av gang- og sykkelveg til sykkelveg med fortau (minimum 2 meter ut fra dagens gs-veg).

Dette forholdet var ikke avklart ved innsending av først planforslag, og forslagsstiller har derfor vært i dialog med Innlandet fylkeskommune. Her er det avklart at framtidig arealbehov for gang- og sykkelveg reguleres til «annen veggrunn – tekniske anlegg» (SVT), samt at det etableres gang- og sykkelrekkeverk i formålsgrensa mot eksisterende GS-veg. Arealformålet SVT kan deretter benyttes til parkering fram til en eventuell framtidig utvidelse av gang- og sykkelvegen. Dette vil medføre at deler av parkeringsarealet vist i illustrasjonsplanen vil gå bort ved en framtidig utbedring av gang- og sykkelvegen.

Avkjørsel fra Storgata: Det er én felles avkjørsel fra Storgata for virksomheten og for ca. 25 boenheter i Trogstadvegen og Melbyvegen. Avkjørselen er ikke gunstig utformet i dag, spesielt på grunn av stigning opp mot gang- og sykkelvegen/Storgata. I planforslaget er det gjort en vegteknisk vurdering av kryssområdet, og det foreslås en begrenset heving av vegen i kryssområdet, jfr. figur 11.

En begrensende faktor i forhold til kryssutbedring er eksisterende bebyggelse i området, samt at avkjørslene til Elite Bil og boligeiendommen Storgata 77 ligger tett ved krysset. I planforslaget er det regulert byggegrense mot Trogstadvegen og Melbyvegen, noe som medfører at dersom dagens lokaler til Elite Bil rives, må ny bebyggelse plasseres lengre vekk fra vegarealet.

En slik utbedring av kryssområdet er akseptert av Innlandet fylkeskommune. Det er likevel ikke en fullgod utbedring i tråd med krav i relevante vegnormaler, da dette ville medført at eksisterende avkjørsler må stenges eller flyttes. Ulike løsninger er drøftet og forkastet i planprosessen, for eksempel direkte avkjørsel inn på næringsområdet fra Storgata. En større omlegging av vegsystemet i området kunne også vært ønskelig, men ligger ikke innenfor realistiske økonomiske rammer.



Figur 11: Forslag til utbedring av kryssområdet.

Et annet alternativ ville vært å lede all trafikk til Elite bil inn gjennom ny adkomst i Melbyvegen, noe som ville ha muliggjort en større utbedring av avkjørselen til Storgata. Til gjengjeld ville dette ha medført mer trafikk og tilhørende ulemper for boligområdene rundt virksomheten.

Varelevering: Levering av biler for salg er ikke nærmere beskrevet i planbeskrivelsen, men det er kjent at disse til nå har blitt losset direkte fra Storgata. I ROS-analysen er dette vurdert slik:

Et viktig tiltak fra bilforretningen for å bedre trafiksikkerheten i området, er at avlesning av biler fra lastebil skjer på Prøven industriområde, og ikke i Melbyvegen. Dette tiltaket er iverksatt tidlig i planprosessen og bidrar til å redusere potensielle konfliktpunkter mellom bilbutikken og nabolaget.

Forholdet er ikke direkte sikret i planmaterialet, men bolig gatene Melbyvegen og Trogstadvegen er uansett ikke dimensjonert for denne typen varelevering. Planen

åpner derimot for at øvrig varelevering, samt adkomst for utrykningskjøretøy, kan skje gjennom regulert adkomst med bom fra Melbyvegen (SKV5).

Estetikk og stedstilpassing:

Planforslaget legger opp til at eksisterende bygg videreføres som et butikkbygg/salgslokale, mens lagerbygg og boligbebyggelse nord på tomta rives. Videre legges det opp til et nytt bygg på nordre del av tomta, der det i dag står et eldre bolighus. Terrenget her senkes til tilsvarende nivå som i sør, og det etableres nytt verkstedbygg på området. Dette tenkes utformet med saltak og trekledning, jfr. figur 12 nedenfor. Bygget har en grunnflate på ca. 750 m². Se også planbeskrivelsen side 14-15 for detaljer.

Kommunens arkitekt har utarbeidet et eget notat med en arkitektfaglig vurdering av tiltaket. I forhold til bygningsvolum og utnyttelse av tomta, viser også denne vurderingen at plassering av ønsket virksomhet er problematisk mhp. ABC-prinsippet. Bygningsvolumet er større enn for omkringliggende boligbebyggelse og eksisterende næringsbebyggelse. I tillegg medfører utbyggingen at arealer preget av grønt bygges ned. Bevaring av mer vegetasjon vil kunne forbedre kapasiteten til overvannshåndtering og snødeponering.



Figur 12: Visualisering av ny bebyggelse

I forhold til fargevalg, anbefales en lysere fargesetting enn i forslaget, nærmere opp mot tidligere fargesetting av eksisterende bebyggelse:



Figur 13: Forslag til fargesetting fra kommunens arkitekt.

Skjerming mot boligbebyggelse: Ved planoppstart er det kommet uttalelse fra naboer, der det uttrykkes bekymring for støyplager og innsyn mot egne uteområder, ved at det etableres verkstedporter mot Melbyvegen. I planforslaget er dette forsøkt avbøtet med en enkel vegetasjonsskjerm. Skjermen er relativt smal, og det er følgelig bare mulig å etablere denne med søyleosp.

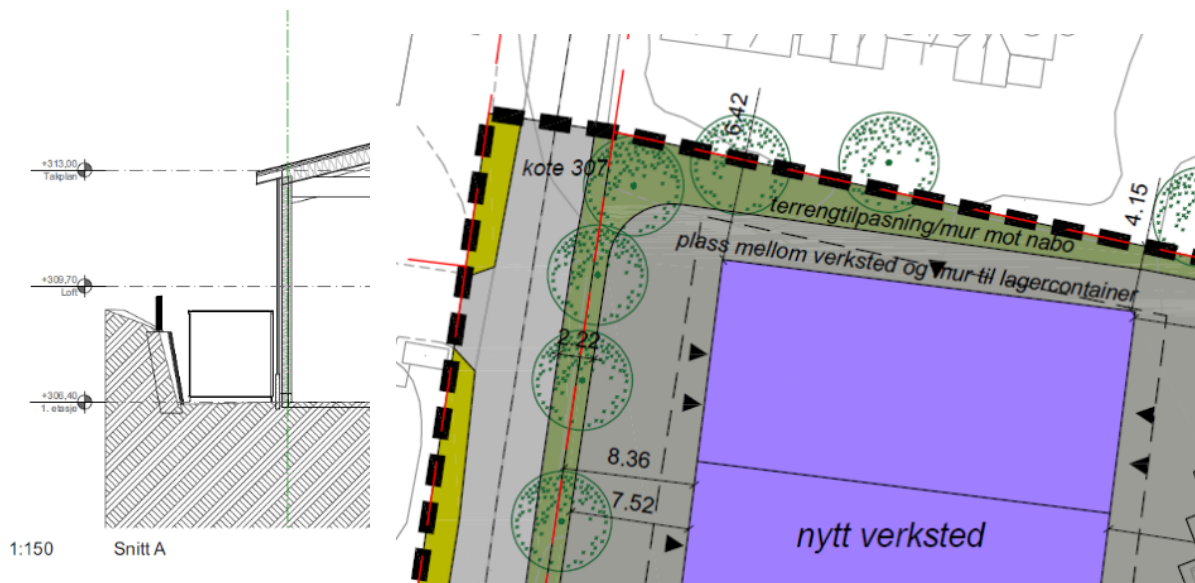
En slik skjerming vil ha noe begrenset effekt, og må anses som en minimumsløsning. Gjerde o.l. kan være en mulighet, men et tett gjerde ut mot Melbyvegen vil bryte med stedstilpassingen for ny bebyggelse, samt at den vil være i strid med regulert byggegrense langs offentlig veg. Alternativt måtte det bli satt av større arealer til vegetasjonsskjerm, for å sikre et tettere vegetasjonsfelt. Det vises her til overordnet vurdering av arealbehov og lokalisering av denne typen virksomhet.

Det er likevel viktig at vegetasjonsskjermen sikres gjennom rekkefølgekrav. Kommunedirektøren anbefaler derfor følgende endring i reguleringsbestemmelsene: *Det innarbeides derfor rekkefølgekrav om etablering av vegetasjonsskjerm GV før det kan gis ferdigattest for utbyggingen av BN2.*



Figur 14: Visualisering av vegetasjonsskjerm mot Melbyvegen.

Mot nord viser reguleringsplanen byggegrense 4 meter fra nabogrense mot boligeiendom. Planen legger opp til senkning av terrenget til kote 306,40, mens tilgrensende eiendom ligger på nær 310, dvs. en høydeforskjell på nær 3 meter. Dette skisseres løst med støttemur og terrengtilpassing. Videre tenkes deler av arealet brukt til permanent lagring i containere, jfr. figur 15 og 16 nedenfor.



Figur 15 og 16: Utdrag av snitttegning og illustrasjonsplan fra plandokumentet viser støttemur og plassering av containere mot naboeiendom i nord, utenfor regulert byggegrense.

Forholdet var ikke ivarettatt i første utkast til planforslag, og i reviderte bestemmelser § 1.5 er derfor følgende punktert lagt inn av forslagsstiller:

- f. Langs nordsiden av BN2 tillates en støttemur 1 meter fra eiendomsgrensen til eiendommen 10/96.
- g. Mellom ny bebyggelse og evt. støttemur nord på BN2 tillates det containere utenfor angitt byggegrense i plankartet.

Det er uheldig at det åpnes for lagercontainere her, så tett på et boligområde. Videre legges det opp til permanent etablering av lagercontainere. På generelt grunnlag bør denne typen lagring i større grad legges til industriområder eller egne lagerlokaler. Eventuelt bør lager på eiendommen etableres som del av den ordinære bebyggelsen, i tråd med regulert byggegrense. Se også om ABC-prinsippet ovenfor, herunder om bedrifter med behov for stor lagringsplass.

Permanent plassering av containere vil kreve at byggegrense flyttes og at disse inkluderes i regulert utnyttelsesgrad. Videre vil permanente lagercontainere være i strid med planbestemmelsenes § 1.8 om estetisk utforming og helhetlig preg for området.

I forhold til støttemur, må planbestemmelsene tydeliggjøres mhp. høyde og materialbruk. Ut fra dette anbefaler derfor Kommunedirektøren følgende endring i reguleringsbestemmelsene: *Bestemmelsenes § 1.5 punkt f tydeliggjøres mhp. høyde og materialbruk. Bestemmelsenes § 1.5 punkt g som tillater containere utenfor byggegrensa, strykes.*

Øvrig infrastruktur: VA, overvann, slukkevann og snølagring

Det er utarbeidet egen VAO rammeplan, som gjør rede for vann, avløp og overvannshåndtering. Denne er oppsummert slik:

Vannforsyning og slokkevann er planlagt løst med ny vannkum og strategisk plassert hydrant, som tilfredsstiller kravene i TEK17. Bruk av regnvann til vaskehallen reduserer belastningen på det kommunale vannettet.

Overvannshåndteringen er godt ivaretatt gjennom infiltrasjon i permeable dekker og grønne arealer, samt etablering av regnvannstank med fordrøyning. Området har middels god infiltrasjonsevne, og tiltakene er tilpasset dette.

Spillvann fra vaskehall håndteres via oljeutskiller og kobles til eksisterende kommunalt nett, med begrenset belastning grunnet lavt vannforbruk.

Flomveier er vurdert og tilpasset ved å senke terreng og legge til rette for vannføring i permeable masser mot tilgrensende vannførende masser.

Beregninger viser at tiltakene er dimensjonert i henhold til gjeldende normer og klimaforutsetninger, og at VA-løsningene er bærekraftige og tilpasset både dagens og fremtidens behov.

I forhold til slokkevann forutsettes det at det etableres et nytt slokkevannsuttak mellom nytt bygg og Melbyvegen 2.

Kommunedirektøren vil framheve det som positivt at overvann brukes som en ressurs for bedriften, ved at det legges opp til at regnvann samles og gjenbrukes til vasking av biler.

I planbestemmelsenes § 1.4 punkt d tillater maksimalt påslipp av overvann til kommunalt overvannsnett fra planområdet til 1,0 l/s. Samtidig åpner punkt b i samme paragraf for at eksisterende overvannshåndtering fra vegger og plasser kan videreføres.

I dialog med overvannskonsulent er det avklart at punkt b gjelder vegarealer og plasser som eksisterer innenfor reguleringsområdet, men som ikke er tiltenkt berørt av byggetiltaket. Dette dreier seg om offentlige kjøre- og GS-veger, men også areal innenfor eiendomsgrensen til Storgata 79 som videreføres som i dag. Punkt d omfatter ny bebyggelse innenfor BN2 og nordre del av BN1, vist med blå farge i situasjonsplan overvann (figur 17 nedenfor).

Eksisterende påslipp fra Storgata 79 kan være betydelig, noe som trolig har sammenheng med at området generelt er fuktig, jfr. dreneringslinjer og åpne forsenkinger i området, samt figur 18 nedenfor.

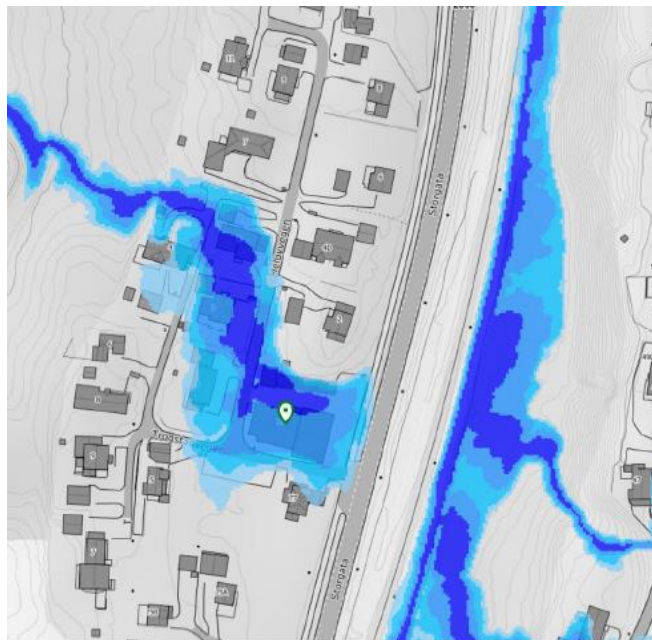
Saken er drøftet med teknisk driftsavdeling. Per i dag er det ikke kjente problemer knyttet til overvannshåndtering i området, og et økt påslipp på 1 l/s fra byggeprosjektet kan aksepteres. Samtidig er det viktig å presisere at det gjelder det konkrete byggeprosjektet, slik det framgår av plandokumentene og overvannsprojekteringen.

For eksisterende overvannshåndtering i planområdet – for eksempel dagens bebyggelse i Storgata 79, legger Kommunedirektøren til grunn at eksisterende situasjon per i dag videreføres, men at pbl. § 31-14 kan komme til anvendelse i fremtiden:

Der det er nødvendig for å avverge fare for skade eller vesentlig ulempe på person, eiendom eller miljø, kan kommunen pålegge en eier eller fester av bebygd eiendom å sørge for forsvarlig håndtering av overvann på egen eiendom, forsvarlig avledning av overvann fra eiendommen, eller å gjennomføre en kombinasjon av håndtering og avledning av overvann. Pålegget skal kunne gjennomføres uten uforholdsmessig stor kostnad.

Denne lovparagrafen ble innført i 2022, og gir kommunen anledning til å pålegge eier av bebygd eiendom å gjøre tiltak knyttet til håndtering og avledning av overvann. Det forutsettes at det er fare for skade eller vesentlig ulempe, og at grunneiers kostnader skal være forholdsmessige. Se for eksempel: [§ 31-14 - Om kommunens mulighet for å koordinere og pålegge tiltak for å ivareta overvann i bebygde områder - regjeringen.no](#)

Ut fra dette anbefaler derfor Kommunedirektøren følgende endring i reguleringsbestemmelsene: *Bestemmelsenes § 1.4 punkt b strykes. Punkt d presiseres til å gjelde nye byggetiltak innenfor BN1-2, jfr. situasjonsplan for overvann datert 24.9.2025.*



Figur 17 (til venstre): Situasjonsplan overvann

Figur 18 (til høyre): Flomveger i området (fra VAO rammeplan).

Flere naboer har påpekt problemer knyttet til snøbrøyting, og hvordan det er planlagt å håndtere snøen på og rundt området. Det framgår av forslagsstillers merknadsbehandling at det settes av noe areal til snølagring i vegetasjonssona langs Melbyvegen, men at snøen som hovedregel må kjøres bort fra området.

For sentrumsområder på Raufoss må det – bl.a. av hensyn til god arealutnyttelse, bymessig drift m.v., påregnes at snø i stor grad kjøres bort i løpet av vinteren. For nærings-, industri- og boligområder bør det i større grad legges opp til at snø håndteres lokalt. Behovet for bortkjøring av snø bør derfor sees opp mot den overordna drøftingen av plasskrevende varehandel, ABC-prinsippet osv.

Andre forhold:

I planbeskrivelsen opplyses det at bolighuset på gnr. 10/44 ikke er SEFRAK-registrert. Bygget er SEFRAK-registrert, og det opplyses her at bygget er fra 1918. Bygget var del av småbruket Solbakken. Uthusene er senere revet, og eiendommen er oppdelt i boligtomter. Bygget framstår i dag som et ordinært bolighus med betydelig etterslep på vedlikeholdet.

Det kan være behov for mindre presiseringer og redaksjonelle endringer i planbestemmelsene ut over det som framkommer ovenfor. Dette kan dreie seg om for eksempel henvisninger til teknisk forskrift og forhold som ivaretas av annet lovverk. Kommunedirektøren skal før sluttbehandling sørge for at planens innhold og framstilling blir digitalisert og kvalitetssikret, samt at det blir foretatt eventuelle mindre suppleringer og justeringer i tråd med saksframlegget.

Innkomne merknader til planoppstart

Det ble varslet oppstart av planarbeidet den 25.7.2025, med høringsfrist 30.8.2025. Det kom inn åtte merknader i høringsperioden. Det vises i all hovedsak til vedlagte planbeskrivelse, der disse er presentert og vurdert av forslagsstiller. Ut over dette har Kommunedirektøren følgende vurdering av merknadene.

Merknader fra naboer: To av naboene har levert inn merknader til planforslaget, knyttet til utfordringer med dagens drift, samt bekymringer med økt framtidig drift. Dette gjelder trafiksikkerhet, støy, innsyn/skjerming m.v. Kommunen har også flere ganger tidligere fått henvendelser om slike forhold i området.

I forhold til innkomne merknader fra naboer, vises det til vurdering av de enkelte forhold i saksframlegget, herunder også samlet vurdering til slutt i saksframlegget.

Statsforvalteren i Innlandet viser til [Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027 - regjeringen.no](#), herunder om god by- og stedsutvikling. Se vurderinger om ABC-prinsippet ovenfor, samt samlet vurdering av planforslaget.

Innlandet fylkeskommune viser flere overordna føringer knyttet til barn og unges interesser i planleggingen. Se også [Veileder om barn og unge i plan og byggesak - regjeringen.no](#). Her viser Kommunedirektøren til vurdering av parkeringsplass SPA og lekeplass f_BLK ovenfor, herunder forslag til endringer av bestemmelser.

I forhold til samferdsel, viser Kommunedirektøren til avklaringer i etterkant av oppstartsvarelet, jfr. vurdering av avkjørsel og parkering mot Storgata ovenfor.

Statens Vegvesen har påpekt mange av de samme forholdene som Innlandet fylkeskommune, knyttet til trafiksikkerhet for barn og unge, kryssutforming m.v. Se ovenfor.

NVE har gitt en generell uttalelse knyttet til deres fagområde innen arealplanleggingen, bl.a. i forhold til naturfareutredninger. Kommunedirektøren viser her til vedlagte ROS-analyse for planforslaget.

Miljørettet helsevern IKS har påpekt flere av de samme forholdene som regionale høringsinstanser ovenfor; barn og unges interesser, trafikk, støy osv. Miljørettet

Det har ikke vært mye fokus på dette temaet i Vestre Toten kommune, men fra Gjøvik har det vært flere saker rundt skilting/profilering og lysforurensning de senere årene. Se også: [Belysning som skaper trygghet – og bevarer natten - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no/belysning-som-skaper-trygghet-og-bevarer-natten)

3. Forholdet vurderes som ivarettatt gjennom krav i planbestemmelsene om belysningsplan.

1.1 Krav til situasjonsplan

Den skal vise planlagt bebyggelse, plassering og utforming av adkomst og parkering, eksisterende og nye tomtegrenser, trafiksikker løsning for fotgjengere og syklist, stigningsforhold (skråninger og murer), sykkelparkerings- og biloppstillingsplasser, herunder soner med permeabelt/infiltrerende dekke, vegetasjon, belysning og tilgang til bygg for brann og redning.

1.26 Skilt og reklame (Pbl § 11-9, nr. 5)

- A. Skilt- og reklameinnretninger skal ta hensyn til og underordne seg områdets karakter og byrommets/ byggets dimensjoner og bygningens egenart med hensyn til fasadedetaljering og material- og fargebruk.
- B. Det tillates 1 skilt per virksomhet per fasade ut mot offentlig veg.
- C. Maksimalt tillatte størrelse for skilt er 7 kvm.
- D. Skilt skal ha skriftstørrelse/piktogram som skal være tilpasset leseavstand og utformes slik at de kan leses og forstås av personer med funksjonsnedsettelse. Frittstående skilt skal plasseres slik at de ivaretar kravet til nødvendig tilgjengelighet.
- E. Ved flere virksomheter i samme bygg der skilting/reklame er aktuelt, skal det utarbeides en samlet skilt- og reklameplan for det enkelte bygg som skal godkjennes av kommunen.
- F. Løsfotoreklame skal ikke oppføres i offentlig regulert vegareal (veg, fortau og rabatt) så lenge de ikke er godkjent i egen gatebruksplan/situasjonsplan.
- G. Reklame på gesims eller tak tillates ikke.
- H. Foliering på vindusflater kan maks. dekke 1/3 av vindusflaten. Plakater og lignende like innenfor vindusflaten vurderes på samme måte som foliering.
- I. Det tillates ikke midlertidige skilt på bygninger.

Unntak: Ved større festivaler, idrettsarrangementer, arrangement knyttet til handelsstanden og lignende kan midlertidige skilt benyttes langs og i offentlig veg og på bygning og grunn når det foreligger tillatelse til dette fra vegmyndigheten og dette er tidsbegrenset.

Midlertidige skilt defineres her som flagg, banner, duk og seil.

Samlet vurdering:

Kommunedirektøren ser at det er klare utfordringer knyttet til dagens situasjon i området – trafikk, parkering, adkomst osv. Et planforslag bør ha som utgangspunkt at ny situasjon blir en forbedring, og Kommunedirektøren ser det som positivt at planforslaget legger opp til strammere kjøremønster og en kryssutbedring mot Storgata.

Samtidig er Elite Bil en arealkrevende virksomhet, jfr. om ABC-prinsippet ovenfor. Dette gjelder spesielt med hensyn til biloppstillingsplasser for salg og verkstedvirksomhet, men også behov for lagring av dekk (sesonglagring og resirkulering). Varelevering av nye biler er også et forhold som må løses utenfor planområdet. Planforslaget – slik det er sendt inn, legger i stor grad opp til å løse dette ut fra forslagsstillers ønsker, men kommunen må også ivareta øvrige interesser i området, herunder at virksomheten utvides innenfor etablerte boligområder.

Kommunedirektøren ser et behov for å tydeliggjøre planmaterialet på flere områder, nettopp for å ivareta øvrige interesser i området. Det vises her til forslag til endringer og presiseringer, slik det framgår i forslag til vedtak.

Planforslaget vil likevel ikke ivareta alle ønsker og behov fullt ut, bl.a. i forhold til skjerming mot eksisterende boligbebyggelsen, opp mot ønsket vekst og utvikling for bedriften. I så måte må planforslaget – slik Kommunedirektøren legger det fram, anses å være et kompromiss mellom ulike interesser i området.

Gebyr:

Det skal betales saksbehandlingsgebyr i tråd med kommunens regulativ (2025-satser):

Grunngebyr:	kr 72.290
Arealavhengig gebyr (inntil 4 dekar):	<u>kr 15 840</u>
Samlet gebyr:	kr 88 130

Bjørn Fauchald

Kommunedirektør

Lise Bratland Hansen

plansjef