

# VESTRE TOTEN KOMMUNE



## Planbeskrivelse

### **REGULERINGSPLAN FOR SAGATUNKVARTALET**

Sist revidert: 13-02-2026

Vedtatt av kommunestyret:

Planid: 3443187

Arkivsak:



**Oppdragsgiver:** Vestre Toten Rådhus AS  
**Oppdragsgivers kontaktperson:** Ole Anders Hoff  
**Rådgiver:** Norconsult Norge AS, Parkgata 6, 2821 Gjøvik  
**Oppdragsleder:** Ingrid Finne Klynderud  
**Fagansvarlig:** Kjersti Flatråker  
**Andre nøkkelpersoner:** Yngve Løken, Tonje Grini, Jón Árni Bjarnason, Sindre Løchting, Stein Emilsen, Emma Øibakken, Marte Elverum, Vidar Støen, Per-Øyvind Bonkerud, Christoffer Viena Jørgensen, Gunvor Huseby, Helene Mørk Sjuve, Christoffer Viena Jørgensen, Morten Strøyer Andersen og Emma Antoniussen

E02	13.02.2026	Endring etter tilbakemeldinger fra VTK	KjeFla	StRad	IngKly
E01	19.12.2025	Til 1.gangsbehandling i UTP	KjeFla	StRad	IngKly
C01	28.11.2025	For gjennomsyn hos oppdragsgiver og planmyndighet	KjeFla	IngKly	IngKly
<b>Versjon</b>	<b>Dato</b>	<b>Beskrivelse</b>	<b>Utarbeidet</b>	<b>Fagkontrollert</b>	<b>Godkjent</b>

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**

Detaljreguleringsplan for Sagatunkvartalet legger til rette for utbygging av interkommunalt opplæringscenter med tilhørende parkering i Sigurd Østliens veg 2 og 4. Sagatunet benyttes allerede i dag som voksenopplæringscenter for Vestre Toten kommune. Bygget huser også legesenter, helsestasjon og base for kommunens hjemmetjeneste.

Som nabo til Sagatunet reguleres inn en eksisterende bolig som frittliggende boligbebyggelse og sør for dette et nytt boligområde med konsentrert bebyggelse.

Sagatunkvartalet blir et sentrumsnært boligområde med kort veg til hverdagsaktiviteter og alle byens fasiliteter.

Planforslaget er i tråd med kommuneplanens arealdel og andre overordnede planer.

# Innhold

<b>1</b>	<b>Bakgrunn</b>	<b>6</b>
1.1	Hensikten med planen	6
1.2	Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold	6
1.3	Krav om konsekvensutredning?	6
<b>2</b>	<b>Planprosessen</b>	<b>7</b>
2.1	Medvirkningsprosess, varsel om oppstart	7
2.2	Planprosessen	7
<b>3</b>	<b>Planstatus og rammebetingelser</b>	<b>9</b>
3.1	Kommuneplanens arealdel	9
3.2	Gjeldende reguleringsplaner	12
3.3	Tilgrensende og delvis overlappende planer	12
3.4	Temaplaner	13
3.5	Regionale planer	14
3.6	Statlige planretningslinjer/rammer/føringer	15
<b>4</b>	<b>Beskrivelse av planområdet og eksisterende forhold</b>	<b>17</b>
4.1	Beliggenhet	17
4.2	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	19
4.3	Landskap	21
4.4	Kulturminner og kulturmiljø	22
4.5	Naturverdier	24
4.6	Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder	25
4.7	Landbruk	26
4.8	Trafikkforhold	27
4.9	Barns interesser	46
4.10	Sosial infrastruktur	46
4.11	Universell utforming	47
4.12	Teknisk infrastruktur	48
4.13	Grunnforhold	50
4.14	Forurensning	50
4.15	Støyforhold	52
4.16	Luftforurensning	53
4.17	Risiko og sårbarhet (eksisterende situasjon)	53
4.18	Næring	54
4.19	Analyser og utredninger	54
<b>5</b>	<b>Beskrivelse av planforslaget</b>	<b>55</b>
5.1	Landskapsplan	55
5.2	Plankart og arealbruk	58
5.3	Arealformål	60
5.4	Hensynssoner	66
5.5	Bestemmelsesområde og juridiske linjer	67
5.6	Boligmiljø/ bokvalitet meter	68
5.7	Parkering	68

5.8	Tilknytning til infrastruktur	72
5.9	Trafikkløsning	73
5.10	Planlagte offentlige anlegg	75
5.11	Miljøoppfølging	75
5.12	Universell utforming	76
5.13	Uteoppholdsareal	76
5.14	Kollektivtilbud	77
5.15	Kulturminner	77
5.16	Sosial infrastruktur	77
5.17	Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett	77
5.18	Plan for avfallshenting	78
5.19	Rekkefølgebestemmelser	78
<b>6</b>	<b>Virkninger/konsekvenser av planforslaget</b>	<b>79</b>
6.1	Overordnede planer	79
6.2	Landskap	79
6.3	Stedets karakter	79
6.4	Byform	79
6.5	Byggeskikk og estetikk	79
6.6	Kulturminner og kulturmiljø, evt. Verneverdi	81
6.7	Naturmangfold	82
6.8	Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk	82
6.9	Uteområder	82
6.10	Trafikkforhold	82
6.11	Risiko for jernbanekryssing	83
6.12	Støy	84
6.13	Barns interesser	84
6.14	Sosial infrastruktur	84
6.15	Universell utforming	85
6.16	Fare for forurensa grunn	85
6.17	Grunnforhold	85
6.18	Bærekraft og klima	85
6.19	Energibehov - energiforbruk	87
6.20	Risiko og sårbarhet	87
6.21	Teknisk infrastruktur	88
6.22	Økonomiske konsekvenser for kommunen	89
6.23	Konsekvenser for næringsinteresser	90
6.24	Interessemotsetninger	90
6.25	Stedsutvikling	90
6.26	Avveining av virkninger samlet vurdering	90
<b>7</b>	<b>Innkome innspill til varsel om oppstart av planarbeid</b>	<b>91</b>
<b>8</b>	<b>Avsluttende kommentar</b>	<b>96</b>

# 1 Bakgrunn

## 1.1 Hensikten med planen

Planen legger til rette for etablering av et nytt interkommunalt opplæringscenter for voksne i et nytt bygg sør for eksisterende bygg på Sagatunet (gnr/bnr 14/52 og 14/120). I eksisterende bygg, som skal rehabiliteres, er det i dag kommunale tjenester som helsestasjon, legekontor og base for hjemmetjenesten i tillegg til kommunalt voksenopplæringscenter for Vestre Toten kommune. Alle tjenestene skal fortsette, samtidig som det legges til rette for et utvidet voksenopplæringscenter der Gjøvik og Østre Toten også er med.

Plasseringen av interkommunalt læringscenter ved Sagatunet ble valgt blant annet på grunn av, nær tilgang til tog og buss mht brukere, elever og ansatte.

Det er planlagt et parkeringslokk med mulighet for parkering over og under bakken sør for nybygget, i tillegg til eksisterende parkering vest for Sagatunet.

Videre skal det legges til rette for bygging av konsentrert boligbebyggelse på eiendom gbnr 14/37, 14/215 og 14/42 med tilhørende felles uteoppholdsareal.

## 1.2 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold

Vestre Toten Rådhus AS er forslagsstiller for detaljreguleringsplan for Sagatunkvartalet. Det er inngått en samarbeidsavtale mellom Vestre Toten Rådhus AS og Bane NOR Eiendom AS om utarbeiding av reguleringsplanen.

Norconsult Norge AS er plankonsulent og har utarbeidet reguleringsplan med vedleggsrapporter og tegninger.

Planforslaget involverer eiendommene gbnr 14/37, 14/215, 14/42, 14/120, 14/52, 14/332, 14/397, 14/48, og deler av 14/396, 13/567 og 13/290, samt del av Storgata, fv 2368 med gbnr 200/36 Bane NOR eier eiendom 14/332 og 13/290. Vestre Toten kommune eier de fleste eiendommene bortsett fra eksisterende boligtomter med gbnr 14/42 og 14/215.

## 1.3 Krav om konsekvensutredning?

Tiltaket er av begrenset omfang, og det utløser derfor ikke krav om konsekvensutredning etter KU-forskriften § 8, jf. vedlegg 1 punkt 24. Tiltaket kan falle inn under vedlegg II nr. 11 bokstav j som omhandler næringsbygg, kjøpesentre, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmenntilgittige formål, og skal derfor vurderes etter kriteriene i § 10 for å avklare om planen eller tiltaket kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn.

Verken tiltakets egenskaper eller lokalisering kommer i konflikt med kriteriene i § 10, og det er derfor ikke krav om konsekvensutredning etter § 8 i forskriften. Planforslaget utløser ikke krav om KU, og fremmes i all hovedsak i tråd med kommuneplanens arealdel.

Selv om det ikke er krav om konsekvensutredning, er konsekvensene av planforslaget vurdert og beskrevet i denne planbeskrivelsens kap. 6.

## 2 Planprosessen

### 2.1 Medvirkningsprosess, varsel om oppstart

Oppstartsmøte med kommunen ble holdt 04-09-2025

Varsel om oppstart av planarbeid ble sendt som brev til høringsparter, naboer og berørte 16-09-2025.


Planoppstart og parallell byggesøknad samt forhandlinger om utbyggingsavtale med kommunen ble varslet med annonse i Oppland Arbeiderblad 19-09-2025.

**Varsel om oppstart av felles behandling av reguleringsplanforslag og byggesøknad samt forhandlinger om utbyggingsavtale:**

**Sagatunkvartalet – Vestre Toten kommune**

I henhold til plan- og bygningsloven §§ 12-8 og 12-15 varsles oppstart av detaljreguleringsplan og byggesøknad for Sagatunkvartalet i Vestre Toten kommune, på vegne av Bane NOR eiendom og Vestre Toten Rådhus AS. (lht. pbl. § 11-9 nr. 2 varsles samtidig oppstart av forhandlinger om utbyggingsavtale.

Planområdet ligger i Raufoss sentrum, og er avsatt til sentrumsformål og boligområde i kommuneplan for Vestre Toten.



Hensikten er å tilrettelegge for nytt voksenopplæringscenter og variert småhusbebyggelse på området med ca 28 nye boenheter, samt tilhørende infrastruktur.

Kommentarer og spørsmål angående planarbeidet rettes til Norconsult Norge AS v/Ingrid Finne Klynderud, [ingrid.finne.klynderud@norconsult.com](mailto:ingrid.finne.klynderud@norconsult.com) ev. pr post Parkgata 6, 2821 Gjøvik: innen 27.10.2025. Utfyllende informasjon med varslingsbrev, kart mm. ligger på vår hjemmeside: [www.norconsult.no/aktuelle/kunngjoringer/](http://www.norconsult.no/aktuelle/kunngjoringer/) og på

Vestre Toten kommunes nettsider: <https://vestre-toten.kommune.no/politikk/insyn-planverk-og-samfunn/samfunn/horinger-og-kunngjoringer/>

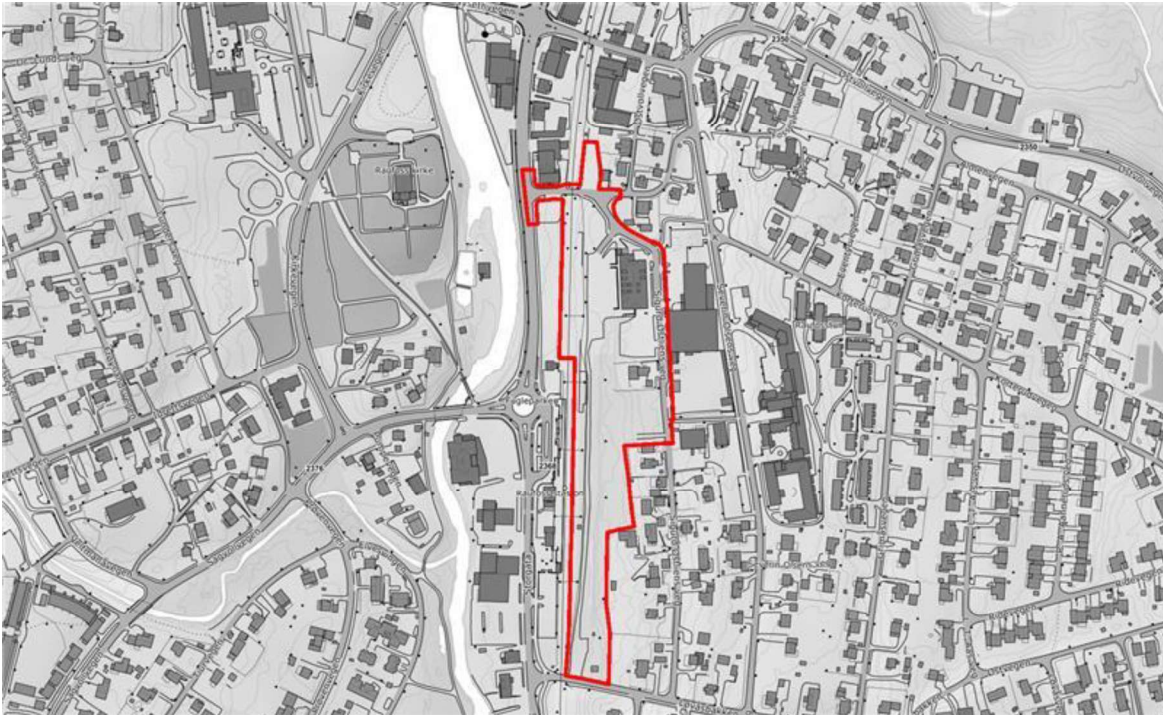
Åpen kontordag  
torsdag den 16. oktober fra kl. 9.00 til kl. 15.00, Vestre Toten rådhus

Figur 2-1 Avisannonse. Kilde: Norconsult

Det er ikke avholdt noe åpent møte, men i annonsen ble det varslet om åpen kontordag på Vestre Toten rådhus 16-10-2025. Dette i samråd med planmyndigheten i oppstartsmøte. I tillegg ble det lagt ut informasjon på kommunens og konsulentens hjemmesider. Saken var satt opp som egen sak i møte i regionalt planforum 15-10-2025. Her var det satt fokus på vurderinger av trafikale forhold og sikkerhet over jernbanen. Det ble også gjennomført et møte mellom kommunen, Bane NOR SF, regionale myndigheter og plankonsulent 06-11-2025 for å drøfte trafikksikkerhet med fokus på jernbanekryssing.

### 2.2 Planprosessen

Ved varsel om oppstart var planområdet som vist under.



Figur 2-2 Planområdet ved varsel om oppstart av planarbeid. Kilde: Norconsult

Gjennom plan- og utredningsarbeidet er det avdekket at det er svært krevende å håndtere overvann og drenevann i området. Grunnvannstanden er høy, og det samler seg vann i forsenkninger i terrenget. Dette gjør det vanskelig å infiltrere overvannet i grunnen. I tillegg finnes det ingen trygg flomvei ut av planområdet, noe som betyr at overvannsmengdene ved ekstreme nedbørshendelser må fordrøyes på tomte. Det er heller ikke mulig å knytte bygg- og vegdrenering til kommunal overvannsledning på selvføll. For å kunne løse dette vil en bli avhengig av kontinuerlig utpumping av overvann/drenevann. Dette kan ikke anbefales av sikkerhetsmessige årsaker da det vil bli en driftsmessig sårbar løsning. Opprinnelig plan om i tillegg å regulere for utbygging av fem lavblokker langs jernbanen utgår derfor av planforslaget.

Planområdet har derfor blitt redusert i forhold til varsel om oppstart.



Figur 2-3 Planområdet i tråd med planforslag. Kilde: Norconsult

## 3 Planstatus og rammebetingelser

### 3.1 Kommuneplanens arealdel

Kommuneplanens arealdel er godkjent i kommunestyret 29. januar 2026. Planforslag for Sagatunkvartalet er utarbeidet i tråd med ny kommuneplan,

I kommuneplanens arealdel er arealformålene innafor planområdet satt til nåværende sentrumsformål (BY20) og baneformål. Planforslaget skal i hovedsak samsvare med dette ved at sentrumsformål detaljeres til offentlig tjenesteyting og boligformål. Noe av baneformål endres til uteoppholdsareal.



Figur 3-1 Utsnitt av kommuneplanens arealdel. Planområdet med rød stiplet linje og farge. Kilde: map.isy.no

I kommuneplanens generelle bestemmelser er det satt krav om regulering

*§ 1.3 Plankrav (Pbl § 11-9) I områder avsatt til hovedformål bebyggelse og anlegg og samferdselsanlegg (PBL 11-7 nr.1 og 2) kan tiltak som nevnt i § 20-1 ikke finne sted før det er utarbeidet reguleringsplan for området»*

I ny kommuneplan er planområdet del av bestemmelsesområde 1 på Raufoss.

### § 2.1.5 Bestemmelsesområder

#### Bestemmelsesområder Raufoss: Bestemmelsesområde 1

**Sone 1** (sentrumsformål) har plankrav, med unntak gitt i § 2.4. Innenfor sonen tillates det forretninger, tjenesteyting, kontor, boligbebyggelse, hotell/overnatting og bevertning. Det skal legges vekt på høy arealutnyttelse, overvann og klima, estetikk, sosiale boformer og kriminalforebyggende utforming, tilgjengelighet og funksjonsblanding.



Ny kommuneplan inneholder følgende relevante bestemmelser og retningslinjer for reguleringsplanarbeidet.

#### 2.1.4 Uteoppholdsareal/lekeareal

##### 2.1.4.1 – Krav til privat og felles uteoppholdsareal/lekeareal (Pbl §11-9)

- A. Leke- og uteoppholdsarealer skal alltid vurderes samtidig med plassering av boliger. Dette gjelder også ved utvidelse eller ved fortetting av eksisterende områder. Arealene skal vises på reguleringsplan eller på bindende situasjonsplan.
- B. Kommunen kan kreve illustrasjons- eller utomhusplan som viser hvordan kvalitetskravene i pkt. C er ivare tatt
- C. I tidlig fase av reguleringsplan og byggesak skal det gjennomføres en tomteanalyse for å avdekke hvor uteoppholdsarealene bør plasseres for å ivareta kvalitetskriteriene på best mulig måte. Leke- og uteoppholdsarealer skal være godt egnet formålet. Det skal vektlegges:
  - gode solforhold
  - bevaring av vegetasjon
  - både arealet og adkomsten må ha beskyttelse mot trafikkfare
  - sikring mot forurensing, støy og stråling
  - mulighet for ulik lek på ulike årstider
  - mulighet for samhandling mellom barn, ungdom, voksne og eldre
  - uteoppholdsareal på parkeringskjeller eller lignende skal ha tilstrekkelig jorddekke for vegetasjon og trær. Underliggende konstruksjoner må tåle lekeapparater, møblering, drift og vedlikehold
- D. Det skal avsettes privat uteoppholdsareal i tabell nedenfor ved etablering av nye boenheter Ved fortetting skal eksisterende boenheter medregnes. Kravene gjelder også ved bruksendring av eksisterende bygg.

Minste private uteoppholdsareal:

Boligstørrelse	Areal per boenhet
Over 60 kvm	150
Mellom 30-60 kvm	50
Under 30 kvm	30
Blokkbebyggelse	10 % av boligens areal (minst 6 kvm)

- E. Det skal i tillegg avsettes felles uteoppholdsareal i alle områder hvor det samlet blir 3 eller flere boenheter. Felles uteoppholdsareal skal fungere som leke- og møteplass, og ligge i direkte tilknytning til boligbebyggelsen. Kvalitetskravene er som pkt. C.

Minste felles uteoppholdsareal:

Type bebyggelse	Areal per boenhet	Samlet minste areal
Boligbebyggelse (utenom blokk)	25	150 kvm
Blokkbebyggelse	15	150 kvm
Innenfor sentrumssone	12	100 kvm

2.1.3 Parkeringskrav

- A. Ved nybygging eller endring av eksisterende bebyggelse er det krav om oppstillingsplasser for bil og sykkel, beregnet ut fra antall boenheter eller bruksareal
- B. Parkeringskravet skal primært oppfylles på egen grunn. I sentrumsområder skal felles parkeringsløsninger/sambruk av parkeringsplasser vurderes konkret i hver enkelt reguleringsplan. Kommunen kan kreve at avtaler om slike avtaler tinglyses på berørte eiendommer
- C. I sentrumsområder kan kommunen kreve at hele eller deler av kravet til oppstillingsplasser for bil løses gjennom overbygde løsninger, parkeringskjeller eller tilsvarende.
- D. Ved utarbeidelse av nye reguleringsplaner, skal krav parkeringsdekning utredes og være tråd med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.
- E. Når ikke annet er definert i reguleringsplan, gjelder følgende krav til parkeringsdekning:

Formål	Min. plasser for bil i områder avsatt til <u>sentrumsformål</u>	Max. plasser for bil i områder avsatt til <u>sentrumsformål</u>	Min. plasser for bil i <u>andre byggeområder</u>	Max. plasser for bil i <u>andre byggeområder</u>	Sykkel
Per boenhet under 30 kvm BRA	0,2	0,5	0,5	1	1
Per boenhet mellom 30 og 60 kvm BRA	0,3	1	1	1,5	2
Per boenhet over 60 kvm BRA	0,8	1	1,5	2	2
Kontor per 100 kvm BRA	0,8	2	0,8	2	1
Forretning/tjenesteyting per 100 kvm BRA	0,8	1	0,8	2	1

1.21 Byggeskikk og estetikk (Pbl §11-9)

- A. Helhetlig estetisk kvalitet: Byggverk skal utformes slik at planløsning og utearealer danner en helhet. Vindusplassering i fasadene skal harmonere med lysforholdene innvendig og bidra til byggets



### Pågående planarbeid i området:

Reguleringsplan for Storgata 26, (Hotellet), (Plan ID: 0529136) grenser mot planområdet ved jernbaneovergangen i Korterudsvingen og tilkomst til Storgata i vest. Planen er under arbeid og formålet er å endre det gamle hotellet til leilighetsbygg. Adkomst fra Storgata og første del av Korterudsvingen, er med i begge planene.



Figur 3-3 Utsnitt av planområdet for Sagatunkvartalet og forslag til ny regulering av Storgata 26. Kilde: maps.isy.no

## 3.4 Temaplaner

Vestre Toten kommune har flere temaplaner som vil legge føringer for planarbeidet.

Overvann som ressurs Strategi for overvannshåndtering 2023 – 2035, vedtatt 27.04.2023.

Strategien peker ut kursen for fremtidig overvannshåndtering. I byen Raufoss og tettstedene Reinsvoll, Eina og Bøverbru vil Vestre Toten kommune gi overvann plass i det offentlige rom ved å bruke åpne, flerfunksjonelle og lokale overvannsløsninger. Klimatilpasning og fortetting må gå hånd i hånd og ikke skape nye utfordringer. Vestre Toten kommunen vil bruke vann som ressurs.

Trafikksikkerhetsplan 2018 - 2021 (forlenget)

Målet med den kommunale trafikksikkerhetsplanen er å øke kommunens samlede innsats i trafikksikkerhetsarbeidet. Planen skal være det overordnede styringsverktøyet for trafikksikkerhetstiltak, og sikrer dermed at kommunen kan jobbe langsiktig og enhetlig med trafikksikringstiltak og innarbeide holdningsskapende aktivitet og finansiering av tiltakene i kommunens økonomi og handlingsprogram.

Helse- og omsorgsplan 2040, vedtatt av kommunestyret 21.05.2024

Dette er en overordnet plan som skal bidra til felles målsetninger for alle involverte i helse og omsorgstjenesten, og være et styringsverktøy for politikere og administrasjon. Planen synliggjør mål, satsningsområder og hovedtiltak for å møte samfunnsutviklingen på kort og lang sikt, og på en bærekraftig måte. Den viser hvorfor og hvordan tjenestene og befolkningen må omstille seg når ressursene ikke lenger kan forventes å øke i takt med behovene. Planen har fokus på folkehelsearbeid og utvikling av gode lokalsamfunn. Planen peker videre på satsninger for å styrke det forebyggede og rehabiliterende arbeidet, samarbeid med frivillige og pårørende, ta i bruk ny teknologi, styrke de hjemmebaserte tjenestene og tilpasse botilbud og boligstrukturer til fremtidige behov.

Boligplan, vedtatt 19.06.2025

Vestre Toten kommune har en intensjon om å etablere en helhetlig og strategisk tilnærming til boligutvikling. Boligplanen er utviklet med et klart mål for øye: å møte både nåværende og fremtidige boligbehov for innbyggerne i kommunen. I takt med befolkningsvekst og demografiske endringer, har Vestre Toten

kommune behov for et variert boligtilbud som kan imøtekomme ulike grupper, fra unge og eldre til personer med spesielle behov.

### Interkommunalt samarbeid

Gjøvikregionen utvikling har jobbet fram en felles strategi for utvikling av fremtidens bomiljø og lokalsamfunn. Kommunene har vedtatt strategien (14.06.2017) og den såkalte Gjøvikregionmodellen, som beskriver nye løsninger for bomiljø og lokalsamfunn – moderne bosamfunn. Det innebærer å utvikle kvalitativt gode løsninger der folk lever gode og lange liv i fellesskap med hverandre.

Gjøvikregionmodellen skal som et utgangspunkt bygge på noen sentrale moment:

- 1. Gode fellesskap i moderne bosamfunn der alle generasjoner bor om hverandre – moderne klyngetun er bilde på idégrunnlaget.*
- 2. Bomiljø der beboerne har gode fellesskap, og kan hjelpe hverandre, gir en merverdi i form av sosial kontakt, livskvalitet og folkehelse.*
- 3. Boligområdene har gode møte - og oppholdsplasser som bygger på de fysiske forutsetningene på stedet – livet i og mellom husa.*
- 4. Planløsninger og infrastruktur er tilpassa alle generasjoner og ulike funksjonsnivå med tilgang på fellesrom/ fellesfunksjon er, gjesterom og velferdsteknologi (smarthus) – mindre private areal og mer fellesareal og deling.*
- 5. Forholdet mellom beboerne er kjennetegna av frivillighet der fellesgoder, hjelpsomhet og delingsøkonomi står sentralt.*

## **3.5 Regionale planer**

Innlandet fylkeskommune har flere planer og strategier som er førende for dette planarbeidet.

### **3.5.1 Innlandsstrategien**

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

### **3.5.2 Regional plan for samferdsel 2018-2030**

Hovedmålet er å få flere innbyggere og utvikle flere bærekraftige arbeidsplasser i Oppland.

God infrastruktur og gode transportsystemer er avgjørende for næringsvirksomheten innenfor de fleste sektorer, og vil også bidra til å skape effektive bo- og arbeidsmarkedsregioner, som igjen genererer ny næringsvirksomhet.

Innlandsutvalget har vist til potensialet som ligger i regionforstørring og sammenkopling i Mjøsregionen. Samarbeidet med en felles areal- og transportstrategi for Mjøsregionen er i gang.

Utviklingsmål for Gjøvikregionen:

- Gjøvikregionen ønsker å være den mest vekstkraftige regionen i Innlandet. Aktørene i regionen skal være frontløpere fremfor etterløpere. Gjennom Byregionprogrammet har regionen etablert en ny måte å tenke og agere på innen nærings- og samfunnsutvikling, hvor kompetanse, samarbeid, tverrfaglighet og tillit danner fundamentet for utviklingsarbeidet.*
- Gjøvikregionen er vertskap for flere nasjonale kunnskapsinstitusjoner (NTNU, Sintef Raufoss Manufacturing AS, NIBIO) som alle har et nasjonalt ansvar for å videreutvikle og spre denne kunnskapen til hele nasjonen. Regionen er en nasjonal kjent IKT-region og med ledende nasjonal posisjon som innovativ industriell bioøkonomiregion. Næringslivet er kjent for å ta i bruk banebrytende teknologi og smarte løsninger. Miljøene hadde vist stor evne til å konkurrere internasjonalt. Fortsatt vekst fordrer en attraktiv byregion for høykompetente mennesker fra hele verden.*

- *Gjøvikregionen skal bli:*
  - o *En mer attraktiv region med høy grad av kjennskap til mulighetene i regionen blant viktige interessenter.*
  - o *En utviklingsorientert region som synliggjør innovasjonskraft og mulighetene i regionens kunnskapsmiljøer.*
  - o *En region med sterkere vekst i sysselsetting og befolkning enn det den har i dag – og som viser mulighetene som eksisterer for relevante arbeidsplasser.»*

*Regional plan for samferdsel s. 10-11*

### **3.5.3 Regional plan for klima, energi og miljø**

Den regionale planen har seks satsingsområder for å nå planens hovedmål innenfor klima, energi og miljø:

1. Innovasjon og næringsutvikling for grønn omstilling i Innlandet
2. Arealbruk
3. Redusere klimagassutslipp
4. Klimatilpasning
5. Natur- og kulturmiljø og naturmangfold
6. Omstilling til og bruk av, fornybar energi

*«Hvordan vi bruker arealene og utformer transporttilbudet betyr mye for vår hverdag og helse, steders attraktivitet, næringsutvikling og klima, miljø og natur. Ved å samordne bolig-, areal- og transportplanleggingen, er det mulig å forvalte arealene på en bærekraftig måte. Dette kan gjøres ved blant annet å utvikle effektive, klima- og miljøvennlige og samfunnsøkonomisk lønnsomme transportsystemer. Det er vedtatt at Innlandet skal halvere de direkte utslippene av klimagasser i fylket innen 2030. Innlandet er spredtbygde, og har stor gjennomgangstrafikk. 40 % av utslippene våre kommer fra transportsektoren. Samordnet areal- og transportplanlegging i Innlandet er viktig for at vi skal nå målene om reduserte klimagassutslipp. Det er i tillegg et nasjonalt mål om å øke andelen som går, sykler og reiser kollektivt. I videre arealforvaltning er det viktig å sikre løsninger som bidrar til å nå disse målene. Samtidig understreker vi at nettopp god plass og spredt boligbygging er et av de viktigste fortrinnene når det gjelder bostedsattraktivitet i mange distriktkommuner.»*

*Utbygging av arealer kan utfordre hensyn som kommunene skal ta til jordvern, naturområder og annet. En høy utnyttelse av arealene vil derfor gjøre det enklere for kommunene å ivareta spekteret av hensyn på en helhetlig og framtidsrettet måte. Fortetting av eksisterende arealer, knutepunkts- og tettstedsutvikling må foregå med god kvalitet for å ivareta bokvalitetshensyn, kulturmiljøer og blågrønn infrastruktur. For å sikre trygge og attraktive sentrumsområder, må vi i planprosessene for eksempel ta hensyn til kulturmiljø, møte- og lekeplasser, gang- og sykkelveger, støy, folkehelse, blågrønne strukturer, overvannshåndtering, klimagassutslipp, varehandel, boligsosiale forhold og sikring av viktige natur- og landbruksarealer.»*

*Regional plan for klima, miljø og energi, s 16, 21 og 22*

### **3.5.4 Regional plan for samfunnstryggleik**

Den regionale planen ble vedtatt 2023.06.14.

*«Vi må bygge eit robust samfunn der vi samarbeider godt for å minske risikoen for at uønskete hendingar skal skje og for at konsekvensane blir minst mogeleg.»*

*Regional plan for samfunnstryggleik s. 7*

## **3.6 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer**

Statlig planretningslinje (§ 6-2) og statlige planbestemmelser (§ 6-3) brukes for å konkretisere de nasjonale forventningene til planleggingen og markere nasjonal politikk på viktige områder i planleggingen. Disse skal

legges til grunn for planlegging etter plan- og bygningsloven. Aktuelle statlige planretningslinjer/-bestemmelse er:

- Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet
- Statlige planretningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen
- Statlige planretningslinjer for klima- og energi
- T-1442/2021: Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging
- T-1520: Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging ble sist vedtatt ved kongelig resolusjon 20. juni 2023, og skal legges til grunn for planstrategier og planer i fylkeskommuner og kommuner. Forventningene ligger til grunn for de statlige myndighetenes medvirkning i planlegginga. Regjeringa legger vekt på at vi står overfor fire store utfordringer:

- å skape et bærekraftig velferdssamfunn
- å skape et økologisk bærekraftig samfunn gjennom blant annet en offensiv klimapolitikk og en forsvarlig ressursforvaltning
- å skape et sosialt bærekraftig samfunn
- å skape et trygt samfunn for alle

Regjeringa har bestemt at de 17 bærekraftmåla til FN skal være det politiske hovedsporet for å ta tak i disse utfordringene, og at disse måla skal bli en del av grunnlaget for samfunns- og arealplanlegginga.

## 4 Beskrivelse av planområdet og eksisterende forhold

### 4.1 Beliggenhet

Planområdet ligger sentralt plassert på Raufoss, som er kommunesenteret i Vestre Toten kommune. Raufoss ligger ca 10 km sør for Gjøvik.

Raufoss er stasjonsby langs Gjøvikbanen. Riksveg 4 mellom Gjøvik og Oslo går rett utenom byen.



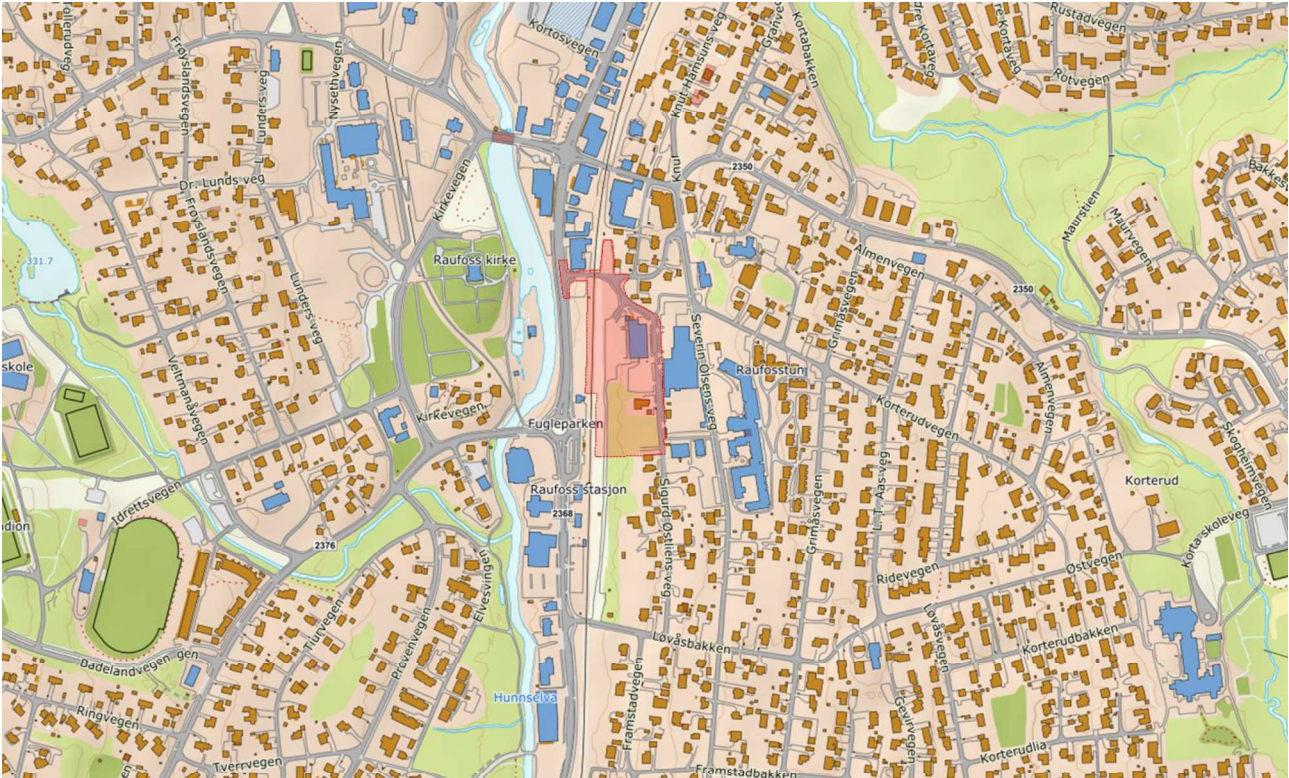
Figur 4-1 Raufoss på kartet. Kilde: Vestre Toten kommune [map.isy.no](http://map.isy.no)

Raufoss er et industristed mest kjent for ammunisjonsfabrikk og bildelproduksjon. Raufoss næringspark ligger tett på sentrum, omsetter for ca 15 mrd per år med en eksportandel på 95%. 35 000 vogntog går til og fra parken årlig, samt at det er 3000 sysselsatte, noe som skaper mye trafikk i bybildet. Kilde: <https://raufossindustripark.no/>

### Planområdet

Sentrum i Raufoss defineres i aksene Storgata, skystasjon med jernbane, buss og taxiholdeplass, kjøpesenteret Amfi og nord nesten til nedkjøring i næringsparken i Grøndalsvegen.

Planområdet ligger parallelt med deler av dette, rett øst for skystasjonen.



Figur 4-2 Planområde. Kilde: Vestre Toten kommune map.isy.no

Planområdet ligger mellom Sigurd Østliens veg mot øst, jernbanen mot vest og Korterudsvingen i nord. Forslag til planavgrænsning er vist i kartet over og følger tomtegrensene langs Korterudsvingen og Sigurd Østliens veg. Avgrensningen følger gjerdet mot toglinjen i vest. Det er også inkludert et grøntområde i nord mot Korterudsvingen. Avgrensningen følger Korterudsvingen over toglinjen mot grensen til reguleringsplan Storgata 26 (Plan ID: 0529136) som er under arbeid. I sør er plangrensen lagt i enden av planlagt ny boligbebyggelse, med en buffer mot eksisterende. Planforslaget involverer eiendommene gbnr 14/37, 14/215, 14/42, 14/120, 14/52, 14/332, 14/397, 14/48, og deler av 14/396, 13/567 og 13/290, samt del av Storgata, fv 2368 med gbnr 200/36 Bane NOR eier eiendom 14/332 og 13/290.

Tilkomst er planlagt fra Korterudsvingen og Sigurd Østliens veg. Hovedtilkomst og parkering til Sagatunet og boligene vil være fra Korterudsvingen. 2

Planområdet ligger sentralt til i forhold til skoler, barnehage, kollektivtransport og alle sentrumsfunksjonene i Raufoss sentrum.

Hele planområdet er på ca 22 daa.

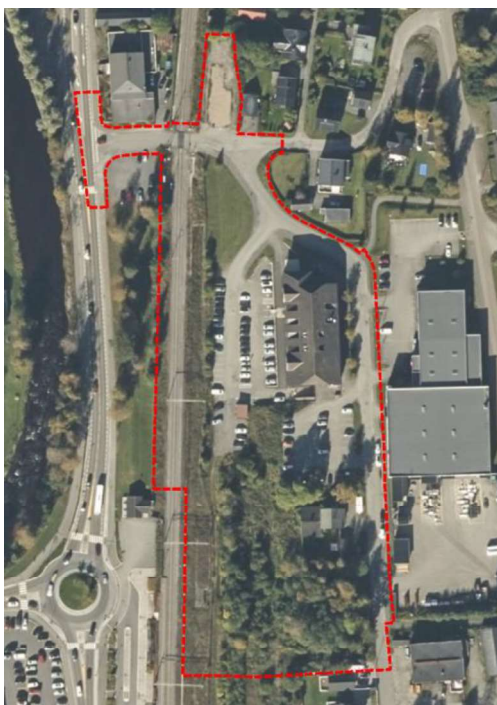
## 4.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet ligger altså i sentrum av Raufoss by, som har i underkant av 8.000 innbyggere. Raufoss er omgitt av landbruksareal, skog og mark.



Figur 4-3 Raufoss sentrum. Kilde: maps.isy.no

Planområdet er del av Raufoss sentrum og er omgitt av bebygd areal på alle kanter. Planområdet er bebygd med eksisterende bygning, Sagatunet, med tilhørende parkeringsområde med mange p-plasser både på tre kanter av bygget. Jernbanen ligger på vestre side av planområdet og det er kommunal veg på nord og østsiden. Mellom bebyggelsen og jernbanen er det et ubebyggt område med krattskog. Det står enkelte større bjørker og graner innimellom buskvegetasjonen Rett sør for Sagatunet ligger 2 boligtomter. En er bebygd med en enebolig og garasje og den andre er ubebyggt. Her er det rom for både transformasjon og fortetting.



Figur 4-4 Arealbruk i planområdet. Kilde: Vestre Toten kommune maps.isy.no

Raufoss er bygget opp i takt med etablering av Rødfoss patronfabrikk som ble flyttet fra Akershus festning og etablert her i 1896, og videre utvikling av det som ble Raufoss ammunisjonsfabrikk og som i dag er

Nammo AS. Produksjon av kommersielle produkter startet opp etter andre verdenskrig og i dag er det stor produksjon av blant annet bildeler på Raufoss.

Byen har utviklet seg ettersom 'Fabrikken' har utviklet seg. Fabrikken bygde skole, boliger, sykehus og annet i tillegg til fabrikkbygninger og infrastruktur direkte knyttet til produksjonen. Arkitektur og estetikk var viktig i de tidlige år og dette kan leses igjen i bruk av arkitekter og uttrykk på bygg som fortsatt står.

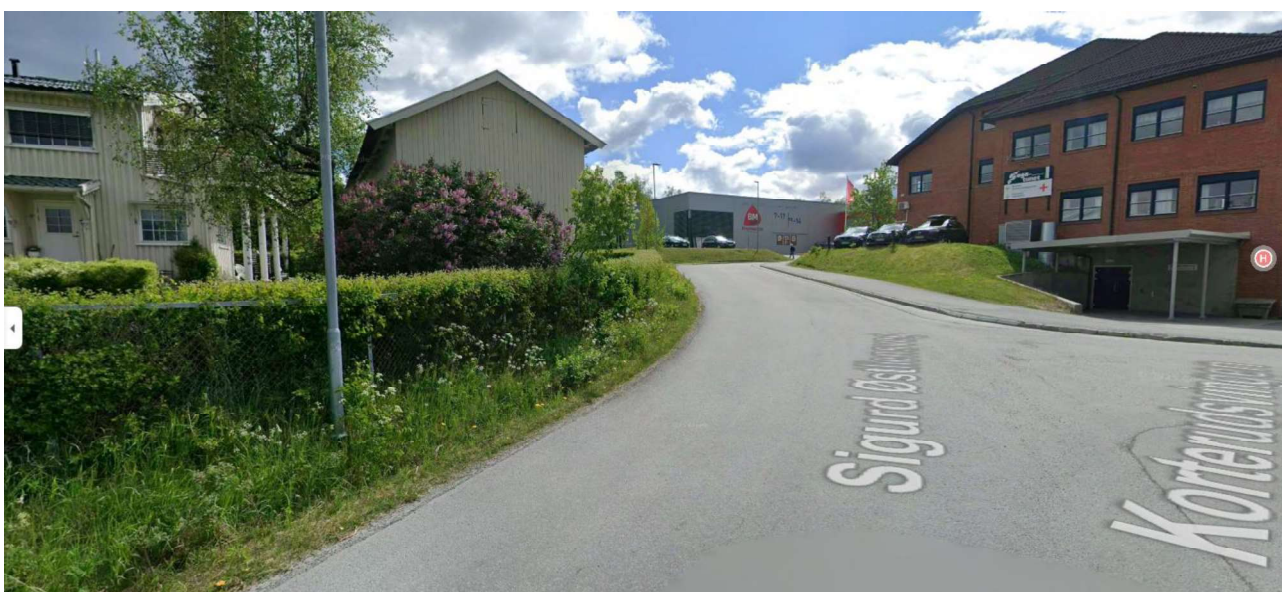
Utvikling og vekst i industrien viser igjen i byggevirkosomhet i byen. I perioder med dårligere tider stopper byggingen ofte opp, for så å ta seg opp igjen når aktiviteten øker. Områder som er bygget ut i samme tidsepoker er karakterisert av samme byggestil. Estetisk og kulturell verdi i Raufoss er et resultat av byen som industristed og stasjonsby.

Bebyggelsen i nærheten av planområdet er broket da det her har vært bygget i ulike tidsepoker, og noe har vært revet av gamle bygg for å få plass til nye. Boligene i nabolaget er nok fra ulike epoker kanskje allerede fra 1930-tallet.



Figur 4-5 Bebyggelse på motsatt side av Korterudsvingen. Kilde: maps Google

Tidligere Raufoss hotell ligger til venstre og det relativt nye leilighetskomplekset Greina, med flatt tak, i bakgrunnen til høyre.



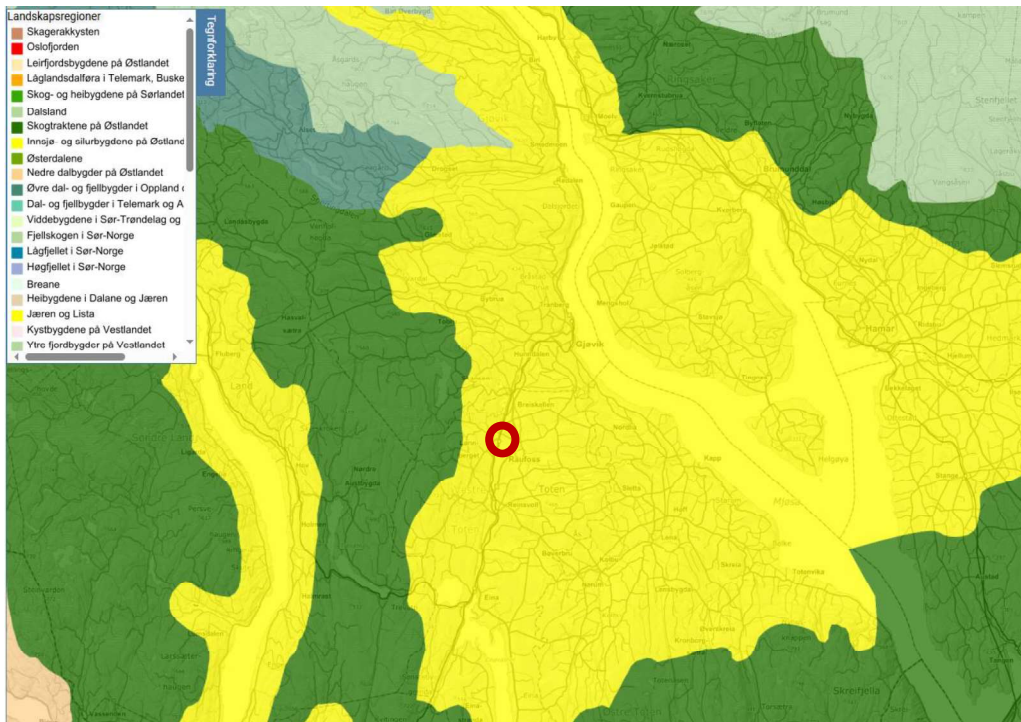
Figur 4-6 Sagatunet til høyre, boliger til høyre og byggevaresenter rett fram. Kilde: maps Google

Sagatunet (bygget i 1985) er bygget i typisk 1980-talls stil og byggevaresenteret er fra 2010-tallet.

All bebyggelse i området er relativt lav med Sagatunet og Greina som de høyeste. Greina ligger et stykke unna.

### 4.3 Landskap

Raufoss ligger innafor landskapsregionen «*Innsjø og silurbygdene på Østlandet*», i Norsk institutt for bioøkonomi (NIBIO) sitt nasjonale referansesystem for landskap.



Figur 4-7 Landskapsregioner i området. Raufoss markert med rød sirkel. Kilde: Kilden.no

Norsk institutt for jord- og skogkartlegging (NIJOS) beskriver Toten med at høydedrag understrekes med svake dal- og traufomer langs vassdraga. Gjennom Raufoss renner Hunnselva nordover fra Einavatnet til Mjøsa, med utløp ved Gjøvik. Hunnselva ligger lavt i landskapet og markerer et skille mellom landbruksarealer på øst og mer karrige skogarealer på vest.

Sagatunet ligger på 323 m.o.h. Rett vest ligger Hunnselva på 311 og jernbanen på 317 m.o.h.

Landskapet er åpent uten høye fjell, men med skogdekte åser. Under ser man hoppbakken, Lønnbergbakken, som ligger under Lønnberget der toppen er 526 m.o.h.



Figur 4-8 Utsikt mot vest fra Sagatunet. Kilde: Google maps

Planområdet ligger vestvendt med gode solforhold hele året.

Raufoss er kjent for å være et sted med typisk innlandsklima, med kald, snørik vinter og relativt varm sommer.

#### **4.4 Kulturminner og kulturmiljø**

Innlandet fylkeskommune har i innspill til varsel om oppstart av planarbeidet funnet at det ikke er opplysninger i arkivet om automatisk fredete kulturminner innenfor varslet planområde.

Søk i Riksantikvarens base kulturminnesøk, viser at det ikke er noen vernede bygninger eller enkeltminner i planområdet. Boligeiendommen Smedshammer, Raufoss kirke, demningen i Skoledammen og anlegg i næringsparken er markert i kartet under.

SEFRAK-registeret er et kulturhistorisk register som inneholder opplysninger om bygninger eldre enn 1850 i Norge.

To bygg rett nord for planområdet er i SEFRAK-registeret. Markert med gul trekant i kartet, figur 4.10 på neste side.



## 4.5 Naturverdier

Planområdet ligger sentralt i Raufoss by og er delvis bebyggt. På de bebygde delene finnes ikke mye natur igjen.

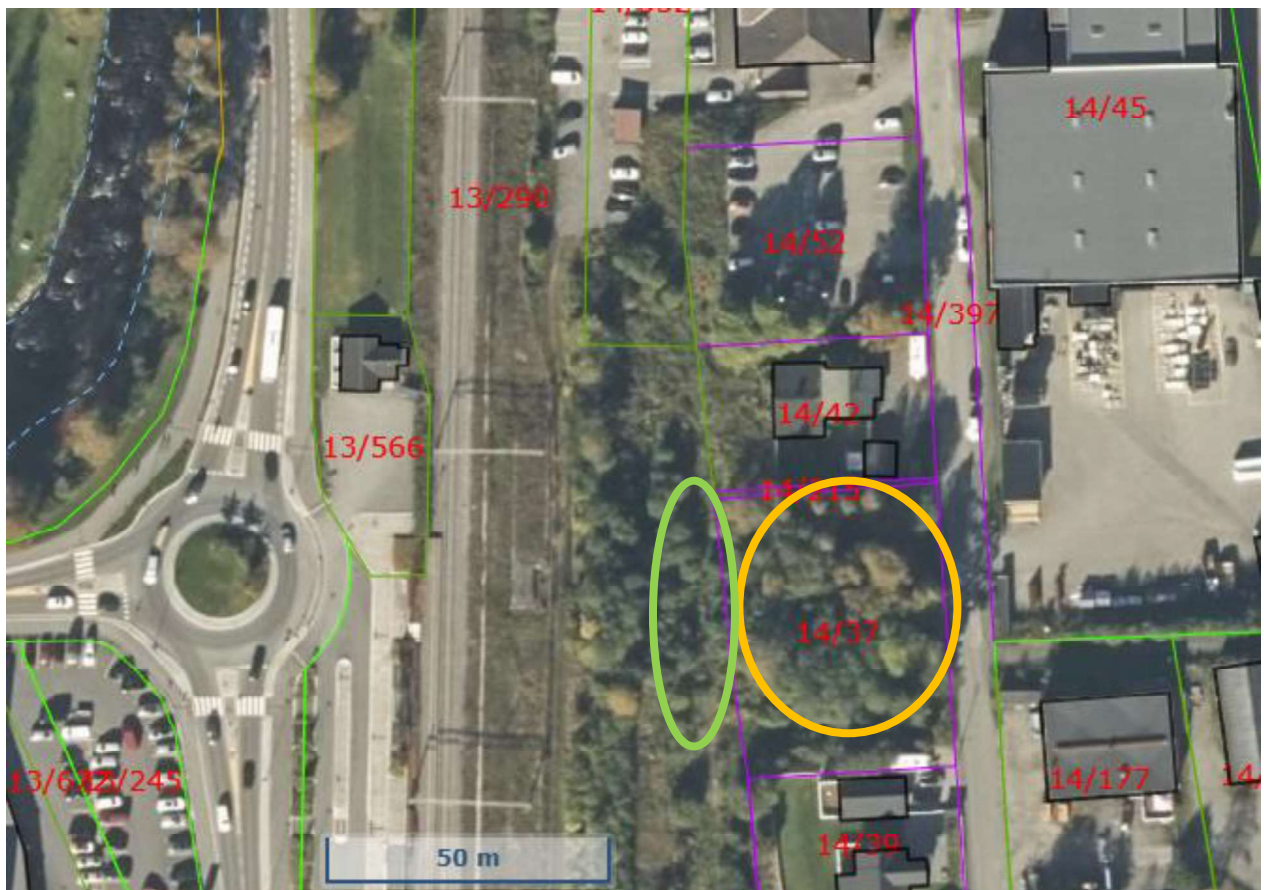
Nytt byggeområde for konsentrert boligbebyggelse (BK) består for en del av et gjengrodd areal.



Figur 4-11 Vegetasjon på gnr/bnr 14/37. Foto: Norconsult



Figur 4-12 Sør for gnr/bnr 14/37. Foto: Norconsult



Figur 4-13 Ubebygde deler av planområdet. Kilde: maps.isy.no

I kartet over er framtidig byggeareal for boliger, BK, vist med oransje sirkel og tilhørende uteoppholdsarealer med grønn oval sirkel. Som flyfotoet og bildene over viser, er det busker og kratt, med noen enkeltstående større trær, på områdene.

#### 4.6 Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder

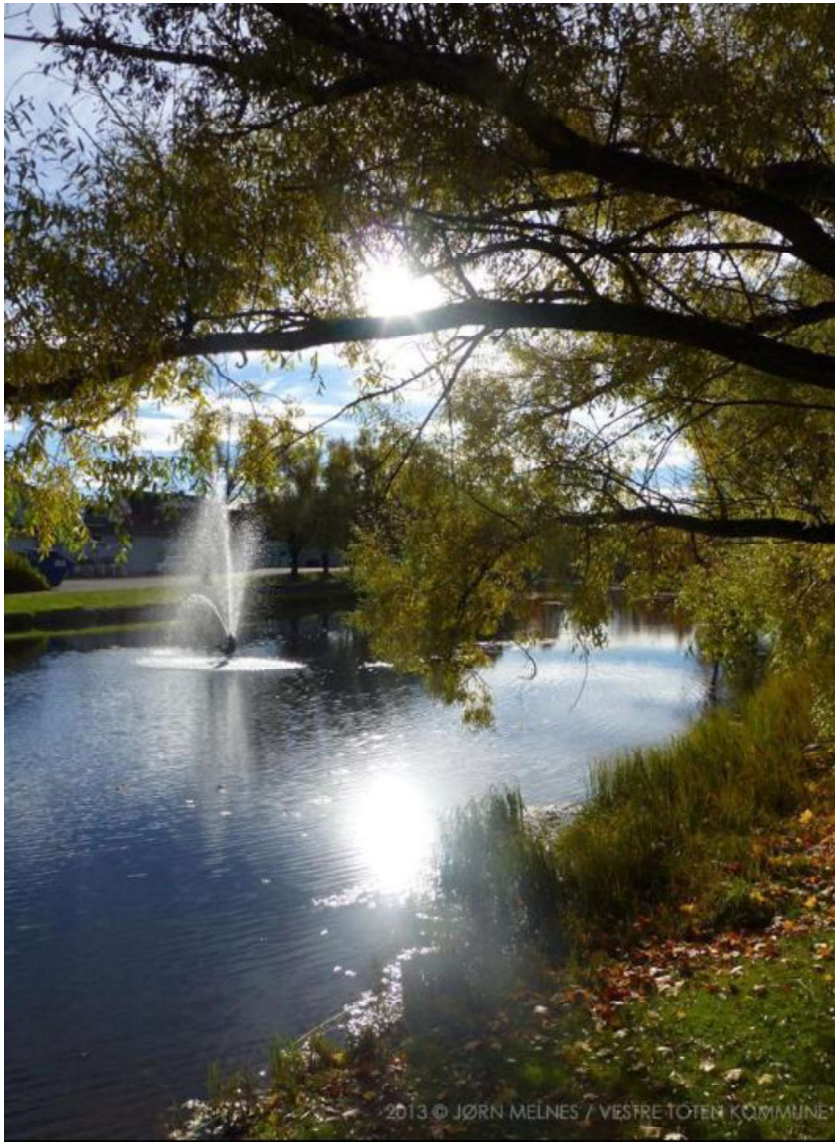
Planområdet inneholder ikke spesielle rekreasjonsområder eller uteområder tilrettelagt for friluftsliv. Det er noen små områder som ikke er bebygde som nyttes av barn til frilek og som snarveger.

Planområdet ligger i Raufoss som har Hunnselva som renner gjennom sentrum, og langs elva er det fine tur- og uteområder.



Figur 4-14 Turvei langs Hunnselva. REMA til høyre. Kilde: Google maps

Parken sør for kirka er innredet med utemøbler, grill og aktiviteter. Grøntdrag/park rett vest for planområdet, mellom jernbanen og Storgata. Dette er en plen med store bjørktrær, tilrettelagt for rekreasjon. Fungerer mest som en grønn lunge.



Figur 4-15 Skoledammen i Raufoss sentrum. Kilde: Vestre Toten kommune

Det er gang- og sykkelveger på kryss og tvers med tilgjengelighet til friluftsområder også utenfor sentrum.

Raufoss har fine arenaer for fotball, friidrett, ski, skøyter og svømming/bading mm.

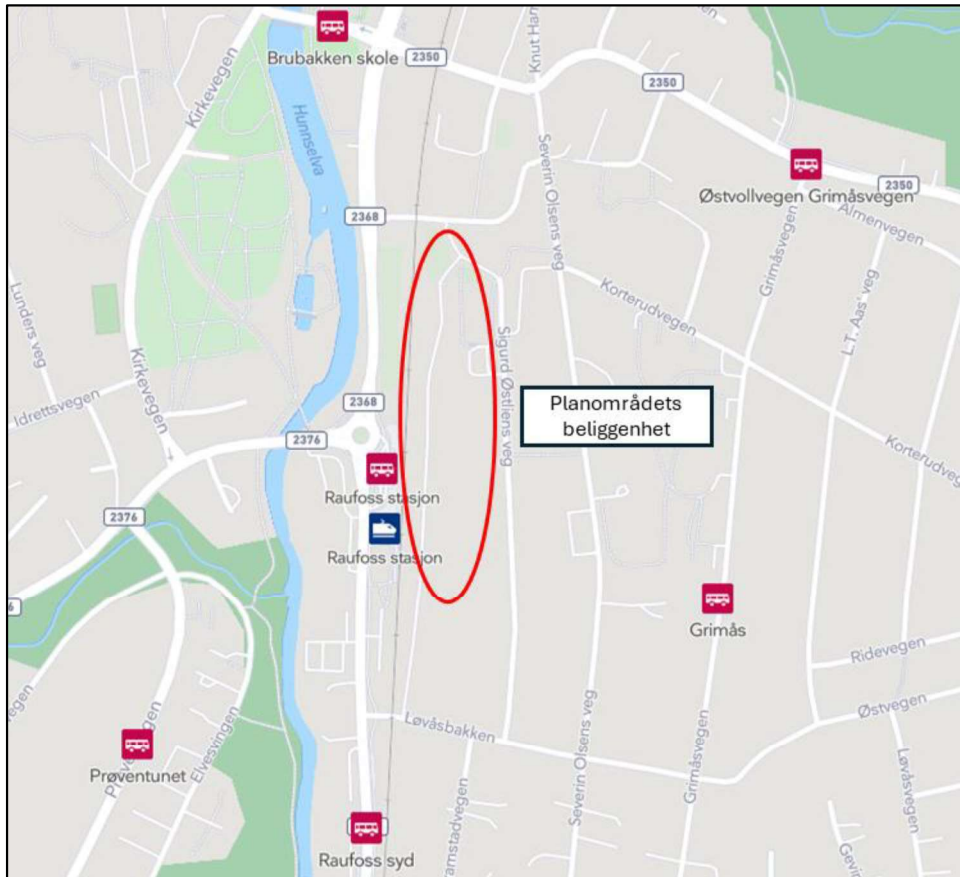
#### **4.7 Landbruk**

Det er ikke landbruk innafor planområdet, og det egner seg heller ikke til det da det er bebygd område tett på jernbane og infrastruktur.

## 4.8 Trafikkforhold

### Kollektivtransport

Raufoss skystasjon ligger ca 500 meter fra Sagatunet.



Figur 4-16 Beliggenheten til nærliggende holdeplasser. Kilde: skjermdump fra entur.no

Her finnes både tog, buss og taxi. Stasjonsområdet er utført i høy kvalitet og har leskur og venterom, samt parkering både for bil og sykkel.

Stasjonen har togavganger retning nordover mot Gjøvik og sørover mot Oslo. Det går tog ca hver annen time i begge retninger.

Skystasjonen er nærmeste bussholdeplass til planområdet og har bussforbindelser mot Gjøvik og Oslo i tillegg til øst- og vestover mot Østre Toten og Søndre land. Frekvensen på rutetilbudet er bra. Ringruta for eksempel, går hver halvtime mot Gjøvik og hver time mot Lena (Østre Toten kommune).

### Kjøreatkomst

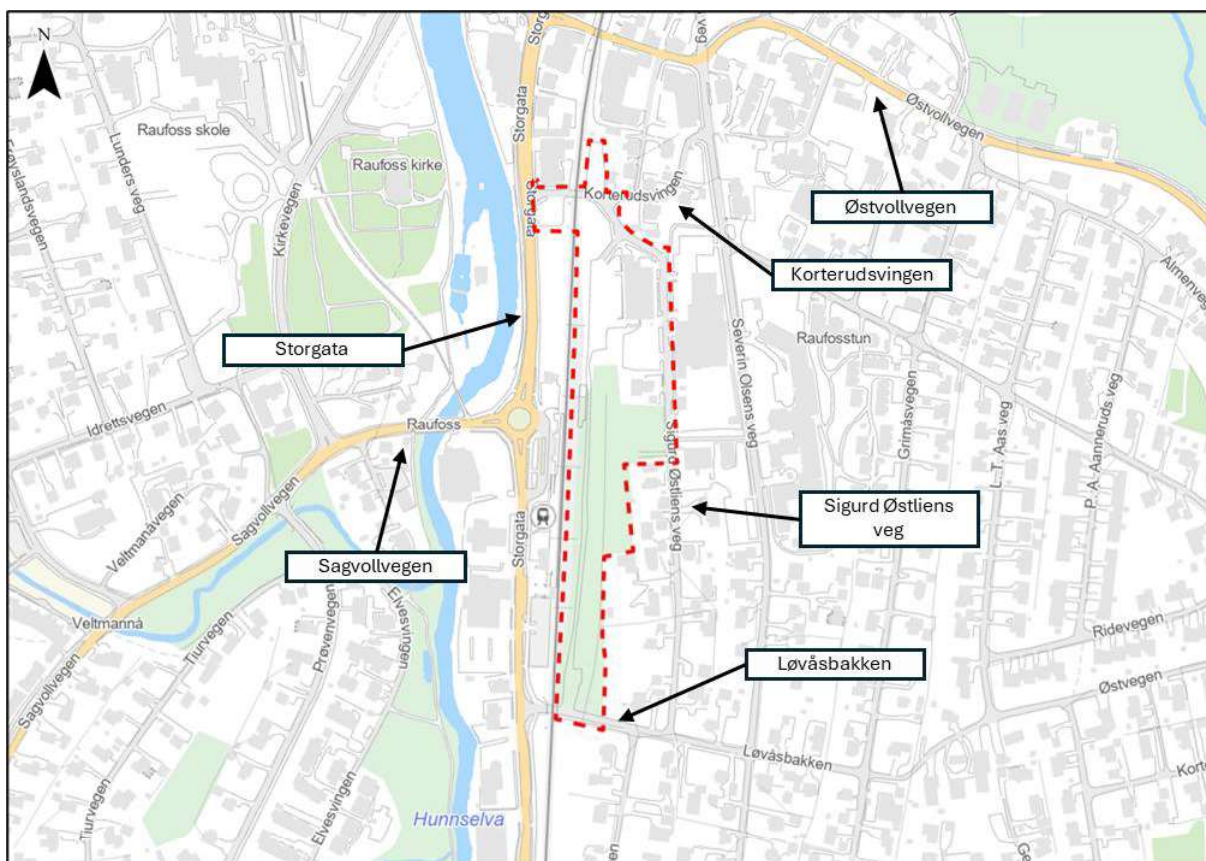
Atkomst til Sagatunkvartalet er fra Storgata via Korterudsvingen til Sigurd Østliens veg. Korterudsvingen krysser jernbanen i plan.



Figur 4-17 Korterudsvingen sett fra Storgata. Sagatunet til høyre i bildet. Kilde: Google maps

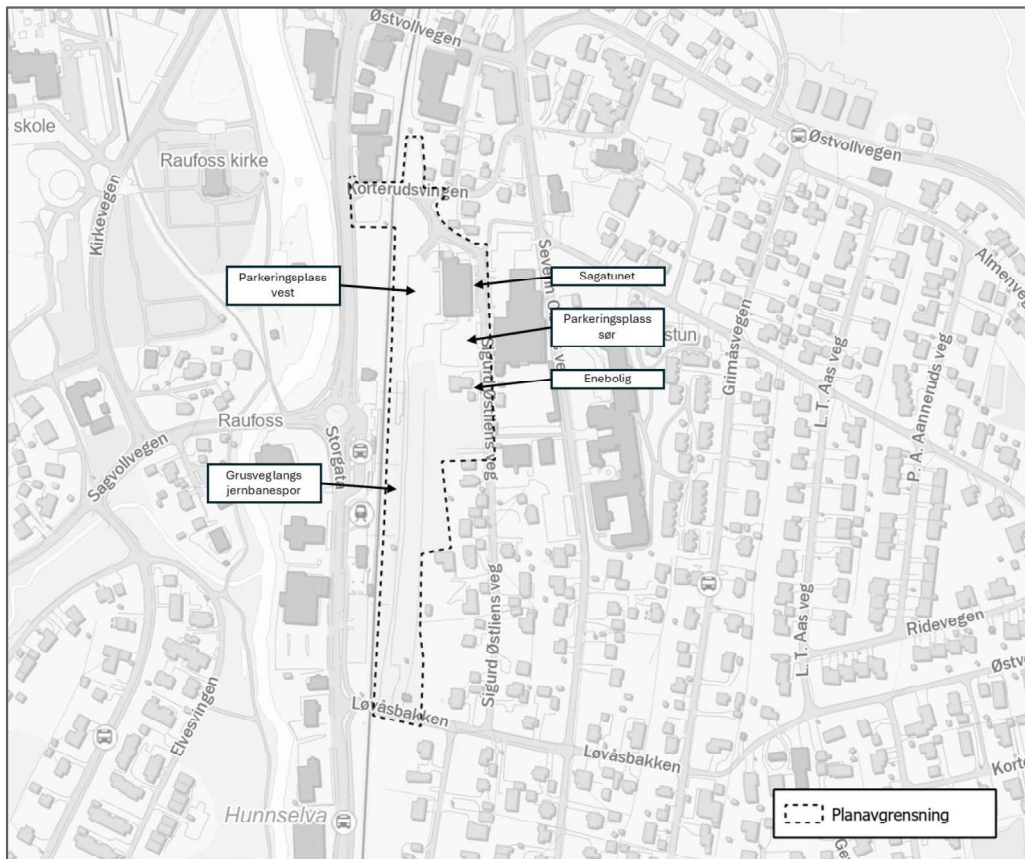
## Vegsystem

Planområdet ligger parallelt med Storgata på Raufoss og får tilkomst fra denne via Korterudsvingen. Storgata er fylkesveg 2368. Korterudsvingen og Sigurd Østliens veg er kommunale vegger.



Figur 4-18 Eksisterende vegnett. Undersøkelingsområde for trafikkvurderinger innafor rød stiplet linje. Kilde: maps.isy.no

## Dagens bruk

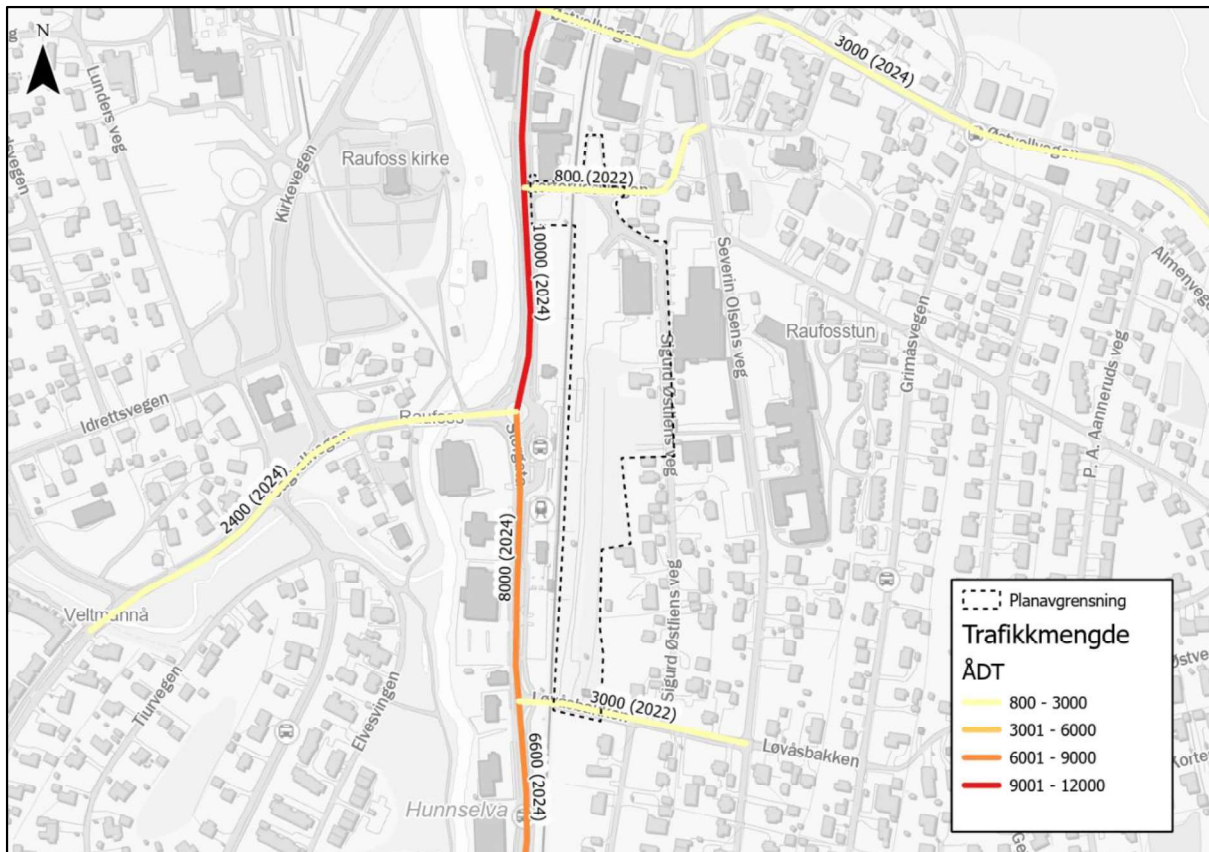


Figur 4-19 Dagens bruk av området. Planavgrensning ved varsel om oppstart av planarbeid. Kilde: Norconsult Trafikkanalyse

Sagatunet har eksisterende tilkomst både i nord og øst. Her kommer en inn på parkeringsplasser for ansatte og besøkende. Eksisterende enebolig har tilkomst fra Sigurd Østliens vei. Det går en driftsveg for Bane NOR langsetter jernbanelinja.

## Trafikkmengde

Storgata på Raufoss, fv. 2368, har en ÅDT på ca 10 000 kjøretøy på strekningen der den møter Korterudsvingen. Om lag 10% av trafikken er beregnet å være lange kjøretøy. Markert med hvit stripe i kartet under.



Figur 4-20 Trafikkmengde i og rundt undersøkelsesområdet. Kilde: Norconsult Trafikkanalysen

Trafikkanalysen viser at trafikkmengdene i området er moderate, med ca. 800 kjøretøy per døgn i Korterudsvingen og rundt 3 000 i Østvollvegen og Løvåsbakken.

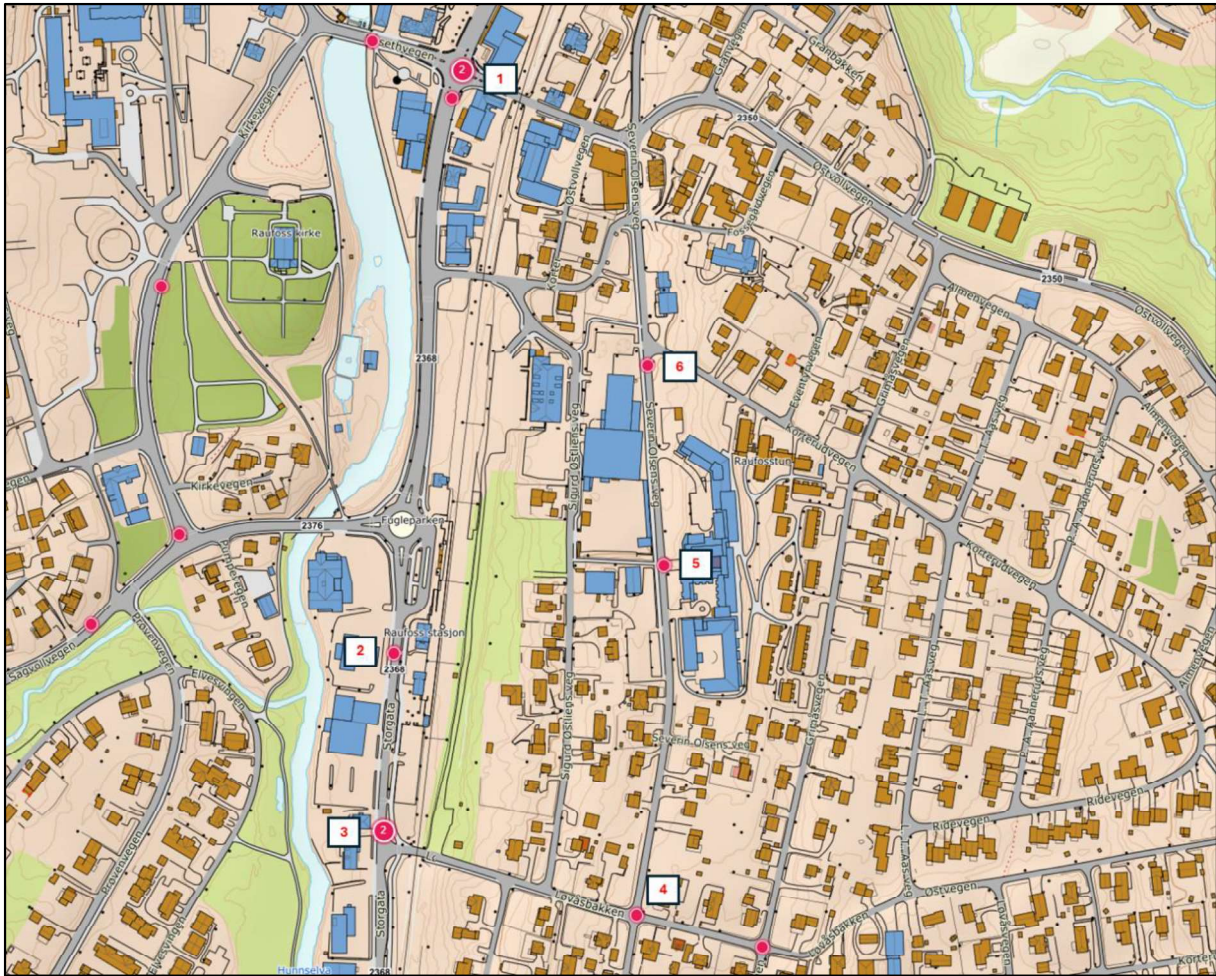
### Trafikksituasjonen i området

«Dagens trafikksituasjon i og rundt planområdet er preget av et vegnett med varierende standard. Korterudsvingen, Sigurd Østliens veg og Løvåsbakken har relativt smale kjørebaneer 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.»

Kilde: Trafikkanalyse for Sagatunkvartalet, Norconsult

### Ulykkessituasjon

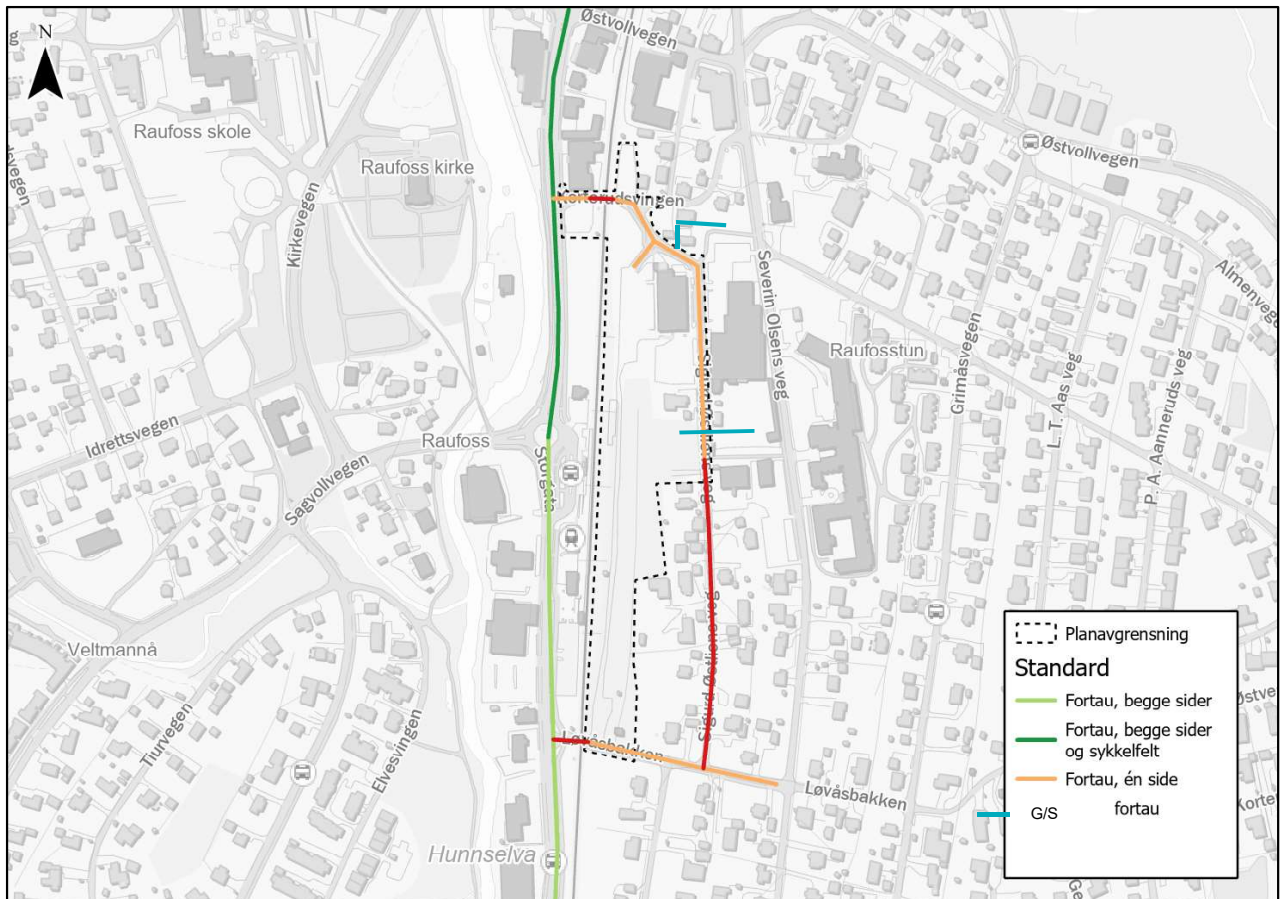
Det har vært noen ulykker på strekningen i Storgata som omfatter avkjørsel til Korterudsvingen. Disse er registrert over en periode på ca 20 år. Det viser seg at flere er med fotgjenger som krysser over vegen, et par er med bil som skal svinge over fra motsatt side og opp Korterudsvingen og en er med sykkel langs gata.



Figur 4-21 Registrerte trafikkulykker 2015-2024, med utvalgte nummererte hendelsessteder. Kilde: NVDB, Norconsult Trafikkanalyse

**Trafikksikkerhet for gående og syklende**

Storgata i Raufoss har fortau på begge sider i sentrum. Veg og fortau er slitt og burde ha vært oppgradert. Gata er i sin tid etablert som miljøgate, men løsning for sykkelfelt i gata er ikke tilfredsstillende. Løsningen føles utrygg, og mange velger derfor å sykle på fortauet.



Figur 4-22 Løsninger for gående og syklende i nærheten av planområdet. Kilde: Norconsult



Figur 4-23 Tilbud til gående og syklende ved avkjørsel til Korterudsvingen til høyre. Kilde: maps Google



Figur 4-24 Etablert gang- og sykkelveg østover fra planområdet. Kilde: Google maps

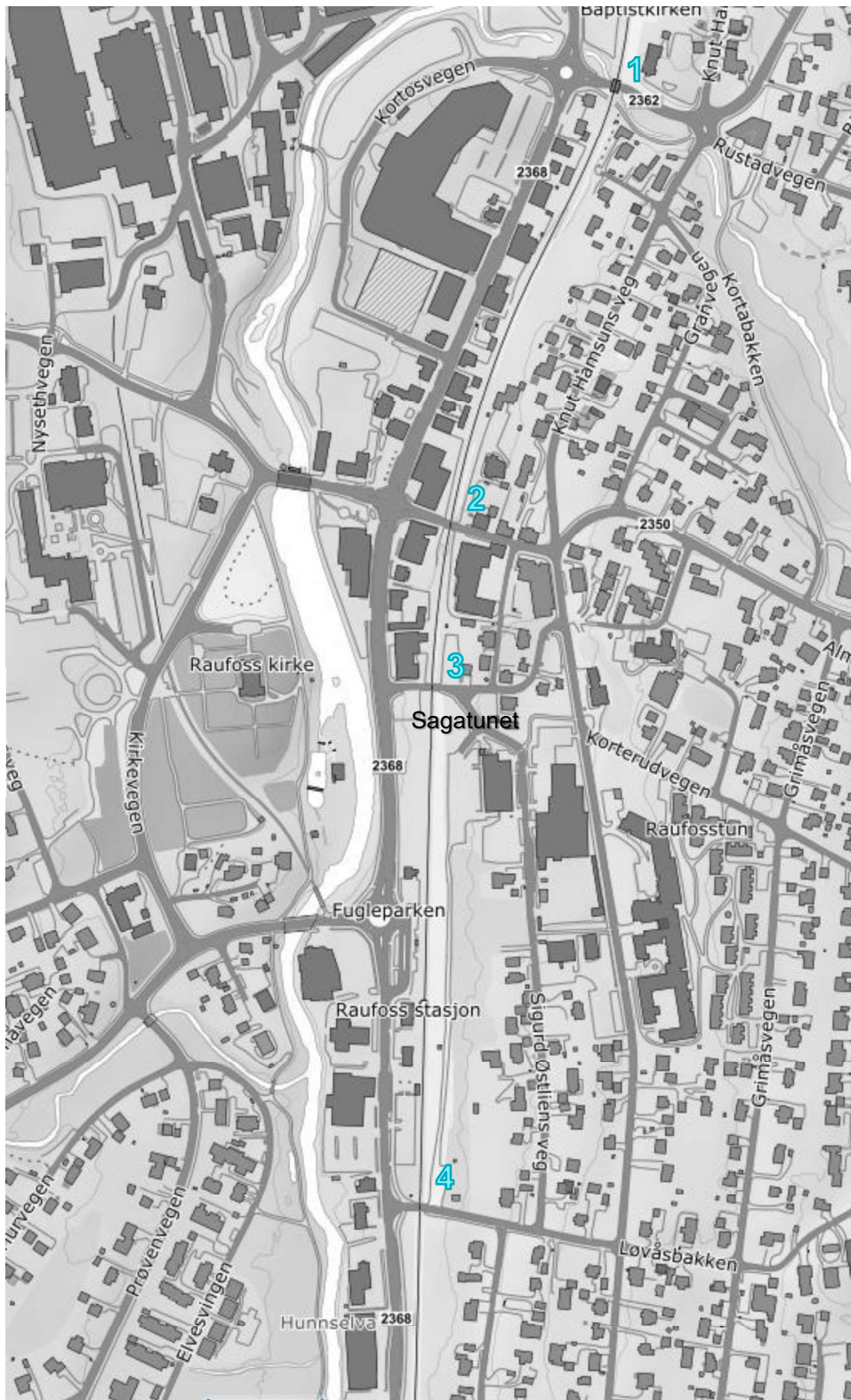
Gangforbindelse mellom Sigurd Østliens veg og østover til Severin Olsens veg, Raufosstun helsehus, boligområder og Korta skole.



Figur 4-25 Etablert gang- og sykkelveg nordøstover fra planområdet. Kilde: Google maps

## Kryssing av jernbanen

I Raufoss sentrum kan en krysse jernbanen flere steder. I Figur 4-26 er disse vist med nummerering fra 1 til 4.



Figur 4-26 Jernbanekryssinger i sentrum: 1 Øverbyvegen, 2 Østvollvegen, 3 Korterudsvingen og 4 Løvåsbakken  
Kilde: Norconsult

1 Det er bare i Øverbyvegen i nord at det er undergang under jernbanen, med et løp for bil og et separat løp for gående og syklende.



Figur 4-27 Undergang under Gjøvikbanen i Øverbyvegen. Sett mot øst fra Storgata. Kilde: Google maps

2 Litt lenger sør krysser Østvollvegen jernbanen i plan. Overgangen er sikret med lys og bom i tillegg til lysignal, men ikke med belysning eller tilrettelegging for myke trafikanter.



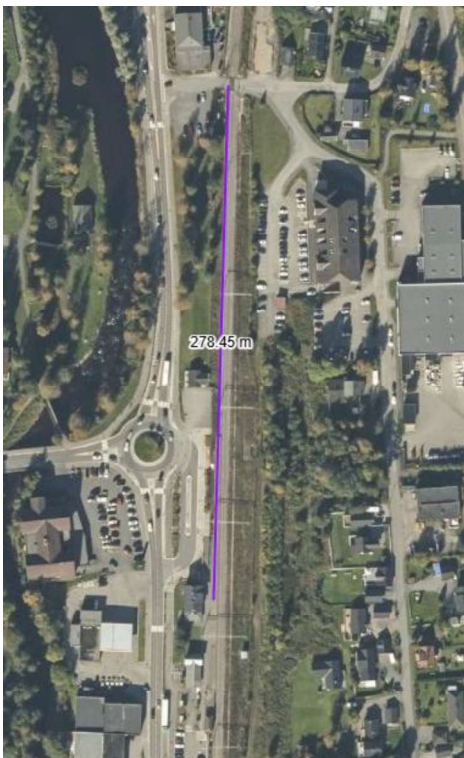
Figur 4-28 Jernbaneovergang i Østvollvegen. Sett mot vest og lyskrysset i Storgata. Kilde: Goole maps

3 Jernbaneovergang i Korterudsvingen, i plan. Overgangen er sikret med lys og bom i tillegg til lydsignal, men ikke med belysning eller tilrettelegging for myke trafikanter.



Figur 4-29 Jernbaneovergang i Korterudsvingen sett mot Storgata i vest. Kilde: Google maps

Langsetter jernbanelinja er det ca 280 meter fra perrongen foran jernbanebygningen og til overgangen i Korterudsvingen. Toget har dermed lav hastighet på punktet.



Figur 4-30 Avstand fra jernbanestasjonen til overgang i Korterudsvingen. Kilde: maps.isy.no

4 Jernbaneovergang i Løvåsbakken, i plan med bom, Overgangen er sikret med lys og bom i tillegg til lydsignal, men ikke med belysning eller tilrettelegging for myke trafikanter.



Figur 4-31 Jernbaneovergang i Løvåsbakken (Stasjonsbakken). Sett mot Storgata i vest. Kilde: Google maps

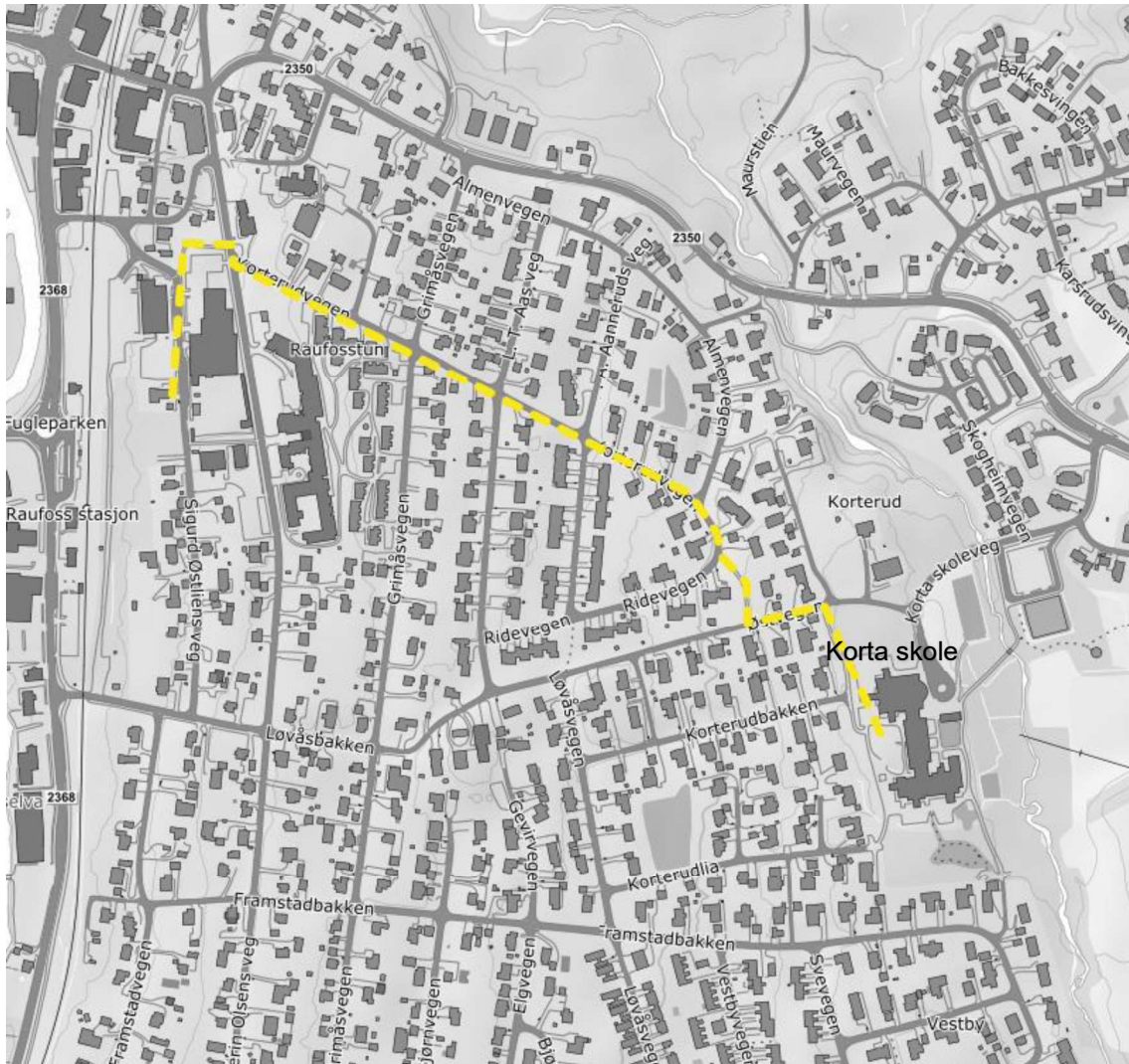
Det er utført en egen risikovurdering av jernbanekryssinger der dagens situasjon er beskrevet mer i detalj.

### Skoleveger

I Raufoss skolekrets er det 2 barneskoler, korta og Raufoss skolen. Det er prinsippet om nærskole som gjelder.

## Skoleveg til Korta skole

Korta skole ligger øst for planområdet og er nærmeste barneskole til planområdet. Det er 1 km å gå traseen som stiplet i kartet under.



Figur 4-32 Skoleveg til Korta skole. Kilde: maps.isy.no

Store deler av skolevegen går gjennom et veletablert boligområde, uten egne løsninger for gående og syklende, men med lite trafikk og oversiktlige forhold. Fartsgrense er 30 km/t



Figur 4-33 Skoleveg til Korta. Kilde: Google maps



Figur 4-34 Snarveg. Kilde: Google maps



Figur 4-35 Fortau fram til skolen. Kilde: Google maps

Skolen har nylig fått ny parkering og tilkomst fra nord. Her er de gående og syklende tydelig skilt fra bilene. Det er etablert bilfri 'hertesone' rundt Korta skole.





Figur 4-38 Snarveg fra Sigurd Østliensveg kommer opp i bredt fortau langs Severin Olsens veg. Kilde: Google maps



Figur 4-39 Slutt på fortau (sør i Severin olsens veg) Kilde Google maps

Alternativ trase fra Sigurd Østliensveg går via snarveg med formål GG mellom Sigurd Østliensveg og Severin Olsens veg (fig. 4-37). Derfra kan en gå langs Severin Olsens veg sørover. Det første del på fortau, videre sørover uten fortau.

Videre kan en svinge opp Løvåsbakken, fortsatt uten fortau eller egen løsning for gående. Der Løvåsbakken går over i Østvegen er det skiltet med kjøring bare tillatt til eiendommene. Siste biten før skolen er fysisk stengt for biler.

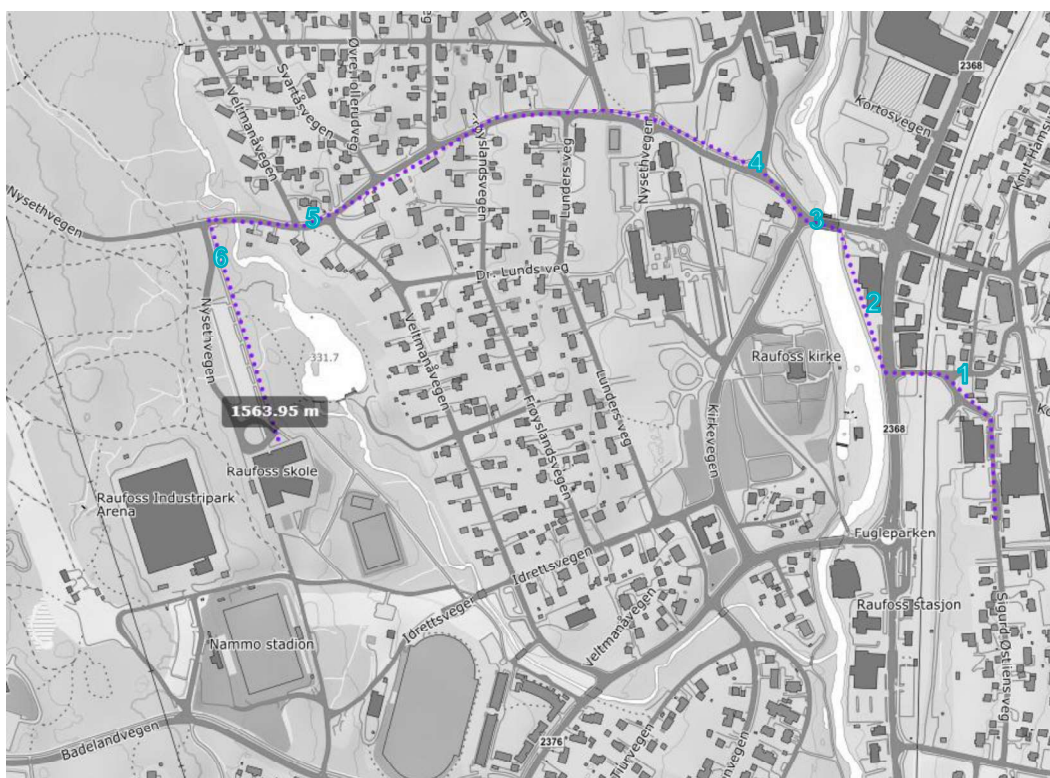


Figur 4-40 Østvegen. Til bilfritt skoleområdet på bilde til høyre Kilde: Google maps

### Skoleveg til Raufoss skole

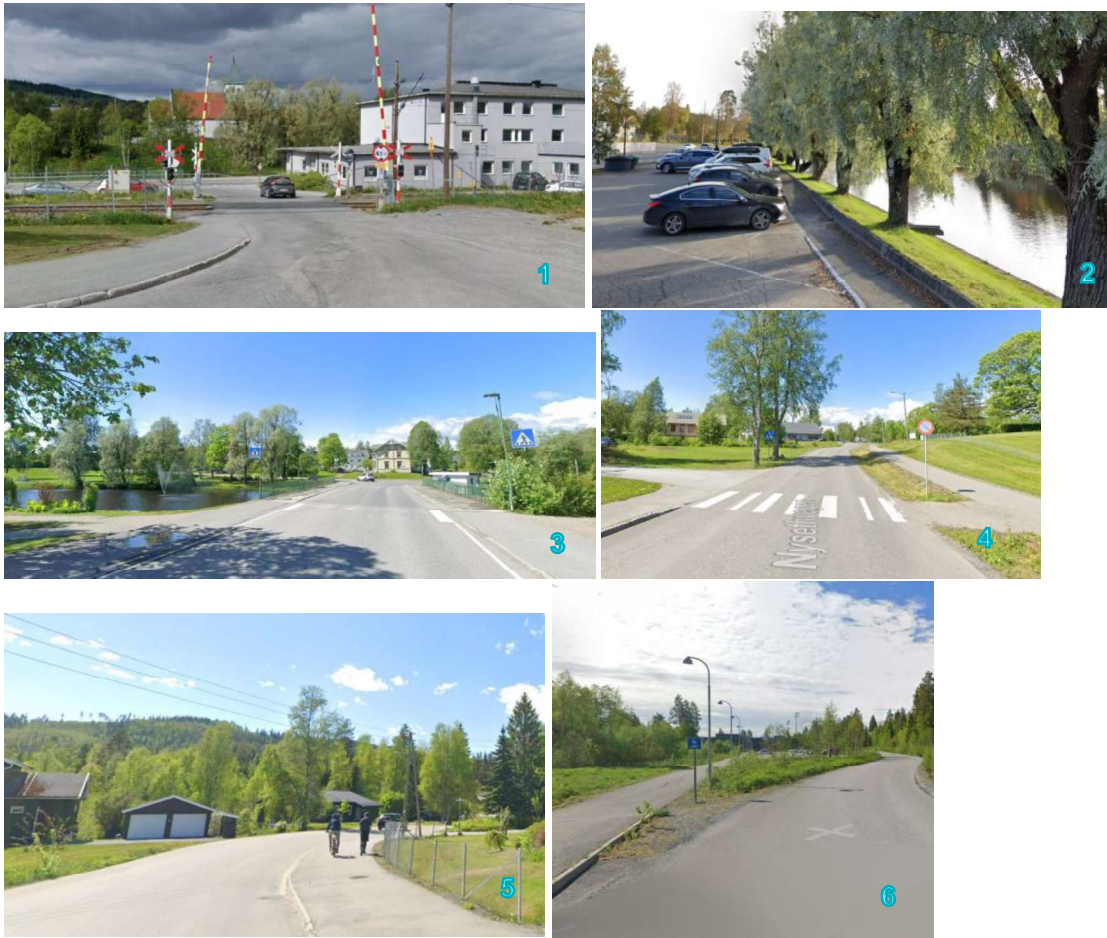
Det er en mulighet for at nye elever i planområdet får plass på Raufoss skole hvis nærskoleprinsippet fravikes Avstanden mellom eksisterende bolig i Sigurd Østliens veg og Raufoss barneskole er ca. 1,5 km.

Det er flere veger å gå til Raufoss skole. Barna finner ofte korteste veg.



Figur 4-41 Skoleveg til Raufoss barneskole. Kilde: Maps.isy.no

Denne ruta har gode løsninger for de gående alle steder. Kryssing av jernbanen er det punktet som er mest utfordrende.



Figur 4-42 Bilder fra stiptet skolevei. Kilde: Google maps



Figur 4-43 Valg via lysregulert kryss. Kilde: Google maps

På sørsida av Raufoss skole er det etablert en «Kiss-and-ride» i Idrettsvegen, der skolebarna kan slippes av og gå trygt på gangveg opp til skolen.



Figur 4-44 «Kiss-and-ride» på sørsida av Raufoss skole. Kilde: Google maps

Det er kort veg, ca 1 km, fra planområdet til Vestre Toten ungdomsskole, idrettshall og Raufoss videregående skole. Før åpning av ungdomsskolen ble det etablert en ny sykkelveg med fortau fra Storgata og opp til skolen.



Figur 4-45 Sykkelveg med fortau mellom Storgata og ungdomsskole/vgs. Kilde: Google maps

Mange av elevene kommer med buss og noen busser stopper i Storgata, mens de fleste kjører opp til skolen.

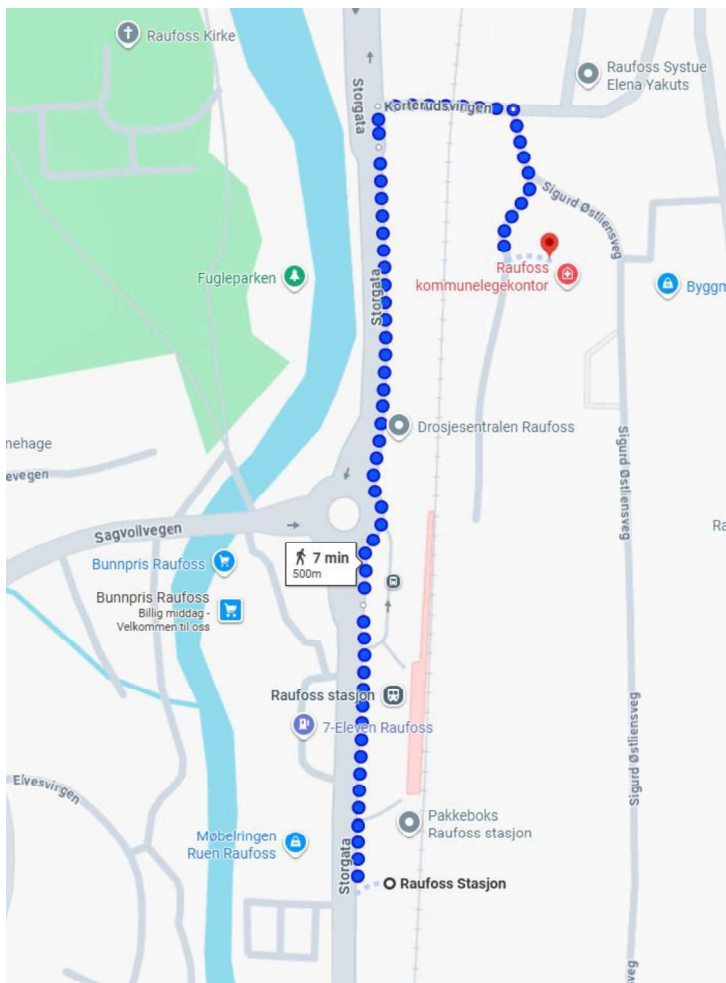
### **Sagatunet (voksen)opplæringscenter**

Ved valg av Sagatunet som felles opplæringscenter ble det vektlagt at det er kort veg fra kollektivknutepunkt (tog og buss).

Voksenopplæringen i Sagatunet har mange elever som bruker kollektivtransport. Fra Raufoss skysstasjon er det kort veg til Sagatunet, ca 500 meter. Langs Storgata er det bredde fortau på begge sider samt sykkelbaner.



Figur 4-46 Gang- og sykkelvegtilbud i Storgata. Skysstasjon midt i bildet. Kilde: Google maps



Figur 4-47 Gangforbindelse Sagatunet - Raufoss skysstasjon. Kilde: Google maps

Kryssing av jernbanen er det mest utfordrende punktet.

#### 4.9 Barns interesser

I dagens situasjon er det ikke lekearealer eller uteoppholdsarealer i eller i umiddelbar nærhet til planområdet. Raufoss sentrum har fine uteområder ved kirka, i barnehagene og rundt skolene.

I planområdet er det observert en trehytte i tilknytning til eiendom gbnr 14/37. Små urørte områder og «hundremetersskog» er ideelle for barns frilek.



Figur 4-48 Trehytte i planområdet. Foto: Norconsult

#### 4.10 Sosial infrastruktur

Skolekapasiteten er god i Raufoss. Det er to barneskoler i byen. Korta skole ligger øst for planområdet og Raufoss skole vest for.

Korta skole åpnet i 1997 og har ca 300 elever. Skolen ligger flott til på østsida av Raufoss, med store, gode områder både til lek og læring. Det er ca. 50 ansatte, og på SFO er det på det meste i overkant av 100 elever. Avstand til planområdet er ca 1,0 km

Raufoss barneskole ble bygget ny i 2016 og har plass til ca 420 barn. Skolen har skolefritidsordning. Skolen ligger ca 1,5 km fra planområdet.



Logo tegnet av Ludvig Bergsveen Rustad

«Skoleåret 2025/2026 går det i underkant av 300 barn på Raufoss skole. Skolen har rundt 60 ansatte i ulike stillingsstørrelser og funksjoner. Av dette er det rundt 35 lærere.»

Kilde: Vestre Toten kommune hjemmeside

Vestre Toten Ungdomsskole stod ferdig 2019 og har plass til ca 500 elever. Per i dag har skolen, som er kommunens eneste ungdomsskole, ca 450 elever og 80 ansatte. Ungdomsskolen ligger ca 1,1 km sørover fra planområdet.

Raufoss videregående skole ligger ved siden av ungdomsskolen med idrettshaller imellom.

På Raufoss er det flere barnehager, både kommunale og private. Barnehagedekningen er god i kommunen og nærmeste barnehage er Veltmanåa barnehage ca 650 meter fra planområdet.

Raufoss har alle fasiliteter som kan tenkes i en liten by. Det som ikke finnes her, kan man ofte finne i Gjøvik som ligger ca 10 km unna.

Bibliotek, kulturhus med kulturskole, ungdomshus og tennisbane ligger i Rådhuskvartalet.

Stadionanlegg for friidrett, fotball (både inne og ute), svømmehall og badeland, samt skiarena ligger ca 1,5 km fra planområdet. Skiarenaen er et utgangspunkt for turer i skog og mark.

Kjøpesenteret Amfi ligger ca 700 meter fra planområdet. Senteret inneholder dagligvare, blomster, elektronikk, sport, dyrebutikk, helsekost, klær, hobby, kafe, bokhandel m.m. Det er flere dagligvarebutikker, møbelforretning, bilverksted, frisør, spisesteder og annet ellers i sentrum.

Hovedporten til Raufoss næringspark, som inneholder ca. 3000 arbeidsplasser, ligger ca 750 meter fra planområdet.

Det er mange frivillige lag og foreninger på Raufoss, både innen idrett og kultur.

#### **4.11 Universell utforming**

Sagatunet er en offentlig bygning der store deler av bygget er åpent for publikum. Bygningens inngangspartier og utearealer er tilgjengelig for alle. Disse samt tilkomst fra parkering eller avstigningsplass for bil, er universelt utformet.

## 4.12 Teknisk infrastruktur

### Vann og avløp

Det er utarbeidet et overvannsnotat og en VAO-rammeplan som ligger til grunn for planforslaget.

Notatet viser at det er kommunalt vann og avløp i området. Hovedtraséene er vist i kartet under.



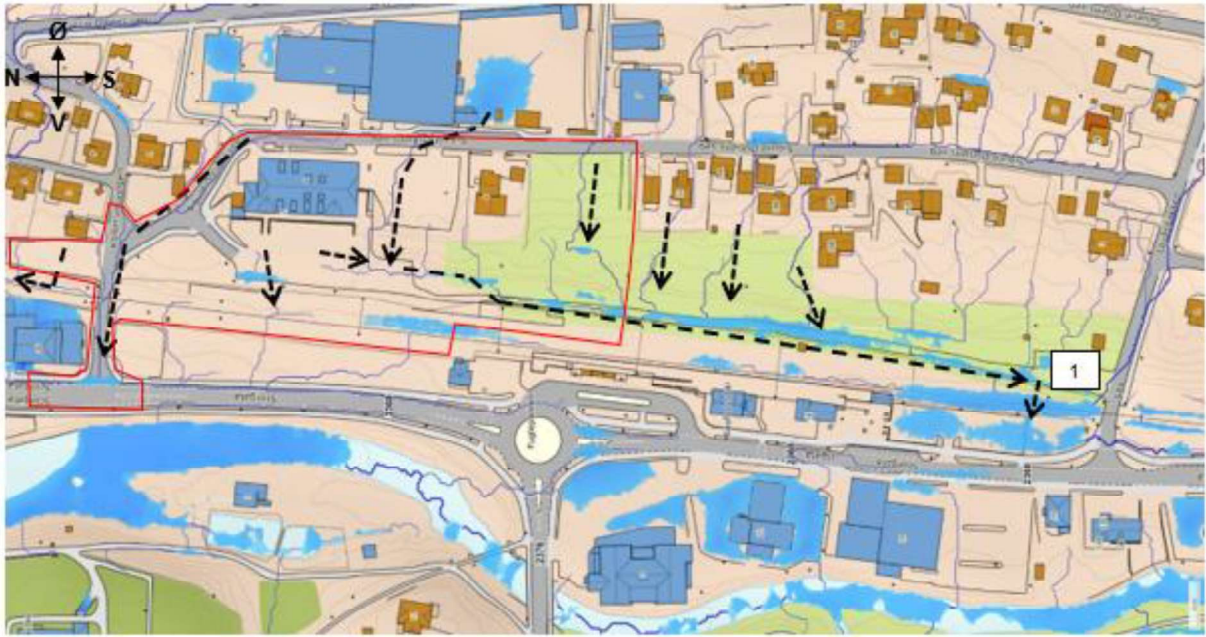
Figur 4-49 Kart over VA-ledninger omkring Sagatunet og i Sigurd Østliens veg. Kilde: Overvannsnotat Norconsult

### Overvann

Området ligger innenfor et større nedbørsfelt som drenerer til Hunnselva, og består hovedsakelig av fyllmasser med fin sand og leire. På grunn av høy grunnvannsstand og reduserte egenskaper til fyllmassene, er det derfor lav infiltrasjonsevne i grunnen i de laveste områdene planområdet. Samtidig er det liten helning på terrengoverflaten i planområdet som følger jernbanen, som reduserer transporten av overvannet ut av området.

Planområdet er utsatt for flere flomveier som kommer fra oppstrøms feltet, blant annet gjennom eksisterende parkeringsplass for Sagatunet og langs jernbanen. På grunn av en vestlig helning på terrenget ledes vannveiene ned mot jernbanen. Det finnes få stikkrenner i området, og det er begrenset kapasitet for ytterligere vannføring mot jernbanen.

Ved dagens situasjon består planområdet av grøntarealer og tett vegetasjon i sør og vest, samt der det planlegges nye boliger. Derfor kan etablering av ny bebyggelse og tilkomstveier medføre økt avrenning og belastning på eksisterende vannveier. Det er viktig at overvannshåndteringen i planområdet ikke forverrer situasjonen langs jernbanen.



Figur 4-50 Vannveiene som drenerer gjennom og nær planområdet. Kilde: Norconsult overvannsnotat

Det er avklart med kommunen at det er restkapasitet for tilknytning av begrenset overvannsutslipp til overvannsledning i Sigurd Østliens veg.

## El infrastruktur

Det ligger både lavspent og høyspentnett i området. Kartet viser ikke høyspent kabel som går igjennom planområdet.

Det er ikke fjernvarme i området per dags dato.



Figur 4-51 Infrastruktur el. Kilde: maps.isy.no

## 4.13 Grunnforhold

Det er utarbeidet en geoteknisk vurderingsrapport for dette planarbeidet. I den forbindelse er det gjennomført grunnundersøkelser ved Sagatunet, som viser faste masser, men med mulige innslag av organisk materiale og fyllmasser som må skiftes ut før fundamentering. Langs jernbanen er det gjennomført prøvegraving, og det er registrert lag med torv, grusig sand, og morene. Grunnvannet står høyt, og området kan være vannmettet ved flom. Det er ikke påvist kvikkleire, og området er ikke utsatt for flom eller skred. Grunnen har middels telefarlighet, og det må tas hensyn til dette ved fundamentering.

Det er ikke utført grunnundersøkelser på området som reguleres til bolig, men basert på kommunens observasjoner og kjennskap til av masser i området antas det at grunnforholdene er ganske like som ved Sagatunet/voksenopplæringen.

Konklusjonen i rapporten er at området vurderes som egnet for utbygging, men det må tas høyde for utskifting av fyllmasser, håndtering av grunnvann og overvann, samt isolering mot tele.

Naturfarer som skred i bratt terreng og kvikkleire er avklart og er ikke aktuelt på området.

## 4.14 Forurensning

Miljødirektoratet samler informasjon om forurenset grunn i kart. Under viser et punkt i krysset ved jernbanelinja og Korterudsvingen. Tilstanden sies å være god, og akseptabel med dagens arealbruk.

**Lokalitet**  
Lokalitet ID: 11797  
Lokalitetnavn: Raufoss planovergang II  
Saksnummer: 18/3151  
Lokalitettype: Forurenset grunn

Fylke: Innlandet  
Kommune: Vestre Toten

**Forurenset område**  
1 forurensete områder er registrert  
+ Vis alle

ID	Arealbruk	Areal (m <sup>2</sup> )	Påvirkningsgrad	Høyeste tilstandsklasse
+ 11797-A	Industri og trafikkarealer	8	2 - Akseptabel tilstand med dagens arealbruk	2 - God

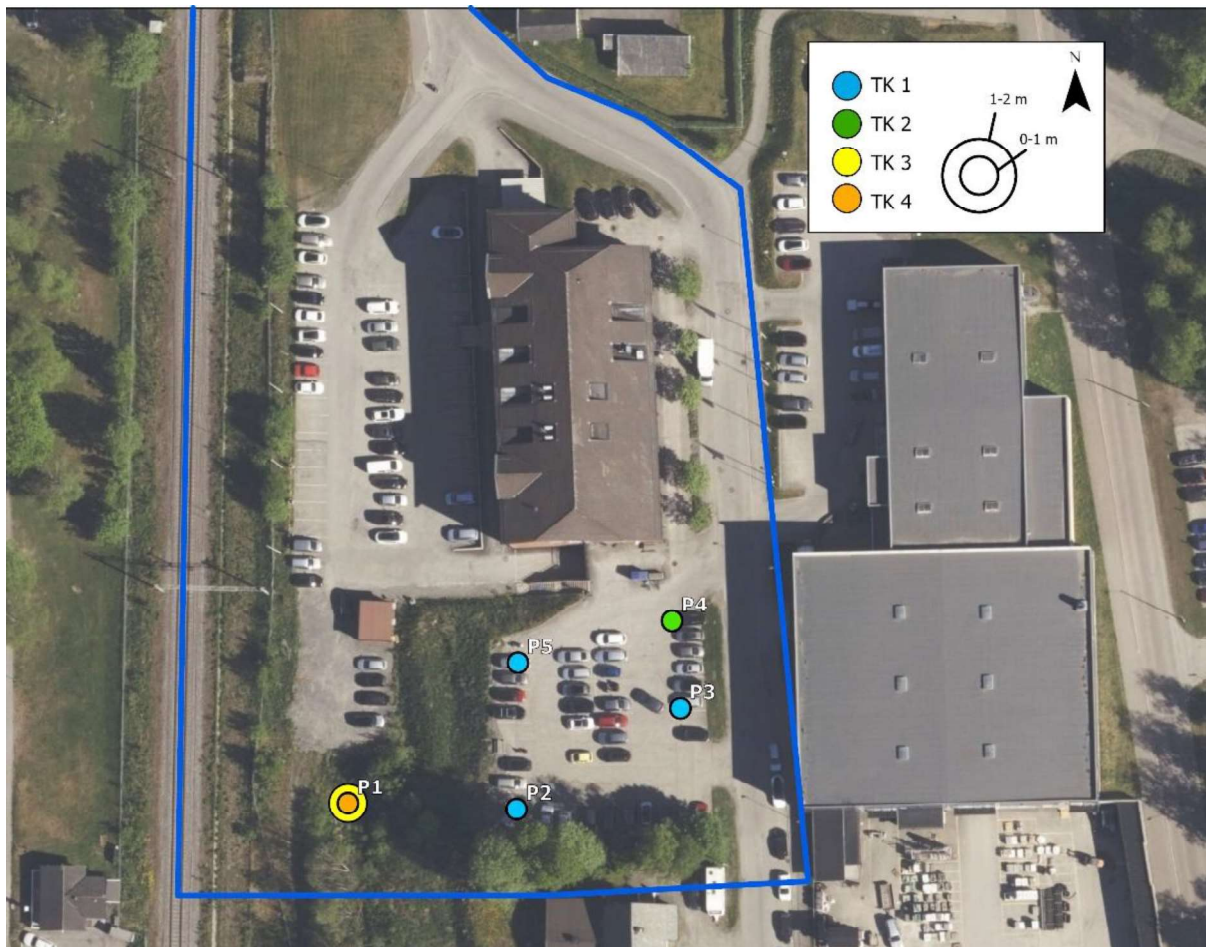
**Forurensning**

Stoff	Status
PAH-16 (USEPA) (PAH-16EPA)	Påvist forurensning

Figur 4-52 Forurensning i grunn. Kilde: Miljødirektoratet

For planområdet er det utarbeidet en miljøteknisk rapport. Denne viser at det ved prøvetaking er funnet forekomster av forurenset grunn i området ved Sagatunet.

Disse prøvene ble tatt i 5 punkter og forurensning ble analysert i toppmasser i alle punkter, samt underliggende masser (1-2 m) i P1. Det er påvist konsentrasjoner av miljøgifter over normverdi i to prøvepunkter, opptil tilstandsklasse 4.



Figur 4-53 Prøvepunkter klassifisert med høyeste tilstandsklasse i tverrsnitt 0-1 meter. Kun punkt 1 (P1) ble analysert i tverrsnitt 1-2 meter (gul ring).. Kilde: Norconsult miljøteknisk rapport

Det er registrert to lokaliteter i nærheten av tiltaksområdet med påvist grunnforurensning. Ved miljøteknisk analyse gjennomført av Norconsult AS i forbindelse med utvidelsen av Sagatunet er det i tillegg påvist forurensning opp til tilstandsklasse 4. Forekomster av benso(a)pyren, sum PAH-16, oljeforurensning og enkelte tungmetaller er blant annet påvist innenfor eller i nærheten av tiltaksområdet. Basert på dette er det rimelig å forvente at tilsvarende forurensning også kan være til på andre områder innenfor tiltaksområdet.

Hagelupin, en fremmedart i høyeste risikoklasse, er også registrert ved tiltaksområdet. Hagelupin kan forstyrre det lokale økosystemet, og tiltak må derfor gjennomføres for å forhindre spredning av denne arten. En kartlegging av fremmede arter må gjøres i forkant av terrenginngrep for å sikre dette.

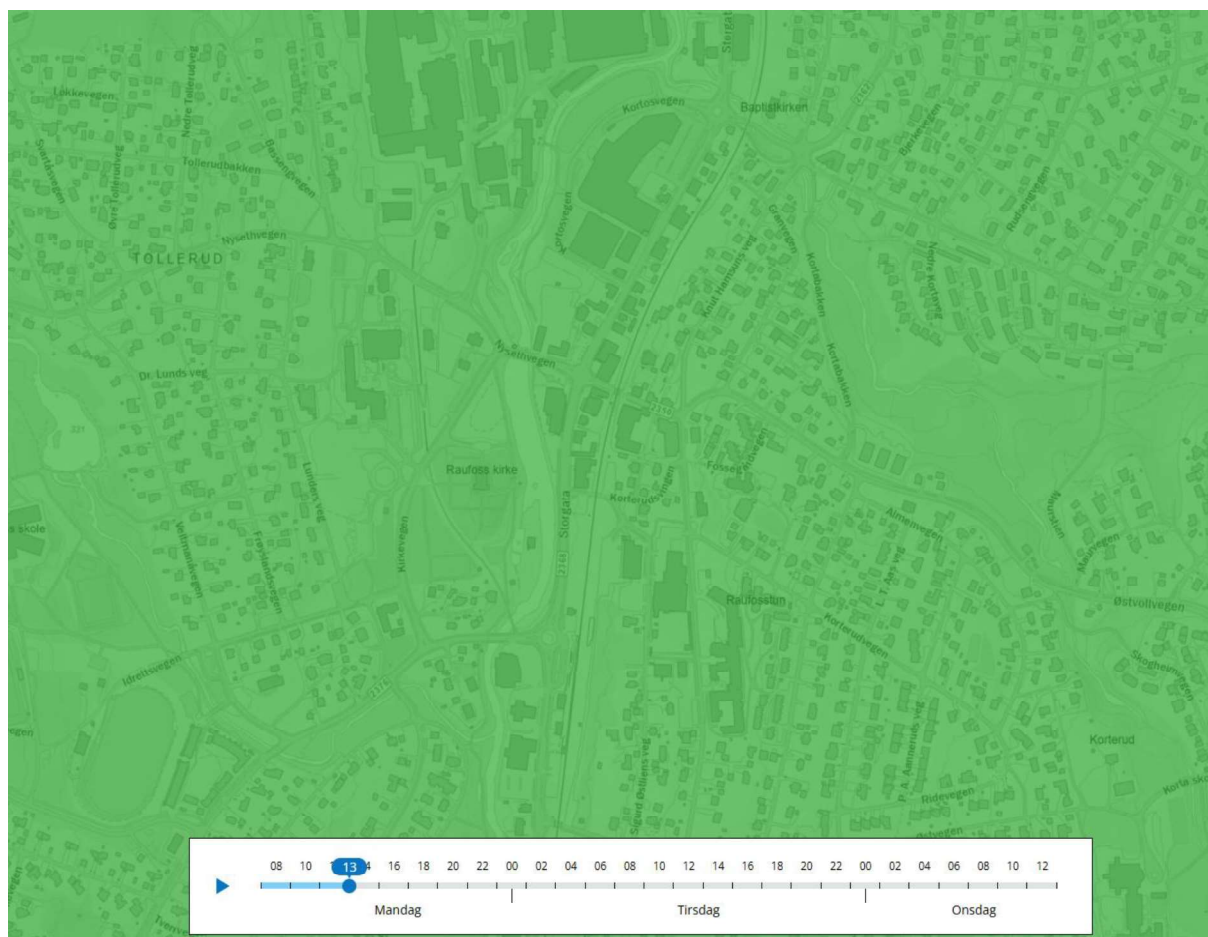


## 4.16 Luftforurensning

Miljødirektoratet sjekker luftkvalitet i Norge. I Raufoss er det varslet lite luftforurensning, som vi ser under.

Luftforurensning

■ Svært høy ■ Høy ■ Moderat ■ Lite ■ Ingen data



Figur 4-55 Estimert luftkvalitet for Raufoss mandag 9. februar 2026 kl 13. Kilde: Miljødirektoratet

Det finnes ingen egen målestasjon for luftkvalitet i Raufoss per i dag. Den nærmeste målestasjonen, ligger i Gjøvik – Minnesundvegen, som er en *veinær stasjon* som måler Nitrogendioksyd ( $\text{NO}_2$ ), grovt svevestøv ( $\text{PM}_{10}$ ) og finpartikler ( $\text{PM}_{2.5}$ ). Selv om det ikke finnes en fysisk målestasjon i Raufoss, kan du fortsatt få luftkvalitetsdata via modellberegninger: Luftkvalitet i Norge – varselkart: viser beregnet luftkvalitet på svært lokalt nivå. Disse tjenestene kombinerer værdata og utslippsdata for å gi et detaljert bilde av luftkvalitet også i områder uten målestasjon.

## 4.17 Risiko og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Planområdet fremstår generelt, med de tiltak som er beskrevet i ROS-analysen og forutsatt fulgt, som lite til moderat sårbart.

Det har blitt gjennomført en innledende fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering av de temaer som gjennom fareidentifikasjonen fremsto som relevante. Følgende farer har blitt utredet:

- Flom i vassdrag
- Ekstremnedbør (overvann)
- Transport av farlig gods

- Forurenset grunn
- Trafikkforhold
- Nærhet til jernbane
- Tilsiktede handlinger

Av disse fremsto planområdet som moderat sårbart for transport av farlig gods, og det er derfor som del av ROS-analysen utført en risikoanalyse. Analysen av transport av farlig gods viste akseptabel risiko (gul sone, hvor tiltak skal vurderes).

Planområdet fremsto også moderat sårbart for trafikkforhold, knyttet til planoverganger. Det er gjennomført en egen risikovurdering av temaet i vedlagt Risikovurdering av jernbaneoverganger i Løvåsbakken og Korterudsvingen.

Det er også, gjennom fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering, foreslått tiltak som kan gjennomføres for å unngå å bygge sårbarhet inn i dette planområdet.

#### **4.18 Næring**

Sagatunet er en stor arbeidsplass da det inneholder legesenter, helsestasjon, base for hjemmebaserte tjenester og voksenopplæringscenter.

Det er ca. 70 ansatte i bygget i dag.

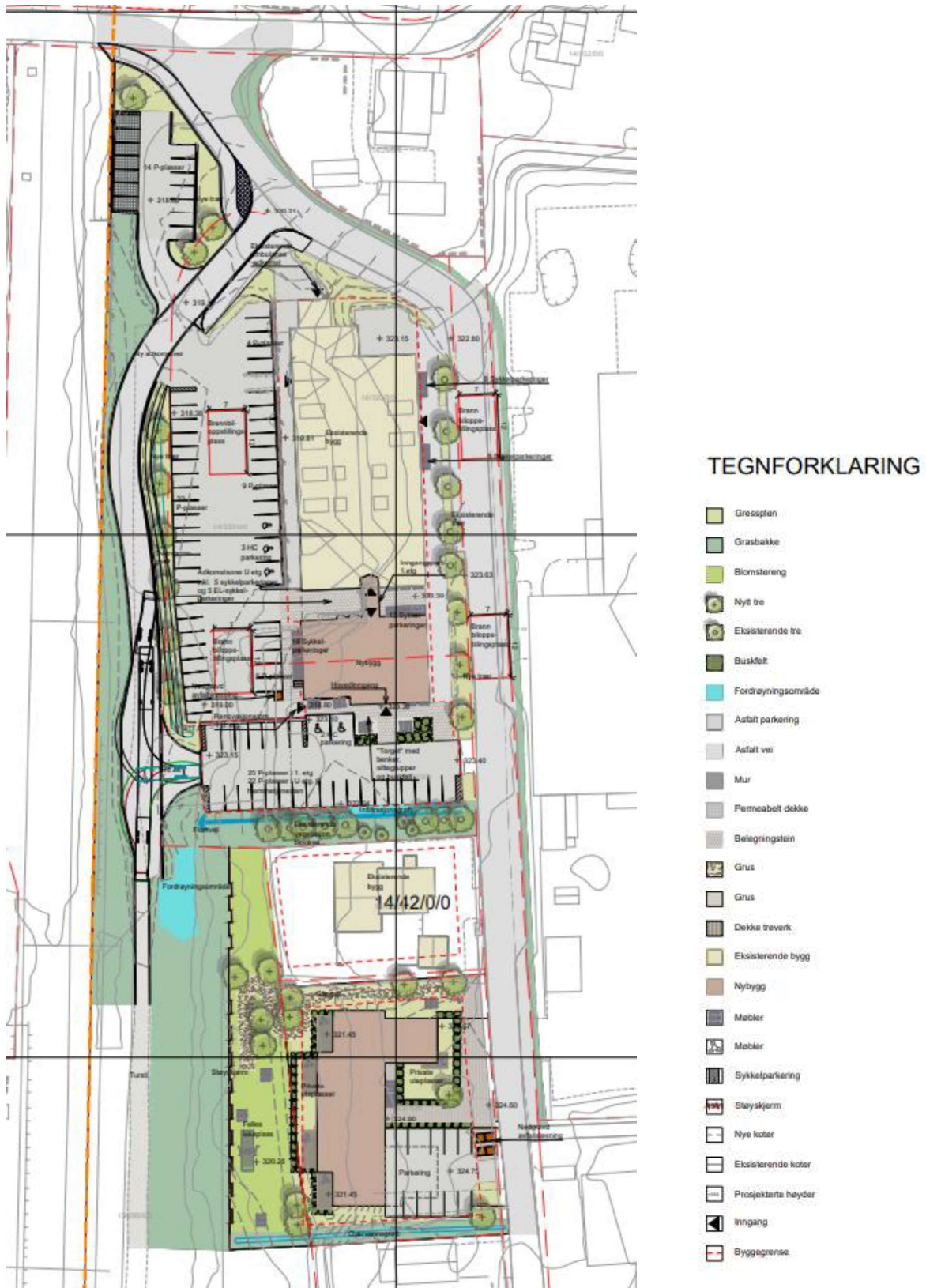
#### **4.19 Analyser og utredninger**

Det er utarbeidet flere analyser og utredninger som også beskriver planområdet og eksisterende forhold:

- Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse).
- Overordna VAO-plan (kart som viser håndtering av vann-, avløp- og overvann)
- Overvannsutredning
- Trafikkanalyse
- Risikovurdering av jernbaneoverganger i Løvåsbakken og Korterudsvingen
- Geoteknisk rapport
- Støyvurdering
- Miljøteknisk rapport

# 5 Beskrivelse av planforslaget

## 5.1 Landskapsplan



Figur 5-1 Landskapsplan for Sagatunkvartalet. Kilde: Norconsult

Landskapsplanen (L-10-01) viser en helhetlig utforming av planområdet for Sagatunkvartalet med bebyggelse, parkering, grønnstruktur og interne forbindelser. Landskapsplanen er i A1 med målestokk 1:500. Plankartet er utarbeidet på bakgrunn av denne landskapsplanen. Landskapsplanen er illustrerende og viser ett mulig prinsipp for utforming av området, innenfor rammene av plankart og reguleringsbestemmelser.

Nordre del av planen omhandler areal for tjenesteyting og legger til rette for et påbygg til eksisterende bygningsstruktur for Sagatunet. Det nye tiltaket kobles naturlig på dagens bygg. Påbygget er utformet slik at det bygger videre på den etablerte strukturen og fremstår som en integrert del av helheten i anlegget og landskapet rundt, og viderefører hovedgrepene i både arkitektur og uteområder.

Tilknytningen til eksisterende gangveier opprettholdes og styrkes, slik at interne forbindelser fremstår som logiske og sammenhengende.

Det eksisterende parkeringsarealet foreslås utvidet og omstrukturert for å gi en mer effektiv og funksjonell løsning.

Bebyggelsen er plassert sentralt i planområdet, med tilhørende parkeringsarealer lokalisert både som åpne parkeringsplasser og i parkeringsanlegg. Parkeringen er konsentrert rundt byggene for å sikre kort gangavstand og effektiv adkomst, og det er vist gangforbindelser mellom parkeringsarealer, inngangspartier og uteoppholdsarealer. HC-parkering er strategisk plassert i tilknytning til inngangspartier og universelt utformet adkomstveier.

For kjørende vil det etableres en ny parkering nord i anlegget. Der vil deler av dekket på parkeringsområdet ha permeabelt dekke, slik at overvann blir håndtert. Sør for nybygget vil det etableres et parkeringsanlegg med parkering i to etasjer. Det vil være HC plasser i 1. etasje. Ny adkomstvei vest for eksisterende bygg gir adkomst til den store parkeringsplassen, og underetasjen i parkeringsanlegget. Adkomst til 1. etasje i parkeringsanlegget skjer fra Sigurd Østliens veg.

Hovedinngangen til nybygget er orientert mot sør og ligger i direkte tilknytning til 1. etasje av parkeringsanlegget. Den sørvendte plasseringen gir gode solforhold gjennom store deler av dagen, og i dette området etableres et lite «Torg» som fungerer som et inviterende og tydelig ankomstpunkt. Torget utformes med benker, bord og vegetasjon som både styrker synlighet og oppholdskvalitet, samtidig som tiltakene bidrar til å ivareta biologisk mangfold og håndtere overvann på en naturlig måte. Vegetasjonen består av robuste arter, som er enkle å skjøtte

Grøntstruktur med vegetasjon, trekker og beplantede soner bidrar til både skjerming, klimatilpasning og håndtering av overvann. Grøntstrukturen er utformet slik at den danner myke overganger mellom byggeområdene og omkringliggende terreng, samtidig som den opprettholder viktige visuelle kvaliteter i området. Beplantningen fungerer som et økologisk nettverk som styrker biologisk mangfold ved å gi leveområder og forbindelser for pollinatorer og andre arter.

I tillegg har grønnstrukturen en viktig funksjon i overvannshåndteringen, der vegetasjon, permeable dekker, overvanns- og infiltrasjonsgrøfter bidrar til å forsinke, fordrøye og infiltrere overflatevann. Trekker og vegetasjonssoner gir også nødvendig vind- og innsynsskjerming, og bidrar til bedre mikroklima og økt oppholdskvalitet for brukerne av området. Det samlede landskapsgrepet legger til rette for robuste, grønne utearealer med lave driftsbehov og god tilpasning til stedets karakter. Fordrøyningsområdet og flomveier er vist i landskapsplanen.

Planen viser også kjørearealer, fortau og ganglinjer som sikrer logisk og trafikksikker bevegelse gjennom området.

Det er i tråd med bestemmelsene i kommuneplanens arealdel planlagt minimum 52 sykkelparkeringsplasser. Disse er strategisk plassert ved de ulike inngangspartiene for å sikre god tilgjengelighet og enkel adkomst for brukerne.

Det planlegges to brannoppstillingsplasser på vestsiden av Sagatunet, samt to brannoppstillingsplasser på østsiden. Oppstillingsplassene er dimensjonert og utformet i henhold til veilederen «*Tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap*» fra Gjøvik brann og redning og Vestre

Toten brann og redning. Kjøretøy som eventuelt blir «parkert inne» av utrykningskjøretøyene vil ikke hindre adkomst eller arbeidsforholdene for brannmannskapene.

Den nedgravde avfallsløsningen plasseres i umiddelbar nærhet av renovasjonsrommet på Sagatunet og ved innkjørsel til boligområdet i BK, og utformes slik at de kan tømmes enkelt og effektivt av renovasjonskjøretøy. Plasseringen er valgt for å unngå konflikt med både parkeringsarealer og overvannsgrøfter, samtidig som den sikrer gode drifts- og adkomstforhold. Løsningen skal også være lett å manøvrere for brukerne, med god tilgjengelighet og tilstrekkelig plass for trygg og intuitiv betjening.

Boligbebyggelsen er plassert sør i planområdet. Eksisterende bebygd boligtomt er lagt inn som frittliggende småhusbebyggelse i plankartet. I areal avsatt til konsentrert småhusbebyggelse er det vist fotavtrykk for ny bygning med tilhørende parkering, infrastruktur og utearealer. Det kan legges til rette for 14 boenheter i tre etasjer. Private uteoppholdsarealer er lagt inn på begge sider av bygget, skjermet av beplantning. Felles uteoppholdsarealer er lagt på vestsiden av nytt bygg med direkte, trinnfri adkomst til tursti. Her er det lagt inn en skjerm for demping av støy fra veg og bane.

Uteoppholdsarealer og lekearealer er tydelig avgrenset og plassert skjermet fra trafikk, med god tilknytning til boligbebyggelse.

## 5.2 Plankart og arealbruk

Plankartet omfatter et samlet areal på om lag 21,8 daa med kombinasjon av offentlig tjenesteyting, boligformål, samferdselsanlegg og grønnstruktur.

Områder avsatt til bebyggelse og anlegg utgjør til sammen ca. 5,6 daa. Dette inkluderer boligbebyggelse i form av konsentrert småhusbebyggelse (ca. 2,8 daa) samt offentlig tjenesteyting (ca. 2,2 daa). I tillegg er det avsatt 0,6 daa til felles uteoppholdsareal, som skal bidra til gode bokvaliteter og oppholdsarealer for beboerne.

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur utgjør den største andelen av planområdet, med et samlet areal på om lag 15,1 daa. Dette omfatter blant annet kjøreveger, fortau, torg, annen veggrunn, parkeringsplasser og parkeringsanlegg, i tillegg til areal avsatt til jernbaneformål.

Videre er det avsatt ca. 1,1 daa til grønnstruktur, bestående av blå/grønne strukturer og turveg. Disse områdene bidrar til overvannshåndtering, grønn sammenheng og rekreasjonsmuligheter, og inngår som en viktig del av planens miljø- og klimatilpasningstiltak.

Arealformål	Areal (daa)
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	
1111 - Boligbebyggelse-frittliggende småhusbebyggelse	1,1
1112 - Boligbebyggelse-konsentrert småhusbebyggelse	1,8
1160 - Offentlig eller privat tjenesteyting (2)	2,2
1600 - Uteoppholdsareal	0,6
Sum areal denne kategori:	5,6
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	
2011 - Kjøreveg (8)	3,2
2012 - Fortau (6)	1,3
2013 - Torg	0,2
2016 - Gangveg/gangareal/gågate	0
2018 - Annen veggrunn - tekniske anlegg (12)	0,9
2019 - Annen veggrunn - grøntareal (6)	0,7
2020 - Bane (nærmere angitt baneformål) (3)	5,5
2082 - Parkeringsplasser (4)	2,8
2083 - Parkeringshus/-anlegg	0,7
Sum areal denne kategori:	15,3
§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur	
3002 - Blå/grønnstruktur (4)	0,8
Sum areal denne kategori:	0,8
Totalt alle kategorier:	21,8



## 5.3 Arealformål

### 5.3.1 Bebyggelse og anlegg

I kategorien bebyggelse og anlegg er det regulert inn tre formål i plankartet; Boligbebyggelse – konsentrert småhusbebyggelse, offentlig tjenesteyting og uteoppholdsareal.

#### 5.3.1.1 Boligbebyggelse – frittliggende småhusbebyggelse – BF

For området regulert til frittliggende småhusbebyggelse (BF) for eksisterende boligeiendom, gjelder kommuneplanens bestemmelser for bygningsmessige tiltak på eiendommen. Det er gitt bestemmelser om en arealutnyttelse på maksimal BYA på 30 % av tomtearealet. Videre er det gitt bestemmelser om at det kan etableres frittliggende garasje, uthus eller carport med et samlet bruks- og bebygd areal på inntil 70 m<sup>2</sup>. Disse byggene skal fremstå som underordnet hovedboligen og kan ikke inneholde arealer for varig opphold. Maksimal mønehøyde for garasjer er 5 meter, og maksimal gesimshøyde er 3 meter, målt fra planert terreng. Innvendig takhøyde vurderes uavhengig av eventuell hanebjelke.

Når det gjelder utforming, skal nye tiltak tilpasses eksisterende bygningsstruktur. For boliger med en tydelig arkitektonisk stilart skal tilbygg og påbygg underordnes denne. Frittstående garasjer og uthus skal også tilpasses hovedboligen i volum, form og høyder, slik at området opprettholder en harmonisk bygningskarakter.

#### 5.3.1.2 Boligbebyggelse-konsentrert småhusbebyggelse - BK

I planens områder BK åpnes det for konsentrert boligbebyggelse. Konsentrert småhusbebyggelse er småhus, sammenbygd i kjeder eller rekker, med inntil tre målbare plan der bygningens høyde faller innenfor høydene som er angitt i pbl. § 29-4.

For felt BK er maksimal grad av utnyttning satt til 60 % BYA.

Bebyggelsens høyde reguleres gjennom faste kotehøyder. Maksimal gesimshøyde er satt til kote 330 moh, noe som tilsvarer om lag 6 meters høyde målt fra Sigurd Østliens veg og ca. 9,5 meter over underliggende terrengnivå.

Maksimal mønehøyde er satt til kote 335 moh, tilsvarende om lag 10 meter over nivået ved Sigurd Østliens veg og omtrent 13,5 meter over nederste nivå på boligen.

Til sammenligning har boligen til naboen i sør en mønehøyde på ca. kote 332 moh, mens boligen til naboen i nord har en mønehøyde på om lag kote 332,5 moh.

Det er utarbeidet en volumstudie for eiendom gnr./bnr. 14/37 for å illustrere en mulig utnyttelse av tomten innenfor fastsatte rammer for høyde og grad av utnyttning. Illustrasjonen er ikke å anse som bindende for den videre prosjekteringen. I denne volumstudien vises et bygg som kan romme inntil 14 leiligheter med en gjennomsnittlig størrelse på ca. 50–70 m<sup>2</sup>. I volumstudiet er det vist en løsning med et bygg som varierer i høyde, bestående av en underetasje og to etasjer over denne. Parkering er i dette eksempelet lagt langs Sigurd Østliens veg.

For å unngå et for massivt og dominerende bygg er det i bestemmelsene satt en begrensning på maksimalt 1 000 m<sup>2</sup> BRA. Denne avgrensningen sikrer at det ikke kan oppføres et bygg som utnytter tillatte maks høyder over hele bygningsmassen.

Det er gitt bestemmelser om at takform og materialbruk skal holde god arkitektonisk kvalitet og tilpasses omkringliggende bebyggelse og landskap, slik at området fremstår med et helhetlig og stedstilpasset uttrykk.

Byggegrensen mot veg er lagt 2 meter fra annen veggrunn og omtrent 5,7 meter fra vegens senterlinje. Mot nabo i nord er det i plankartet satt en byggegrense på 4 meter. Mot nabo i sør er byggegrensen satt 3 meter fra BG4, noe som gir en samlet avstand på 6 meter til nabogrensen.

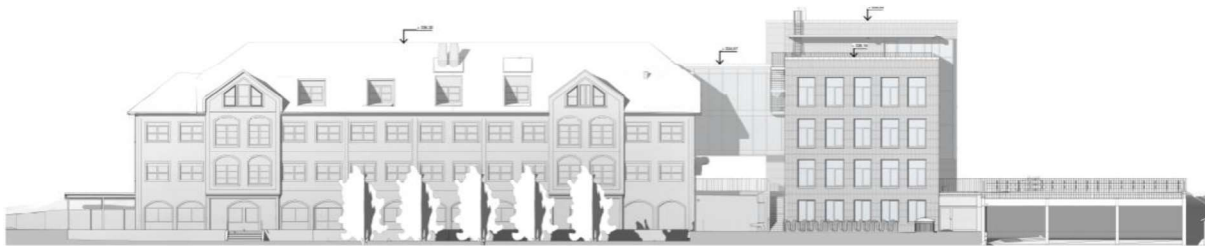
### 5.3.1.3 Offentlig tjenesteyting - T

Arealformål tjenesteyting, o\_T1 og o\_T2 skal være offentlig. Felt o\_T1 inneholder det eksisterende Sagatunet og felt o\_T2 skal inneholde nytt bygg for interkommunalt voksenopplæringscenter. Eksisterende bygg benyttes til legesenter, helsestasjon, base for hjemmebaserte tjenester. Virksomheten i anlegget er i stor grad publikumsrettet.

Grad av utnyttning for feltene o\_T1 og o\_T2 er satt til inntil 100 % bebygd areal (BYA).

Bygg i felt o\_T1 forutsettes beholdt i sin nåværende form. Fastsetting av maksimal gesims- og mønehøyde tydeliggjør eksisterende rammer og legger ikke opp til ytterligere påbygging eller endringer i bygningsvolum. Byggets høyde har en gesimshøyde som ligger på kote 331 m.o.h. og en mønehøyde som ligger på kote 336,5 m.o.h

For felt o\_T2 er maksimal kotehøyde for ny bebyggelse satt til kote 338,5 m.o.h. Utforming og plassering av nytt bygg innenfor dette feltet skal være i samsvar med overordnede prinsipper for volum, form og struktur slik disse er vist i vedlagt Tegning A-43-00-05 og Tegning A-43-00, datert 19.12.2025.



*Figur 5-3 Sagatunet med eksisterende og nytt bygg sett fra vest mot øst. Kilde: Norconsult*

Det nye bygget skal forbindes med det gamle. Det gamle skal renoveres og de to skal fungere som en enhet når alt står ferdig. Det er derfor lagt vekt på at begge bygningenes etasjer blir lagt på samme nivå.

På tegningene ser vi de to byggene med høydene satt inn. Det nye er noe høyere enn det eksisterende med topp høyde på 336,32 m mot 338,34 på det nye. Det er valgt å legge skråtak mot øst for at tilbygget ikke skal få altfor stort volum i forhold til det eksisterende. Byggets høyde er også brutt ned en etasje mot vest.



Figur 5-4 Sagatunet med eksisterende og nytt bygg sett fra nord mot sør. Kilde: Norconsult

Det er gitt bestemmelser om at bebyggelsen skal plasseres slik at den gir gode sol- og lysforhold og sikrer funksjonelle uteoppholdsarealer. Uteoppholdsarealer er lagt ved inngangspartier og som takterrasse på tilbyggets vestre side.

Materialbruk skal være av god kvalitet, tilpasset omgivelsene og bidra til estetisk helhet.

#### 5.3.1.4 Uteoppholdsareal - UTE

Felt f\_UTE er avsatt til felles uteoppholdsareal i utgangspunktet for boligbebyggelsen i felt BK og utgjør om lag 600 m<sup>2</sup>. Området har gode solforhold og er skjermet fra omkringliggende trafikk, noe som gir gode rammer for opphold, lek og rekreasjon.

Uteoppholdsarealet skal utformes i tråd med detaljert landskapsplan, jf. figur 5.5. Leke- og oppholdsarealene skal være av høy kvalitet og utformes med varierte tilbud som inviterer barn i ulike aldersgrupper til lek og fysisk aktivitet. Området skal samtidig fungere som en sosial møteplass for beboere i alle aldre.

Området skal ha trinnfri adkomst og være universelt utformet, slik at personer med nedsatt funksjonsevne har god tilgjengelighet til utearealene og kan delta i aktivitetene på lik linje med andre. Det skal benyttes materialer og løsninger som ivaretar sikkerhet, tåler slitasje og har lavt vedlikeholdsbehov, for å sikre et robust og varig uteområde.

Mot vest skal uteoppholdsarealet skjermes mot støy fra Storgata. Framtidig støyskjerm må vurderes i byggesak. Det skal legges vekt på en god estetisk utforming av støyskjermingstiltaket, slik at det tilpasses og integreres naturlig i uteoppholdsarealet. Støyskjermen skal utføres med bruk av naturmaterialer, som for eksempel tre eller stein, for å bidra til et helhetlig og godt uterom.



Figur 5-5 Uteoppholdsareal. Kilde: Norconsult landskapsplan

## 5.3.2 Samferdselsanlegg

### 5.3.2.1 Kjøreveg - KV

I planområdet er kjøreveiene nummerert fra o\_KV1-8.

Vegene skal være offentlige opparbeides etter standarder satt av kommunen og Statens vegvesens håndbok N100 Veg- og gateutforming. For atkomstveg til Sagatun o\_KV5 og Sigurd Østliensveg o\_KV3 er vegbredder er satt i plankartet og bestemmelser.

Det skal etableres gatelys langs adkomstveg inn til Sagatunet (o\_KV5).

I Sigurd Østliens veg, o\_KV3, er det satt av areal for oppstilling av brannbil i landskapsplan.

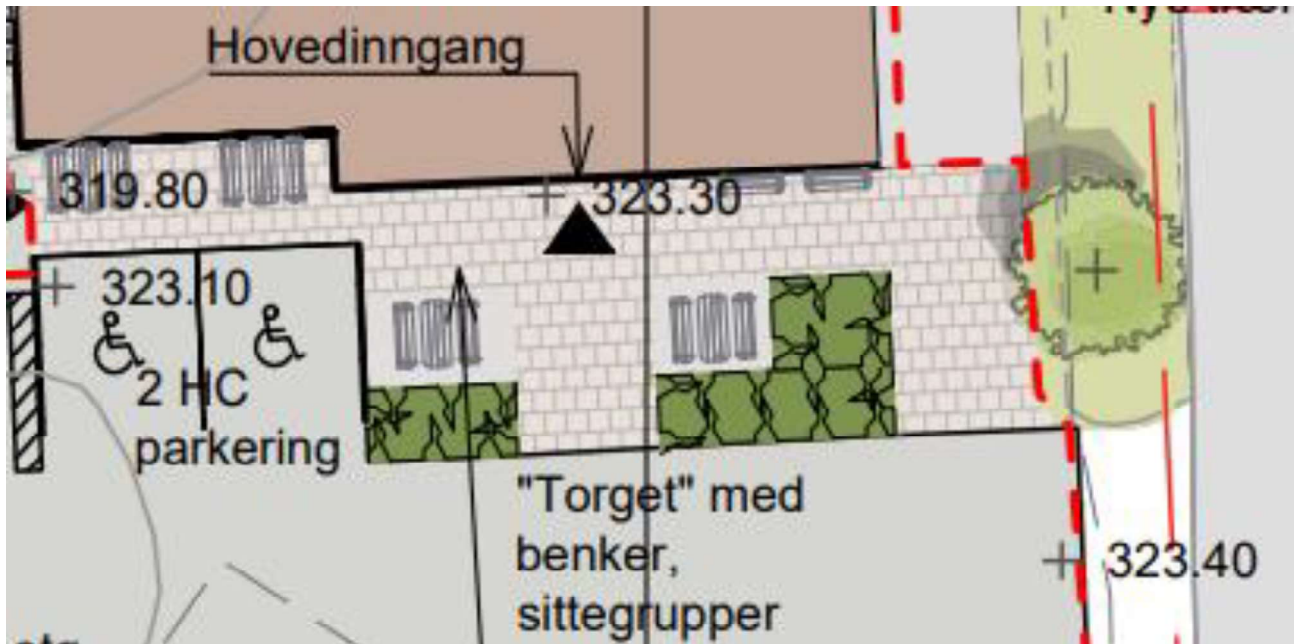
### 5.3.2.2 Fortau - F

Innafor planområdet er det flere fortau for å sikre helhetlige løsninger for gående, o\_FO1-6. Alle fortau skal utformes i henhold til håndbok N100 fra Statens vegvesen, og være offentlige.

Gangforbindelsen langsetter Korterudsvingen nord for avkjørsel fra Storgata er regulert til fortau o\_FO1sør for avkjørsel til fortau o\_FO2, langsetter på sørsida av Sigurd Østliens veg til fortau o\_FO3 og 4, og på østsida til fortau o\_FO5. o\_FO6 er et fortau som ligger langs bygget på Sagatunet i øst. For dette fortauet er det gitt bestemmelser om at det tillates kjøring i forbindelse med varelevering og syketransport. Bredden på dette fortauet er 3,5 meter. Bredden på fortau langs Sigurd Østliens veg (o\_FO5) er på 2,5 meter og de andre fortauene har en bredde mellom 3,0 – 3,2 meter.

### 5.3.2.3 Torg - TO

Felt o\_TO er regulert til offentlig torg og skal opparbeides som en tilgjengelig møteplass ved hovedinngangen til voksenopplæringscenteret. Torget skal utformes i samsvar med landskapsplanen og tilrettelegges med møblering og elementer som inviterer til bruk, herunder bord, benker og vegetasjon.



Figur 5-6 Illustrasjon torg. Kilde: Norconsult landskapsplan

### 5.3.2.4 Gangveg - GG

Eksisterende gangveg- og sykkelveg fra Sigurd Østliens veg mot nordøst er regulert inn som o\_GG.

Gang- og sykkelveg skal opparbeides i tråd med håndbok N100 fra Statens vegvesen, og skal være offentlige.

### 5.3.2.5 Annen veggrunn – tekniske anlegg - AVT

Arealene langs vegene er i planen satt av til annen veggrunn – tekniske anlegg, o\_AVT1-12.

I arealene kan det legges kabler, rør, gatelys og annen infrastruktur. Arealene skal være offentlige.

### 5.3.2.6 Annen veggrunn – grøntareal – AVG

Arealer satt av til annen veggrunn – grøntareal, o\_AVG1-6, kan benyttes til grøfter og beplantning. Områdene skal være offentlige.

Arealene skal ha en grønn karakter, med gress, busker, trær eller annen vegetasjon, for å kunne fungere som visuell skjerming, miljøtiltak (f.eks. overvannshåndtering) eller bare som buffer mellom veg og annen arealbruk.

Det er også gitt bestemmelser om at o\_AVG5 langs ny adkomstveg til Sagatunet skal tilrettelegges for infiltrasjon og bortledning av overvann fra parkeringsareal på o\_PP3, vest for Sagatunet.

### 5.3.2.7 Baneformål - BAN

Areal for jernbane er lagt inn med arealformål bane, o\_BAN1-3, og inkluderer tekniske anlegg for eksisterende jernbane, Gjøvikbanen, spor og sideareal. Arealet skal være offentlig. Innafor felt o\_BAN3 skal det settes opp sikringsgjerdet mot jernbanen.

### 5.3.2.8 Parkeringsplasser - PP

Det er totalt 4 plasser for parkering innafor planområdet.

PP1 er regulert som en privat parkeringsplass. Det er her lagt en byggegrense på 9 meter fra midtlinje spor jernbane i samsvar med *Vedtak om tillatelse til etablering av parkeringsplass* fra Bane NOR i brev av 02.09.2024. Det er ikke sett nærmere på en utforming av parkeringsplassen for PP1.

Parkeringsarealene o\_PP2 og o\_PP3 er avsatt til parkering for Sagatunet, o\_T1 – 2, og er regulert som offentlige parkeringsplasser. Mulig bruk av parkeringsplassene er vist i landskapsplanen. Innenfor felt o\_PP3 er det plass for oppstillingsplass for brannbil.

O\_PP4 langs Sigurd Østliens veg, o\_KV, er kortidsparkering og av- og påstigningsplass for besøkende, samt varelevering.

### 5.3.2.9 Parkeringshus/anlegg - PH

Innenfor felt o\_PH er det regulert inn et parkeringsanlegg på to nivåer der øverste nivå ligger i tilknytning til hovedinngang til nytt voksenopplæringscenter. Under parkeringslokket er det lagt til rette for 22 biloppstillingsplasser som er planlagt brukt til hjemmetjenesten. Innenfor felt o\_PH skal det også tilrettelegges for overvannstiltak lengst sør, i tråd med planens overordnede strategi for overvannshåndtering. Se nærmere beskrivelse av parkeringsløsning i kap. 5.7.



Figur 5-7 Illustrasjon av parkering i to etasjer. Kilde: Norconsult

## 5.3.3 **Grønnstruktur**

### 5.3.3.1 Blå/grønnstruktur - BG

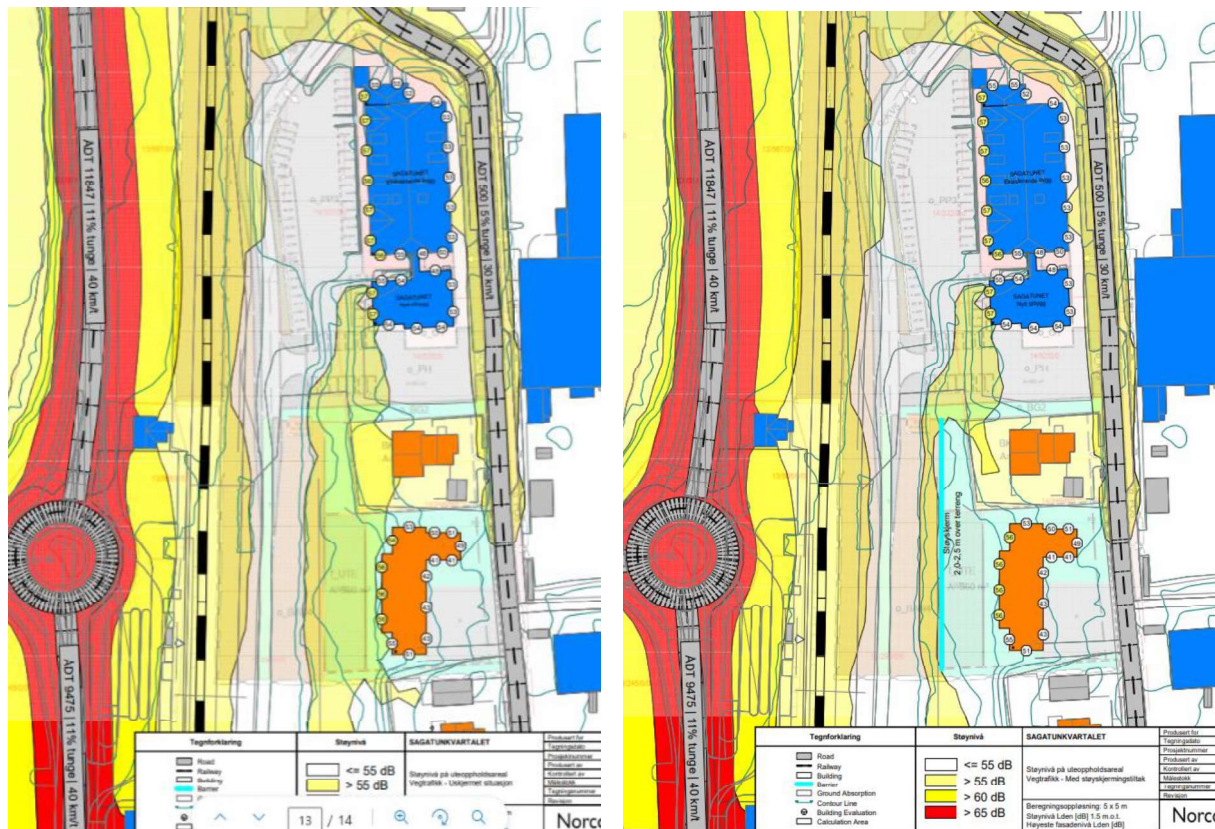
Områdene o\_BG1-4 er regulert til offentlige blå/grønnstruktur som skal bidra til grønne soner med vegetasjon. Områdene vil fungere som vegetasjonsskjerm, ivareta hensyn til fordrøyning av overvann og som flomveger ved store nedbørmengder. Innenfor disse områdene åpnes det for etablering av nødvendige overvannstiltak som del av en helhetlig håndtering av overvann og klimatilpasning.

Feltene o\_BG2 og o\_BG4 kan opparbeides som snarveger for gående, og bidra til bedre tilgjengelighet og sammenheng i området. Gjennom felt o\_BG4 skal det etableres en ny flomveg, som skal sikre trygg og kontrollert avledning av overvann ved ekstremnedbør.

I anleggsperioden kan felt o\_BG2 midlertidig benyttes som riggområde under forutsetning av at eksisterende trekke bevares. Dette er nærmere regulert gjennom rekkefølgekravene i planens bestemmelser.

## 5.4 Hensynssoner

### 5.4.1 Støysoner



Figur 5-8 Støykart med og uten støyskjerm mot uteoppholdsareal. Kilde: Norconsult støyvurdering

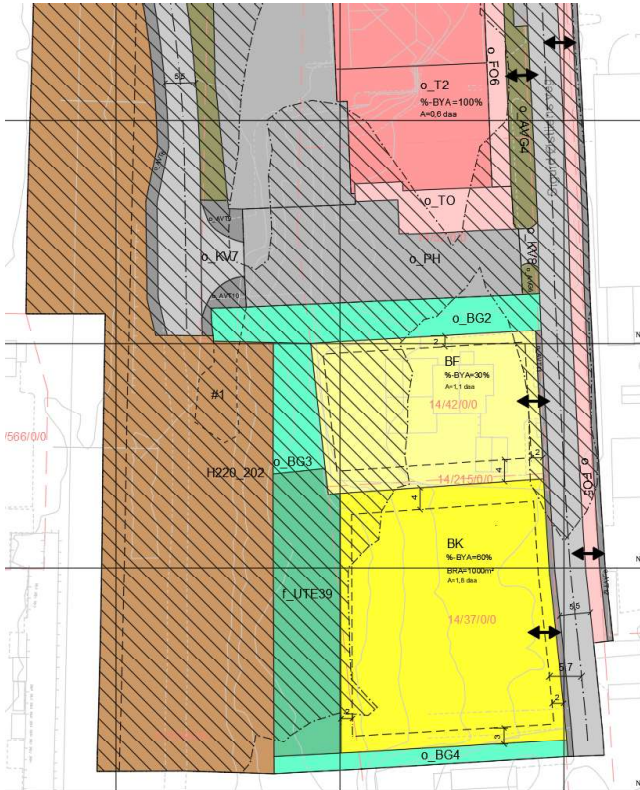
Det er lagt inn hensynssoner for støy i plankartet; rød støysone H210 og gul støysone H220. Den røde støysonen ligger i tilknytning til kryss mellom Korterudsvingen og Storgata og har ingen konsekvenser for planlagt utbygging.

Den gule støysonen uten støyskjermingstiltak dekker derimot en større del av planområdet, se figur over til venstre. Denne støysonen er regulert inn i plankartet.

Figur over til høyre viser støysone med støyskjerm langs lekeplass/uteoppholdsareal f\_UTE og o\_BG3 som vil skjerme mot støy fra jernbane og sentrum på selve lekeplassen og på boliger i BK og BF. Støyskjerm slik den er tegnet inn her vil redusere støy også for torget sør for Sagatunet.

Bestemmelsene åpner for unntak for støyfølsom bebyggelse som havner i gul støysone under visse forutsetninger. For eksempel er det krav om at innenfor gul støysone skal alle boenheter ha minst én fasade med støynivå med en stille side.

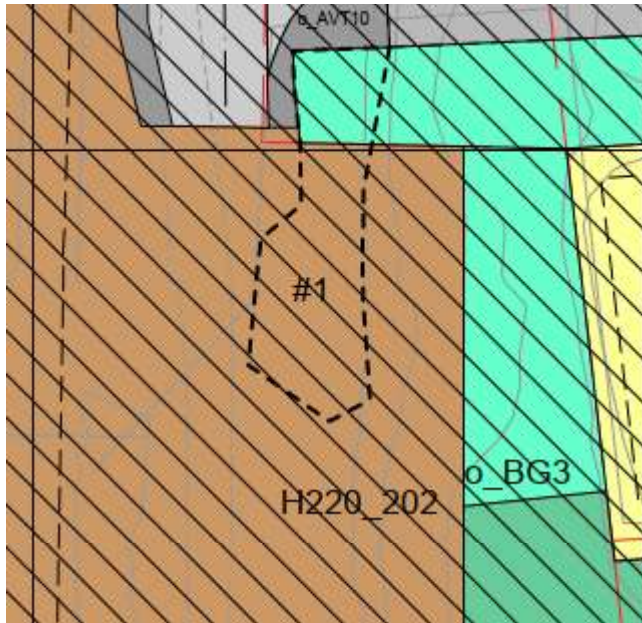
Det vil bli noe støy over grenseverdier på fasaden til voksenopplæringscenteret, i o\_T2. I de tilfeller der det ikke er mulig å skjerme mot støykilden, kan det tillates støytiltak på bebyggelsen.



Figur 5-9 Utklipp av plankartet med gul støvsone i skravur. Kilde: Norconsult plankart

## 5.5 Bestemmelsesområde og juridiske linjer

Det er satt av et bestemmelsesområde med bestemmelser om at området skal fungere som buffer mellom utbyggingsområder og videre avrenning til jernbanen. Innenfor dette området tillates det ikke oppfylling som kan redusere volumet av den naturlige forsenkningen under kote 317,5. Hensyn skal innarbeides i detaljprosjekteringen.



Figur 5-10 Bestemmelseområde vist med rødstiplet strek. Kilde: Norconsult

### Frisiktlinjer

Frisiktlinjer framgår av plankartet. Noen av disse er hentet fra gjeldende reguleringsplaner.

### **Avkjørselspiler (§ 12-7 nr. 1 og 4)**

Avkjørselspiler vist i plankartet er veiledende for plassering av adkomst.

### **Byggegrenser**

Byggegrenser framgår av plankartet.

Langs jernbanen er det lagt inn en byggegrense på 10 meter med unntak av byggegrense fra privat parkeringsplass PP1. Her er det lagt inn en byggegrense på 9 meter som følge av tidligere vedtak fra Bane NOR, datert 02.09.2024. Disse byggegrensene er vist for å sikre tilstrekkelig avstand til jernbanen.

Byggegrense langs o\_T1, o\_T2, o\_TO og o\_PH går for det meste langs formålsgrenser og derfor vanskelig å se i plankartet.

Byggegrensen mot Sigurd Østliensveg ved BF og BK er lagt 2 meter fra annen veggrunn og omtrent 5,7 meter fra vegens senterlinje. Mot nabo i nord er det i plankartet satt en byggegrense på 4 meter. Mot nabo i sør er byggegrensen satt 3 meter fra BG4, noe som gir en samlet avstand på 6 meter til nabogrensen.

### **5.6 Boligmiljø/ bokvalitet meter**

Selv om nye boliger vil ligge nært sentrum ligger de likevel fritt med gode solforhold og god utsikt ned mot sentrum. Det er store arealer i vest ned mot jernbanen uten bebyggelse. Her skal det også etableres et felles leke- og uteoppholdsareal som vil bidra til et godt bomiljø.

Området er ikke utsatt for mye trafikk.

Det vil alltid være noe støy i et sentrum, men etablering av støyskjerm vil bidra til å dempe denne både rundt boligene og på felles uteoppholdsareal.

### **5.7 Parkering**

#### Offentlig tjenesteyting

Det er regulert inn fire parkeringsplasser på bakkeplan (PP1, o\_PP2, o\_PP3 og o\_PP4) og et parkeringsanlegg med parkering over og under parkeringslokk (o\_PH). PP1 er regulert som en privat parkeringsplass. Parkeringsarealene o\_PP2 og o\_PP3 er avsatt til parkering for Sagatunet, o\_T1 – 2, og er regulert som offentlige parkeringsplasser. o\_PP4 ligger i Sigurd Østliensveg og er avstigningsplasser for legesenteret og kortidsplass for varelevering. Landskapsplanen viser samlet sett at det er 107 biloppstillingsplasser for eksisterende og nytt bygg på Sagatunet.

I kommuneplanen er det fastsatt krav til antall parkeringsplasser for ulike formål, og disse ligger til grunn for reguleringsplanen. For boliger skal det etableres minimum 0,8 og maksimum 1,0 biloppstillingsplass per boenhet. For kontor- og tjenesteyting gjelder et krav om minimum 0,8 og maksimum 2,5 biloppstillingsplasser per 100 m<sup>2</sup> BRA. Maksimum er lagt litt høyere enn kravene i kommuneplanen fordi parkeringen i tillegg til parkering for besøkende og ansatte, også skal dekke parkering til tjenestebiler.

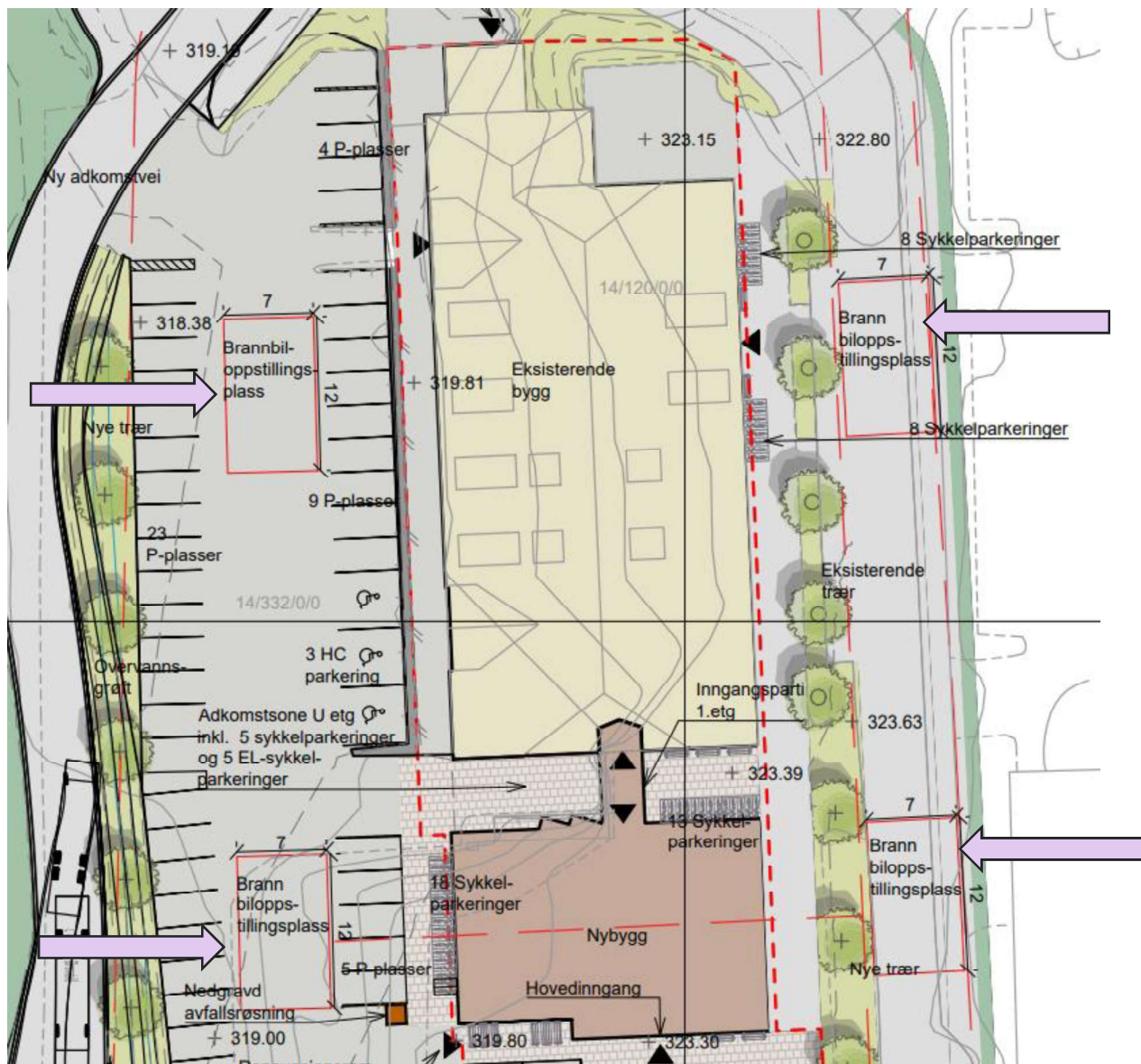
En stor andel av brukerne i det nye voksenopplæringscenteret er elever. Erfaringsmessig reiser mange av elevene med kollektivtrafikk, så det vurderes som tilstrekkelig antall parkeringsplasser både for bil og sykkel i området.



*Figur 5-11 Sagatunet får parkering i to nivåer på sørsiden av tilbygget. Kilde: Norconsult*

Landskapsplanen viser en mulig og illustrerende utforming av parkeringsarealene tilknyttet Sagatunet. Innenfor o\_PP2 og o\_PP3 er det i landskapsplanen vist en samlet parkeringsløsning med kapasitet til totalt 58 biloppstillingsplasser. Felt o\_PP2 er vist med 14 biloppstillingsplasser, mens felt o\_PP3 er vist med 41 ordinære biloppstillingsplasser, i tillegg til 3 parkeringsplasser for bevegelseshemmede, HC-plasser. HC-plassene er lokalisert med gode gangforbindelser i kort avstand til nærmest inngangsparti.

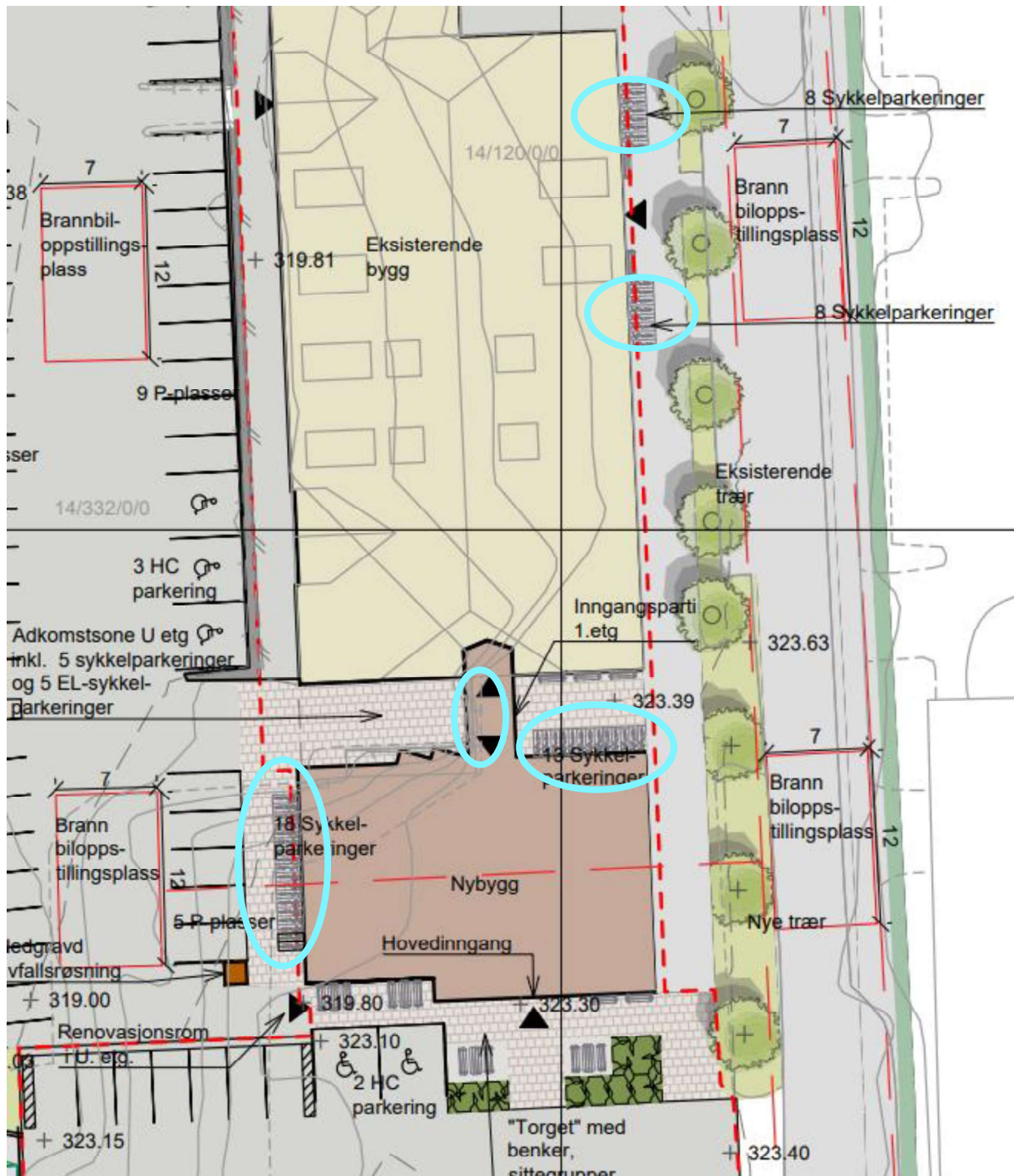
Oppstillingsplass for brannbil er plassert innenfor PP3 vest for Sagatunet samt i Sigurd Østliens vei. Se plassering i illustrasjon av landskapsplan under.



Figur 5-12 Oppstillingsplasser for brannbil vist med røde firkanter og lilla piler. Kilde: Norconsult landskapsplan

Plassering av sykkelparkering er vist i landskapsplanen både innenfor og utenfor parkeringsplassene. Når det gjelder sykkelparkering, skal det etableres minst 2 plasser per boenhet og minst 1,2 plass per 100 m<sup>2</sup> BRA for kontor- og tjenesteyting.

Vestre Toten kommune har 6 elsykler for aktiv bruk i tjeneste. Disse har fått parkering under taket ved inngangen på nedre nivå der det er lademulighet. Disse plassene kommer i tillegg til sykkelparkering for ansatte og besøkende med egen sykkel. Sagatunet ligger veldig nært sentrum og boligområdene rundt så det vil være mange som kan benytte sykkel i sommerhalvåret og spark i vintermånedene. Det er lagt vekt på at plassene er nært inngangene i bygg.



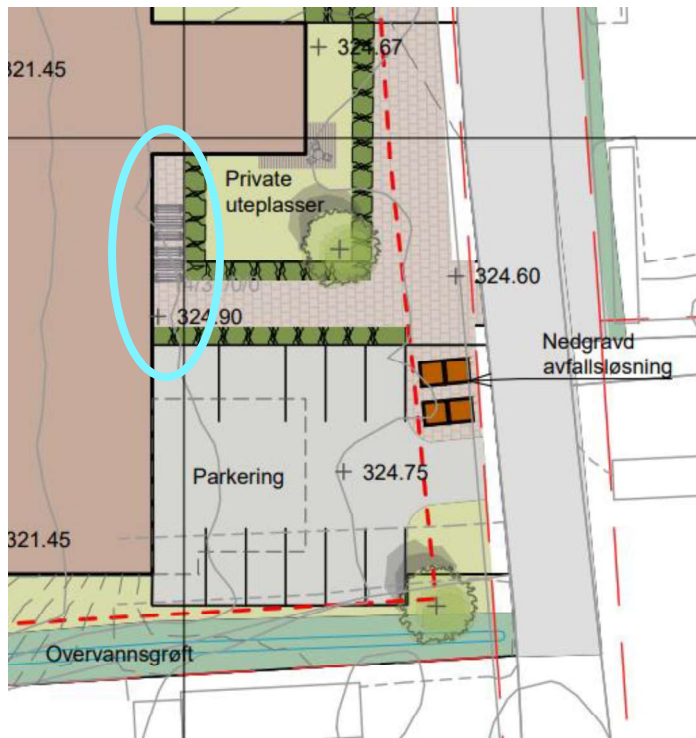
Figur 5-13 Sykkelparkering. Kilde: Norconsult landskapsplan

Totalt utgjør dette 60 sykkelparkeringsplasser. En stor andel av brukerne av Sagatunet vil komme med bil eller med kollektivt da de ikke bor på Raufoss. For dem vil de ikke være aktuelt å sykle og vi vurderer at antall sykkelparkeringsplasser vil være tilstrekkelig for å kunne dekke behovet.

#### Boligformål

Minimumskrav er satt til 0,8 biloppstillingsplasser pr boenhet. I tillegg skal minimum fem prosent av biloppstillingsplassene være universelt utformet.

Det er krav om min. 2 parkeringsplasser for sykkel pr boenhet. I landskapsplanen er disse plassert nær inngang til boligene.



Figur 5-14 Sykkelparkering for boliger i BK. Kilde:Landskapsplan

## 5.8 Tilknytning til infrastruktur

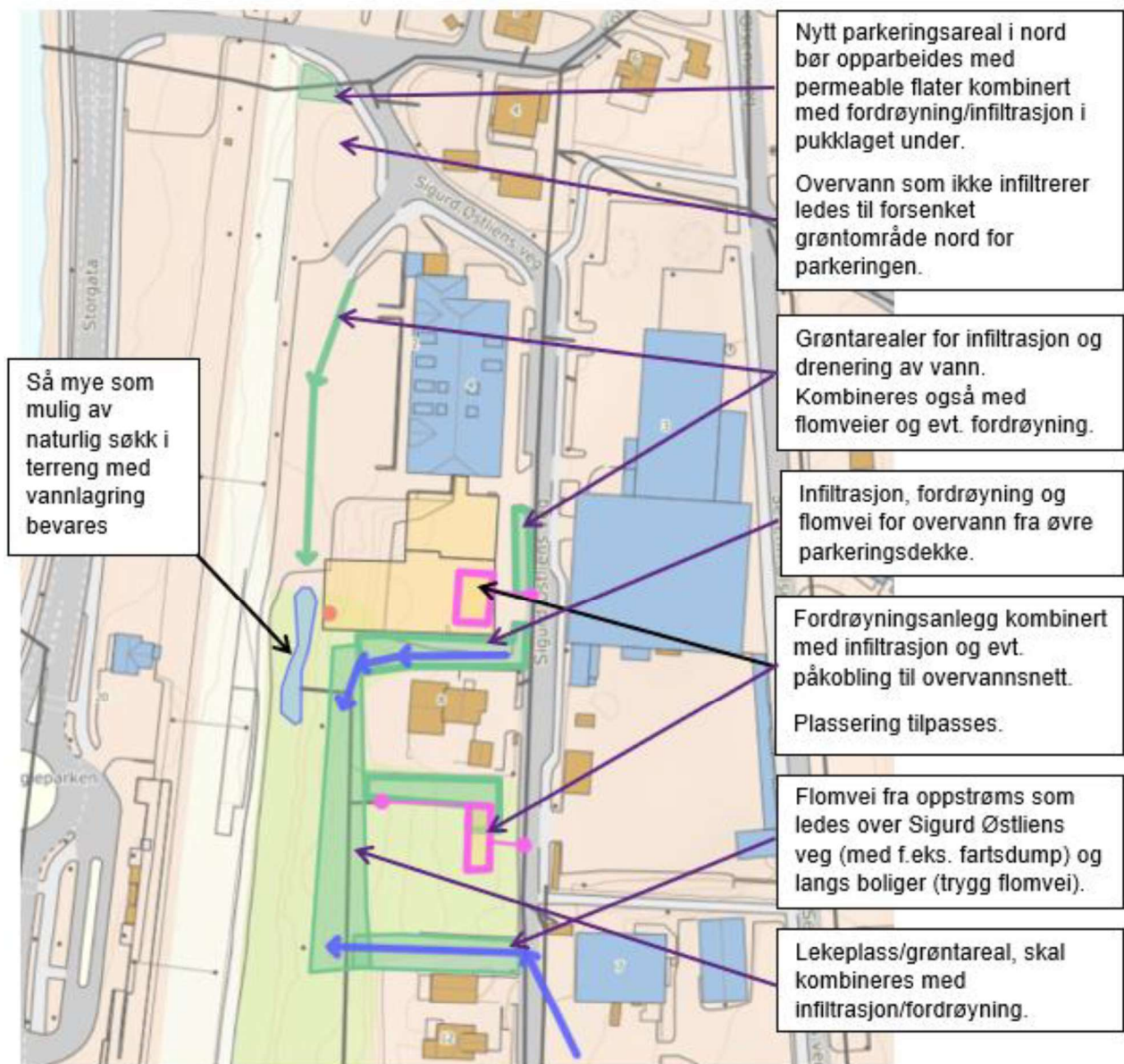
I innspill til varsel om oppstart har Elvia, som er netteier i området, kommet med forslag til innhold i reguleringsplan for å ta hensyn til deres anlegg. Planbestemmelser er utarbeidet på bakgrunn av dette innspillet.

En trafo må flyttes i forbindelse med utbygging av Sagatunet. Det har vist seg vanskelig å finne en eksakt plassering nå i denne fasen, og det er derfor utarbeidet planbestemmelser som skal sikre en god plassering i forbindelse med detaljprosjektering. Det er angitt i bestemmelsene hvor en ikke ønsker etablering av nettstasjon.

Nettstasjoner kan oppføres utenfor regulerte byggegrenser og sikotlinjer, og regnes i tillegg til tillatt utnyttelsesgrad. Det skal alltid være kjørbart adkomst for kranbil med støttebein. Av hensyn til støy og magnetiske felt bør avstanden til bebyggelse med varig opphold være minst 10 meter. I tillegg skal det være minimum 3 meter avstand fra offentlig veigrunn, målt fra veikant.

Planlagte terrengendringer vil ikke endre avrenningssituasjonen vesentlig. Plan for håndtering av overvann viser en helhetlig løsning som kombinerer, infiltrasjon, fordrøyning og trygge flomveier. Anbefalingene for håndtering av overvann ved Sagatunkvartalet følger 3-trinnsstrategien. Det gis utfra overvannsnottatet følgende innspill til planbestemmelser:

- a) VAO-rammeplan skal legges til grunn for overvannshåndteringen.
- b) Overvann skal håndteres lokalt, åpent og naturbasert på egen tomt. Evt. lukket fordrøyningsanlegg skal som utgangspunkt ha utløp via infiltrasjon slik at tilknytning til kommunal overvannsledning unngås.
- c) Eventuelt behov for påslipp til kommunal overvannsledning fra fordrøyningstiltak skal dokumenteres med infiltrasjonstest som viser at det ikke er tilstrekkelig infiltrasjonskapasitet. Tilgjengelig infiltrasjonskapasitet skal utnyttes og trekkes fra evt. påslipp på kommunal overvannsledning (inntil 1 l/s/daa ved ingen infiltrasjonskapasitet. Kun arealer som drenerer til fordrøyningsanlegget regnes med i maks påslipp).
- d) Dreneringsveger og nedbørfeltgrenser skal opprettholdes som i dagens situasjon med unntak av at det skal etableres en ny flomveg via BG4.



Figur 5-15 Prinsipper for overvannshåndtering. Kilde: Norconsult overvannsnotat

## 5.9 Trafikkløsning

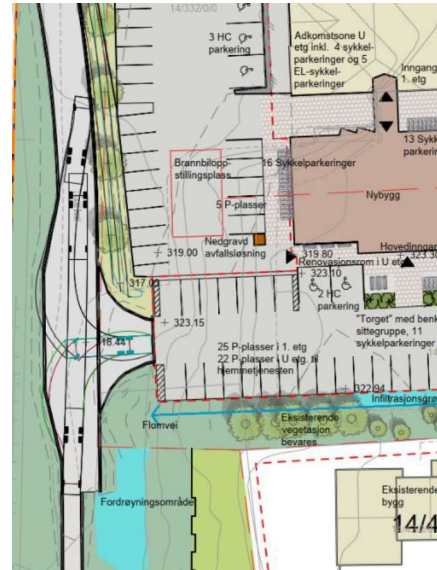
### 5.9.1 Kjøreatkomst

Vegsystemet skal i stor grad beholdes som i dag og nye tiltak skal koble seg på eksisterende løsninger med unntak av kryssområde mellom Korterudsvingen og Sigurd Østliens veg. I dette området blir gjeldende reguleringsplan for Byggmakker Raufoss Bygg (Plan ID: 0529079) videreført. I denne løsningen vil krysset bli strammet opp og gi et bedre og mer oversiktlig trafikkbilde. Det er ikke gitt rekkefølgekrav til opparbeiding av ny kryssløsning. Se illustrasjon under til venstre.

Adkomst til planområdet blir i nord, fra Korterudsvingen via Sigurd Østliens veg. Vegen følger eksisterende adkomstveg i nord, men legges utenfor parkeringsplass og til innkjøring til parkering under lokk i sør. I enden av adkomstvegen er vegen breddet ut slik at det er mulig at en lastebil på størrelse med en brannbil kan snu. Se illustrasjon under til høyre.



Figur 5-16 Vegløsning tilsvarende som i gjeldende reguleringsplan.  
Kilde: Norconsult



Figur 5-16 Adkomstveg forlenges til p-lokk

Ny adkomstveg til Sagatunet, o\_KV5, som skal gå fram til parkering under lokk, må tilpasses høyde på parkeringsplass under lokk og en spillvannsledning.

Vegene i planområdet skal være offentlige.

Boligene, BF og BK, som ligger i Sigurd Østliens veg, får adkomst direkte fra denne, vist med retningsgivende pil.

### 5.9.2 Utforming av vegger

Vegene i planområdet skal utformes i tråd med håndbøkene til Statens vegvesen. For atkomstveg til Sagatun o\_KV5 og Sigurd Østliensveg o\_KV3 Vegbredder er satt i plankartet.

Det skal etableres gatelys langs kjøreveg o\_KV5, som er innkjøringsveg til vestsiden av Sagatunet, parkering, o\_PP3,

### 5.9.3 Varelevering

Til Sagatunet er dagens løsning for varelevering beholdt i ny plan. Denne ligger på nedre parkering, på sørsiden av bygget, i o\_PP3.



Figur 5-17 Parkering og varelevering. Kilde: Norconsult

Situasjonen blir litt forbedret da den midterste rekka med parkerte biler på p-plassen går ut, og lastebilene får mer plass å manøvrere på.

#### 5.9.4 Tilgjengelighet for gående og syklende

Fra Storgata kan man gå på fortau o\_FO1-2 inn i Korterudsvingen og inn mot Sagatunet, og videre på fortau o\_FO3-4.

Langsetter Sigurd Østliens veg er det lagt fortau, o\_FO5, på østsida helt ned til gangforbindelse som går østover mot Korta skole. Dette fortauet er i all hovedsak i tråd med eksisterende situasjon. Eksisterende fortau helt inn til bygningen Sagatunet er også regulert inn i plankartet, o\_FO6.

Det er relativt lite trafikk i området så syklister vil ha god og trygg framkommelighet i blandet trafikk i kjørevegene.

Det blir lagt til rette for gode sykkelparkeringsanlegg innafor planområdet, i nærhet av inngangspartier, med lett tilkomst til bygningene.

#### 5.10 Planlagte offentlige anlegg

Både Sagatunet, o\_T1 og o\_T2, og boligområde, BK, skal kobles til kommunalt anlegg for vann og avløp. Brannhydrant skal etableres nord for eksisterende bygg i o\_T1.

Nettstasjon kan etableres innafor planområdet.

#### 5.11 Miljøoppfølging

Det skal utarbeides en tiltaksplan for å redusere risiko for spredning av fremmede arter som i fremmedartslista er plassert i risikokategori svært høy risiko (SE) og høy risiko (HI). En kartlegging av fremmede arter må gjøres i forkant av terrenginngrep for å sikre dette.

Før det kan gis igangsettingstillatelse til nye bygg og anleggstiltak skal det gjennomføres en detaljert kartlegging av fremmedarter som i fremmedartslista er plassert i risikokategori svært høy risiko (SE) og høy risiko (HI), og dersom det avdekkes fremmedarter skal det utarbeides en tiltaksplan for det aktuelle tiltaksområdet.

En gjennomgang av kartgrunnlag, relevante databaser og tidligere undersøkelser indikerer at det kan forekomme forurenset grunn innenfor planområdet. På denne bakgrunn vurderes det som nødvendig å gjennomføre miljøteknisk prøvetaking av løsmassene i planområdet i henhold til

forurensningsforskriften kapittel 2. Det anses ikke nødvendig med ytterligere prøvetaking i reguleringsfasen, men planens bestemmelser må sette krav til videre oppfølging i byggesak og massehåndtering i byggeperioden jf. tiltaksplan for Sagatunet. Oppfølgingen må tilfredsstillende kravene i forurensningsforskriftens § 2-4 andre ledd i forhold til prøvetaking i områder hvor det er mistanke om forurensning.

Det foreslås følgende rekkefølgekrav i planens bestemmelser:

*«Før det kan gis igangsettingstillatelse til nye bygg og anleggstiltak innenfor BK skal det foreligge en miljøteknisk grunnundersøkelse som skal være utført i henhold til Miljødirektoratets veileder for forurenset grunn. Dersom den miljøteknisk grunnundersøkelse påviser forurensning, er det krav til tiltaksplan etter forurensningsforskriften § 2-6. Både miljøtekniske grunnundersøkelser og tiltaksplan skal gjennomføres av fagkyndige. Tiltaksplanen skal godkjennes av kommunen.»*

## **5.12 Universell utforming**

Sagatunet med tilbygg er et offentlig bygg, o\_T1 og o\_T2, som skal være tilgjengelig for alle uavhengig av funksjonsnivå.

Det er satt krav til at gangarealer og tilkomster skal være universelt utformet. Stigningsforhold og utforming skal støtte krav satt i TEK17.

Boligene innafor planområdet skal ha alle hovedfunksjoner på inngangsplanet, i tråd med kommuneplan for Vestre Toten kommune.

## **5.13 Uteoppholdsareal**

Minstekravene til uteoppholdsarealer er tenkt innfridd gjennom at det er regulert inn et torg som skal fungere som en møteplass utenfor hovedinngangen til Sagatunet, jf. kap.5.3.2.3. Her skal det etableres bord, benker og vegetasjon i samsvar med overordna landskapsplan, se vedlegg.

For boligene er det avsatt et areal på hele 600 m<sup>2</sup> som gjør at det vil bli store og romslige uteoppholdsarealer utover minstekravene, se kap. 5.3.1.4. Lekeplassen skal utformes med god kvalitet og tilrettelegges for barn i ulike aldersgrupper og som en møteplass for alle. Krav om utarbeiding av en detaljert landskapsplan vil sikre at det blir en god og helhetlig utforming av dette arealet.

Privat uteoppholdsareal skal løses i byggeområdene for bolig, enten på bakken eller på terrasse.



Figur 5-18 Uteopholdsarealer. Kilde: Norconsult Landskapsplan

### 5.14 Kollektivtilbud

Tiltaket vil bygge opp under eksisterende kollektivtilbud. Det forventes ikke at økt aktivitet her vil føre til endringer i behov for tilbud, da dette er godt i dag. Økt elevtall på voksenopplæring kan selvsagt føre til økning i etterspørsel på gitte tider før og etter skoletid. Erfaringsmessig reiser mange av elevene med kollektivtrafikk. Elevtallet øker fra ca 75 elever til stede samtidig til ca 250 til stede på samme tid.

### 5.15 Kulturminner

Det er ikke kjente kulturminner i området og planforslaget vil derfor ikke påvirke. Nærmeste kulturminne vurderes ikke å bli påvirket av tiltaket da tiltaket vil framstå som en del av allerede eksisterende bymiljø. Tomtearealet er delvis utbygget allerede.

### 5.16 Sosial infrastruktur

Nytt voksenopplæringscenter vil gi et positivt tilskudd til den sosiale infrastrukturen. Senteret skaper aktivitet i form av elevplasser og arbeidsplasser.

### 5.17 Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett

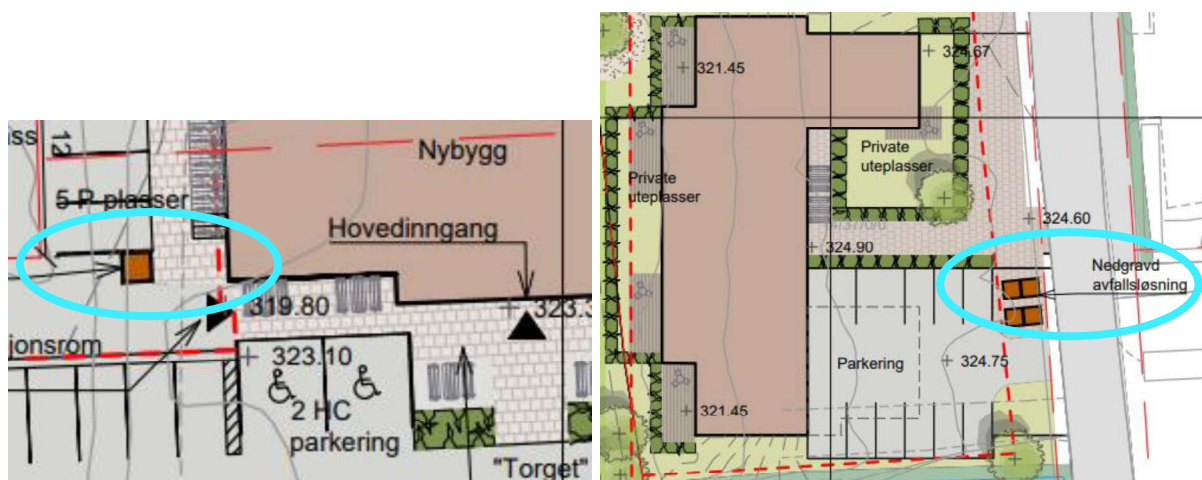
Planområdet skal knyttes til kommunalt vann- og avløpsnett i samsvar med VAO-rammeplan.

Prinsipper for overvannshåndtering framgår av VAO-rammeplan, Overvannshot og egne retningslinjer. Overvann skal i størst mulig grad løses lokalt på eget areal, til terreng, men noe tas til kommunalt overvannsnett.

Overvannshåndteringen i planområdet skal sørge for at mindre regnskyll håndteres lokalt, og at man har trygg bortledning av nedbør ved mer ekstreme nedbørhendelser. Dette er i henhold til overordna retningslinjer og bestemmelser. Naturlige infiltrasjons- og fordrøyningsarealer skal så langt som mulig opprettholdes for å hindre økt avrenning, og nye byggetiltak utløser krav om kompenserende tiltak, f.eks med etablering av permeable og grønne overflater, regnbed, fordrøyningsanlegg og åpne flomveier. Så lite overvann som mulig skal ledes til overvannsnettet ved at man utnytter infiltrasjonskapasiteten i grunnen der man har dette. Dette bidrar til å rense overvannet og opprettholde naturlig vannbalanse, som er viktig bl.a. med hensyn på nærheten til Hunnselva.

## 5.18 Plan for avfallshenting

Det skal etableres nedgravd avfallscontainer innenfor parkeringsplass o\_PP3 for Sagatunet. I landskapsplanen vises en mulig plassering. Det er også vist en mulig plassering for nedgravd avfallsløsning for boliger på BK, men det er ikke stilt krav i bestemmelser om at denne skal være nedgravd. Se illustrasjoner under.



Figur 5-19 Avfallsløsninger vist med turkis oval. Kilde: Norconsult landskapsplan

## 5.19 Rekkefølgebestemmelser

Det er utarbeidet rekkefølgekrav for å sikre gjennomføring av nødvendige vurderinger, planer, tiltak og uteområder.

Før **rammetillatelse** kan gis, skal det foreligge godkjent situasjonsplan.

Før **igangsettingstillatelse** kan gis, er det fastsatt krav om utarbeidelse av utomhusplan samt gjennomføring av geotekniske og miljøtekniske grunnundersøkelser for BK. Fordi det er påvist fremmede arter innenfor planområdet, stilles det også krav om en tiltaksplan for håndtering og fjerning av disse for å unngå spredning. Det er videre krav om estetiske redegjørelser som skal dokumentere hvordan prosjektene oppfyller planens bestemmelser om visuell kvalitet, byggeskikk og terrengtilpasning.

I støyutsatte områder skal det utføres en støyfaglig utredning som viser beregnede støynivåer og eventuelle behov for avbøtende tiltak. Eventuelle støyskjermere skal innarbeides i utomhusplanen og godkjennes av kommunen.

Før det kan gis **midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest**, må nødvendige støytiltak være gjennomført. For BK er det gitt rekkefølgekrav om at ny flomveg skal være etablert og fungere som forutsatt innenfor BG4. Det samme gjelder tilhørende fartsdump knyttet til overvannsavledning.

For o\_T2 er det stilt rekkefølgekrav om at belysning langs adkomstveg skal være oppfylt før midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest kan gis. Det samme gjelder etablering av parkeringsplasser. Der tiltak berører områder nær jernbane, skal sikkerhetsgjerdene være etablert i samråd med jernbanemyndighetene før området tas i bruk.

## 6 Virkninger/konsekvenser av planforslaget

### 6.1 Overordnede planer

Dette planforslaget er i tråd med de overordnede planene som er nevnt innledningsvis i denne planbeskrivelsen.

### 6.2 Landskap

Utbyggingen skal tilpasses landskapet den legges i. Landskapet skråner ned fra øst mot vest og nye bygg skal plasseres godt i denne bakken.

Det nye opplæringscenteret blir det bygget som kommer til å få den største høyden og det største volumet av nye bygg innafor planområdet. Virkningen er allerede ganske stor av Sagatunet slik det framstår i dag, så et nytt bygg som er sammenføyd med dette vil ikke påvirke landskapsvirkningen i området i særlig grad.

### 6.3 Stedets karakter

Stedet vil få økt aktivitet og tetthet etter en utbygging av nye tiltak i tråd med planforslaget. Stedets karakter vil ikke endres da det ikke er å tilføre nye funksjoner til området, men utvide og bygge videre på de som allerede er der.

### 6.4 Byform

Området vil kunne framstå som ryddigere og med mer bypreg etter oppgradering av vegareal, fortau og gang- og sykkelveger.

Det bygde miljøet vil kunne få noe mer bypreg da det bygges relativt tett på gateløpet.



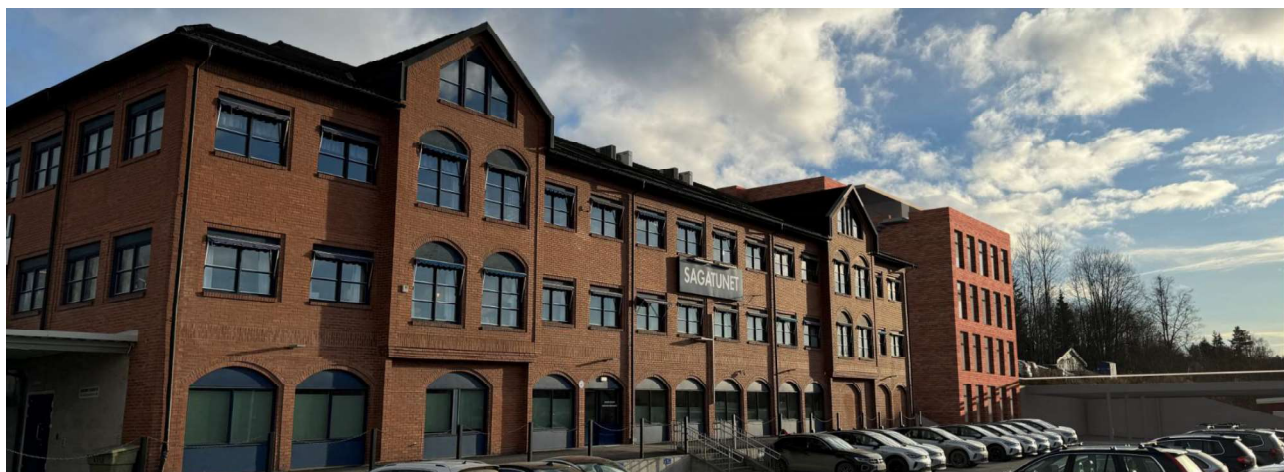
Figur 6-1 Illustrasjon av tilbygg til Sagatunet. Kilde: Norconsult

### 6.5 Byggeskikk og estetikk

Kommuneplanens bestemmelser til byggeskikk og estetikk er lagt til grunn for planbestemmelsene. Det er bl.a. stilt krav om at nye tiltak og endringer av eksisterende byggverk skal utformes i samspill med områdets karakter og form.

Voksenopplæringscenteret vil bli noe høyere enn eksisterende bygg på Sagatunet, men vil kunne utformes slik at det tar hensyn til omgivelsene på en god måte. Selve bygget har et lite fotavtrykk og vil derfor ikke virke så massivt selv om det er noe høyere. På samme måte som eksisterende bygg på Sagatunet vil dette bygget også tilpasses terreng gjennom en underetasje. I volumstudiet er det vist

en løsning der øverste etasje er trukket tilbake. Dette gjør at bygget får et mer avdempet uttrykk sett fra sentrum. Materialbruk er viktig for å få en god tilpasning til eksisterende bygg på Sagatunet.



Figur 6-2 Illustrasjon av eksisterende bygg på Sagatunet sammen med nytt tilbygg sett fra parkeringsplass i vest.  
Kilde: Norconsult



Figur 6-3 Illustrasjon av eksisterende bygg på Sagatunet sammen med nytt tilbygg sett fra Sigurd Østliens veg.  
Kilde: Norconsult

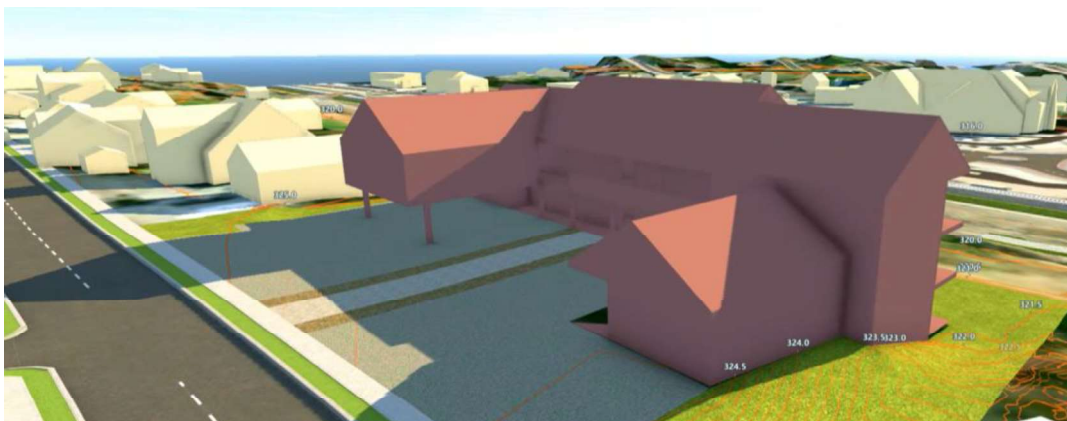
Nytt bygg på Sagatunet er i all hovedsak planlagt med tegl utvendig. Det skal også være noen innslag med glass fasade, noe pusset fasade og betong i parkeringskjeller og noen rom i underetasje.

I planforslaget er også ny boligbebyggelse forsøkt tilpasset til omkringliggende bebyggelse. De planlagte tiltakene grenser inntil frittliggende eneboligbebyggelse på vestsida av Sigurd Østliens veg slik at større og høyere bygg vil bryte med denne strukturen. Øst for Sigurd Østliens veg ligger det flere store næringsbygg. Det kan derfor argumenteres for at ulike typer bygg kan tilpasse seg omkringliggende bebyggelse. Fordi området ligger i Raufoss sentrum og er avsatt som sentrumsformål i kommuneplanens arealdel, må en kunne forvente større bygg enn frittliggende småhusbebyggelse. Å tillate lavblokk på inntil 3 etasjer med underetasje vil kunne bryte med eksisterende eneboligstruktur, men vil likevel være en skånsom tilpasning til en sentrumsstruktur.

I volumstudiet er det vist et mulig eksempel på boligbygg på inntil tre etasjer med underetasje for å tilpasse bygget til terrenget. Denne løsningen gir rom for ca. 14 boenheter. I løsningen som vist i illustrasjoner er inngang til boligbygget fra samme høyde som Sigurd Østliens veg med trapp opp til andre etasje og trapp ned til underetasje. Det tillates også en høy utnyttingsgrad på maks 60 %. Det er i tillegg satt maks bruksareal (BRA) på 1000 m<sup>2</sup> for å unngå at bygget skal kunne bli for stort og massivt. I volumstudiet er det vist et bygg på ca. 1000 m<sup>2</sup> BRA. Den høye arealutnyttelsen er mulig som følge av at felles uteoppholdsareal er regulert inn på eget, tilliggende areal ned mot jernbanen.



Figur 6-4 En mulig utbygging av boligbygg i Sigurd Østliens veg 8 sett fra vest. Kilde: Norconsult



Figur 6-5 En mulig utbygging av boligbygg i Sigurd Østliens veg 8 sett fra Sigurd Østliens veg. Kilde: Norconsult

For eksisterende enebolig i Sigurd Østliens veg 6 (BF) er det i bestemmelsene gitt samme byggehøyde som for BK. Utnyttingsgrad er satt til maks 30 % BYA

For både nytt bygg på SagatUNET og ny bolig vises en løsning som tilpasser seg kommuneplanens bestemmelser om at byggverk skal utformes slik at planløsning og utearealer danner en helhet. Vindusplassering i fasadene skal harmonere med lysforholdene innvendig og bidra til byggets visuelle uttrykk. Utearealene har en naturlig forlengelse av den innvendige planløsningen. Det er også tatt hensyn til terreng ved at det er vist bygg med underetasje som reduserer inngrep og bevarer områdets naturlige karakter.

## 6.6 Kulturminner og kulturmiljø, evt. Verneverdi

Det er ingen kulturminner, vernede bygg eller annet av verneverdi i planområdet. To SEFRAK-registrerte bygg utenfor planområdet vil ikke bli påvirket av planforslaget da de allerede ligger i et broket miljø.

## 6.7 Naturmangfold

Løsmassene i området består av fyllmasser, jf. Innledende vurdering av fare for forurenset grunn. Gamle flyfoto fra 1964 viser områder langs jernbanen som har grodd igjen med kratt. Eiendom gnr./bnr. 14/37, på ca. 1,9 daa er også preget av gjengroing, se bilder under. Resten av planområdet er allerede bebygd.

Det er gjennomført søk i Artsdatabankens Artskart. Ingen prioriterte arter, truede eller nær truede arter er registrert. Det er også gjort en kontroll i Naturbase, og det er ikke registrert utvalgte naturtyper eller truede/nær truede naturtyper innenfor planområdet. Området ligger i Raufoss sentrum og er sterkt påvirket av jernbaneanlegg, med unntak av eiendom gnr./bnr. 14/37.

Befaring viser at det er lite potensiale for funn av naturmangfold på denne tomten som ligger inneklemt mellom to eneboligeiendommer og langs Sigurd Østliens veg.

Det er registrert hagelupin langs og nær jernbanen, og det er også fare for at fremmedarter har spredd seg innenfor eiendom gnr./bnr. 14/37. Arten kan forstyrre det lokale økosystemet, og tiltak må derfor gjennomføres med hensyn til å forhindre spredning.



Figur 6-6 Vegetasjon på eiendom 14/37. Foto: Norconsult

Det er lagt inn krav i planens bestemmelser om at før det kan gis igangsettingstillatelse til nye bygg og anleggstiltak skal det gjennomføres en detaljert kartlegging av fremmedarter og dersom det avdekkes fremmedarter skal det utarbeides en tiltaksplan for det aktuelle tiltaksområdet.

## 6.8 Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk

Planforslaget vil tilføre området bedre uteoppholdsarealer i form av lekeplass, men vil ta noe areal som i dag kan brukes til fri lek. Det vil allikevel fortsatt være friluftarealer igjen som ikke blir opparbeidet. Disse vil fungere som 100-meters skog og grønn lunge.

## 6.9 Uteområder

Offentlige uteområder ved Sagatunet skal etableres med møteplasser for brukere av Sagatunet. Dette blir en stor forbedring fra i dag hvor tilbudet av sitteplasser f.eks er veldig dårlig og det er lite tilrettelagt for pauser og friminutt.

Uteoppholdsarealer og lekeplass ved boliger skal opparbeides slik at det legges til rette for aktivitet både sommer og vinter.

## 6.10 Trafikkforhold

Trafikkanalysen 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.

### **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. 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.

## **6.11 Risiko for jernbanekryssing**

Vurdering av risiko knyttet til jernbanekryssingen i Korterudsvingen er en egen rapport som ligger vedlagt. Denne viser at trafikkmengden over planovergangen vil øke noe som følge av utbyggingen, men økningen er begrenset og vurderes ikke å gi vesentlig økt risiko for uønskede hendelser.

Det pekes på at det allerede er fortau på begge sider av jernbanen. Rapporten anbefaler derfor å forbedre forholdene for myke trafikanter ved å forlenge fortauet på begge sider slik at det blir en tryggere kryssing. Samtidig understrekes det at det ikke er registrert mange ulykker i området, og at kapasiteten på planovergangen er tilstrekkelig også etter utbygging.

I rapporten er det forslått risikoreduserende tiltak for planovergangen. Aktuelle tiltak listes opp nedenfor:

- Etablere stopplinjer på begge sider av veien ved planovergangene
- Sette opp skilt 134 «Planovergang med bom» på begge sider av planovergangene
- Stramme opp parkeringsarealet på Østsiden av Korterudsvingen, samt trekke fortau lenger opp mot planovergangen
- Etablere god belysning ved planovergangene, spesielt i tilknytning til krysningspunktene
- Sørge for god drift og vedlikehold av veiene tilstøtende planovergangene, spesielt ved vinterføre

## 6.12 Støy

Støyvurderingen viser at det er støy fra vegtrafikk som ligger over anbefalte grenseverdier, og dette må hensyntas i den videre planleggingen/prosjekteringen av boligarealene og næringsbyggene (Sagatunet). Boligene må planlegges slik at kvalitetskriteriene i T-1442 ivaretas. For næringsbyggene ivaretas gjeldende støykrav med tilstrekkelig lydisolasjon i fasade.

Hensynssone støy vises i plankartet uten tiltak. Dette fordi tiltakene i planområdet ikke er gjensidig avhengige av hverandre. Sagatunet kan bygges ut uten at boligene blir realisert, og motsatt. En kan og tenke seg en situasjon der utbyggingen blir mindre enn planlagt. Uansett er det viktig at all ny virksomhet må ta hensyn til støysituasjonen i området.



Figur 6-7 Støynivå på uteoppholdsareal med støyskjerm. Kilde: Norconsult støyvurdering

Det er lagt inn krav om en støyskjerm som sikrer tilfredsstillende støynivå på planlagte felles uteoppholdsarealene til boliger. Støyskjermen er markert i landskapsplan og det er satt rekkefølgekrav til opparbeidelse i planbestemmelsene.

## 6.13 Barns interesser

Uteoppholdsareal og lekeplass skal ligge med lett tilkomst fra boligene. Områdene skal inneholde gode møteplasser med sittemuligheter. Lekeplassen skal inneholde tilbud til små og litt større barn. Dette vil bli et positivt tilskudd til aktivitet i området. Her kan det legges til rette for tilbud som kan benyttes både sommer og vinter.

## 6.14 Sosial infrastruktur

Sagatunet er allerede et bygg som huser flere tilbud til lokalbefolkningen i Vestre Toten kommune. Nå blir tilbudet utvidet til også å gjelde for folk i fra et større omland.

Det er en relativt stor arbeidsplass.

### **6.15 Universell utforming**

Sagatunet er en offentlig bygning der deler av bygget er åpent for publikum. Bygningen er tilgjengelig for alle og inngangspartier og utearealer, i umiddelbar nærhet, samt tilkomst fra parkering eller avstigningsplass for bil, er universelt utformet. Dette skal ytterligere forsterkes i prosjektet.

Adkomst til utearealer for boliger skal være universelt utformet.

### **6.16 Fare for forurensa grunn**

Det er gjennomført en innledende undersøkelse for å vurdere risiko for forurenset grunn i forbindelse med planlagt utbygging av opplæringscenter og boliger ved Sagatunet. Undersøkelsen bygger på gjennomgang av kart, databaser og tidligere miljøtekniske undersøkelser. Det er tidligere påvist forurensning i området, blant annet miljøgifter og tungmetaller, og det finnes flere registrerte lokaliteter med grunnforurensning i nærheten. Det er også registrert fremmede plantearter som kan påvirke økosystemet.

Konklusjonen er at det er grunn til å tro at det kan være forurenset grunn i tiltaksområdet. Det anbefales derfor å gjennomføre miljøteknisk prøvetaking før gravearbeider starter som vil vise om det utløses krav om å utarbeide en tiltaksplan for håndtering av forurenset masse. Det er også stilt krav i bestemmelser om håndtering av masser for å hindre spredning under anleggsarbeidet.

### **6.17 Grunnforhold**

Konklusjonen i geoteknisk vurderingsrapport er at området vurderes som egnet for utbygging, men det må tas høyde for utskifting av fyllmasser, håndtering av grunnvann og overvann, samt isolering mot tele. Fundamentering og graving nær jernbanen krever særskilt oppfølging og samarbeid med Bane NOR. Det er ikke identifisert spesielle naturfarer som hindrer utbygging.

Området BK skal vurderes videre i prosjekteringsfase og dette må sikres i planens bestemmelser og rekkefølgekrav

Planområdet ligger nær Raufoss stasjon. Kun enklere graving vil skje nærmere enn 30 meter fra spormidte. Det må unngås dyp utgraving nær jernbane uten nærmere detaljering. Lekeområdet kommer mer enn 30 meter fra spor. Boliger kommer mer enn 50 meter fra spor. Lokal stabilitet bør ikke være noe problem på et overordnet nivå. Det kan også bli noe omfylling av VA-ledninger som fører til terrengheving. Det er løsbart geoteknisk, men må prosjekteres i senere fase.

Detaljprosjektering av fundamentering for boliger gjøres i senere fase. Nivå på fundamentene kommer trolig på plataet høyere enn jernbanen. Boligene blir tilpasset terrenget. På østsiden i boligområde BK vil inngangen være et nivå høyere enn på vestsiden. Dette betyr at det blir et ensidig jordtrykk som må avklares i neste fase. Stabilitet av utgraving for byggegrop må også sjekkes.

Det er gjort vurderinger rundt gjennomføringen av prosjektet ved Sagatunet med tanke på grunn- og fundamenteringsarbeider. Grunnundersøkelsene ved voksenopplæringen viser faste masser. Men det kan være innslag av organisk materiale så entreprenør må være årvåken på dette ved utgravning av byggegrop. Alt av fyllmasser må masseutskiftes før fundamentering.

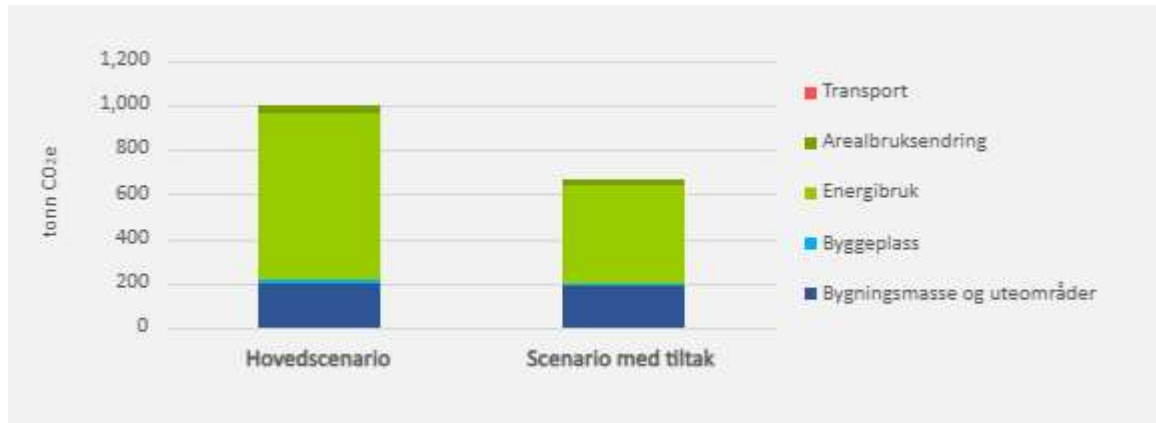
### **6.18 Bærekraft og klima**

Energieffektiviteten til det nye bygget på Sagatunet er vurdert. Konklusjonen er at nybygget oppfyller alle relevante energikrav, og får energikarakter B. Dette betyr at bygget er energieffektivt og tilfredsstillende både forskriftskrav og forventninger til moderne bygg.

Det er også gjennomført en klimagassberegning for nybygget for voksenopplæringscenteret. Beregningen har tatt utgangspunkt i hvilke materialer som skal brukes, og beregner hvor mye klimagasser som slippes ut gjennom hele livsløpet til bygget fra produksjon og transport av materialer, via bygging og vedlikehold, til utskifting av materialer. Det er først og fremst betong (spesielt

hulldekker, gulv på grunn og bærende konstruksjoner), stål (bjelker og søyler), samt yttervegger og dekker som står for den største andelen av de totale klimagassutslippene fra prosjektet.

Det er ikke gjennomført klimagassutredning for nye boliger da det er usikkert hva som skal bygges og hvordan. Det kan bygges alt fra tomannsboliger til lavblokk. Dette gjør at det er vanskelig å få en sikker klimagassberegning på grunnlag av reguleringsplanen. Litt generelt kan vi si at ved å sette i verk ulike tiltak kan en redusere utslippene. I vårt tilfelle er det energibruk som kan se ut til å kunne endre klimagassutslippet mest, men transport er ikke medregnet og erfaringsmessig er det en stor gevinst i å redusere denne.



Figur 6-8 Klimakalkulator for boliger. Kilde: Miljødirektoratet

### 6.18.1 Transport

Fortetting med flere aktiviteter og boliger i sentrum skaper mulighet for innbyggerne og brukerne av tjenestene å gå og sykle til sine hverdagsaktiviteter. Dette bidrar til mindre bruk av personbil. Beliggenheten her er i tillegg god i forhold til å kunne bruke kollektive løsninger for transport.

Transport i anleggsperioden kan begrenses ved å velge lokale leverandører av varer og tjenester.

### 6.18.2 Arealbruksendring

Endring av arealbruk resulterer i utslipp av klimagasser da organisk materiale som er lagret i vegetasjonen og jordsmonnet som graves opp og fjernes vil brytes ned og karbon frigis. I dette planforslaget er det lite urørt natur som endres til byggeområde da det meste er bebyggt allerede.

### 6.18.3 Massehåndtering

Planområdet ligger i en skråning i terrenget og det vil bli noe massehåndtering ved tilrettelegging for nye tiltak som bygg og infrastruktur. Bygg er forsøkt lagt i terrenget slik at inngrepene blir minst mulig.

Ved Sagatunet er det lagt til rette for en parkering under et parkeringslokk. Dette vil kreve utgraving av masser. Veg og infrastruktur legges i stor grad der det er eksisterende anlegg og vil derfor ikke kreve store massehåndteringer.

### 6.18.4 Materialvalg

Det er satt opp et klimagassregnskap for materialer for bygging av nytt voksenopplæringscenter. Klimagassregnskapet er basert på metoden i Norsk Standard NS 3720:2018 Metode for klimagassberegninger for bygninger. Nybygget er prosjektert med bæresystem i stål og betong, samt utvendig kledning i teglstein. Med de forutsetningene som er gitt i klimagassnotatet er det totale utslippet for det prosjekterte nybygget 542 tonn CO<sub>2</sub>e. Bæresystem, dekker og yttervegger er de største pådriverne til klimagassutslippet for det prosjekterte bygget. Derunder blant annet stålsøyler og -bjelker, hulldekker og betongvegger, samt gulv på grunn.

Ved oppføring av nye bygg kan man legge vekt på å benytte klimavennlige materialer. Velger en tre framfor betong vil klimagassregnskapet komme bedre ut, men det er ikke alle bygg der det egner seg. Men det er mulig å velge ulike typer betong, da noen fører til mindre utslipp enn andre.

### 6.19 Energibehov - energiforbruk

Det er utarbeidet et energiregnskap for voksenopplæringscenteret i Sagatunkvartalet.



Figur 6-9 Illustrasjon av nytt bygg. Kilde: Norconsult

Resultatene viser at bygget tilfredsstillende alle samlede energikrav og kravet til energiramme iht. Byggteknisk forskrift til Plan- og Bygningsloven (TEK17). Etter bestemmelsene i TEK 17 gjelder:

- (1) Det er ikke tillatt å installere varmeinstallasjon for fossilt brensel.
- (2) Bygning med over 1 000 m<sup>2</sup> oppvarmet BRA skal
  - a) Ha energifleksible varmesystemer, og
  - b) Tilrettelegges for bruk av lavtemperatur varmeløsninger

I dette prosjektet er det planlagt for vannbåren gulvvarme, og belysning vil være LED og styres av tilstedeværelse. Beregnet energikarakter B.

Plassering av bygninger og planlegging av tekniske løsninger skal tilstrebe å redusere energi- og effektbehovet, samt gjøre det mulig å bruke lokal energi.

### 6.20 Risiko og sårbarhet

Planområdet fremstår generelt, med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt, som lite til moderat sårbart.

Planområdet framstår som moderat sårbart for transport av farlig gods, og det ble derfor utført en risikoanalyse. Analysen av transport av farlig gods viste akseptabel risiko (gul sone, hvor tiltak skal vurderes), og som risikoreduserende tiltak bør plantiltak som etableres i planområdet ha tydelige evakueringsrutiner ved ulykke med transport av farlig gods.

Planområdet fremsto også moderat sårbart for trafikkforhold, knyttet til planoverganger. Det er gjennomført en egen risikovurdering av temaet, og anbefalte tiltak fra den er gjengitt her:

- Etablere stopplinjer på begge sider av veien ved planovergangene
- Sette opp skilt 134 «Planovergang med bom» på begge sider av planovergangene
- Stramme opp parkeringsarealet på Østsiden av Korterudsvingen, samt trekke fortau lenger opp mot planovergangen
- Etablere god belysning ved planovergangene, spesielt i tilknytning til krysningspunktene
- Sørge for god drift og vedlikehold av veiene tilstøtende planovergangene, spesielt ved vinterføre

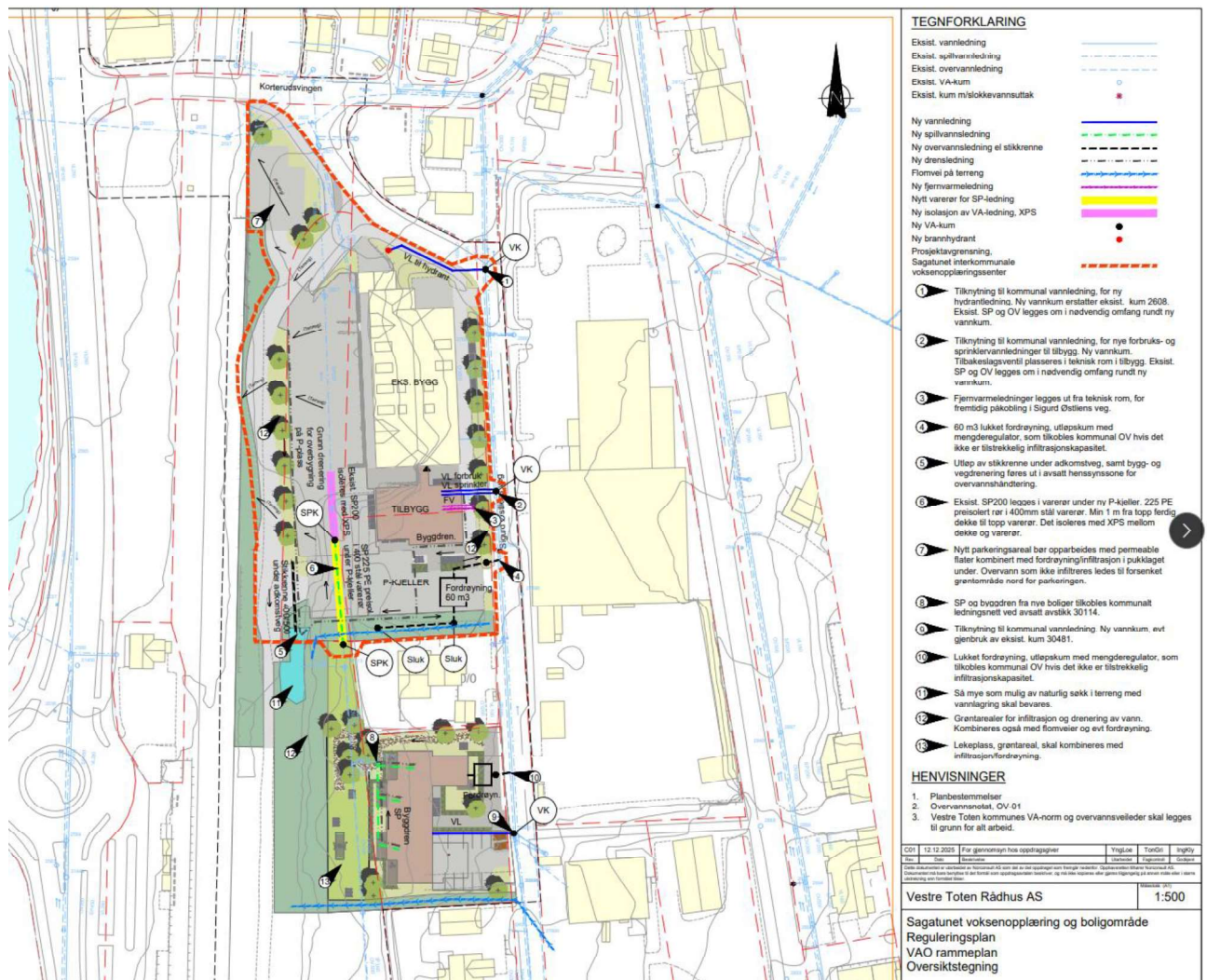
Det er også identifisert tiltak som det ut fra samfunnssikkerhetshensyn er nødvendig å gjennomføre for å unngå å bygge sårbarhet inn i dette planområdet. Tiltakene er sammenfattet nedenfor og følges opp i det videre planarbeidet.

Fare	Sårbarhets- og risikoreducerende tiltak
Ekstremnedbør (overvann)	Flomveier må opprettholdes og tilpasses ny bebyggelse, og det anbefales drift- og vedlikeholdsplan for overvannstiltak.
Radon	TEK 17 legger til grunn at det ved nybygg kan være radon i grunnen. Tetting og ventilasjon skal dimensjoneres deretter. Krav går fram av § 13-5 i TEK 17.
Transport av farlig gods	Tiltak som etableres i planområdet bør ha tydelige evakueringsrutiner ved ulykke med transport av farlig gods.
Elektromagnetiske felt	Ved etablering av nye kilder som kan gi magnetfelt over utredningsgrensen på 0,4 µT i årsgjennomsnitt, må det vurderes tiltak [8].
Forurenset grunn	Det forutsettes at forurensete masser håndteres iht. forurensningsforskriften, og at nødvendige tiltak gjennomføres slik at det blir trygt for personer å oppholde seg i planområdet ved ferdig tiltak.
Trafikkforhold	Anbefalte tiltak: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etablere stopplinjer på begge sider av veien ved planovergangene</li> <li>• Sette opp skilt 134 «Planovergang med bom» på begge sider av planovergangene</li> <li>• Stramme opp parkeringsarealet på Østsiden av Korterudsvingen, samt trekke fortau lenger opp mot planovergangen</li> <li>• Etablere god belysning ved planovergangene, spesielt i tilknytning til krysningspunktene</li> <li>• Sørge for god drift og vedlikehold av veiene tilstøtende planovergangene, spesielt ved vinterføre</li> </ul>
Fremkommelighet for utrykningskjøretøy	Fremkommelighet må ivaretas i anleggsfasen, slik at tilgang til eiendommen nord for planområdet, samt planområdet i seg selv, sikres.
Sårbare bygg	Nærliggende sårbare bygg (legesenter) må vurderes og ivaretas spesifikt i tiltakets SHA-plan.
Tilsiktede handlinger	Det bør gjennomføres vurdering av fysisk sikring av bygg i videre detaljering av tiltaket.
Nærhet til jernbane	Det etableres tilstrekkelig avstand fra jernbanen. Det må også etableres sikkerhetsgjerde.

## 6.21 Teknisk infrastruktur

Vann og avløp skal kobles på kommunalt anlegg. VAO-rammeplan skal legges til grunn for overvannshåndtering. Overvann skal håndteres lokalt, åpent og naturbasert på egen tomt. Evt. lukket fordrøyningsanlegg skal kombineres med infiltrasjon. Ved behov for påslipp til overvannsledning kan det tillates et maks påslipp på 1 l/s/daa. Behov for påslipp og evt. mengde skal vurderes basert på

lokal infiltrasjonsmåling. Dreneringsveger og nedbørfeltgrenser skal opprettholdes som i dagens situasjon med unntak av at det skal etableres en ny flomveg via BG4.



Figur 6-10 VAO-rammeplan for Sagatunkvartalet. Kilde: Norconsult

Kommunens krav til kapasitet på slokkevann er 50 L/sek for området. Det er ikke god nok dekning for dette per i dag. Det skal derfor etableres ny hydrant for slokkevann på nordsiden av eksisterende bygg på Sagatunet. Det er avklart med kommunen at kapasiteten da blir tilfredsstillende. Det har vært dialog med brann og redning for å sikre at det er god tilkomst og plass til redningsbil.

Ny trafo skal etableres for Sagatunet. Nettstasjon skal ikke etableres i områder som skal fungere som del av overvannshåndtering. Slike installasjoner kan heller ikke etableres på lekeplass eller felles uteoppholdsareal. Nettstasjonen skal plasseres i dialog med netteier.

## 6.22 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Kommunen er utbygger av nytt voksenopplæringsssenter i Sagatunet. Dette er et samarbeid mellom de tre kommunene Gjøvik, Østre Toten og Vestre Toten. Senteret vil bidra til flere nye arbeidsplasser lokalisert på Raufoss.

Utvikling av nye boenheter på Raufoss vil kunne tiltrekke seg flere nye innbyggere til Vestre Toten kommune.

Dette er et kommunalt planinitiativ og det er derfor ikke aktuelt med utbyggingsavtale.

### **6.23 Konsekvenser for næringsinteresser**

Sagatunet bygges ut og det blir flere elever og lærere som får hverdagen sin på Raufoss. Det kan komme særlig butikkene på stedet til gode med økt omsetning hvis disse handler her på veg til eller fra skole eller jobb. Noen liker også å spise lunsjen sin ute eller ta en kaffekopp på kafe. I tillegg vil området huse flere innbyggere som mest sannsynlig vil benytte byens fasiliteter. I sum vil dette skape positive konsekvenser som økt omsetning og aktivitet for næringslivet på Raufoss.

### **6.24 Interessemotsetninger**

Økt aktivitet betyr også økte kostnader for kommunen, særlig i en bygge- og oppstartsfasen. Det vil ofte være motsetninger mellom ulike grupperinger og interesser om hva de offentlige midlene skal brukes til.

### **6.25 Stedsutvikling**

For byen og utvikling av stedet Raufoss er det positivt med nye boliger som bidrar med flere innbyggere, og økt aktivitet i forhold til flere arbeids- og skoleplasser.

En by er dynamisk og trenger tilskudd av nye boenheter og aktiviteter for å leve.

### **6.26 Avveining av virkninger samlet vurdering**

Ny aktivitet vil generere noe ny trafikk i området, men kapasiteten på vegnettet er god og dette anses derfor ikke som noen stor utfordring.

Planområdet ligger nært kollektive transportmidler og det legges til rette for at innbyggere og brukere av tjenestetilbudene i Sagatunkvartalet kan benytte disse. Fortau på strekningen mot skysstasjonen skal utbedres for å bedre sikkerheten for de gående.

## 7 Innkomne innspill til varsel om oppstart av planarbeid

Det ble varslet om oppstart av planarbeidet i Oppland Arbeiderblad den 19. september 2025. Varsel om oppstart ble sendt som et brev til høringsparter, naboer og berørte parter den 16. september 2025. Frist for å sende inn innspill og merknader var satt den 27. oktober 2025.

Ved varsel om oppstart av planarbeid kom det inn 8 innspill fra offentlige sektormyndigheter og 5 fra andre høringsinstanser og naboer.

Offentlige sektormyndigheter

Avsender	Innspill, oppsummert	Kommentarer
Direktoratet for sikkerhet og beredskap (DSB), 2025-09-17	«DSB har dessverre ikke kapasitet til å gå inn i alle mottatte plansaker og sender derfor automatisk ut dette generelle svaret på slike saker. Det er Statsforvalteren som skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er ivaretatt i plansaker. Statsforvalteren har også et ansvar for samordning av statlige innsigelser til kommunale planer.	Det er ingen virksomheter innenfor planområdet som vil berøre DSB sitt ansvarsområde.
Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), 2025-10-02	Overvann skal utredes. Viser til veileder og nettsider for arealplanlegging. NVE anbefaler å bruke hensynssoner (f.eks H320). NVE minner om at naturfareutredninger skal meldes inn. NVE ber om å få planen på høring.	Det er utarbeidet egen plan for vann, avløp og overvann (VAO-plan) og ett eget overvannsnotat.
Mattilsynet, 2025-10-16	Mattilsynet viser til sin veileder for hva som må være dekket i reguleringsplaner og forventer at denne følges. Hensyn til drikkevann, plantehelse, dyrehelse og dyrevelferd er tema.	Nok og godt drikkevann må ivaretas, og bruk av kommunalt vann ivaretar dette. Løsning for VAO beskrives i eget notat. Bestemmelse som hindrer smitte og spredning av plantesjukdom lagt inn. Ny hydrant for slukkevann skal etableres nord for Sagatunet.
Statens vegvesen, 2025-10-24	Gjennom planarbeidet forventer Statens vegvesen at det gjøres tilstrekkelige trafikale og trafikksikkerhetsmessige vurderinger. De forutsetter at eventuelle behov for trafikale tiltak innarbeides i plankart og bestemmelser og at det stilles rekkefølgekrav som sikrer gjennomføring. Det må også gjøres vurdering av trafikksikkerheten i området i anleggsperioden.  En trafikkanalyse må ta med dagens og framtidens situasjon både ved Sagatunet og fra området rundt, men også ta høyde for forventet ny situasjon ved gamle Raufoss hotell. Trafikkanalysen må i tillegg gjøre en vurdering av trafikksikkerheten ved planovergangen i Korterudsvingen.  SVV forventer at planforslaget omtaler hvordan det skal tilrettelegges for gode og trafikksikre løsninger for både kjørende, syklende og gående i området.  I forslag til bestemmelser til ny kommuneplans arealdel vises det til at ved utarbeidelse av nye reguleringsplaner skal krav til parkeringsdekning utredes og være i tråd med statlige planretningslinjer for arealbruk og transport. Vi foreslår at krav til sykkelparkering ved kontorformål bør økes utover foreslått 1 parkeringsplass pr. 100 kvm. Sagatunkvartalets beliggenhet sentralt i sentrum ligger godt til rette for at de som bor på Raufoss kan velge andre transportformer enn bil. Kommunens arbeid med areal- og transportplanlegging for Raufoss by bør legge opp til at flest mulig som kan, skal kunne gå, sykle eller benytte kollektivtransport til området.  Vi viser videre til bestemmelse § 1.23 i forslag til ny kommuneplan om mobilitetsutredninger i planarbeid, og	Det er utarbeidet en felles rapport med vurdering av trafikk og risiko for jernbanekryssing.  Planforslag for ny trafikksituasjon for Gamle Raufoss hotell (regplan Storgata 26) er ikke vedtatt og det er ikke utarbeidet en egen trafikkvurdering. Det finnes derfor ikke tilstrekkelig informasjon for å kunne si noe om forventet ny situasjon ved Gamle Raufoss hotell.  Gode løsninger for gående og syklende er tema i planen.  Krav til sykkelparkering vil bli vurdert.  Mobilitetsvurderinger framgår av trafikkanalyse og planbeskrivelsen.

Avsender	Innspill, oppsummert	Kommentarer
	forventer at det gjøres en mobilitetsutredning i planarbeidet. Dette kan gjøres enten i tilknytning til trafikkanalysen for planområdet eller i tillegg til denne.	
Elvia AS, 2025-10-27	<p>Elvia opererer strømmnett på vegne av strømselskapet etter områdekonsesjon for distribusjonsnett, fra NVE. Planforslaget må ta hensyn til eksisterende nett, og tilkomst til anlegg. Det er et byggeforbudsbelte på 1,5 meter fra strømførende ledning. Vertikal avstand må være minimum 2,5 meter. Det må tas hensyn til eksisterende nettstasjon. Bebyggelse må ligge minimum 5 meter fra. Det må være kjørbare adkomst og oppstillingsplass på 10x7 meter ved nettstasjonen. Som hovedregel må den som utløser nye tiltak dekke kostnadene med tiltaket.</p> <p>Elvia beskriver detaljert hvordan dette skal innarbeides i reguleringsplanen.</p> <p>Elvia ønsker at utbygger tar kontakt i god tid før utbygging for å avklare hvordan planområdet skal forsynes med strøm.</p>	<p>I planforslaget er det tatt hensyn til eksisterende nett og det er sikret tilkomst til anlegg.</p> <p>Forslag til innarbeiding av dette i planforslaget er fulgt opp i plankart og bestemmelser, og er nærmere beskrevet i planbeskrivelsen.</p>
Bane NOR, 2025-10-27	<p>Det må gjøres en avklaring med Bane NOR om eventuell benyttelse av jernbanearealer til andre formål. Bane NOR er opptatt av å sikre mulighetene for videre utvikling, og aksepterer i utgangspunktet ikke omregulering av arealer avsatt til baneformål, fordi dette reduserer Bane NORs muligheter for eventuelle utvidelser og oppgraderinger på stasjonen. Bane NOR benytter grusveien i området for tilgang til jernbanens infrastruktur. I tillegg benyttes noe av deres areal til snøopplag.</p> <p>Planoverganger utgjør et av de største risikomomentene på jernbanen. Bane NOR er svært restriktive med å tillate økt trafikk over planovergang. De forventer at kommunen som vegeier og planmyndighet tar sitt ansvar for sikkerheten ved planovergangene.</p> <p>Bane NOR forventer at det gjennomføres trafikkanalyse og risikovurdering hvor planovergangene i nærheten (Korterudsvingen og Løvåsbakken) av planområdet sees i sammenheng med hverandre og planlagt utbygging i området. Analysen må inkludere alle trafikantgrupper.</p> <p>Sikringstiltak og risikoreducerende tiltak, herunder alternativ kryssing for myke trafikanter, må vurderes. Sikringstiltak og risikoreducerende tiltak, med eventuelle rekkefølgekrav, må fastsettes i plan. Eventuelle tiltak som kan berøre sikringsanlegg må planlegges og utføres i dialog med Bane NOR.</p> <p>Det må fastsettes byggegrense mot jernbanen. Av sikkerhetsmessige hensyn er det vesentlig for Bane NOR at en eventuell anleggsperiode, vedlikehold og evakuering / redning kan skje uten behov for å ta seg inn på jernbanearealer eller komme i nærføring med kontaktledningsanlegget. Av sikkerhetsmessige hensyn kan det også bli aktuelt for Bane NOR å kreve nytt sikkerhetsgjerde og kjøretøysikring mot spor.</p> <p>Bane NOR forventer at det er dokumentert at tiltak kan gjennomføres uten ulempe eller økt risiko for jernbanen. Grunnforhold og øvrig naturfare må undersøkes. Det må fastsettes krav til sikringstiltak eller avbøtende tiltak dersom det er nødvendig.</p>	<p>I kommuneplanen er det avsatt arealer til baneformål. Disse arealene er i all hovedsak foreslått videreført til dette formålet. <i>Unntak er at det er avsatt et mindre areal til lekeplass for gnr/bnr 14/37.</i></p> <p>Det er utarbeidet en egen rapport for vurdering av trafikk for både kjørende, gående og syklende og risiko for kryssing over jernbanen.</p> <p>I trafikkanalyse med risikovurdering av jernbanekryssing er det konkludert med at det ikke er behov for en alternativ kryssing av jernbanen. 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.</p> <p>Byggegrense mot jernbanen er fastsatt i plankart og bestemmelser.</p> <p>Grunnforhold og naturfare er vurdert og framgår av egne rapporter og planbeskrivelsen.</p> <p>Overvann er håndtert og fører ikke til økt avrenning mot jernbanens infrastruktur</p> <p>Det er utarbeidet en egen støyanalyse. Denne viser at støy kommer fra Storgata og ikke fra jernbanen. Det er stilt krav om støyskjerming.</p>

Avsender	Innspill, oppsummert	Kommentarer
	<p>Tiltaket kan ikke føre til økt avrenning mot jernbanens infrastruktur.</p> <p>Planområdet er utsatt for støy fra jernbanen, og hensynet til støy må bli tilfredsstillende ivaretatt. Bane NOR forutsetter at gjeldende støyretningslinje og støykrav i TEK17 følges opp for den planlagte utbyggingen av området. Det er kommunen som er ansvarlig for at ny bebyggelse tilfredsstillende krav til støy.</p> <p>Bane NOR viser til veileder for nasjonale interesser i arealplanlegging, og forventer at denne følges.</p>	
<p>Innlandet fylkeskommune, 2025-10-27</p>	<p>Detaljreguleringsplanen har flere vesentlige utfordringer som må avklares og løses i planprosessen, eksempelvis kryssing av og sikring mot jernbane, samt støy og vibrasjoner. Planen må ta hensyn til barn og unge, sikre gode bomiljøer og oppvekstvilkår, og beskytte mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare.</p> <p>Det er viktig å bevare Raufoss sentrums identitet og stedsånd gjennom god stedstilpassing av ny eller endret bebyggelse. Området bør utvikles slik at eksisterende kvaliteter bevares og nye kvaliteter tilføres</p> <p>Alle reguleringsplaner skal redegjøre for universell utforming, både for bebyggelse og uteområder.</p> <p>Støy er et alvorlig problem som må vurderes tilfredsstillende, og nødvendige støydempende tiltak må innarbeides i reguleringsbestemmelsene.</p> <p>Planarbeidet må inkludere fagkyndige vurderinger av veg-, trafikk- og trafiksikkerhet, og sikre gode løsninger for gående og syklende.</p> <p>Det er ingen kjente automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet, men det må tas forbehold om eventuelle ikke registrerte kulturminner.</p>	<p>Trafiksikkerhet er tema for egen vurdering. Denne inneholde også kryssing av jernbanen. Foreslått å legge gangareal på begge sider av vegen over jernbanen.</p> <p>Planen bygger opp under eksisterende bebyggelse.</p> <p>UU er ivaretatt.</p> <p>Støyskjerming blir innarbeidet i bestemmelsene.</p>
<p>Statsforvalteren i Innlandet, 2025-10-28</p>	<p>Statsforvalteren minner om de nye statlige planretningslinjene for arealbruk og mobilitet, samt klima og energi. Det er viktig at disse vurderes og følges opp i planarbeidet.</p> <p>Detaljreguleringsplanen skal ivareta samfunnsikkerhets- og beredskapsmessige forhold basert på risiko- og sårbarhetsanalyse. Kommunen må sikre at planområdet er tilstrekkelig sikret mot fare eller vesentlig ulempe.</p> <p>Statsforvalteren forutsetter at plankart utformes i samsvar med gjeldende nasjonale spesifikasjoner.</p> <p>Statsforvalteren minner om at planforslaget spesielt må ta hensyn til nasjonale mål og føringer når det gjelder medvirkning, ROS-analyse, klimagassreduksjon, miljøvennlig energi, klimatilpassing, universell utforming, leke- og uteoppholdsareal, støy, luftkvalitet, avløp og vannforsyning, massehåndtering, landskapstilpassing og by- og stedsutvikling.</p>	<p>Innspill er tatt til etterretning og innarbeidet i planforslaget.</p> <p>Det har blitt gjennomført omfattende brukervedvirkning ved planlegging av nytt voksenopplæringscenter.</p> <p>I tillegg ble det invitert til en åpen kontordag om planarbeidet den 2025-10-16.</p> <p>Det er utarbeidet en egen klimagassberegning for voksenopplæringscenteret. Klimagassutslipp for bygging av boliger er beskrevet i nærmere i planbeskrivelsen.</p> <p>De øvrige temaene er ivaretatt gjennom plankart, planbestemmelser og omtalt i planbeskrivelsen.</p>

Andre høringsinstanser

Avsender, Dato	Innspill, oppsummert	Kommentarer
<p>Mona Sørvik og Svein Morten Haugerud, Gnr. 14, Bnr. 42 og 215, ved adv M. Dalen, 2025-10-07</p>	<p>Kommenterer at det er gitt innspill ved oppstart i første runde om regulering av Sagatunet, samt ved nabovarsel fra Bane NOR eiendom for «klarlegging av eksisterende eiendomsgrenser».</p> <p>Advokaten savner svar på tidligere henvendelser fra VTK. bekymret for at tiltaket vil medføre høyere aktivitet og støv på eiendommen.</p> <p>I tillegg er det en stor bekymring for betydelig innsyn på eiendommen.</p> <p>Et eventuelt tiltak vil derfor medføre et betydelig økonomisk tap og verdiforringelse av Sørvik og Haugerud sin eiendom som vil måtte kreves erstattet.</p> <p>Sørvik/Haugerud trenger bl.a. følgende informasjon: - Konkret og utfyllende informasjon om formålet og bakgrunnen for tiltaket, - oppdaterte kart som tydelig viser berørte eiendomsgrenser, - en bekreftelse på at tiltaket ikke innebærer endring av eksisterende grenser mot Gnr.14 Bnr. 42 eller Gnr. 14 Bnr. 215, - varsel ved eventuell befarings eller oppmålingsarbeid.</p> <p>Det bes om at Sørvik/Haugerud får dekket sine kostnader til advokatbistand i saken.</p> <p>Snarlige tilbakemelding imøteses og senest innen 31. oktober 2025.</p>	<p>Gjennom etablering av nytt voksenopplæringscenter og ved å legge til rette for bygging av lavblokk på nabo-eiendommen vil det naturligvis bli økt aktivitet i området. Dette er noe en enebolig-eier må regne med kan skje i et så sentrumsnært område. Som avbøtende tiltak er det regulert inn ei sone mellom parkeringsanlegg og eneboligtomta (o_BG2).</p> <p>Planforslaget blir sendt på høring med kart og plandokumenter, deriblant en vurdering av konsekvenser av tiltaket.</p> <p>Merknaden er sendt Bane NOR. Det har vært oppmålingsforretning den 13.11.2025. Vestre Toten kommune og Morten Haugerud var tilstede.</p> <p>Det er ikke vanlig å dekke advokatbistand i ordinære plansaker. Skulle parten bli skadelidende som følge av planen, må dette spørsmålet tas opp spesielt.</p> <p>Det er i epost, 2025-10-21, informert om at merknaden er mottatt og vil bli behandlet i planprosessen.</p> <p>Kommunen har hatt dialog med advokaten den 18.12.2025.</p>
<p>Leverandørens utviklings- og kompetansesenter (LUKS), 2025-10-13</p>	<p>Det må i det videre arbeidet beskrives hvordan lovlig varelevering skal foregå da dette ikke er synliggjort i tilgjengelige dokumenter. Dette omhandler adkomst, plassering, utforming og organisering av arbeidet. LUKS henviser til relevant regelverk og aktuelle paragrafer i TEK 17. det vises til arbeidsplassforskriften og forskrift om systematisk helse, miljø- og sikkerhetsarbeid i virksomheter.</p> <p>Det skal legges til rette for den typen kjøretøy som bransjen benytter, dette må hensyntas når det kommer til høyder, bredder og lengder samt helningsgrader.</p>	<p>Varelevering er beskrevet nærmere i planbeskrivelsen. Varelevering skal foregå som i eksisterende situasjon og er ivarettatt i ny reguleringsplan. Forhold som innkjøring vil framstå ryddigere enn tidligere.</p>
<p>Phillips Eiendom AS, 2025-09-23</p>	<p>Phillips eier en eiendom i Østvollveien 2 og lurer på om reguleringsplanen kan utvides til å inkludere denne.</p> <p>Videre spør Phillips om det er planlagt å legge fortau langs Østvollveien.</p>	<p>Det er ikke aktuelt å utvide planområdet, da det vil utsette og komplisere prosessen for utbygging av nytt voksenopplærings-senter.</p> <p>Østvollveien (fv 2350) er en fylkesveg og ikke del av dette planarbeidet. Vegeier (fylkeskommunen) kan kontaktes for spørsmål vedrørende fortau.</p>
<p>Raufoss Taxi AS, 2025-10-13</p>	<p>Kan ikke se at taxien blir berørt av planforslaget. Har spørsmål til hvorfor Storgata 20, der de har sin virksomhet,</p>	<p>Rød markering viser til arealformål «tjenesteyting» i kommuneplanens</p>

Avsender, Dato	Innspill, oppsummert	Kommentarer
	er markert med rødt i referat fra oppstartsmøte. Ber om tilbakemelding.	arealdel. Eiendommen blir ikke del av denne reguleringsplanen, men eier er varslet om arbeidet som nabo.
Elite bil eiendom AS, 2025-10-27	Elite bil eiendom AS er eier av Korterudsvingen 1 og motsetter seg at denne blir lagt inn i planen som parkering. De ber om at eiendommen i sin helhet blir tatt ut av reguleringsplan for Sagatunkvartalet.	Kommunen har i dialog med grunneier avklart at arealet blir regulert til parkering.

## 8 Avsluttende kommentar

Detaljreguleringsplanen for Sagatunkvartalet legger til rette for en helhetlig og framtidsrettet utvikling av et sentralt område i Raufoss. Planforslaget styrker Sagatunet som et viktig offentlig knutepunkt gjennom etablering av et nytt interkommunalt voksenopplæringscenter, samtidig som eksisterende kommunale helse- og omsorgstjenester videreføres og gis gode rammer for videre drift.

Planen bidrar til ønsket fortetting i sentrum ved å åpne for konsentrert boligbebyggelse med felles uteoppholdsareal med nærhet til arbeidsplasser, kollektivtransport og øvrige sentrumsfunksjoner. Dette understøtter mål om redusert transportbehov og økt bruk av gange, sykkel og kollektivtransport, og er i tråd med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Planområdet ligger nær Raufoss skystasjon med tog, buss og taxi.

Planforslaget er basert på faglige utredninger og vurderinger innen blant annet trafikk, jernbanekryssing, støy, overvann, miljø, grunnforhold og samfunnssikkerhet. Utredningene viser at området er egnet for utbygging, og at utfordringer kan håndteres gjennom konkrete avbøtende tiltak og rekkefølgebestemmelser.

Samlet sett vurderes reguleringsplanen som et planforslag som vil bidra positivt til byutvikling, økt aktivitet og styrket tjenestetilbud i Raufoss sentrum.