

Det ble varslet oppstart av planarbeid den 29.06.2018, med innspillfrist 01.09.2018. Det er kommet innspill fra 10 instanser.

I forbindelse med utvidelse av planområdet ble det tilleggsvarslet oppstart av planarbeid den 03.07.2019, med innspillfrist 15.08.2019. Det er kommet innspill fra 6 instanser.

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

Fra	Ref.	Dato
Fylkesmannen i Østfold	2009/5787 421.4 CHJ	03.09.2018

Fylkesmannens innspill er delt i to, hvor første del er fremhevede innspill, vurderinger og råd tilknyttet det varslede planarbeidet. Del to viser til generelle tema og føringer som er viktige for planarbeidet, og er ikke gjengitt her.

Innspill

Varslet planområde er forholdsvis stort og omhandler flere formål og delområder. Vi antar at det primært er det spesifiserte varslede endringene som skal gjøres. Vi ber likevel om en tydeliggjøring ved høring av planforslaget om det også foreslås andre endringer.

***Forslagstillers kommentar:** Planendringen omfatter i all hovedsak Tista senter, men også vegstrukturen rundt berøres ved at f. eks. rundkjøring fjernes.*

Det fremgår av nasjonale forventninger til kommunal planlegging (12.06.15) at kommunene skal ha en politikk som bidrar til å skape et godt og levende bymiljø, tilrettelegge for boliger, arbeidsplasser, handel, service og sosiale møteplasser i sentrum. Arkitektur, kulturminner, landskapsverdier, vann og grønne elementer tas aktivt i bruk som ressurser i sentrumsutviklingen.

Vi mener det bør planlegges for løsninger som fører til kvalitet i gate- og utemiljøet. Vi mener det bør sikres utadrettede fasader og det bør være flere separate innganger mot de gater og utemiljø hvor folk skal ferdes og oppholde seg. Løsningene bør også bygge oppunder et mål om at flere skal gå, sykle og benytte kollektivtrafikk.

***Forslagstillers kommentar:** Noe av plangrepet er å bidra til en mer levende ramme rundt Fisketorget, med et nybygg som henvender seg mot både Fisketorget, gateløpet, elva og plassen utenfor kjøpesenteret. Spinneriboden vil også åpnes.*

Det legges til rette med flere sykkelparkeringer, og reguleres fortau forbi Fisketorget. Nødvendige tiltak for å øke sykkelandelen er i større grad knyttet til gjennomføring enn regulering. Løsningene er allerede regulert, men sykkeltraseene inneholder hindre i form av kantstener, parkerte biler og innsnevring.

Det bør etableres parkeringsbestemmelser som maksimumskrav. Vi ser positivt på at det tenkes en parkeringsløsning under bakkenivå. Dette må vurderes ut fra grunnforhold og fare for overvann.

***Forslagstillers kommentar:** Det er satt inn maksimumsgrense for parkering. Som fylkesmannen påpeker vil det være komplisert (og dyrt) å legge parkering under bakken. Parkeringsdekningen vil fortsatt ligge forholdsvis høyt etter en utbygging.*

Vi støtter også grep om å knytte området mer til byen og forretninger der. Vi forutsetter videre at det tas hensyn til sonen langs elva, jf. plan- og bygningsloven § 1-8 og rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag.

***Forslagsstillers kommentar:** Sonen langs elven opprettholdes som tursti.*

Fra	Ref.	Dato
INNSPILL 2 - Fylkesmannen Oslo og Viken	2019/39045	03.07.2019

Vi har ikke spesifikke innspill til utvidelsen av planområdet, men gjør oppmerksom på at det siden vårt innspill i 2018 er vedtatt nye statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (28.09.18). Vi viser særlig til punkt 4.3 og at man skal ta utgangspunkt i naturbaserte løsninger for å håndtere overvann..

Det er også vedtatt nye nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging, den 14.05.19

***Forslagsstillers kommentar:** Innspill tas til orientering.*

Fra	Ref.	Dato
Østfold fylkeskommune	127371/2018 - 2009/987	29.08.2018

Det forutsettes at planforslaget er i tråd med fylkesplanen, vedtatt 21. juni 2018. Denne er tilgjengelig via fylkeskommunens hjemmeside: <https://www.ostfoldfk.no/planlegging-oghoringer/pagaende-planarbeid-og-horinger/> Planforslaget må utarbeides i tråd med og med henvisning til regionale føringer.

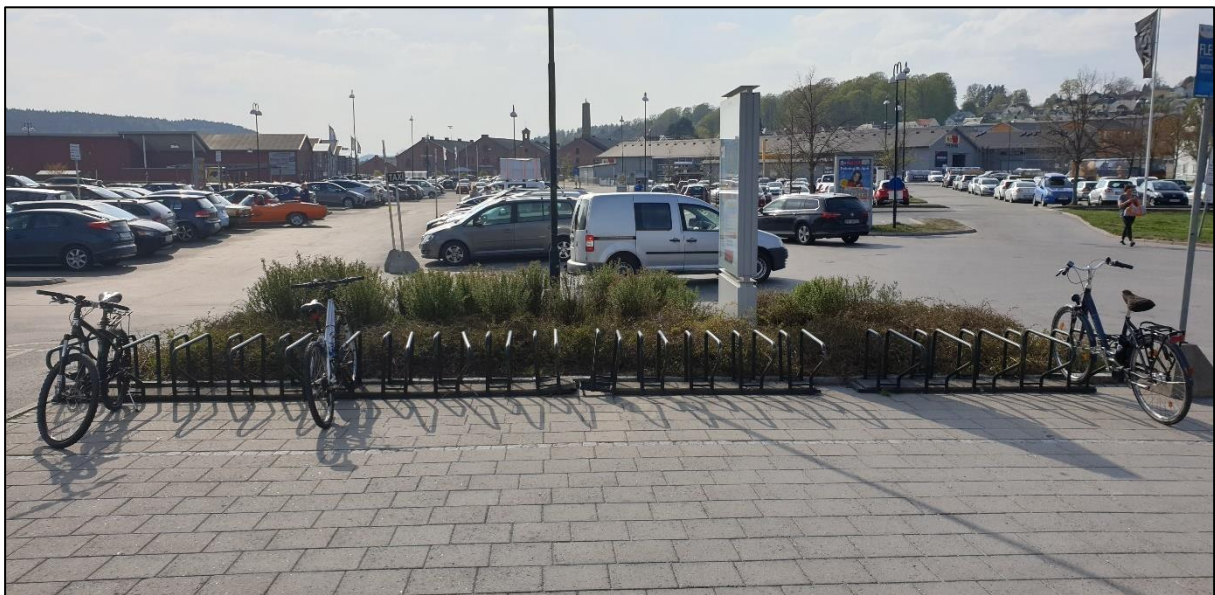
Østfold fylkeskommune er positive til intensjonen om å bedre trafikksituasjonen og forholdene for gående og syklende i området, samt at parkeringsplass er tenkt omgjort til byggeformål. Vi er kjent med at den vestlige utkjøringen mot Høvleriet oppleves som rotete, da det er kort avstand mellom ut-/innkjøring fra to parkeringsplasser. Dette bør ryddes opp i. Det må vurderes om planavgrensningen er romslig nok til å bedre situasjonen i dette krysset.

***Forslagsstillers kommentar:** Forslagsstiller ønsket å legge inn avkjørsel til Tista senter direkte fra rundkjøringen, men lokal veimyndighet motsetter seg en slik løsning. Planen legger opp til at eksisterende to kryss samles i ett.*

For krav til bil- og sykkelparkering viser vi til Sentrumsplan for Halden. I planforslaget må det redegjøres for parkeringskapasitet ift. kravene i sentrumsplanen. Det må legges til rette for sykkelparkering med god kapasitet, og etablering av minimum antall må gjøres bindende i reguleringsplanen. Sykkelparkering bør ligge tett på målpunktet, dvs. at det må legges til rette for sykkelparkering ved de ulike inngangspartiene. Det må være mulighet for å låse fast sykkel. I planforslaget må det redegjøres for hvordan forholdene for gående og syklende ivaretas, og det forventes at myke trafikanter prioriteres høyt. Det forutsettes at gangpromenaden langsmed Tista videreføres.

Forslagsstillers kommentar: Det legges inn forhøyede krav til sykkelparkering for å kunne ta opp en framtidig vekst i sykkeltrafikken. Det er i dag god kapasitet, og ikke ønskelig å opparbeide plasser som blir stående tomme. Fotoet nedenfor viser situasjonen på en varm aprildag da handelsvirksomheten er på sitt travleste, fredag 26 april kl. 16.20. Her er 3 av 20 plasser i bruk. Planen krever at det opparbeides 100 p-plasser for sykkel. Fordelt på øst, og vestsiden betyr det at sykkelparkeringen, vist i fotografiet, utvides til 50 plasser. Sentrumsplanen §2.10 krever at det opparbeides 1 sykkelparkering pr. 100 kvm BRA. Det ville i praksis si at parkeringen i fotoet nedenfor burde utvides til om lag 100 p-plasser. Selv om det er et mål om å legge til rette for økt sykkelbruk, må tiltaket sees i sammenheng med behovet som skal dekkes. En målsetning bør være at det til en hver tid er overdekning på sykkelparkeringsplasser, og at disse er opparbeidet og lokalisert på en attraktiv måte.

I dag foregår all handel på senteret fra en innendørs «gate». Slik det er redegjort for planarbeidet i varselet, mener vi at det nå er anledning for å styrke koblingen mellom Tista senteret og byen. Aktive,



utadvendte fasader på østsiden kan være et tiltak som kan virke positivt i denne sammenhengen. Her kan også grønnsstruktur brukes for å skape en forbindelseslinje. Videre bør det innføres grønnsstruktur for å bryte opp de store sammenhengende asfaltflatene som parkeringsarealene utgjør.

Forslagsstillers kommentar: Det planlegges for en opprusting av arealet ved Fisketorget, der omrammingen av torget skjer med et bygg som henvender seg mot omgivelsene.

I referat fra oppstartsmøtet, datert 17.08.2018, heter det at man fokuserer på en løsning i to etasjer med p-kjeller. To fulle etasjer vil skille seg fra senteret for øvrig, og vi mener at to etasjer vil bli for dominerende i området.

Forslagsstillers kommentar: I praksis vil ikke høydeforskjellen utgjøre noen stor endring fra dagens situasjon. Deler av senteret er allerede i to etasjer + loft. Videre østover er det ført opp bygg i tre etasjer + loft (Spenst-bygget). Endringen vil ikke påvirke fjernvirkningen.

Oscars gate står som en nord-sør akse gjennom sentrum, og utgjør en siktlinje som bidrar til å forbinde nord- og sørsiden av byen, med stasjonsbygningen som endepunkt sett nordfra. Vi mener det vil være negativt om siktlinjen forstyrres.

Forslagsstillers kommentar: Fondmotivet endres fra jernbanestasjon (og parkering) til et nytt bygg oppført i harmoni med «Spinneriboden».

Kulturminner

Under arbeidene med reguleringsplanen må det tas spesielt hensyn til Spinneriets sjøbod, som ligger øst for Tista senter. Bygningen er trolig oppført rundt 1750, og har en vernegrad som ligger i

fredningsklassen. En utvidelse av Tista senter må vise stor respekt for sjøboden, i valg av utforming, størrelse, materialbruk og farger. Bygningen må fortsatt bli liggende fritt og ikke knyttes sammen med senteret forøvrig.

På eiendommen mot Fiskebrygga lå det tidligere en bebyggelse, bl. annet Privat hotell, der ingen av bygningene var høyere enn Spinneriets sjøbod. Ved etablering av ny bebyggelse her, bør de samme prinsippene gjøre seg gjeldende. Den gamle bebyggelsen ble revet, da det meldte seg et behov for en bensinstasjon på stedet. Bensinstasjonen senere ble fjernet, ved etableringen av Tista senter

Forslagsstillers kommentar: *Et nybygg vil forholde seg til sjøboden. Gesims- og mønehøyde er tilpasset sjøboden. Det stilles krav om at materialbruken i all hovedsak skal være i tre. Om man samtidig skal ha aktive fasader, er det nødvendig med store innslag av glass. Eksisterende inngangsparti til Tista senter reduseres, slik at Spinneriboden i større grad kommer til sin rett.*

Fylkeskonservatoren ber om muligheter til å delta i planprosessen, da området ved og rundt Fisketorget anses å ha stor interesse for kulturminnevernet.

Forslagsstillers kommentar: *Spinneriboden er underlagt en hensynssone. Planen krever at ikke reversible tiltak her, skal behandles hos fylkeskonservatoren.*

Det er ikke kjent automatisk fredete kulturminner som har behov for særlig vern i planområdet. Vi ber om at følgende tekst blir tatt inn i reguleringsplanens fellesbestemmelser:

Dersom det under anleggsarbeider treffes på automatisk fredete kulturminner, eksempelvis i form av helleristninger, brent leire, keramikk, flint, groper med trekull og/eller brent stein etc., skal arbeidet øyeblikkelig stanses og Fylkeskonservatoren varsles, jf. Lov om kulturminner av 9. juni 1978 nr. 50, (Kulturminneloven) § 8.

Varselet har blitt forelagt Norsk maritimt museum, som uttaler at de ikke har noen innspill til planarbeidet.

Fra	Ref.	Dato
INNSPILL 2 - Østfold fylkeskommune	127371/2018 - 2009/987	09.08.2019

Vi er positive til utvidelsen og intensjonen om å rydde opp i kryssløsningen vest for Tista senteret. Utvidelsen er i tråd med innspill vi ga ved varsel om oppstart. Viser for øvrig til våre tidligere innspill (29.08.2018).

Forslagsstillers kommentar: *Innspill tas til orientering.*

Fra	Ref.	Dato
Statens vegvesen	18/148930-2	30.08.2018

Kommentarer til planarbeidet

Planområdet består blant annet av store asfalterte flater, mange parkeringsplasser og store kryss, som fører til store omveger for de som går og sykler. Vi er derfor svært positive til at trafikkarealene rundt Tista senter skal strammes opp, at deler av parkeringen skal brukes til andre formål, og at forholdene for gående og syklende skal bedres. Dette er en mulighet til å gjøre om planområdet, fra «bilvennlig» til mer «menneskevennlig», der det er rom for sosialt liv.

Planområdet er svært tilgjengelig med bil, både fra riksveg 21 og fra fylkesveg 22. Kryssløsningene (rundkjøringer) som er etablert i området gir også biltrafikken god fremkommelighet. Det bør være et mål å gjøre området mer tilgjengelig og fremkommelig også for de som går og sykler. Det er utvilsomt som gående å krysse store områder med mange parkerte biler og kjøre- og manøvreringsarealer. De

som går må i dag bevege seg på bilens premisser. Det kan være behov for løsninger som tar noe areal fra biltrafikken og som reduserer fremkommeligheten for bil noe, men vår vurdering er at området fremdeles vil ha god tilgjengelighet for privatbil.

Forslagsstillers kommentar: Vanskelige innkjøringsforhold vest i området bygges om ved at to utkjøringer som ligger få meter fra hverandre samles til en utkjøring. Gjeldende plan legger opp til rundkjøring ved Oskarsgate / Walkers gate. Rundkjøringen omreguleres til T-kryss, samtidig som trafikkavviklingen bedres ved at avkjørsel til parkering saneres.

Plan for hovednett for sykkeltrafikk:

Plan for hovednett for sykkeltrafikk i Halden ble vedtatt av kommunestyret 18. mai 2017.

Rute 1 i hovednettet går gjennom planområdet i gatene Fridtjof Nansens gate (lenke 1.14), Walkers gate (lenke 1.15) og Bakbanken (lenke 1.16). Selv om Plan for hovednett for sykkeltrafikk i Halden ble vedtatt for litt over et år siden, ble den utarbeidet i 2014. Elsykler har blitt svært populært de siste årene, og på grunn av topografien i Halden kan vi anta at potensialet for elsykler er stort her. Fartsnivået til elsykler er større enn hos vanlige sykler, og konfliktnivået mellom fotgjengere og elsyklister blir dermed større. Vi har derfor de siste årene fått større fokus på hvor viktig det er å skille gående og syklist, spesielt i sentrum. Vi mener at plan for hovednett er litt for lite oppdatert på hvilken standard det bør være på sykkelanlegg gjennom sentrum. Vi anbefaler at gående og syklende får adskilte anlegg gjennom planområdet.

Forslagsstillers kommentar: Vi støtter denne holdningen, og anbefaler at sykkeltrasé legges til Peder Ankers gate og Bakbanken, som så å si er uten biltrafikk etter at det ble innført boligsoneparkering. Før soneparkeringen ble innført, var det en del «letetrafikk» i Peder Ankersgate i morgentimene. Bilførere på leting etter P-plass kan være uoppmerksomme på syklist. Langs både Peder Ankers gate og Bakbanken er det opparbeidet gang-aller/fortau, så konfliktnivået mellom syklende og gående vil kunne være lavt. Det må det gjøres praktiske tilpassinger av vegen, som å fjerne kantstener, for å få til en effektiv sykkelveg.

Parkering:

Vi anbefaler at det gjennomføres en analyse av hvor mange bilparkeringsplasser det bør være i planområdet, og hvor de bør plasseres for at det blir minst mulig konflikt mellom parkering (med tilhørende kjøre- og manøvreringsareal) og de som skal ferdes i og gjennom området. Det bør stilles et maksimumskrav til antall bilparkeringsplasser og et minimumskrav til antall sykkelparkeringsplasser i reguleringsplanen.

Planbestemmelsene bør stille krav om etablering av gode sykkelparkeringer ved inngangspartiene til Tista senter og ved nybygget ved Fisketorget. Bestemmelsene bør inneholde krav til kvalitet. Plassene bør være under tak, og stativene bør utformes på en slik måte at ramme og hjul på syklene kan låses fast. Med en stadig økning av elsykler, herunder elektriske lastesykler, stilles det høyere krav til utforming og tyverisikre sykkelparkeringer.

Forslagsstillers kommentar: Planen stiller krav til at utformingen av P-plass skal inngå i utomhusplan som godkjennes av kommunen. Det er satt maks/min- krav til bilparkering og minimumskrav til sykkelparkering. Det er uheldig at det opparbeides et antall sykkelparkeringsplasser som ligger langt fra parkeringsbelegget. Parkeringsbelegget er i dag svært lavt, men dette skyldes trolig ikke lokaliseringen eller kvaliteten på sykkelparkeringene.

Kryss og avkjørsler:

Vi anbefaler at kryss og avkjørsler utformes (geometri og sikt) i henhold til Statens vegvesens håndbok N100 Veg- og gateutforming, kapittel E.1.

Siktkrav i kryss og avkjørsler defineres som sikttrekanten, se for eksempel kapittel E.1.1.5 i håndbok N100. Disse bør tegnes inn og målsettes i alle kryss og avkjørsler. Den delen av sikttrekanten som eventuelt kommer utenfor regulert vegareal, reguleres som hensynssone.

Innen sikttrekanten skal eventuelle sikthindringer (som for eksempel vegetasjon eller snø) ikke være høyere enn 0,5 m over primærvegens kjørebaneivå. Enkeltelement som trær, stolper eller liknende med en diameter mindre enn 0,15 m kan stå innen sikttrekanten. Disse kravene bør tas inn som en reguleringsbestemmelse.

***Forslagsstillers kommentar:** Veistrukturen i planforslaget bygger i stor grad på gjeldende plan, men det gjøres enkelte endringer. Gjeldende plankart inneholder ingen krav til friskt. Revidert plan endres på dette punktet.*

Kollektivdekning:

Det må av planbeskrivelsen fremgå hvordan området skal betjenes med kollektivtransport. Denne beskrivelsen bør omfatte gangforbindelser, avgangsfrekvenser og avstander til relevante stoppesteder.

***Forslagsstillers kommentar:** Tas til etterretning.*

Universell utforming:

Universell utforming er til fordel for alle og nødvendig for mange. Krav til universell utforming må fremgå av reguleringsbestemmelser og plankart. Anlegg for gående og syklende skal ha universell utforming og det er viktig å legge til rette for dette i en tidlig planfase.

Støy og luft:

Vi forutsetter at Klima- og miljødepartementets retningslinjer for behandling av støy (T1442/2016, tabell 3) og luftkvalitet (T-1520) i arealplanlegging legges til grunn for planarbeidet.

Avslutning:

Dersom det fremkommer problemstillinger med relevans for Statens vegvesens ansvarsområde underveis i arbeidet, er vi positive til dialog om dette for å finne best mulige løsninger. Vi har ingen øvrige merknader til oppstart av planarbeidet.

Fra	Ref.	Dato
INNSPILL 2 - Statens vegvesen	18/148930-7	26.07.2019

Vi ga i brev av 30. august 2018 innspill ved varsel om oppstart av planarbeider. Vi viser til dette og har ingen ytterligere innspill nå.

***Forslagsstillers kommentar:** Innspill tas til orientering.*

Fra	Ref.	Dato
BaneNor	201806551-2	05.07.2018

Planområdet berører ikke jernbanens interesser og vi har derfor ingen merknader.

Fra	Ref.	Dato
Hafslund nett	81408	20.07.2018

HN har etter energiloven områdekonsesjon i Halden kommune. Dette innebærer at nettselskapet etablerer og drifter strømnettet i kommunen (høyspent og lavspent fordelingsnett).

1. Elektriske anlegg i planområdet - Anlegg etablert etter områdekonsesjon (normalt distribusjonsnett)

HN har elektriske anlegg i planområdet. Planforslaget må ta høyde for og hensyn til de anlegg som det er nødvendig for nettselskapet å drifte og etablere. Det er også viktig at det ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst til nettselskapet sine anlegg. Anlegg med spenning til og med 22 kV inngår i distribusjonsnettet for elektrisk energi og er bygget i medhold av områdekonsesjon.

1.1 Eksisterende høyspenningskabler

HN har høyspenningskabler innenfor planområdet, som vi ber at det blir tatt hensyn til. Normalt kan det iverksettes tiltak (inkludert planting av trær) så nært inntil kabelgrøften som 1 meter, målt horisontalt fra kabelgrøftens ytterkant. Det er imidlertid viktig at fremtidig tilkomst til kabelgrøftene ikke hindres, og det må heller ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over kabler. For å få lokalisert kablens omtrentlige plassering i terrenget, må det bestilles kabelpåvisning. Forespørsel om kabelpåvisning rettes til Geomatikk, tlf: 09146

1.2 Behov for ny nettstasjon – samt forhold til eksisterende nettstasjoner (frittliggende) HN har nettstasjoner innenfor planområdet som vi ber at det blir tatt hensyn til. For å sikre strøm til ny bebyggelse, kan det bli behov for å sette av arealer til å etablere en ny nettstasjon innenfor planavgrensningen. Dette er avhengig av effektbehovet til planområdet, og nettselskapet ber om at forslagsstiller oppgir hvilket effektbehov planområdet har. Arealet som avsettes i planen til frittliggende nettstasjon må være av en slik størrelse at det er plass og adkomst til nettstasjonen med kranbil (med støttebein). Dette innebærer at det kan bli behov for et areal på inntil 35 kvm (ca. 5,5 m x 6,5 m). Nettstasjonen skal stå minst 5 meter fra bygning med brennbare overflater, og avstanden gjelder også til terrasser og lignende brennbare utstikk som er direkte knyttet til bygget. Av hensyn til blant annet trafiksikkerheten ønskes frittliggende nettstasjoner plassert minimum tre meter fra veikant og utenfor veiens frisktsoner. Fortau, gang- og sykkelvei regnes også som veikant. For å sikre en optimal strømforsyning, ønskes nettstasjonen plassert sentralt i planområdet. Av hensyn til blant annet akustisk støy, anbefaler nettselskapet at ny nettstasjon plasseres minimum 10 meter fra ny bebyggelse.

HN ser at det ofte ikke blir tatt hensyn til avstandskravene når nye bygninger planlegges og oppføres. Dette skaper problemer både for grunneiere og for nettselskapet. Det er derfor viktig å synliggjøre byggegrenser mot nettstasjoner i reguleringsbestemmelsene.

Dersom reguleringsplanen ikke setter av areal til nettstasjon, ber nettselskapet om at følgende presiseres i planbestemmelsene:

Nettstasjoner tillates oppført inntil 1 m fra eiendomsgrense og at det generelt er 5 m byggegrense rundt nettstasjoner.

Nettstasjoner tillates oppført også utenfor regulerte byggegrenser og kommer i tillegg til tillatt utnyttelsesgrad.

Nettstasjoner kan også etableres i egne rom i bygg. Størrelsen på rommet må være minimum 16 kvm, og ingen vegg må være kortere enn 4 meter. Rommet må være i første etasje, og det stilles særskilte krav til direkte adkomst, utforming av rommet og ventilasjon m.v.

1.3 Kostnader med tiltak i strømnettet og omlegging/flytting

Den eller de som utløser tiltak i strømforsyningsnettet, både flytting, nyanlegg og forsterkning, må som hovedregel dekke kostnadene med tiltaket. Kostnadene inkluderer eventuelle kostnader til erverv av nye stedsvarige (evigvarende) bruksrettigheter.

Det er viktig at det planlegges slik at ny bebyggelse og anlegg ikke kommer i konflikt med nettselskapet sine anlegg, dette gjelder særlig høyspenningsanlegg. Dersom planen forutsetter at eksisterende høyspenningsanlegg må flyttes eller legges om, må det settes av arealer til nye traseer og/eller nettstasjon(er). Nye traseer må gis rettigheter med minst like gode vilkår som det nettselskapet har til de eksisterende traseene/nettstasjonen.

2 Andre forhold

2.1 Kart

Det er ikke vedlagt kart til uttalelsen. For kart over nettselskapet sine anlegg, kan det tas kontakt med Geomatikk, se <https://gravemelding.no/tjenester/kart-for-prosjektering>.

2.2 Inntegning på plankart

Nettselskapet gjør oppmerksom på at spenningsnivået for ledningsanleggene ikke må påføres i planen, herunder plankartet. Kraftledninger skal på kart ha en enhetlig utforming, uavhengig av spenningsnivå og eventuelle fysiske forskjeller. Parallelle ledninger som går i samme trasé, skal tegnes som én ledning. Høyspenningskabler under bakken tegnes ikke inn på kartet. Selskapet viser i denne sammenheng til Forskrift om forebyggende sikkerhet og beredskap i energiforsyningen (beredskapsforskriften) § 6-2, og NVEs Veiledning til forskrift om forebyggende sikkerhet og beredskap i energiforsyningen, pkt. 6.2.9.

Arealer som i fremtiden skal brukes til frittliggende nettstasjoner avsettes i planen til arealformål bebyggelse og anlegg, underformål «Andre typer bebyggelse og anlegg», energianlegg kode 1510, jfr. vedlegg I til kart- og planforskriften.

2.3 Annet

HN ønsker at utbygger tar kontakt i god tid før utbygging for å avklare hvordan ny bebyggelse skal forsynes med elektrisk strøm samt planlegge nye elektriske anlegg.

Dersom det skulle være noen spørsmål til uttalelsen ber vi om at disse rettes skriftlig.

Alle tekniske spørsmål må rettes til firmapost@hafslundnett.no da disse skal behandles av en annen avdeling i Hafslund Nett.

Forslagsstillers kommentar: *Tas til etterretning. Det er satt av tre felt for trafo i området. Installasjonene innenfor disse feltene kan oppgraderes for å øke kapasiteten. Det er etablert en trafo 45 cm fra Walkers gate – rett ved fotgjengerovergangen, stikk i strid med signalene som gis i innspillet fra Hafslund. Denne trafoen er feilplassert og bør av trafikksikkerhetsmessige og estetiske årsaker flyttes. Det er lagt til rette for at den kan flyttes til «BE1».*

Fra	Ref.	Dato
NVE	201836430-2/ 201836430-4	29.06.2018/03.07.2019

***Forslagsstillers kommentar:** NVE gir to generelle innspill om at tiltaket skal sikres mot flom, erosjon, skred mm. Innspillet tas til etterretning. Forholdet til flom og klimatilpassing er vurdert, og det er satt en minste byggehøyde på 2,5 m o. h. (mot 2,2 i gjeldende plan). Det er gjort stabilitetsberegninger for området som skal bebygges.*

Fra	Ref.	Dato
Bård Halvorsen		01.09.2018

Til Haldens folkevalgte, Halden kommune og Stenseth Grimsrud arkitekter AS

Tirsdag 28. august 2018 skrev jeg og sendte vedlagte innspill til Halden Arbeiderblad i anledning saken "Detaljregulering for Tista senter" omtalt på Halden kommunes nettsider: <http://halden.kommune.no/kunngj%C3%B8ringer/Sider/Varsel-om-oppstart-av-arbeid-med-Detaljregulering-for-Tistasenter.aspx>

Jeg ber om at mitt innlegg, som ikke ble synlig for HAs lesere innen høringsfristens utløp, blir tilgjengelig som ett innspill for alle Haldens folkevalgt som avgjør reguleringen av området rundt Tista senter for framtida.

En idé om planarbeidet videre: Utred alle miljø- og vernehensyn vedrørende elva Tista nedre del grundig videre!

La gjerne kreative studenter, innen byutvikling, arkitektur og kultur, få komme med idéer om Fisketorgets framtid - slik alle, etter at vedlagte innspill ble skrevet, kunne lese i HA kommer til å bli gjort for Halden Storsenters framtid.

Og ta gjerne imot innspill fra Halden Amcar og andre arkitektkontor enn SG arkitekter hva det betyr for flere i Halden om Fisketorget utbygges slik at å åpen aktivitet for folk flest forhindres for alltid.

Lykke til med å videreutvikle Halden sentrum for store og små!

Fint for Halden også om 100 år?

Til Haldens folkevalgte: Forny gjerne Fisketorget, men ikke la de siste uerstattelige byrom i nedre del av Tista bygges ut av kjøpesentre. Det vil ødelegge for veldig fine kultur-, fritids- og utelivsaktiviteter i Halden sentrum for folk flest, for all framtid!

Halden er en by med store muligheter. I sentrum vil det komme ny utbygging, flere beboere, butikker og aktiviteter, både på Sydsiden og Nordsiden. De få "lungene" som finnes igjen av parker, torg og annet offentlig byrom må imidlertid vernes – dette for at barn, ungdom, voksne, firebeinte og andre fortsatt skal kunne ferdes fritt både hverdager og helger hele året, uten at vakselskap bryter inn og krever at alle må forlate området, med "Kjære kunder. Kjøpesenteret stenger kl. 18, men åpner igjen på mandag."

Jeg skriver dette fordi jeg på kommunes nye hjemmesider leser at det nå midt i årets sommerferie er lagt ut to viktige saker for Haldens innbyggere: «Oppstart av arbeid med Detaljregulering av Tista senter». Og revisjon av «Plan for fysisk aktivitet i Halden».

I første sak foreslår Stenseth Grimsrud arkitekter at «Deler av dagens parkering ved Fisketorget omgjøres til byggeformål». SRP Tista AS ønsker kort sagt å bygge ut Tistasenteret, både på Fisketorget og vestover.

I den andre saken er hensikten å justere en plan, som ifølge saksframlegget skal «Forplikte kommunen når det gjelder å gi alle innbyggere mulighet til et friluftsliv som er helsebringende, trivselsfremmende og miljøvennlig aktivitet, i nærmiljøet og i «naturen ellers». «Målene i planen kan nås ved ulike økonomiske virkemidler; spillemidler og andre statlige støtteordninger, kommunale tilskudd, egenandel og dugnadsinnsats fra lag og foreninger. Et vedtatt kommunalt planverk forplikter kommunen i den årlige budsjettprosessen.» Sitat slutt.

Stenseth & Grimsrud har sikkert gjort mye fint for byen vår, som arkitektkontor, før de ble engasjert av Tistasenterets eiere for å få plass til flere nye butikker ut mot Storgata.

Jeg tipper imidlertid at det finnes arkitekter og nok av velgere i denne byen som ønsker å stanse inngrep som krymper Fisketorget, men heller vil ha en plan for å skape mer fysisk aktivitet i Halden sentrum der alle folk bor og fortsatt kan ferdes fritt.

Byens folkevalgte bør derfor snarest ta turen til andre "gamlebyer". Se på Værste i Fredrikstad, Mølleparken og røde sykkelstier i Moss, fine sjø- og kanalparker i Horten, Brønnøysund og Kristiansand (hvor bystranda er blitt en perle), likeså bibliotek, turistkontor og utstillingslokaler midt mellom svømmehall og hotell i samme nye storstue i Sandnessjøen etc. Dere trenger altså ikke reise til Praha eller Barcelona, men også der finnes glimrende offentlige byrom, med parker, installasjoner og anlegg modernisert i nyere tid til glede for folk flest og nytt byliv året rundt.

Fisketorget i Halden bør videreutvikles som folkets plass, som inkluderer nye aktiviteter for alle aldersgrupper - uten å stenge for alle nåværende og mulige framtidige aktiviteter.

Som journalist for HA (1988-2000) skrev jeg til byjubileumsavisa på 1990-tallet en sak om framtidens Halden, med foto av kommunens miljøvernrådgiver Svein Syversen som stod med fiskestang nær den illeluktende og brune elva Tista. Folk lo da og sa at "Her kommer det aldri mer noe annet enn brakkvannsfisk", men da Saugbrugs stengte cellulosen, dro en skoleelev raskt en laks på land. Etter 100 års dvale våknet nemlig elva til liv igjen!

I 2015 ble Tistas største registrerte laks i nyere tid fisket av Ekrem Potorqoi. Laksen veide 11.1 kg. Og mye mer stor fisk kan svømme opp Tista i årene framover, men plasser til å dra storlaks i land har vi snart ikke noen naturlige igjen i nedre del av den elva som alltid vil renne gjennom Halden, dette fordi noen få kjøpmenn, investorer og arkitekter synes elvekanten nærmest fjorden er framtidens aller beste sted å gjøre god butikk i store og langstrakte Halden kommune.

Til alle! Lykke til med å videreutvikle Halden sentrum for store og små! «Look to Drammen!». Der har de byutviklet Papirbredden med klare tanker om å integrere studentaktiviteter med mer. «Look to Lidköping», der byens innbyggertall ei uke mangedobles under det sommerlige amcartreffet, som Lidköping i år aktivt la til rette for med betydelig koordinert egeninnsats av andre enn arrangørene - blant annet via viktig informasjonsarbeid på kommunens hjemmesider. "And look to Bodø", ikke for å stenge vinden ute med glasshus, men ved å bygge moderne bibliotek og kulturhus for framtida, til glede for folket, byen og hele regionen.

Forslagsstillers kommentar: En vestlig utvidelse av Tista senter skjer på bekostning av parkeringsplassen, og vil være en «konvensjonell» del av kjøpesenteret. Den østlige delen, mot Fisketorget, vil gis en utførelse som harmonerer med Spinneriboden. Både arkitekturen og funksjonene vil avvike fra typologien man forbinder med kjøpesenter. Her vil det åpnes for et bygg med utadrettede fasader og virksomheter som vil kunne bidra med liv og røre langs Tistas bredder, noe som ikke nødvendigvis er i konflikt med «folkets torg», selv om et bygg krever noe plass. Torget, som i dag er en stor asfaltert plass, vil kunne fungere bedre med en klarere omramming i form av beplantning og et bygg med virksomheter som henvender seg til torget.

Fra	Ref.	Dato
Fortidsminneforeningen, Halden lokallag		01.09.2018

Fisketorget:

Vår umiddelbare reaksjon er at det er uheldig med ytterligere bebyggelse langs Tista.

Erfaringen fra utbyggingen lengre bort, både med utvidelsen til Meny, Høvleribygget og Spenst-bygget er døde fasader og lite attraktive bryggepromenader. En oppgradering av spinneriboden og utvidelse på selve torget må henvende seg mot elva. For eks. med inngangsdører og/eller serveringen. Det bør også planlegges grøntarealet el mellom torget og gata. Man bør også vurdere å legge for eks. gatesten på resten av torget i stedet for asfalt.

Forslagsstillers kommentar: Se vår kommentar til Bård Halvorsen

Basert på tidligere fremlagte skisser er vi skeptiske til høyden på bygningene. Omkringliggende bebyggelse har to etasjer og utbyggingen bør tilpasse seg dette. Byggets mønehøyde bør ikke overgå spinneriboden. Utformingen og materialbruk må tilpasse seg øvrig verneverdig bebyggelse og spinneriboden spesielt. Spinneriboden har etter vår mening høy historisk verdi.

Vi kan for øvrig se nytten av å utvide senteret på denne måten. Det kan bidra til at frittliggende lokaler rundt Fisketorget får mer liv og mer attraktive butikker.

Forslagsstillers kommentar: Reguleringsbestemmelsene er formet slik at et nybygg vil kunne ta hensyn til Spinneriboden, samtidig som det tar elementer fra den opprinnelige bebyggelsen (hotellet) som sto på eiendommen opp i seg. Det blir et nybygg med trekledning og åpne fasader.

En annen viktig aktivitet er Cruise Night sine ukentlige treff gjennom sommeren. Dette har blitt en viktig del av Halden-kulturen og arrangøren har uttrykt bekymring for fremtiden av treffene. Vi anbefaler at de involveres mer i planarbeidet. Kanskje kan man ta i bruk p-plassen mot Halden sparebank sammen med resten av torget. Dette kan føre flere gående mellom senteret og gågata.

Forslagsstillers kommentar: Et nybygg vil ta deler av torget, og følgelig redusere arealet som disponeres av Cruise Night. En god ide å ta i bruk p-plassen mot banken. Ulempen med dette er at arrangementet blir splittet. Samtidig ser at koblingen mot Fønix er viktig. Fønix blir med dette liggende mer sentralt. Det dannes også et fint byrom ved Fønix.**Mot Høvleriet:**

Utbyggingen av senteret er ikke noe foreningen ser på som problematisk. Vi håper at den noe uheldige fasaden til Meny kan få en oppgradering/endring. Senteret har i dag tydelige former basert på tidligere boder/lagre som lå her og vi forventer at disse formene blir videreført i nye utvidelser. Fargebruken/materialbruk bør også reflektere områdets historie. Her har tilbygget til Meny etter vår mening feilet på både materialbruk og farge.

Vi oppfatter skissene fremvist i Halden arbeiderblad som gode, men håper man i så stor grad som mulig kan unngå flate tak. Vi har dog forståelse for et moderne uttrykk.

For øvrig vil vi også her bemerke at det bør etableres mer grønt og trær. I forbindelse med utvidelsen av Tista senter sist, ble det lagt frem store planer om parken og lekeplassen, men denne fremstår i dag stusselig og lite brukt. Blant annet skulle lastesonen skjermes med grønt. Senteret har nå mulighet til å rette dette.

Vi håper våre innspill kan være til nytte for det videre planarbeidet. Vi vil gjerne involveres videre dersom dere ønsker det, spesielt når det angår utbyggingen på fisketorget og forhold rundt spinneriboden.

Forslagsstillers kommentar: Noe av ambisjonen med prosjektet er å koble funksjonene inne og ute bedre sammen. Utekafeen som i dag i praksis ligger på parkeringsplassen, vil koples mot lekeplassen. Selve lekeplassen skal etter planen overdras av kommunen. Parken er i det senere opprustet.

Fra	Ref.	Dato
Halden arkitektkontor		31.08.2018

Da Tistasenteret åpnet, lå det fortsatt en bensinstasjon på Fisketorget. Det var en forutsetning at den skulle rives. Det var slik sett en klar bevissthet rundt Oscarsgate, og dens stilling som det mest betydningsfulle gateløp som Storgatas parallellgate. Og ikke minst Stasjonsbygningen som Oscarsgatas fondmotiv; Et helt sentralt byplanmessig poeng for å oppfatte og oppleve byens organisasjon, og vannets/ Tistas kontakt med byvevet/ vannstrengen som deler sentrum i to, og dens bredder.



Samtidig ble det også sett på muligheter for å knytte Tistasenteret bedre sammen med byens kjerne og Storgata, ved å vurdere innpasset ny bebyggelse. Fisketorget (Fiskebrygga) hadde med årene mistet sin originale avgrensning, og fremsto (og fremstår fortsatt) som en litt ødselig og utflytende asfaltert parkeringsplass.

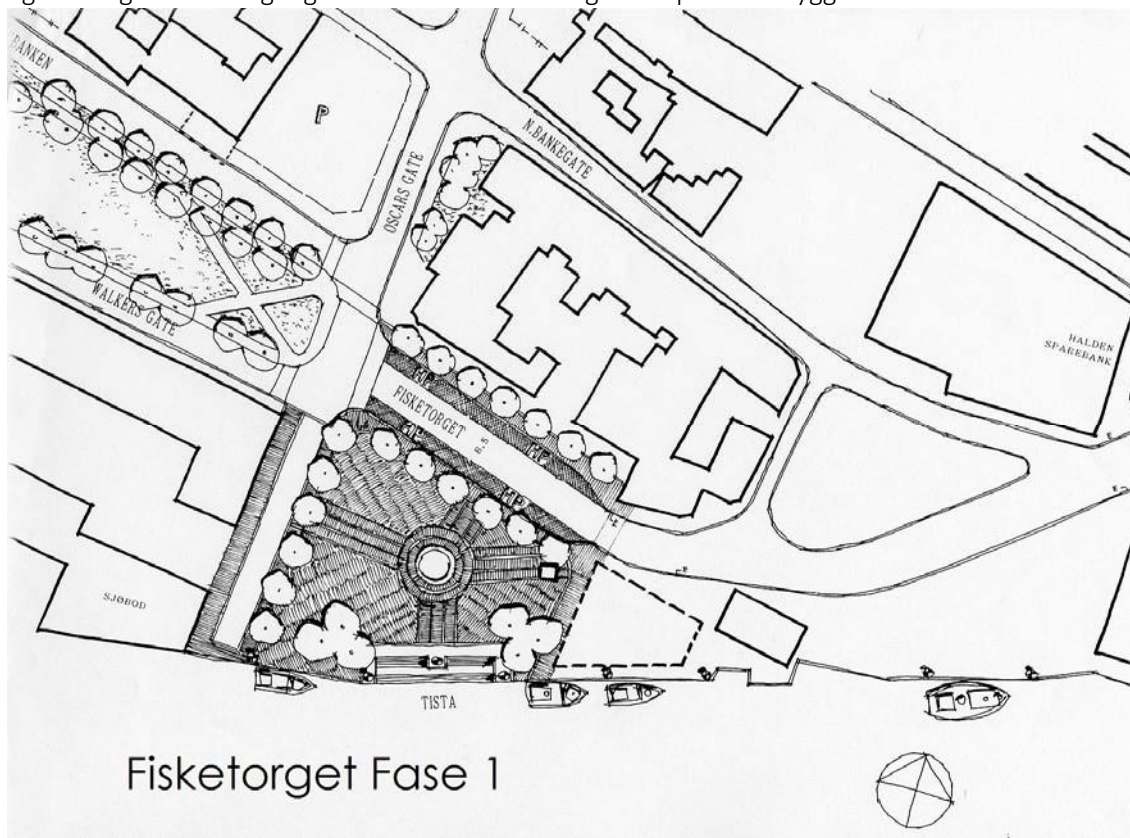
Forslagsstillers kommentar: Ønsket med en utvidelse av bebyggelsen er å knytte senteret bedre sammen med byen ved å ramme inn området som i dag framstår som en «ødselig og utflytende asfaltert parkeringsplass». Med dette grepet forsterkes jernbanestasjonen som et fondmotivet sett fra Oscars gate.

I gjeldende regulering er det forutsatt en rundkjøring (som så langt ikke er bygget). Dersom man prioriterer fremkommelighet for biltrafikk er dette en langt bedre løsning enn dagens kryss, men i forhold til Fisketorget som torg og plass (sted) er nok ikke dette optimalt.



Forslagsstillers kommentar: Enig. Det er ønskelig å forme en by på menneskenes premisser. Trafikkanalysene viser at trafikkavviklingen vil fungere med en modifisert utgave av dagens T-kryss. Kommunen ønsker en redusert rundkjøring, noe som framkommer av planforslaget.

Vi kan ikke se noe historisk poeng i å forsøke å gjenskape Fiskebrygga i forhold til et eller annet valgt eldre årstall, siden det aldri har ligget et stort kjøpesenter der i de såkalte «gamle dager». Vi har nå også et radikalt forandret trafikkbilde /-mengde, og byen har vært gjennom en omfattende utvikling og endring siden den gang. Det omsettes ikke lenger fisk på Fiskebrygga.



Til potensiell inspirasjon og innspill til det forestående omreguleringsarbeidet viser vi her hvordan vi tenkte rundt Fisketorget i det tidligere sentrumsplanarbeidet (planen ble ikke vedtatt). Som man ser er Tistasenteret her lagt i flukt med (men passerer ikke) Spinneriets sjøbod – jf også gatebredden i Oscarsgate. Ytterligere supplerende ny bebyggelse for å oppnå en optimal romdannelse (byvegger rundt torget) er vist med stipling vest for OK Trykk. Den treffer bygnings-hakket ved Fønix.

Forslagsstillers kommentar: Her oppnår man noe av den samme effekten som planforslaget, samtidig som fondmotivet bevares. Grepet er imidlertid ikke helt i tråd med gjeldende sentrumsplan, og vil kreve omfattende omstrukturering av trafikkbildet slik det i dag framstår.



Tom Dyring illustrerte hvordan dette kunne fortone seg, sett mot OK

Trykk/ Halden
Sparebank/ Bybrua

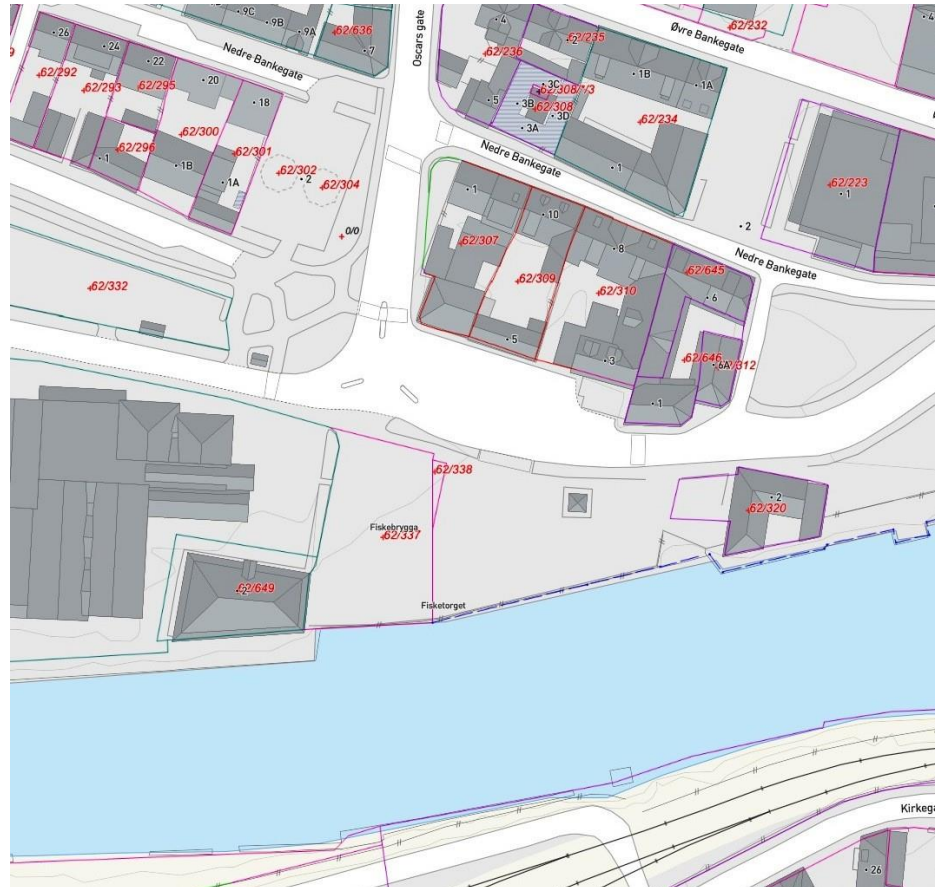
I gjeldende reguleringsplan for Høvleriet/ Fisketorget (vedtatt så sent som 22.juni 2011) er Spinneriets sjøbod vernet, men den kan benyttes til næringsvirksomhet, under forutsetning av at fasader, takform og materialbruk ikke endres. I forbindelse med utbyggingen av Tistasenteret var det også en klar forutsetning og et ufravikelig krav fra antikvariske myndigheter at Sjøboden ikke kunne rives - derav det litt "pussige innhakk" i kjøpesenteret. Det er heller ikke så lenge siden det ble foretatt utbedringer og istandsetting av sjøboden. Utfordringen har vært lav takhøyde, og dermed også utfordringer med å finne passende virksomhet i bygningen. Vårt forslag har vært å "se litt romslig på" forskrifter eller regler som eventuelt kan være til hinder for å ta bygningen i mer aktiv bruk, da bruk alltid er den beste form for vern. Med velvilje og avbøtende tiltak bør dette kunne la seg gjøre - også i forhold til vernemyndighetene.

Forslagsstillers kommentar: Enig i tilnærmingen ved å se romslig på saken. Bruk er ofte det beste vern, og var utgangspunktet for denne reguleringsaken.

Fiskebrygga/ Fisketorget er regulert til offentlig parkeringsområde (P1), og benyttes også som torg, spesielt i forhold til by-arrangementer og amcar-treffsted.

Vi antar også at det er kommunen som er grunneier av et offentlig område.

Som det fremgår over er vi positive til at man ser på Fisketorget med nye øyne, da nåværende regulering av dette området endte opp i et halvgodt kompromiss.



Oppsummert har vi ingen særlig mening vedrørende utvidelse av kjøpesenteret på parkeringsområdet mot vest/ Høvleriet, annet enn at man by-politisk sett nok kan spørre seg om man tror dette vil styrke eller svekke handelen i Storgata/ sentrum.

Forslagsstillers kommentar: En utvidelse av senteret vil styrke handelen i Halden. Dette bør være det overordnede målet og vil bidra til at handelslekkasjen reduseres. Generell økt aktivitet på Tista senter, og da særlig i øst, vil igjen kunne bidra til økt aktivitet ellers i byen.

Videre mener vi kjøpesenteret kan tilbygges noe rundt nåværende østlig inngang (mot Fiskebrygga), men innenfor eiendommen 62/332 (Tistasenteret) som flukter med forlengelsen av Oscarsgate. Etter vårt skjønn kan det også (med hell) tillates ny næringsbebyggelse (publikumsrettet) inntil OK-Trykk, fremt til det beskrevne «hakket» der Fønix slutter.

Dette vil skape et mer levende torg/ byrom, og knytte dette noe mer/ bedre mot Wiels Plass. Vi tror også Fisketorget bør gis en blandet bruk som offentlig/ torg og møteplass, og ikke bare rendyrket parkering (jf diskusjonene rundt Torget på sydsiden).

Fisketorget har vist seg mer og mer viktig i «Festivalbyen/ Sommerbyen Halden», og helt særlig i forhold til identitet og amcar-miljøet. Vi mener kommunen må være svært forsiktig med å «tukle» med dette, dersom noe av hensikten med omreguleringen er å åpne for privat næringsbebyggelse ute på offentlig grunn/ et torg.

Forslagsstillers kommentar: Utvidelse av senteret vil her medføre at Spinneriboden bygges inn. Planen er å redusere fotavtrykket på Tista senter, slik at Spinneriboden i større grad kommer fram.

Siktlinjer Oscarsgate
Stasjonsbygning som
fondmotiv



Fisketorget må bestå som et viktig offentlig byrom og dreies ytterligere mot et torg/ offentlig møtested, i forhold til dagens bruk og bevissthet rundt bybildet og bystrukturen. Helst «kantet» med næringsbebyggelse, tjenesteyting og handel på 3 sider, og 4.side åpen mot Tista og stasjonsbygningen.

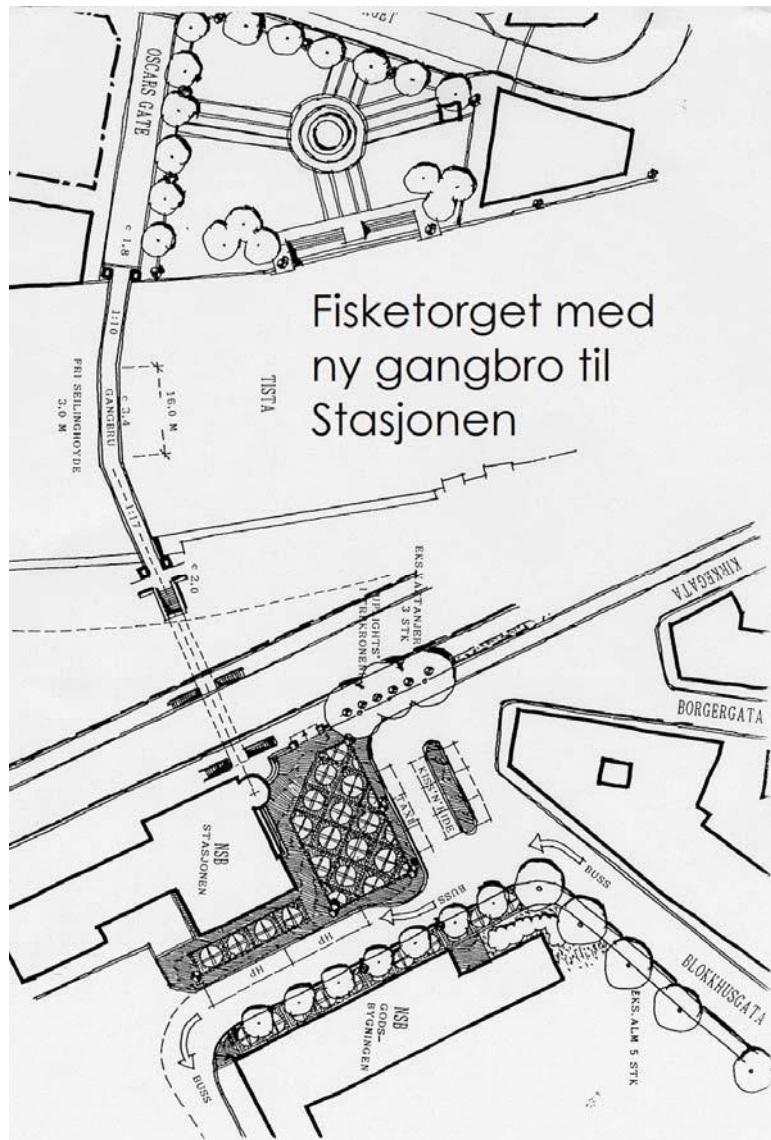


Vi vil gjerne også få knytte Fisketorget til kommunens igangværende planer om ytterligere forbedre utnyttelsen av Tistas bredder til rekreative formål og som strandpromenade og del av et sammenhengende turveinnettverk.

Vi har lansert tanker om å knytte Fisketorget til et slikt system, ikke minst i form av en ny gang- og sykkel-bro til stasjonsområdet (og ny kollektivterminal), Jernbanetorget; aktiviteter og park rundt Godshuset og områdene på Sydsiden generelt.

Vi vil derfor anbefale at det åpnes for en slik mulighet i omreguleringen som skal i gang på Fisketorget.

Forlagsstilleres kommentar: En gangforbindelse fra Fisketorget mot jernbanestasjonen ble også lansert gjennom forarbeidene til dette planarbeidet og framkommer i enkelte illustrasjoner. Planen legger ingen hindring for realiseringen av en slik forbindelse, og løsningen med et nytt byrom ved Spinneribonden forsterker ønsket og behovet for en ny gangbro. Det er imidlertid knyttet stor usikkerhet til hvordan en ny jernbane vil legges i terrenget, noe som igjen legger premissene for en slik gangsforbindelse.

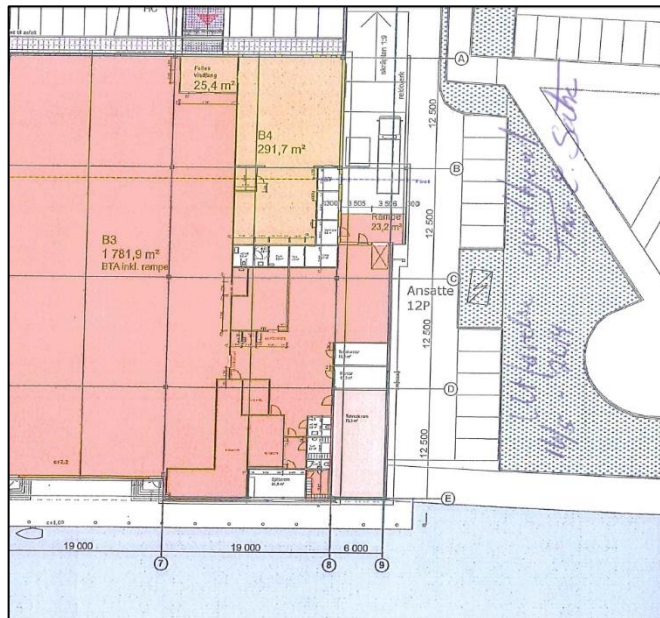


Fra	Dato
Tista eiendom AS	03.19.2018

Tista Eiendom AS har i samarbeid med Halden kommune bekostet opparbeidelse av offentlig gangvei, kantsten og grøntanlegg for kommunen på arealer som partene trodde kommunen eide (*red. anm.: arealene tilhørte Tista senter*). Til gjengjeld fikk Tista Eiendom AS rett til å benytte noe av kommunens arealer til p- plasser, i hovedsak på 62/673. (*red. anm.: arealene tilhører også Tista senter*). Arealene berører 62/673 og 62/397.

Utomhusplan er opparbeidet og godkjent av Halden kommune 16.05.2014 (*se kart til høyre*). Tista Eiendom AS.

Tista eiendom AS ønsker å bevare eksisterende arealbruk, som allerede er opparbeidet.



Fra	Dato
Innspill II - Tista eiendom AS	06.08.2019

Viser til varsel om utvidelse av plangrensen som omfatter 2 av våre eiendommer.

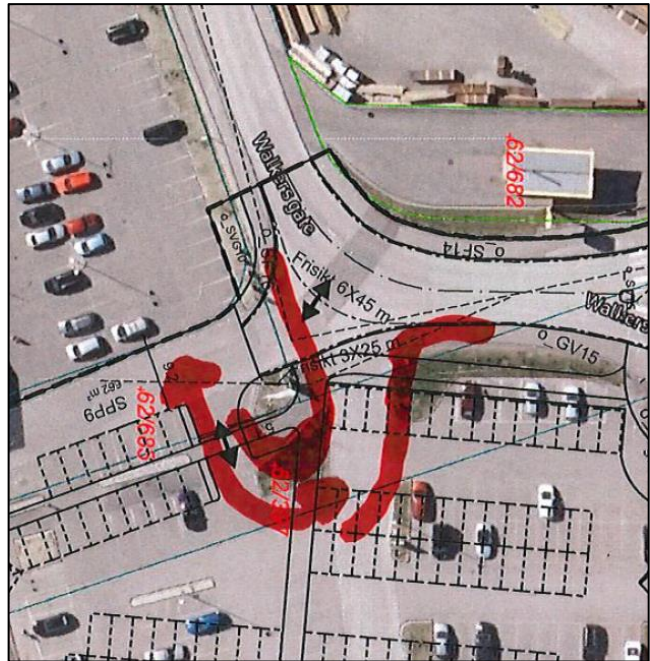
Før det eventuelt arbeides videre med en regulering som skissert for våre eiendommer må det inngås en avtale mellom grunneierne som regulerer eventuelle arealoverføringer, ny plassering og erstatning av de parkeringsplassene vi mister, anleggskostnader samt fremtidig vedlikehold og bruk mm. Løsningen viser også fri trafikkflyt mellom eiendommene og hvis det blir slik, bør også dette forholdet reguleres i avtale. Den foreslåtte løsningen med felles avkjøring og eventuell fri flyt mellom eiendommene reduserer vår fleksibilitet med hensyn til bruk av utearealer og eventuell fremtidig utbygging eller endret bruk på egen eiendom. Løsningen medfører også mer biltrafikk over vår eiendom og vil påvirke kjøremønster for varelevering samt gi negativ effekt for myke trafikanter hos oss.

Som tidligere meddelt, og med grunnlag i ovenstående, ønsker vi i utgangspunktet ikke endringer i dagens kjøremønster. Vi mener at den skisserte løsningen gir en dårligere totalløsning, både isolert sett for hver eiendom og for eiendommene samlet sett. Det er mulig at man ved skissert løsning teoretisk kan få en bedre løsning i forhold til offentlig vei, men i praksis vil problemstillingen og de negative konsekvensene flytte seg inn på vår eiendom.

Så spørsmålet er da om kommunen i sin fremstilling og krav om ny avkjøring til eiendommene har vurdert de problemstillingene som da oppstår, både trafikale og eiendomsrettslige. I den anledning ønsker jeg en redegjørelse for hvordan kommunen ser for seg at ovennevnte problemstillinger løses og hvorfor de mener at den skisserte løsningen totalt sett er bedre enn den eksisterende eller de løsninger dere tidligere har foreslått, bla med avkjøring direkte fra rundkjøringen.

Forslagsstillers kommentar: Gjennom planprosessen er det blitt utarbeidet flere trafikkanalyser og versjoner av plankart og skisser som viser mulige trafikk- og parkeringsløsninger. Det er mange hensyn å ta her, og flere privatrettslige og kommersielle forhold som må henge sammen.

Løsningsforslaget, som Tista Eiendom selv har skissert, er lagt til grunn for planutformingen. Her flyttes dagens innkjøring slik at man kan opparbeide et logisk kjøremønster og en logisk parkeringsløsning inne ved Tista senter. Ved Tista eiendom (Rema1000) stenges den direkte avkjøringen fra Walkers gate, mens det åpnes mot Tista senter der det tidligere lå en gjennomkjøringsmulighet. Denne løsningen bidrar til flere parkeringsplasser ved REMA, samtidig om man får et tryggere kjøremønster.



Fra	Dato
Kolos eft. AS	16.07.2019

Problemene for oss oppstår ved omgjøring av Rødsbergs Plass til veikryss og stenging av innkjøringen til Bakbanken.

Vi har vareleveranser med store biler til vår forretning flere ganger om dagen og framkommeligheten er vanskelig som den er.

Når denne reguleringsplanen ble varslet forrige gang, hadde vi møte med Egil Hult i Halden kommune hvor dette ble tatt opp, og det ble diskutert løsninger for unngå at vi får problemer med vareleveringer.

Det hadde vært fint med en befaring for å finne gode løsninger for alle parter.

Forslagsstillers kommentar:

Planforslaget er ikke endret i dette området. Gjeldende plan videreføres.