



Forslag til «Detaljregulering for Tista senter» (nasjonal plan-ID: G-720) ble behandlet i Hovedutvalg for plan, teknisk, landbruk, klima og miljø i møte 26.05.2020, sak PS 71/2020. Planforslaget lå ute til høring i perioden 07.07.2020 med merknadsfrist 01.09.2020. Det er kommet Høringsuttalelser fra 6 instanser.

Nedenfor er innspill gjengitt i forkortet utgave. Forslagsstillers kommentarer er *merket med rødt*.

Fra	Ref.	Dato
Fylkesmannen i Oslo og Viken	2019/39045	31.08.2020

Bakgrunn

Planen legger til rette for utvidelse av Tista senter i retning vestover, og forbedrer senterets tilknytning til Halden sentrum i østlig retning. Planforslaget legger opp til reduksjon av parkeringsflater til fordel for økt handelsareal, forbedrede gang- og sykkelforbindelser, og en opprydning i kjøremønster. Planforslaget vil erstatte Detaljregulering for Høvleriet/Fisketorget, som ble vedtatt 22.06.2011.

Vi ga innspill til planarbeidet, i vårt brev datert 03.09.2018, og ved varslet utvidelse av planområdet, i vårt brev 12.07.2019.

Fylkesmannens rolle

Vi skal bidra til at planer ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser innen landbruk, klima og miljøvern, folkehelse, samfunnsikkerhet, samt barn og unges interesser. Fylkesmannen skal arbeide for at Stortingets og regjeringens vedtak, mål og retningslinjer innen våre ansvarsområder blir fulgt opp i kommunale planer. Kommunen er planmyndighet og har ansvaret for at plan- og bygningslovens formelle krav til innhold og planprosess oppfylles i planarbeidet.

Vurdering

Parkeringsdekningen i området vil gå noe ned som følge av planforslaget. En restriktiv parkeringspolitikk er et effektivt middel for å minske bilandelen og øke andelen reiser med miljøvennlige transportformer. Planområdets beliggenhet gjør at forholdene ligger godt til rette for bruk av andre transportmidler enn privatbil. All erfaring tilsier at parkeringskapasitet påvirker reisemiddelvalg. Vi mener det bør være noe større ambisjoner for å begrense antallet parkeringsplasser i framtiden enn det planforslaget legger opp til.

Vi vil også påpeke at det i planbeskrivelsen vises til rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging. Disse ble erstattet av statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, i 2014.

Konklusjon

Vi vil oppfordre kommunen til å ha større ambisjoner om å redusere parkeringsplassene i området, for å frigjøre areal til andre samfunnsnyttige formål og som et bidrag til å benytte med miljøvennlige transportformer.

Forslagsstiller: I forbindelse med planarbeidet er det gjort vurderinger rundt parkeringsdekningen ved kjøpesenteret og tilstøtende bydel. Sentrumsplanen er ikke entydig mht. ønsket parkeringsdekning for kjøpesenter.

Sentrumsplanens stiller krav til 0,5 – 1,5 p-plasser pr. 100 m² for forretning. Kjøpesenter er ikke omtalt i tabellen som redegjør for krav til parkeringsdekning. Samtidig kommer det fram i sentrumsplanens planbeskrivelse at man ikke ønsker at antallet parkeringsplasser i forbindelse med handelsområdene reduseres, men derimot må opprettholdes gjennom P-hus.

Vi har gjennom planprosessen utredet mulighetene for å legge parkering til enten tak eller parkeringskjeller. Samtidig har vi vurdert sentrumsplanens signaler/ønsker opp mot nasjonale målsettinger og sammenlignet med målsettingene i tilsvarende prosjekter andre steder. I realiteten reduseres antallet P-plasser samtidig som det i større grad legges til rette for syklende og gående.

Planforslaget er et kompromiss, der parkeringsdekningen vil reduseres samtidig som det trafikale bildet ikke endres. For å avbøte parkeringspress i tilstøtende bygater har kommunen innført boligsoneparkering, samtidig som Tista senter vurderer å omorganisere vilkårene for parkering. Halden by har et forholdsvis kompakt senter, men fungerer også som et handelssted for f.eks. Aremark. I sommerhalvåret står ferierende også for en stor andel av handelen. Alternativet for disse, og sikkert mange Haldensere, vil være Nordby shoppingsenter, Dikeveien eller Tunejordet. Utvidelsen av Tista senter, med en parkeringsmulighet, vil bidra til å redusere handelslekkasje og transportbehov.

Fra	Ref.		Dato
Viken fylkeskommune	449482/2020 2020/124389	-	01.09.2020

I forbindelse med varsel om oppstart i 2018 var det dialog mellom fylkeskommunen og kommunen angående uklarheter rundt sentrumsplanen og Fisketorget. Med planforslaget som nå foreligger anser Viken fylkeskommune bruken av Fisketorget som avklart.

Nyere tids kulturminner

Fylkeskommunen har ansvar for at vesentlige regionale og nasjonale kulturminnehensyn blir ivaretatt i kommunenes planprosesser. På denne bakgrunnen ba vi i uttalelsen til varselet om at det ble lagt opp til dialog om planen. Vi kan ikke se at slik dialog har funnet sted før planen ble lagt ut på offentlig ettersyn. På grunn av ferieavvikling og kapasitetsutfordringer hadde vi ønsket noe lenger tid for å sette oss inn i planforslaget. Da kommunen ikke har innvilget utsatt frist i saken, vil vi komme med noen foreløpige merknader.

Plansituasjon og bevaringshensyn

I Sentrumsplanen omfattes Spinneriboden og Fisketorget i Hensynssone H570. Planområdet inklusive Spinneriboden inngår i området i Halden som er avsatt som Regionalt viktig kulturmiljø i temakart til Østfold fylkesplan. Spinneriboden inngår også i oversikt over kulturminner med nasjonal og regional verdi, som er under utarbeidelse i fylkeskommunen.

I detaljreguleringen inngår Spinneriboden, en sjøbod som ble oppført etter at nordsiden brant i 1759. Bygningen er i laftet tømmer i to etasjer og har et karakteristisk høyt mansardtak. Bygningen er godt bevart både i eksteriør og interiør, og har meget høy verneverdi. Bygningen kan være i fredningsklasse. Spinneriboden grenser inn til Fisketorget og det er ønske om å ruste opp dette ved en omarbeiding av området, slik at Spinneriboden kommer til sin rett i miljøet.

Vurdering

Spinneriboden grenser inn til Fisketorget. Det er positivt at man ønsker å ruste opp Fisketorget, slik at Spinneriboden kommer mer til sin rett. I den sammenhengen er det også svært viktig at byggehøyder og bygningsvolumer tar hensyn til Spinneriboden.

Forslagsstiller: *Planen åpner ikke for mer bygging ved Spinneriboden. Tvert imot legger planen opp til at deler av Tista senter rives.*

Vi ser at man i planarbeidet har til hensikt å sikre bevaring av Spinneriboden. Det framkommer i planbeskrivelsen og forslaget til bestemmelser at man har gode intensjoner om å ta bygningen i bruk og at dette er viktig for et godt vern. Fylkeskommunen vil understreke at vi støtter denne intensjonen, da det er viktig at slike bygg får en bruk og kan bli til glede for byen og tilreisende, og kan bidra til attraksjon og verdiskaping.

Planen åpner for kombinert formål, forretning/kontor/tjenesteyting (BKB1), for Spinneriboden. I planbeskrivelsen nevnes at aktuelle formål kan være fysioterapi, frisør, galleri, beverting eller konsulentvirksomhet. Interiørene er det ikke gitt bestemmelser for i detaljplanen. Interiøret i Spinneriboden har, i tillegg til eksteriøret, høy verneverdi.

Vi er usikre på om forslaget til detaljregulering lar seg forene med den høye verneverdien som Spinneriboden innehar. Flere av formålene det legges opp til vil kunne nødvendiggjøre så store endringer i interiøret, på grunn av krav til ventilasjon, brannsikring, m.m., at viktige kulturminneverdier kan gå tapt.

Vi vil nevne muligheten for å legge et vern på interiørene. I plan- og bygningsloven åpnes det opp for å regulere interiør jf § 12-7-6. Dette er noe vi i så fall ønsker å diskutere nærmere med kommunen.

Vi vil understreke at vi ønsker en nærmere dialog om planen, og imøteser kommunes invitasjon til dette.

Forslagsstiller: *Planen åpner for en rekke aktuelle formål. Som fylkeskommunen påpeker, vil det være utfordrende å forene vernehensynet med ny bruk av lokalene. Forhold som ventilasjon og brannkrav må løses. Når det gjelder en del andre krav og ønsker, bør det kunne inngås kompromisser mellom vernehensyn og andre myndighetskrav/kommersielle behov. Det finnes dessverre ingen konkrete planer for utnyttelse av bygget i dag. Det er derfor vanskelig å formulere detaljerte bestemmelser for framtidig bruk som er tilpasset et bestemt formål. Vi mener det er hensiktsmessig at fylkeskonservatoren gis mulighet til å medvirke/avgjøre hvordan framtidige tiltak utformes. Fylkeskonservator/kommune/forslagsstiller har befatområdet etter offentlig ettersyn og tatt inn mer konkrete bestemmelser som formidler intensjonene og rammene rundt framtidig bruk av bygget.*

Forholdet til regional planbestemmelse for lokalisering av handel

Regional planbestemmelse for lokalisering av handel gjelder ved etablering og utvidelse av større kjøpesentre og handelsområder. I planbeskrivelsen er det redegjort for at handelssenteret i Halden er lokalisert i tråd med målsettingene i fylkesplanen. Vi er i all hovedsak enig i denne vurderingen.

Formålet med bestemmelsen er blant annet å styrke eksisterende by- og tettstedssentre. Det er et ønske om at utvidelsen av kjøpesenteret skal bidra til å styrke Halden sentrum ved at det blir plass til varegrupper som ikke tilbys i dag.

Kjøpesenter i sentrum av byer kan både være positivt og negativt for byutvikling.

Transportøkonomisk institutt¹ nevner en rekke faktorer om hvordan lokalisering og utforming av et kjøpesenter kan bidra positivt til byliv og øvrig handel i sentrum; nærhet til eksisterende handlegater, åpne/utadrettede fasader og rett dimensjonering av handelsarealet. I denne sammenheng ser vi det som positivt at Fisketorget foreslås regulert til gatetun med hensikt å binde nordøstsiden av sentrum sammen med sydsiden og Høvleriområdet/Tistasenteret. Planbestemmelse 5.4 gir høy grad av fleksibilitet for videre utforming av torget. I praksis kan området fortsatt domineres av biler, slik som i dag. En slik bruk vil imidlertid ikke være i tråd med gatetun som arealformål, da det innebærer sambruk. Vi mener det er viktig at kommunen har fokus på utformingen av Fisketorget videre, så området ikke planlegges på bilens premisser. Se også avsnitt nedenfor om parkering.

Forslagsstiller: *Det er riktig at området kan domineres av biler. Halden står også i en særstilling når det kommer til bilkultur. Hver onsdag trekker bilmiljøet mange mennesker til Halden sentrum fra nær og fjern, og torget fylles med veteranbiler. Fisketorget og miljøet rundt er midtpunktet for denne aktiviteten. Fisketorget fungerer ellers som sporadisk oppsamlingsplass for folk som skal på tur med buss eller taksi, og kan om nødvendig huse et tivoli. Til daglig har Fisketorget fungert som avgiftsbelagt parkeringsplass. Parkeringsbelegget er imidlertid vært lavt. Hensikten med gatetunet er å skape et flerbruks byrom der*

¹Rapport 1400/2015 *Handel, tilgjengelighet og bymiljø i sentrum*
<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=40095>

rammene gis en tiltalende utforming. Am-cartreff, tivoli, salgsboder osv. kan da være mulig bruk, og plassen må utformes slik at bruken kan veksle.

Områdets tilgjengelighet

Planområdet grenser ikke direkte til fylkesveinettet. Atkomst fra fylkesvei er via Bakbanken til fylkesvei 220 Olav Vs gate ved Halden bybru. Området er meget godt tilgjengelig med bil i dag, både fra fylkesveien og fra riksvei 204 via Fridtjof Nansens gate. Det er viktig at et planarbeid i området ved Tista senter er fokusert på å forbedre tilgjengeligheten også for gående og syklende.

Sykkel

I planen for Hovednett for sykkeltrafikk i Halden er det vist at rute 1 med lenke 1.15 går forbi planområdet og Tista senter. Det oppgis at ensidig gang- og sykkelvei er dagens og framtidig standard uten tiltaksbehov. Statens vegvesen var i sitt innspill (30.8.2018) til oppstart av planarbeidet inne på at planen for hovednett er lite oppdatert på hvilken standard det bør være på sykkelanlegg i sentrum. Det er større fokus på hvor viktig det er å skille gående og syklist i sentrum. Som vegvesenet var inne på i 2018 har elsykler blitt populært de siste årene og potensialet for elsykler er stort i Halden på grunn av topografien. Fartsnivået til elsykler er større enn hos vanlige sykler, som betyr at konfliktnivået mellom fotgjengere og elsyklister blir større.

For å sikre framkommelighet for de som sykler, er det vanlig å legge til grunn at syklistene har en hastighet på 25 km/t. Det framgår av plandokumentene at dere anbefaler at sykkeltrasé legges til Peder Ankers gate og Bakbanken, fordi det her er lite biltrafikk. I plankartet er disse gatene avsatt til formålene SGT2 og 3 gatetun. Vi er usikre på hvordan en sykkeltrasé i gatetun vil fungere i praksis og bekymret for at det skapes høyt konfliktnivå mellom fotgjengere og syklist.

Vi viser til Statens vegvesens håndbok N300 Trafikkskilt, del 3 om opplysningskilt der det framgår hvilke trafikkregler som iverksettes ved oppsetting av skilt for gatetun. I gatetun har kjørende vikeplikt for gående og det kan ikke kjøres fortere enn i gangfart. På sykkel er man kjørende og det kan hevdes at de som sykler har et like stort behov for framkommelighet som bilister. Vi anbefaler at gående og syklende får adskilte anlegg gjennom planområdet.

***Forslagsstiller:** Gjennom planprosessen ble mulighetene for bestemmelser som prioriterte sykkeltransport i Peder Ankers gate og Bakbanken vurdert. Kommunen konkluderte imidlertid med at gatetun ville være et bedre egnet formål, for å redusere hastigheten på både bil-, og sykkeltrafikken da det dreier seg om et bymiljø der også syklist må vise hensyn til andre trafikanter. I dag er konflikten mellom syklist/biler/gående fraværende i de aktuelle gatene. I praksis vil fjerning av betongkanter og andre hindringer bedre framkommeligheten for syklist. Situasjonen er også oversiktlig.*

I behandling i møte 06.10.2020, sak 113/2020, ble saken vedtatt utsatt som følge av det potensielle konfliktnivået mellom gående og syklende. Etter befarig er planforslaget omarbeidet slik at det gis prioritet for sykkeltransport i Peder Ankers gate og Bakbanken, samtidig som syklende og gående får adskilte anlegg.

Parkering

Det er positivt at det skal vedlegges utomhusplan til søknad om rammetillatelse, som også skal avklare rammer for trafikkarealer. Dette framgår av planbestemmelse 2.1. I bestemmelsen for parkering 5.7 står det at utomhusplanen skal redegjøres for inndeling av parkering, beplantning, trafikk- og gangsoner. Det bør legges stor vekt på trafiksikkerhet i arbeidet med denne utomhusplanen og at de som går gjennom parkeringsarealet ikke må bevege seg på bilens premisser. Det er viktig å huske på at alle er gående fra de parkerer bilen og på vei til inngangspartiene til senteret. Samtidig som det er trafiksikkert for alle trafikantergrupper, bør det oppleves hyggelig å gå. Det kan vurderes om det er et riktig grep å gjøre utomhusplanen for parkeringsarealet juridisk bindende ved hjelp av å knytte den mot planbestemmelsene.

***Forslagsstiller:** Prinsippene i utomhusplanen vil følges ved utarbeidelse av rammesøknad. (Denne er allerede i produksjon). Samtidig er det viktig å ha noe fleksibilitet for å kunne møte framtidige behov. Det kan f.eks. bli økende behov for sykkelparkering, kollektivtransport, ladeinfrastruktur mm.*

Krav til parkeringsdekning per kvadratmeter bruksareal ser ut til å avvike og være mindre «strenge» enn bestemmelsene for parkering i Halden sentrum gitt i kommuneplanen og sentrumsplanen. Vi mener som minimum at det ikke bør settes høyere krav til maks antall bilparkeringsplasser enn det overordnede planer sier. Vi savner en analyse av hvor mange bilparkeringsplasser det bør være i planområdet, slik Statens vegvesen anbefalte i 2018.

***Forslagsstiller:** Sentrumsplanen gir tvetydige signaler mht. parkeringsdekning, noe som framkommer i planbeskrivelsen. Reelt sett har vi lagt opp til en reduksjon av p-plasser.*

Planbestemmelse 5.4 åpner for at det kan etableres parkeringsplasser innenfor gatetunområdene, inkludert SGT1 Fisketorget/Fiskebrygga. I dag er denne plassen preget av å være bilbasert og parkeringsplasser opptar mye av arealet. Fisketorget/Fiskebrygga bør bli et fellesareal som innbyr til at folk ønsker å oppholde seg der og skape aktivitet. På slike steder mener vi bilparkeringsplasser og manøvreringsareal for biler ikke passer inn. Vi anbefaler at gatetunene ikke skal kunne opparbeides med bilparkeringsplasser, eventuelt at det kun tillates et konkret antall HC-plasser.

***Forslagsstiller:** Innslag av biler er en av funksjonene SGT1 vil måtte dekke (se kommentar lenger oppe).*

Selv om det skal lages en utomhusplan, anbefaler vi at en planbestemmelse setter krav om at parkeringsarealer skal utformes med gangsoner som markeres tydelig, gjerne med et annet dekke enn parkeringsareal og kjøreareal ellers. Spesielt gjelder dette SF10, men også gangsoner over parkeringsarealene. Gående vil som regel velge korteste vei til sitt mål. Derfor bør det etableres sikre gangsoner, som snarveier over parkeringsarealet. I planbeskrivelsen står det at det er lagt vekt på intuitive og korte gangakser ved parkeringsplassene SPP6 og 7 i illustrasjonen som viser et mulig prinsipp. Det er bra, men vi anbefaler at en trafiksikker løsning for parkeringsarealene med markerte gangsoner bør bli et krav gjennom planbestemmelsene.

***Forslagsstiller:** Gangsoner vil framgå av utomhusplanen for området.*

Vi ser at det i planbestemmelse 5.2 spesifiseres hvilke fortau det tillates trafikk på. Vi kan ikke forstå hvorfor det skal tillates trafikk over SF12, gang- og sykkelveien langs Bakbanken. Parkeringsarealene SPP4 og 5 har avkjørsel fra Walkers gate. Over de andre fortauene SF14 og SF16 er det enten markert avkjørsel eller avkjørselssymbol. Denne spesifiseringen i bestemmelsen synes derfor å være unødvendig. Derimot bør det på nytt vurderes om det skal være avkjørselssymbol over SF5 ved avkjørselen til parkeringsarealet SPP7. Tilsvarende bør det vurderes på nytt om det skal være avkjørselssymbol over SF10, der det skal tilrettelegges for kryssende trafikk.

***Forslagsstiller:** Her er det avvik mellom dokumentversjoner. Nummerering i kart og bestemmelser korresponderer ikke, da det ikke er sist reviderte plankart som er lagt ut på høring. Reguleringsbestemmelsene viser også til SF1-21, mens kartet viser til SF1-17. I forslagstillers siste versjon av reguleringsbestemmelser vises det til SF1-17. Her tillates det ikke kryssing av SF12. Ved nærmere gjennomgang er det også flere avvik mht. nummereringen.*

Det er lagt inn en avkjøringspil over fortau SF5. Det er ikke lagt avkjøringspil over SF10, derav behovet for en egen bestemmelse. Det er behov for fleksibilitet innenfor parkeringsarealet.

Vi anbefaler nettstedet tiltak.no til Transportøkonomisk institutt for informasjon om blant annet sentrumsmiljø og aktivitetsskapende bymøbler.

Annen veggrunn - grøntareal

Vi ser at det er avsatt arealformål torg helt inntil formålet kjøreveg ved rundkjøringen Oscars gate og Walkers gate. Med tanke på drift og vedlikehold av veinettet, bør det vurderes om arealformålet annen veggrunn – grøntareal kan ha en bedre funksjon langs veien mellom torgareal og veiene.

Forslagsstiller: *Deler av dette arealet kan enten gis en parkmessig utforming eller fungere som gangsoner. Begge disse funksjonene vil mer kunne inngå i et torg enn i et samferdselsanlegg. Vi ser derfor ikke grunn til å detaljere denne arealbruken eller binde den til samferdselsanlegget. I dag er det parkmessig beplantning langs deler av kryssutformingen.*

Planbestemmelser

Planbestemmelse 5.4 a) sikrer tilgang til drive-in i felt SGT3. Vi gjør oppmerksom på at det her vises til feil felt.

Reguleringsbestemmelse 5.2 viser til SF20, men vi kan ikke finne igjen fortau SF20 i plankartet. I tegnforklaringen oppgis SF1-17, mens det i bestemmelsen oppgis SF1-21.

I bestemmelsen 5.3 oppgis det tre torg ST1-3. I plankartetets tegnforklaring oppgis ST1-4. Bestemmelsen 5.3 b må rettes. Der står det: «Torg 2 og 4», men vi finner ikke igjen torg 4 i plankartet.

Samsvar mellom planbestemmelser, plankart og kartets tegnforklaring bør gjennomgås og eventuelt rettes opp ved feil.

Forslagsstiller: *Her er det avvik mellom dokumentversjoner. Feilene i plankartet rettes opp.*

Videre dialog og oppfølging

Av hensyn til verneverdiene i Spinneriboden må vi be om dialog med kommunen før planen behandles. Det er uheldig at Viken fylkeskommune ikke har vært invitert til dialog om Spinneriboden tidligere.

Videre ber vi om at våre øvrige innspill vurderes i den avsluttende behandlingen av planen.

Forslagsstiller: *Utgangspunkt for plansaken var ønsket om utvikling ved Fisketorget, der spinneriboden og tilstøtende ny bebyggelse ville ha hatt en sentral del i utviklingen. Vi var i dialog med fylkeskonservatoren på dette tidspunktet. Dialogen dreide seg da først og fremst om utforming og plassering av ny bebyggelse. I løpet av prosessen engasjerte kommunen seg i større grad inn i planutformingen av Fisketorget, noe som medførte at planene om et nybygg ble tatt ut av planforslaget. Forslagsstillerens engasjement på østsiden av planområdet ble da redusert, og det er ikke konkret blitt tatt stilling til ny bruk av spinneriboden.*

Spinneriboden er allerede vernet gjennom gjeldende reguleringsplan for området. Siden situasjonen for bygget gjennom reguleringen ikke er endret, er gjeldende bestemmelser videreført i planforslaget, med et tillegg om at eventuelle tiltak skal godkjennes av fylkeskonservator. I revidert planforslag er det tatt inn bestemmelse om at fylkeskonservator må godkjenne endringer av interiøret.

Fra	Ref.	Dato
Statens vegvesen	20/126181-2	01.092020

Reguleringsformål

Det er ikke alltid samsvar mellom opplistingen av reguleringsformål i bestemmelse § 1 og tegnforklaringen på plankartet. For eksempel er det i bestemmelsene angitt Fortau SF1-20, mens det på plankartet står Fortau SF1-17. Videre står det Fortau (SF1-21) i bestemmelse § 5.2.

Det er tilsvarende uoverensstemmelse for Torg, Annen veigrunn - tekniske anlegg, Annen veigrunn – grøntareal og Vegetasjonsskjerm.

Bestemmelsesområde #7 – trafikkregulerende tiltak er angitt i bestemmelse § 1, men finnes ikke på plankartet, jf. også bestemmelse § 8.3.

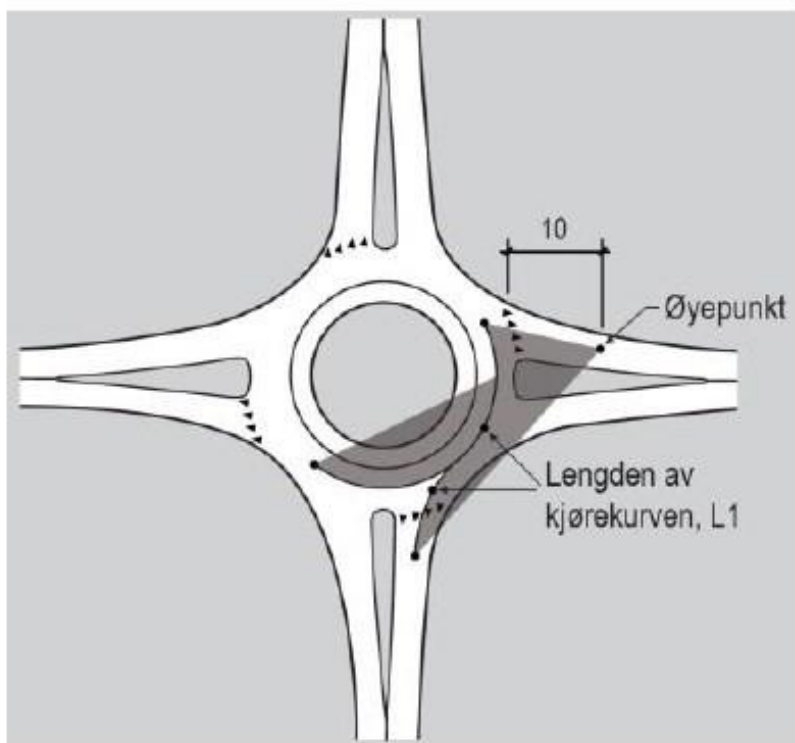
Forslagsstiller: *Her er det avvik mellom dokumentversjoner.*

Frisikt i kryss og avkjørsler

Vi anbefaler at Frisikt (H140) angis på plankartet ved de angjeldende områdene.

Der hvor o_SF12 munner ut i SGT3 er det ikke samsvar mellom den ene siktlinjen og begrensningen til H140.

Det er tegnet mange siktlinjer i kryssområdene, men det er særlig sikt til venstre for tilfartene (bakover i rundkjøringen) i rundkjøringene som er viktig, se figuren under (figur D.14 fra Statens vegvesens håndbok N100). En bilfører som befinner seg 10 m bak vikelinja og midt i kjørefeltet (øyepunkt) i tilfarten, skal ha fri sikt til venstre inn i forrige tilfart (tilfarten til venstre) langs kjørekurven med lengde L1. L1 er angitt i tabell D.5 i N100. Denne siktlinjen synes å mangle, eller den er eventuelt tegnet feil til høyre og inn i neste tilfart.



Figur D.14 i Statens vegvesens håndbok N100

I rundkjøringen mellom Fridtjof Nansens gate og Walkers gate ser det ut til at mange siktlinjer er feiltegnert og/eller mangler.

Generelt anbefaler vi at alle siktlinjer kontrolleres.

Byggegrense

Bestemmelse § 4.3 angir at byggegrense mot transformator er fem meter. Ellers er det ikke gitt bestemmelser om byggegrenser. Det er vist byggegrense på plankartet i grensen mellom BKJ1 og BKJ2 og i to områder merket med varemottak i BKJ1.

Hvis det for øvrig er slik at byggegrensen ligger i formålsgrensen, bør dette angis i en bestemmelse.

Forslagsstiller: *Det ryddes opp i frisisoner og byggegrenser.*

Fra	Ref.	Dato
NVE	201836430-6	21.08.2020

Forslagsstiller: *NVE gir en generell tilbakemelding der det henvises til gjeldende regelverk, og har ingen konkrete merknader til planforslaget.*

Fra	Ref.	Dato
Elvia	81408	31.08.2020

Det ble påpekt av Halden kommune i kommentarer til innkomne merknader at en av Elvias nettstasjoner er etablert nærmere veikanten enn kravet nettselskapet har satt. Etter en videre undersøkelse av dette fant nettselskapet ut at denne nettstasjonen ble etablert før 1960, da bybildet mest sannsynlig var et helt annet enn det det er i dag. Det må også påpekes at denne nettstasjonen ikke ble etablert av Elvia (eller tidligere versjoner av nettselskapet), men ble overtatt av nettselskapet i senere tid.

I uttalelsen gitt i 2018 ble det nevnt at flytting av nettstasjoner med tilhørende kabler ofte er forbundet med større kostnader, og det er den eller de som utløser tiltak, som for eksempel flytting, som må dekke kostnadene. Om det skulle bli aktuelt å flytte nettstasjonen, forutsetter Elvia at det foretas en teknisk vurdering om en eventuelt ny plassering er tilfredsstillende med hensyn til leveringskapasitet.

Forslagsstiller: Planforslaget legger til rette for en flytting av denne trafikkfarlige transformatorstasjonen, men det er ikke gitt rekkefølgebestemmelser (krav) om at den må flyttes.

Fra	Ref.	Dato
Tista eiendom	201836430-6	01.09.2020

Viser til mine e-poster av 05.05.2020 vdr parkeringsplasser og avtaler som er gjort vdr p-plasser mm ved Rema Høvleriet. E-postene er for ordens skyld vedlagt denne høringsuttalelsen.

Planavdelingen har delvis imøtekommet våre innspill, da ved å tillate at 3 av 12 etablerte p-plasser kan opprettholdes. Dvs at planavdelingen ønsker å fjerne hele 9 stk eksisterende p-plasser som er opparbeidet i samarbeid med Halden kommune, og da etter juridisk bindende avtale som gjelder for Halden kommune. Her har partene handlet i god tro og kommunens eiendomsavdeling i samarbeid med forslagsstiller er positive til å finne løsning slik at p-plassene kan beholdes. En slik løsning vil være å regulere de eksisterende anlagte p-plassene til parkering slik vi har anmodet i tidligere innspill. Vi ber om de etablerte p-plassene innarbeides og beholdes i planen, da basert på våre tidligere innspill og følgende momenter:

- Tista S skal utvide med ca 5000 m²bygningsmasse men samtidig redusere antall p-plasser med ca 30 stk. I tillegg foreslår planavdelingen å fjerne ytterligere 9 stk etablerte p-plasser ved Rema.
- Parkeringene på vårt område Høvleriet er til tider fulle og den fremtidige situasjonen med utbygging hos Tista, hvor antall p-plasser reduseres, vil medføre økt parkeringstrykk hos oss. Av den grunn er det viktig å opprettholde så mange p-plasser som mulig i området.
- Det er kjent at antall p-plasser, spesielt for detaljhandelen, er proporsjonal med omsetning. Lavere antall p-plasser betyr lavere omsetning, færre ansatte, større handelslekkasje og lavere skatteinngang til kommunen. Av den grunn bør flest mulig p-plasser i området opprettholdes.
- Planavdelingen argumenterer mot parkeringsplassene med bakgrunn i å skape gode oppvekstvilkår for barn og ungdom. Etter vårt syn skapes ikke gode oppvekstvilkår om ca 100 kvm eksisterende parkeringsareal fjernes.
- Gode oppvekstvilkår skapes derimot at det tilrettelegges slik at næringslivet skaper arbeidsplasser og tjener penger slik at det skapes velstand blant befolkningen og at det betales skatt til kommunen. Det er direkte sammenheng mellom innbyggernes inntektsnivå, kommunens økonomi og barn og unges oppvekstvilkår. Det er ingen beviselig sammenheng mellom noen ekstra kvadratmeter grøntareal på et handelsområde og oppvekstvilkår.
- Å fjerne p-plasser er etter vårt syn en handling som ikke er i tråd med Halden kommunes strategiske næringsplan om å skape økt aktivitet og flere arbeidsplasser.

- Planavdelingen fremsetter at en privatrettslig avtale ikke kan vektlegges. Det presiseres fra vår side at dette ikke er en avtale mellom to private parter, men en avtale mellom en privat aktør og Halden kommune. Halden kommune må som offentlig myndighet og part i en avtale utøve særdeles aktsomhet og strekke seg langt for å ikke sette avtaleparten i en vanskelig situasjon. P-plassene er anlagt i god tro og i samarbeid og etter avtale med Halden kommune. Avtalen er basert på at Tista E opparbeidet fortau, gangsti, belysning og grøntarealer for Halden kommune og fikk i gjengjelde anlegg p-plasser på det aktuelle området. Hvis denne avtalen nå reverseres blir kommunen betalingspliktig for kostnader vi har betalt for kommunen samt kostnader for opparbeidelse og fjerning av p-plasser.
- For ordens skyld vedlegges kartutsnitt som viser berørt areal. Vi har forståelse for at areal etter punkt 1 på utsnittet etter Tista S syn kan være fornuftig da dette påvirker utformingen p-plass og gangsti hos Tista S. Av hensyn til Tista S's ønske om utforming er det ok at de opparbeidede p-plassene her i fremtiden forsvinner.
- Men når det gjelder punkt 3, arealet på ca 70 m² med de 6 p-plassene nærmest elven, finnes det sett opp mot ovenstående ingen fornuftig grunnlag for å fjerne disse.

Avslutningsvis anmodes det om at areal vist som punkt 3 på kartutsnittet angis som p-areal i planen slik at 9 av de 12 eksisterende p-plassene opprettholdes.

Forslagsstiller: Det dreier seg her om eksisterende P-plasser som er tatt inn i planforslaget. Som Tista eiendom påpeker disse opparbeidet ihht. avtaler med kommunen. Vi vil derfor anmode om at parkeringsplassene tas inn i planforslaget.

JR, 15.10.2020