



Utvalgssak

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Hovedutvalg for plan - teknisk - landbruk - klima og miljø		13.05.2026
Kommunestyret		16.06.2026

Plan for gatenett og gatebruk i Halden sentrum - sluttbehandling

Kommunedirektørens innstilling:

Forslag til Plan for gatenett og gatebruk i Halden sentrum datert 04.05.2026 vedtas.

Denne saken er utredet etter prinsippet for fullført saksbehandling.

Sammendrag av saken:

Det er utarbeidet forslag til Plan for gatenett og gatebruk i Halden sentrum. Planforslaget baserer seg på vedtatt planprogram for Plan for gatenett og gatebruk i Halden sentrum.

Vedtatt mål for planen er å legge til rette for at langt flere skal gå, sykle og kjøre buss, ved å prioritere areal og tiltak for disse trafikantergruppene. Videre skal planen bidra til et attraktivt og funksjonelt bymiljø med fornøyde beboere, besøkende og næringsdrivende, og godt samvirke mellom trafikantergruppene i Halden sentrum.

Planen vil være et viktig bidrag for å følge opp lokalpolitiske og nasjonale mål om at vekst i trafikk i hovedsak skal tas gjennom gange, sykkel og kollektivtrafikk.

Gatenett- og gatebruksplanen beskriver overordnede grep på vei mot ønsket utvikling. Planen er en temaplan og er ikke juridisk bindende. Den er en veiledende prinsipplan, som skal gi retning og være et grunnlag for framtidige utviklingsprosjekter, reguleringsplaner og tiltak i planområdet/bysentrum og rullering av sentrumsplanen.

Planen består av en del om gatenett og en del om gatebruk og utformingsstandards. Planen beskriver prinsipper som bør ligge til grunn for å nå ønsket målsetting og gir eksempler på hvordan dette kan løses i noen gater og plasser.

Planen lå ute til høring i perioden 28.03.25 – 17.06.25. Det kom inn 31 høringsmerknader. Ingen av innspillene har ført til for større endringer i planforslaget. Endringene som nå er innarbeidet i plandokumentene omfatter i hovedsak justeringer mht. universell utforming og spesifiseringer av utformingsstandards. I tillegg er Repslagergata, Oscars gate og Vognmakergata nedklassifisert fra sekundærvei til ordinær sentrumsgate. Videre anbefales det at Rødsfjellet utredes videre med tanke på etablering av parkering i fjellhall.



Det anbefales at forslag til «Plan for gatenett og gatebruk i Halden sentrum» vedtas med de beskrevne endringer.

Hva aktualiserer saken?

Kommunestyret har vedtatt at det skal utarbeides en ny plan for sykkelveier i Halden for gater og veier der kommunen er veieier. Gjennom planstrategi for Halden 2020-2024, vedtatt 17.12.20, er det påpekt at det i den forbindelse bør lages gatebruksplaner for sentrumsområdet. I tillegg til disse vedtakene finnes det punkter i sentrumsplanen og enkelte vedtak i hovedutvalg for plan, teknisk, landbruk, klima og miljø som omfatter behov for gatebruksplaner.

Hovedutvalg for plan, teknisk, landbruk, klima og miljø (HTEK) vedtok i sak PS 93/2022 planprogram for Plan for gatenett og gatebruk for Halden sentrum. Planforslag basert på dette, ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn av HTEK 19.03.25 i sak PS 29/2025.

Planforslaget lå ute til høring i perioden 28.03.25 – 17.06.25. Det kom inn 31 høringsmerknader. Disse er nå gjennomgått og planen fremmes for sluttbehandling.

Saksopplysninger

Planens mål

Hovedmål

Vedtatt hovedmål for planen er å legge til rette for at langt flere skal gå, sykle og kjøre buss, ved å prioritere areal og tiltak for disse trafikantergruppene. Planen skal gi et attraktivt og funksjonelt bymiljø med fornøyde beboere, besøkende og næringsdrivende, og godt samvirke mellom trafikantergruppene i Halden sentrum.

Delmål

- Vektlegge en bymessig utforming
- Utvikle gatene til gode, innbydende og trygge byrom for folk
- Avklare prioritering av trafikantergrupper i gatenettet, med dertil omprioriteringer av trafikkareal
- Bedre framkommeligheten og tilgjengelighet for gående, syklende og kollektivreisende
- Legge til rette for universell utforming
- Ivareta historiske kvaliteter i gateløpene
- Effektiv varelevering og bylogistikk
- Bedre trafikk sikkerhet og økt trygghetsfølelse for alle brukergrupper
- Legge bedre til rette for lett tilgjengelig og sikker sykkelparkering i nærheten av målpunkter

Plantype, prosess og medvirkning

Plan for gatenett og gatebruk i Halden sentrum er en veiledende prinsipplan som ikke er juridisk bindende, men skal være grunnlag og vise retning, gi innspill og føringer for fremtidige utviklingsprosjekter, reguleringsplaner og tiltak i planområdet og rullering av sentrumsplanen. Det har i liten grad vært jobbet med detaljløsninger og det forutsettes detaljprosjektering før gjennomføring av tiltak.

Det er ikke krav til at slike temaplaner som gatebruksplanen er skal følge plan- og bygningslovens prosesskrav, i motsetning til reguleringsplaner, tematiske kommunedelplaner ol.. I en temaplan står man derfor friere til hvordan man gjennomfører planprosessen og graden av medvirkning. I

denne saken ble det likevel utarbeidet et planprogram som skulle bidra til medvirkning og bred involvering allerede fra oppstarten og dermed sikre at sentrale problemstillinger og temaer ble inkludert i planarbeidet.

Det videre arbeidet med planen er gjennomført med medvirkning via ulike møter og prosesser med bl.a. næringslivet, Rødsberg ungdomsskole, Halden Videregående skole, Halden Taxi, blindeforbundet, handikapforbundet og nød- og beredskapsetatene.

Halden kommune har mottatt 31 høringsinnspill til planforslaget. Oppsummering av høringsinnspillene med kommunedirektørens kommentarer til hver av disse følger saken, se vedlegg 2. Høringsinnspillene ligger i tillegg vedlagt i sin helhet, se vedlegg 3. Det er også laget et notat med en tematisk gjennomgang av hovedmomenter fra merknadene med svar (se vedlegg1).

Det har både kommet innspill som ønsker tydeligere grep i planen for å sikre myke trafikanter/bedre forhold for syklister og det har kommet innspill som mener planen går for langt i den retning. Det har kommet mange kommentarer til parkering og foreslåtte parkeringsløsning. Det er flere merknader som omfatter realismen i tunnelløsningene i festningsfjellet og noen forslag om endringer i veisystemet. Det har kommet flere kommentarer til veiløsninger rundt Rødsbergs plass. Banken velforening er svært kritiske til planforslaget og mener det er en rekke mangler og svakheter ved planen og planprosessen. Det har også kommet kommentarer f.eks. i forhold til fartsgrenser, konkrete overgangsfelt og utforming av kryss og krysningspunkt.

Ingen av innspillene har etter administrasjonens vurdering gitt grunnlag for større endringer i planforslaget, men flere av punktene er fulgt opp med justeringer eller suppleringer i planen.

Endringer i justert planforslag (se også vedlegg 1 og 2):

Planens hoveddokument

- Kap. 6.1 Sammenstilling av alle trafikantergrupper – Kart justert i tråd med endringene beskrevet under.
- Kap. 6.3 Gange og opphold - Adkomst til Sauøya er lagt inn kartet over prioritert gangnett. Tiltaket foreslås sikret gjennom områderegulering for Nyhavn. Trasé mellom Garvergata og Bikkjetorget lagt inn.
- Kap. 6.4 Sykkel - Os allé nord for Christian Sindings plass er fjernet som sekundær sykkelrute i kart over prioritert sykkelnett. Sykkelruta følger nå kun Gimleveien. Os allé er likevel et godt tilbud for syklister og vil trolig benyttes av mange. Trasé over Nyhavn er justert i samsvar med ny veitrasé.
- Kap. 6.4.3 Sykkelparkering - Kart for samlet offentlig tilgjengelig sykkelparkeringstilbud er oppdatert i tråd med Detaljregulering for Rådhuskvartalet.
- Kap. 6.5 Buss - Lokallinjer/skolebuss er lagt inn til orientering i kart for fremtidig bussnett.
- Kap. 6.6 Personbil - Repslagergata, Oscars gate og Vognmakergata «nedklassifiseres» fra sekundærvei til ordinær sentrumsgate. Fartsdpendende tiltak er lagt inn som tiltak mellom skateparken og ballbingen ved Rødsberg plass. Generelt punkt om innsnevring av utflytende kryss er lagt inn i tabell om tiltak som foreslås i gatenettet.

- Kap. 6.10 Personbilparkering – Parkering i Rødsfjellet er lagt inn som et tiltak som bør utredes nærmere. Behov for masser i forbindelse med utvikling av Nyhavn kan endre økonomien i et slikt prosjekt.
- Kap. 6.11.1 om Torget – Det presiseres nå at gata Kongens brygge må gis en utforming som bedrer sammenhengen mellom torget og brygga/sjøen og at taxiholdeplass må innarbeidet i «torgprosjektet».
- Kapittel 7.1 Generelt om standard er utdypet med krav om stor fokus på nedsenk i kantstein for å bedre fremkommeligheten for alle myke trafikanter i naturlige krysningspunkter. Punkt om at flomveier skal ivaretas er lagt inn. Kapitlet er supplert med føringer for utforming av kryss for å redusere hastighet.
- Kapittel 7.2 «Universell utforming» er supplert med føringer for å bedre fremkommeligheten for alle ved visuelle og taktile kontraster, fokus på tilrettelagte krysningspunkter og rekkverk. Antall HC-parkeringsplasser skal økes i takt med økende behov.
- Kap. 7.3 Beleggstandard – materialbruk i gate og på fortau - Et par uteglemte gater som har natursteinsdekke i dag (Racheprangen og Moriångata) er lagt inn med krav om å beholde dette. For å tydeliggjøre føringer for fargebruk på lysarmatur, skiltstolper og elskap er det lagt inn tekst om dette også her (tidligere kun beskrevet i kap. 7.5).
- Kap. 9 «Gjennomføring på kort og lang sikt» - teksten er revidert.
- I tillegg en er det gjort en del språklige opprettinger og presiseringer samt noen endringer som følge av at beskrevne tiltak allerede er gjennomført eller ikke lenger aktuelle, oppdaget småfeil etc.

Planområdet

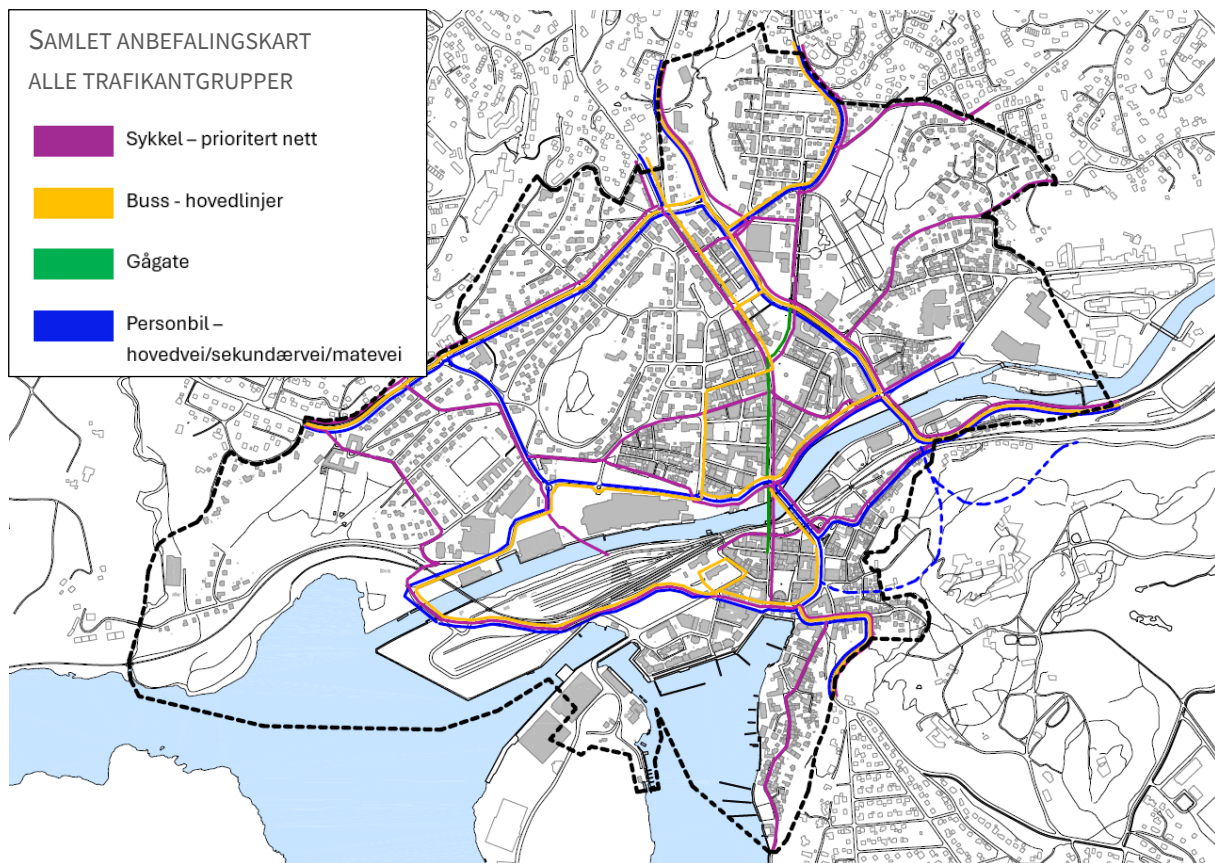
Planområdet omfatter gatenettet og sentrale byrom i Halden sentrum, og omfatter i hovedsak områder innenfor sentrumsplanens avgrensning. Trafikksystem utenfor avgrensningen er tatt med i trafikale vurderinger der det er relevant.

Prinsipper for gatenettet

Gatenettplanlegging handler om å fastsette hvor hovednett for ulike trafikantgrupper skal plasseres i gatenettet. I planforslaget er det utarbeidet forslag til:

- Gangnett
- Sykkelnett
- Kollektivnett
- Personbilnett

Det er lagt vekt på at hovednettet for den enkelte transportform skal være sammenhengende og det skal koble sammen viktige målpunkt. Videre er de ulike hovednettene vurdert i sammenheng, med hensikt å sikre en god rolledeling mellom gatene.



Figur 2: Samlet anbefalingskart for alle trafikantgrupper. Svart stiplet strek markerer planavgrensningen. Stiplet blå linje viser tunnelloesninger. Traseer over Mølen/stasjonsområdet er i tråd med dagens forslag til områderegulering for «Nyhavn». For gangnettet er kun rene gågater vist for tydelighetens skyld.

Gangnett

De fleste gater i sentrum er viktige for gående og i prinsippet skal man kunne gå overalt i byen. Utgangspunktet for å definere hovedgangnettet har vært å sikre og tydeliggjøre de viktigste gangrutene som gir effektive og attraktive forbindelser til målpunkt i sentrumsområdet. "Grønne" turstier og gangruter inne i byen gir byen en kvalitet. Byens parker og grøntdrag inngår derfor også i byens hovedgangnett. Gode sammenhengende gangforbindelser til natur- og friluftsområder utenfor byen er også en kvalitet for de gående. Hensikten med å definere nettet er også å gi et utgangspunkt for prioritering av tiltak.

Planen viser to nye gangbruer over Tista mellom jernbaneområdet og Tista senter. Gjennom områderegulering for Nyhavn tas det stilling til hvilken som skal prioriteres. I tillegg vises det et tredje aktuelt broalternativ som bør utredes nærmere i forbindelse med reguleringsarbeid for Grønland.

Planforslaget viser også noen manglede ganglenker og behov for utbedringer. Kart for prioritert gangnett finner du i kapittel 6.3 og planens vedlegg K2.

Prioritert sykkelnett

Gatebruksplanen peker ut et hovednett for sykkel i og gjennom sentrum samt et sekundært sykkelveinett. Til sammen danner disse det prioriterte sykkelnettet i sentrumsområdet. Traseene

er valgt ut med bakgrunn i hvilke som ansees best egnet i forhold til å knytte hovedinnfartene til sentrum sammen og gi god adkomst til viktige målpunkt i sentrum samt potensialet for økt sykkeltrafikk. Hovednettet følger gjeldene plan for hovedsykkelruter i Halden hvor traséene følger hovedveiene. Sekundærnettet gjør sykkelnettet mer finmasket og er et nett med noe mer direkte ruter til målpunkter i sentrum. Disse traséene vil i tillegg fungere som adkomst til hovednettet, men også som et alternativ for syklistene som ikke nødvendigvis har som mål å komme seg raskest mulig fram, og ønsker en annen opplevelse ved sykling i et mindre trafikkert og hyggeligere miljø. Sekundærnettet følger stort sett lite trafikkerte gater eller gang- og sykkelveier. I det sekundære nettet er det i hovedsak bedre skilting, oppmerking og utbedring av dekke som er nødvendige tiltak. Noen steder er det aktuelt å fjerne noe gateparkering for å bedre forholdene for syklistene.

Det er ikke foreslått røde dekker i sykkelanlegg. Anbefaligen ble lite kommunisert i forbindelse med høringen av planforslaget. Det kan være grunnen til at det ikke har kommet synspunkter til dette. Med få forslag om sykkelfelt eller sykkelprioriterte gater og liten mulighet til å få til sammenhengende traséer/få aktuelle kryss nå er konklusjonen den samme per dags dato. For mer info om røde dekker se s. 18 i Sykkelnotatet – vedlegg N4.

Kollektivnett

Dagens lokalisering av holdeplasser og «hovedbusstoppene» ved Busterudparken og i Jernbanegata vurderes å være gunstig i forhold til sentrumsaktiviteter, arbeidsplasser, skole og jernbane. Hovedbusstoppet ved Busterudparken beholdes. Dette stoppet har god tilgjengelighet fra skoler, Skofabrikken og forretnings- og aktivitetsområdet i Storgata og er et sentralt punkt for aktivitet gjennom store deler av døgnet.

Det planlegges for et felles kollektivknutepunkt for tog, buss og drosje tilknyttet jernbanestasjonen. I områdereguleringen for Nyhavn anbefales det at busstraséen endres til å følge Olav Vs gate og Jernbanegata begge veier og dette er tatt opp i gatebruksplanen. I den forbindelse foreslås det et stopp ved den gamle politistasjonen i Olav Vs gate. Rutene kan ikke endres før området rundt jernbanestasjonen er omarbeidet. I mellomtiden foreslås å flytte busstraséen fra Borgergata til Kirkegata, med kantstopp nær gangbrua.

Når Nyhavn utvikles vil det også være ønskelig med en rute som kjører vestover fra jernbanetorget, over nedstrøms bru og Walkers gate forbi Tista senter.

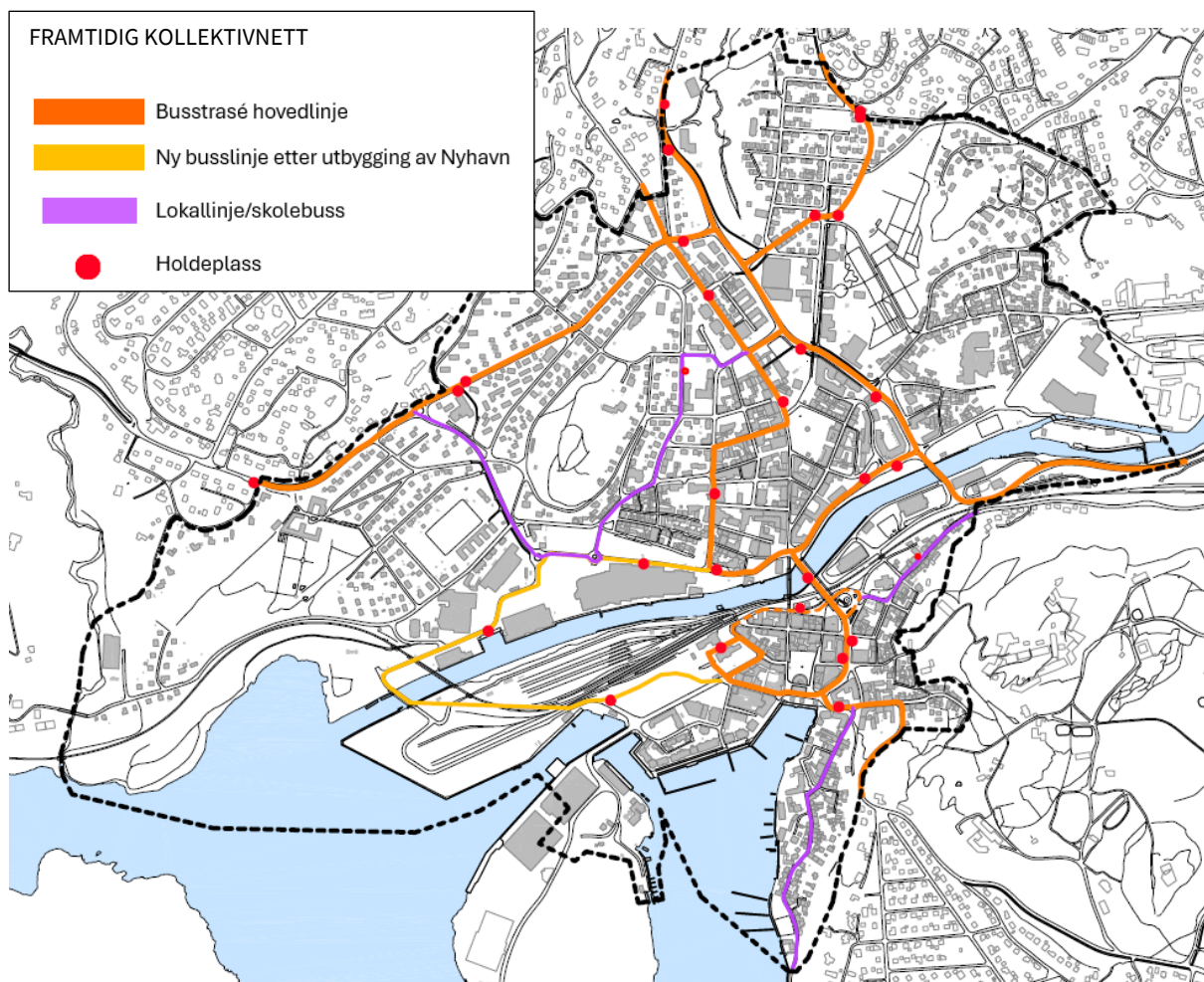


Fig. 3: Anbefalt bussnett med holdeplasser. Traséen i Kirkegata (Stiplet linje) er midlertidig trasé til bussen kan flyttes til Olav Vs gate.

Personbilnett

I all hovedsak legges kommunedelplan for sentrum til grunn for definering av hovedveisystem og det anbefales kun mindre endringer i veinettet.

I kommunens overordnede planer ligger det ønsker og føringer om etablering av tunnelløsninger syd i byen. Disse vil kunne avlaste deler av bykjernen med mye trafikk. Med bakgrunn i at disse tiltakene ikke ligger inne i Nasjonal Transportplans prioriteringslister, og trolig vil kreve bypakkelsninger for å bli realisert, er det utarbeidet et planforslag med utgangspunkt i dagens situasjon dvs. uten disse tiltakene. Det er imidlertid lagt vekt på å ikke legge hindringer i veien for senere utvikling av disse ønskede tunnelløsningene. Gatebruksplanen er ikke rette forum for å vurdere realismen i tunnelprosjektene eller reise debatt om bompenger/bypakkelsninger. Dette er et tema som må tas til vurdering gjennom andre prosesser/planarbeid.

Det er ønskelig med minst mulig gjennomkjøringstrafikk i sentrumskjernen. For å tydeliggjør at det ikke planlegges for økt trafikkmengde i traséen mellom Haakon VII's vei og Walkers gate gjennom Vognmarkergata, Oscars gate og Repslagergata defineres disse tre gatene nå kun som ordinære sentrumsgater, i motsetning til i sentrumsplanen hvor de er definert som «internt viktig sentrumsvei». Dette samsvarer med de fartsdempende tiltakene planen foreslår ved Rødsbergs

plass og skal synliggjøre at disse gatene er ordinære sentrumsgater på lik linje med de andre gatene i området. Planforslaget anbefaler imidlertid ikke å stenge ved Rødsbergs plass for gjennomkjøring til Walkers gate eller tillate kjøring kun til eiendommene/nyttetraffikk, slik det har kommet innspill om. All erfaring tilsier at dersom trafikken strupes ett sted vil det være andre som får belastningen med økt trafikk. For ytterligere begrunnelse se også vedlegg 1, pkt. 4.

Hovednettet korresponderer godt med dagens og foreslåtte fremtidige store parkeringsanlegg. Det vil være enkelt å sette fra seg bilen og fortsette inn i sentrum til fots.

For å bedre forholdene for gående og syklende foreslås følgende endringer i kjøremønster for biltrafikken:

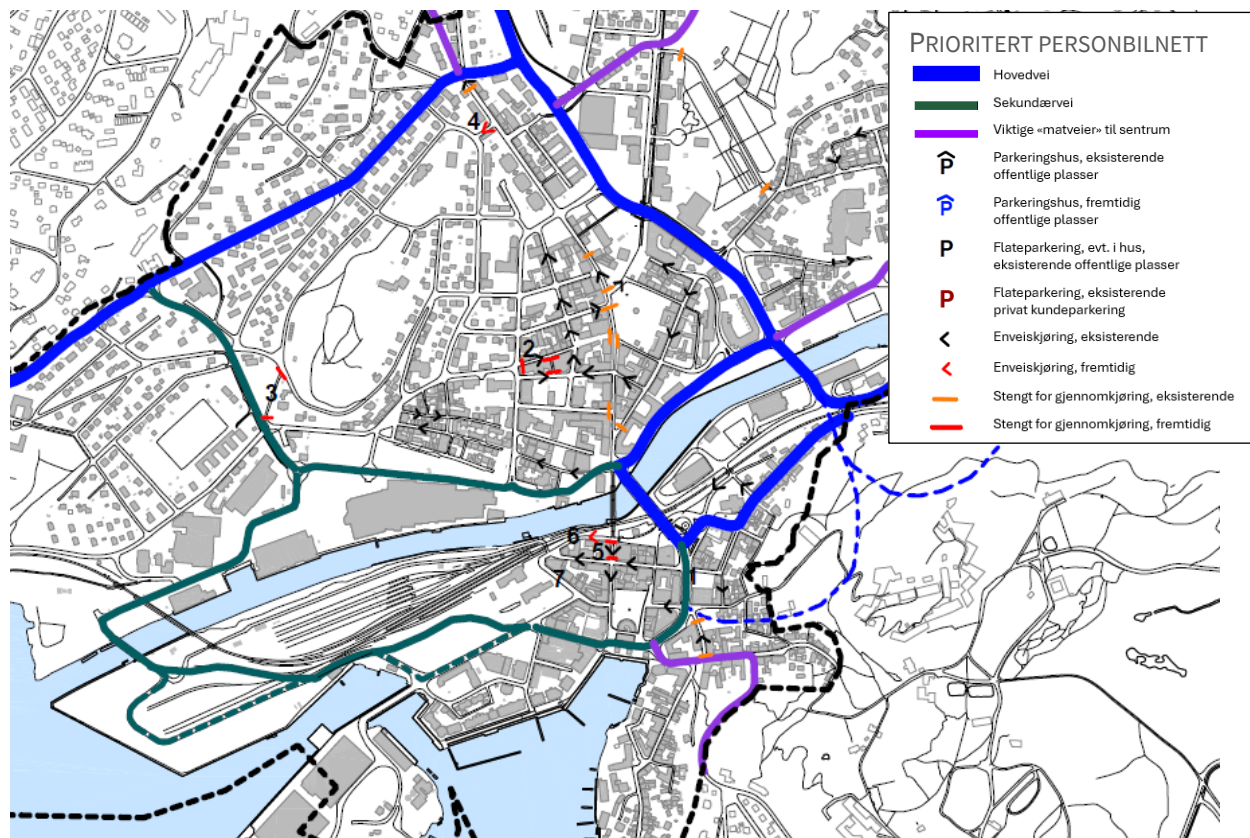


Fig. 4 Prioritert personbilnett. Stiplede linjer er tunnelløsninger og endring av veitrasé som følge av utbygging i Nyhavn. Kun offentlige tilgjengelige parkeringsarealer av en viss størrelse er markert i kartet. Numrene refererer til tabellen under.

Nr. i kart	Sted	Kommentar
1	Olav Vs gate	Omfatter ikke endring av kjøremønster, men ombygging fra fire til to felt og gateparkering i tråd med «Torgprosjektet» som er lagt inn i gatebruksplanen i tråd med HTEKs vedtak PS 101/2022 av 12.10.22.
2	Repslagergata	Stenges mellom Oscars gate og Violgata for annet enn kjøring til eiendommene (bedre forhold i sykkelvei)
3	Mathias Bjørns gate	(Gate mellom Rødsveien og Peder Ankers gate) Stenges for gjennomkjøring.
4	Forbindelse mellom Karl Johans gate og Busterudgata	Enveiskjøres mot Karl Johans gate (bedre forholdene for sykkelvei og kollektivgate i Busterudgata). Dette er allerede skiltet. Sykling skal tillates mot kjøreretning.

5	Storgata	Stenging for personbil mellom Kirkegata og Borbergata (trafikksikkerhet, gangakse). Stenging av Storgata for personbil helt ned til Tollbugata vil bli vurdert på sikt i forbindelse med gjennomføring av Torgprosjektet. Kjøring til eiendommene opprettholdes.
6	Kirkegata	Enveiskjøring i Kirkegata fra Storgata til Borbergata. Sykling tillates mot kjøreretning. Dette vil bedre forholdene for syklende og vil kunne gi mulighet for å øke bredden på fortauet mot jernbanestasjonen. Bedrer også forholdene for busstraséen som er foreslått lagt gjennom Kirkegata inntil stasjonsområdet er ferdig utviklet og busstraséen kan følge Olav Vs gate og Tollbugata begge veier.
7	Blokkhusgata	Intensjonen er å utvide fortausarealene på nordsiden av gata for å få til permanente løsninger ved serveringsstedene der. Dette avhenger av løsning for stasjonsområdet. Vil kreve enveiskjøring.

Taxi

Drosjene har fire faste plasser i sentrum som fungerer bra: på torget, jernbanestasjonen, Bikkjetorget og ved Tista senter. Dette gir en god spredning av biler. Alle plassene er beholdt i planforslaget. Taxiplass foreslås innarbeidet i Torgprosjektet.

Fremkommelighet for nyttetransport, utrykningskjøretøy og renovasjon

Det blir bare ubetydelige endringer i kjøremønster og fremkommelighet for disse trafikantgruppene.

Gatebruk og utformingsstandarder

I tillegg til å ivareta transportfunksjon for de forskjellige trafikantgruppene inkluderer gatebruksplanen også anbefalinger og prinsipper for andre funksjoner og kvaliteter som parkering, byliv og byrom, grønnsstruktur, tilgjengelighet for alle, overvann og renovasjon. I tillegg beskriver den prinsipper for utforming og materialbruk.

Fartsnivå

Fartsnivået har stor betydning for sikkerhet, opplevd trygghet og bymiljø og setter samtidig rammer for gateutformingen. Innenfor sentrumsområdet bør fartsgrensen baseres på ønsker om å prioritere gående og syklende, kollektivtrafikk, trafikksikkerhet, miljøforhold, og ikke minst trivsel og trygghet for alle som ferdes på og langs gatene. Lavere fartsnivå gir også mindre støy og mindre forurensing.

I planforslaget anbefales at det på kommunale veier innenfor planområdet settes en generell fartsgrense på 30 km i timen. Gimleveien, Løkkeveien og Fridtjof Nansens gate (Stadionbakken) anbefales med 40 km/timen. 50 km/t opprettholdes på deler av Mølen inntil den nye bydelen realiseres. Det anbefales at fartsgrensen på riksveien og fylkesveiene reduseres til 40 km/timen gjennom sentrum. Tiltakene som omfatter riks- og fylkesveier må avklares nærmere med fylkeskommunen og Statens vegvesen.

Personbilkparkering

Offentlige tilgjengelige parkeringsplasser gir tilgjengelighet for reisende med bil og er nødvendig for det samlede mobilitetstilbudet i en by. Parkering er samtidig arealkrevende, og opptar plass som kunne vært benyttet til andre formål, som for eksempel bedre tilrettelegging for gående og syklende, byliv eller ny sentrumsbebyggelse. Trafikk og gateparkering i bygater reduserer attraktiviteten for å gå og sykle, både med hensyn til fremkommelighet, trafiksikkerhet og støy.

Tellinger viser at Halden sentrum i dag har et parkeringsbelegg på kommunale offentlige tilgjengelige parkeringsplasser på omkring 50 %. Dvs. at halvparten av disse offentlige parkeringsplassene i sentrum står ledig til enhver tid. På bestemte tidspunkt kan det likevel være slik at enkelte parkeringsplasser er tilnærmet fulle samtidig som naboplasser er tilnærmet tomme. Dette gjelder særlig gratisplassene og de mest sentrale parkeringsplassene. Store parkeringsarealer setter preg på bybildet, beslaglegger sentrale arealer for byutvikling og gjør byen gråere og mindre attraktiv.

For å utvikle et konkurransedyktig næringsliv og et attraktivt sentrum med handel og servicetilbud, må kommunen ivareta to ulike mobilitetsutfordringer:

- Et parkeringstilbud i byen som er attraktivt nok til å konkurrere med frittliggende kjøpesentra/andre byer.
- Et parkeringstilbud som er tilpasset og underordnet bylivet, med minimal bruk av arealer på overflaten til parkering og gode løsninger for gående og syklende.

Strategien som foreslås i planen er å redusere overflateparkering, samle langtidsparkering i p-hus/p-anlegg og samtidig sikre god korttidsparkering for handel og service.

Følgende tiltak inngår i planen (tallene er omtrentlige og vil kunne justeres ved detaljprosjektering):

1. Overflateparkeringsplasser (noe gateparkering og flateparkeringsplasser) (totalt ca. 450, hvorav om lag 300 er offentlig tilgjengelige plasser) fjernes i sentrum for blant annet å prioritere utviklingsprosjekt, gående, syklende og kollektivtransport.
2. Torgprosjektet gjennomføres med en fleksibel løsning der torget helt eller delvis avspærres for parkering i perioder med aktivt byliv.
3. Det etableres P-hus/P-kjeller på stasjonsområdet/Nyhavn med plass til minimum 150 biler ut over det området selv har behov for.
4. Det etableres P-hus på St. Joseph-tomta med plass til ca. 160 biler.
5. Det etableres P-dekke på Kvikkeplassen med plass til ca. 35 biler.
6. Det etableres P-plasser i Olav V's gate i tråd med Torgprosjektet med plass til ca. 35 biler.
7. I boligområder med gratisplasser som Os, Stadion-området og vest for Rødsberget innføres kombinerte bolig- og avgiftssoner.
8. Det innføres endringer i P-avgiftssystemet der dagens gratis parkering fjernes samtidig som det innføres progressive parkeringssatser som gjør det billigere/gratis å parkere for korte handelsstopp.

9. Parkeringsnormen endres ift. dagens P-norm slik at det blir redusert krav til parkering i forbindelse med nye utviklingsprosjekt. Det åpnes for å dekke parkeringsbehov i felles parkeringsanlegg/p-hus og ikke nødvendigvis på egen tomt.
10. Dagens frikjøpsordning videreføres og det legges til rette for å leie beboerparkering og pendlerparkering i foreslåtte parkeringshus.
11. Ved fremtidige utvidelser av Tista senter/Høvleriområdet vurderes krav om P-hus slik at et større areal som i dag er parkering mellom Bakbanken og Walkers gate kan transformeres til park/grønt.
12. Rødsfjellet utredes videre for parkering i fjellhall.

Sykkelparkering

Det finnes i dag en del mindre offentlig tilgjengelige sykkelparkeringsplasser fordelt rundt i sentrum. I planforslaget foreslås det å etablere nye sykkelparkeringsplasser en rekke steder.

Byrom og byliv

Fjerning av overflateparkering og utflytende trafikkarealer gir nye muligheter. Planforslagets kap. 6.11 viser idéer for hvordan attraktiviteten i bysentrum kan heves dersom bilparkering og utflytende trafikkarealer begrenses. Gode og varierte byrom fremmer byliv og gjør sentrum mer attraktivt for beboere, besøkende og næringsdrivende.

Under vises et eksempel med idéer for Kirkegatas utflytende asfaltarealer. Mange av parkeringsplassene er opprettholdt, gata blir mer trafiksikker og har fått en langt mer tiltalende utforming og et hyggeligere miljø å oppholde og bevege seg i.



Fig.4 Kirkegata i dag.
Mad

III. MAD



Fig. 5 Sånn kan det bli i Kirkegata

III.

Treplanting og vegetasjonsbruk

Planen påpeker viktigheten av å bevare og utvikle Halden som en grønn by og kommer med anbefalinger for hvordan dette kan oppnås. Følgende kriterier er lagt til grunn for forslagene om parkmessig opparbeidelse og treplanting:

- Opparbeiding av områder regulert til grønnstruktur eller avsatt til grønnstruktur i sentrumsplanen og som ennå ikke er opparbeidet i tråd med formålet
- Vedlikehold/erstatningsplanting/supplering i eksisterende tre- og buskrabatter
- Bevare/gjenskape historiske parkanlegg/treplantninger
- Forslag til ny treplanting/beplantning for å skape sammenheng og styrke eksisterende grønnstruktur og/eller som strukturerende element i byen. Det foreslås å tydeliggjøre innfartsårenes og hovedveienes betydning ved treplanting. I tillegg gis bl.a. hovedsykkelveinettet prioritet.

I tillegg til oppstillingen over skal det alltid vurderes om det kan tilføres grønne elementer i gatene eksempelvis som enkeltstående trær eller trær i grupper. Det bør likeledes etableres vegetasjon i rundkjøringer, trafikkdelere/midtdelere og innsnevringer i gate. Se også planbeskrivelsens kap. 6.12.

Overvann

Planforslaget går ikke detaljert inn i vurderingene av overvann og hvordan dette skal håndteres. Prinsippet er at overvannet i størst mulig grad skal håndteres lokalt i åpne løsninger og utnyttes som ressurs i bylandskapet. Kommunen jobber med en oppdatering av gjeldende overvannsveileder for kommunen. Denne skal også omfatte sentrumsområdet. Overvann vil i tillegg bli et tema i arbeidet med ny kommunedelplan for sentrum. Slik vil nye krav og mer detaljerte løsninger komme på plass etter hvert.

Renovasjon

Planen gir overordnede føringer for felles renovasjonsløsninger innenfor planområdet. Ut fra hensynet til estetikk og kulturhistorie, brukbarhet og brannhensyn er det foreslått at det kun skal benyttes helt nedgravde løsninger med slanke nedkast med innkast fra siden, der dette er teknisk mulig. Kommunen har igangsatt arbeid med en renovasjonsforskrift/ renovasjonsteknisk norm. Denne vil gi detaljerte krav også for sentrumsområdet.

Utformingsstandard og beleggstandard

Planens kapittel 7.1 omfatter generelle prinsipper for utforming av gater i Halden sentrum. Dette omfatter f.eks. smale kjørefelt, stram utforming av kryss, så brede fortau som mulig, sykkelvennlighet, god fremkommelighet for nyttetraffic og buss, gater og plasser med grønt preg og åpne overvannsløsninger. Planforslaget gir også føringer for fremtidig materialbruk i gater og fortau i sentrumsområdet, jf. kap. 7.3. Dette har vært etterspurt ved tilbakesetting etter graving i byens gater. Planen følger opp sentrumsplanens føringer for bruk av gatesteinsdekker. Figuren under viser anbefalte beleggstandard.

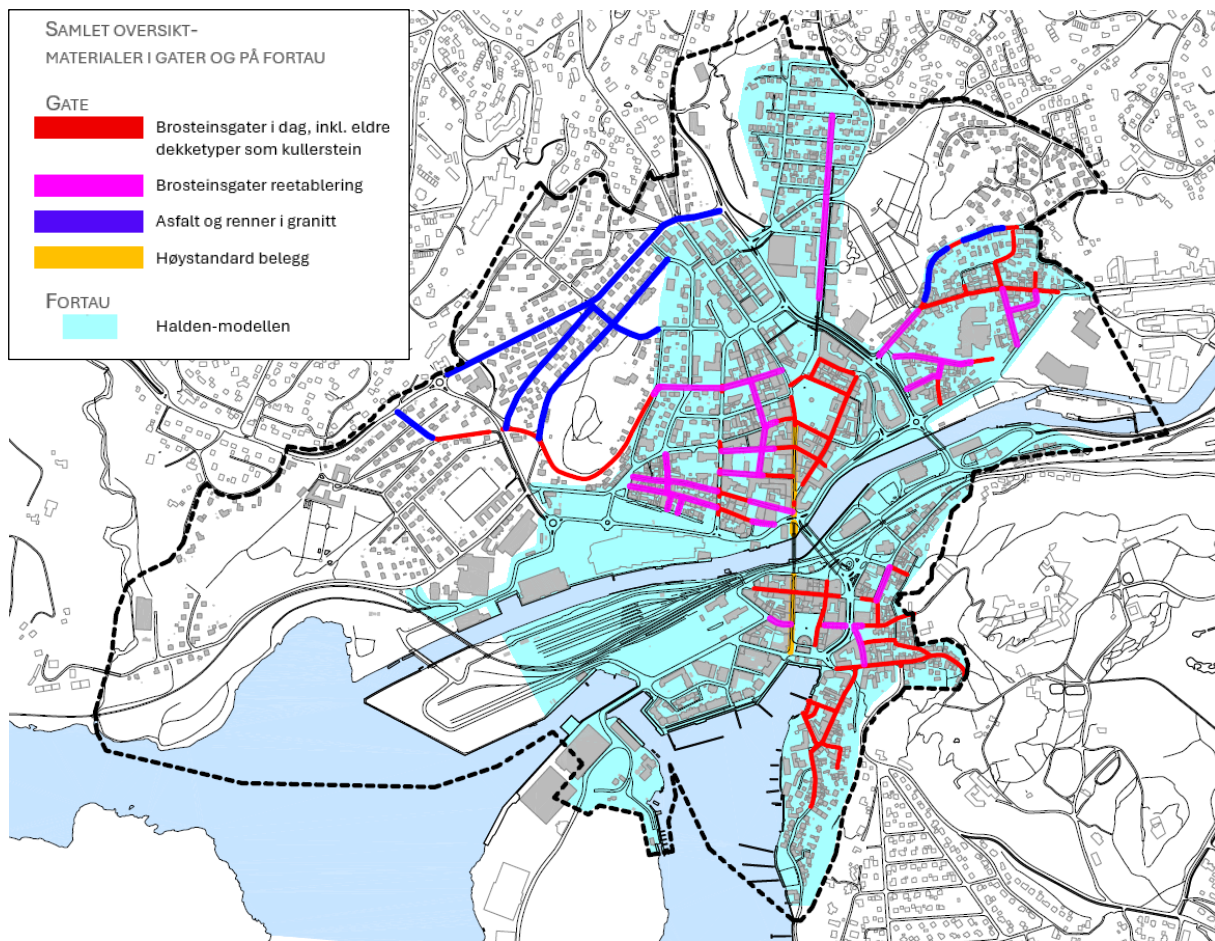


Fig. 6 Anbefalte beleggstandard



Fig. 7 - Halden-modellen

Platekantstein (Oslokantstein) mot kjørevei/parkering og mellom kantstein og betongheller er det to rader smågatestein. Mot vegglivet legges også smågatestein.

I gater med Haldenmodellen på fortau skal det i tillegg legges tre rader storgatestein som renne langs kantstein. Det skal også benyttes grønn farge, RAL 6009, på lysstolper, skiltstolper og elskap innenfor denne sonen.

Fremkommelighet for personer med funksjonsvariasjon

Byen skal være for alle, også for personer med funksjonsvariasjon. Dette er viktig også med tanke på den demografiske utviklingen som kommer med flere eldre. Hovedløsningen skal være tilgjengelighet for alle uten behov for tilrettelegging. Planforslaget gir føringer for utforming i henhold til prinsipper om universell utforming, jf. planbeskrivelsen kap. 7.2.

Gjennomføring

Gatebruksplanen viser retning fremover for utvikling av gater og plasser i sentrum. Planen er ikke statisk og må tas opp til rullering ved behov.

Til sammen vil kostnadene for gjennomføring av alle tiltakene som er beskrevet i planen være betydelige. Planen er en veiledende prinsipplan som skal danne grunnlag for videre arbeid med forprosjekter, reguleringsplaner og tiltak i planområdet/bysentrum og gi innspill og føringer for rullering av sentrumsplanen.

Ved gravearbeider i sentrum er det mye å hente på samtidig gjennomføring og ferdigstilling av prosjekter. Dette mulighetsrommet bør utnyttes.

Planen omfatter både små og store tiltak. Oppfølging av planen legger opp til en trinnvis gjennomføring, slik at investeringer og eventuelle nødvendige politiske vedtak kan fordeles over tid og flere budsjettår.

Vurderinger

I forslag til *Plan for gatenett og gatebruk i Halden sentrum* er det anbefalt en omprioritering i en del av byens gater og byrom. Dette skal bidra til å legge til rette for at flere skal gå, sykle og reise kollektivt, og bidra til et bysentrum som er attraktivt og tilgjengelig, med et levende handels- og servicetilbud som innbyr til opphold og aktivitet.

Planen vil være et viktig bidrag for å følge opp lokalpolitiske og nasjonale mål om at vekst i trafikk i hovedsak skal tas gjennom gange, sykkel og kollektivtrafikk.

Fremkommelighet

Planforslaget legger kun opp til små endringer i personbilnettet. Et fåtall nye gater enveiskjøres eller skiltes med gjennomkjøring forbudt. Dette er gater med lave trafikkmengder i dag. Planen foreslår å redusere fartsgrensen på et utvalg av gater. Redusert fart gir noe lenger reisetid, men mindre støy, støv og dermed bedre forhold for bymiljø, byluft og et hyggeligere og tryggere miljø å ferdes i for alle trafikantgrupper. Tidsforbruket på en strekning på 500 meter øker med 24 sekunder dersom farten reduseres fra 50 til 30 km/t.

Planen ser på bysentrum på lang sikt. Det er lagt vekt på å ikke legge hindringer i veien for senere utvikling av tunnelløsninger på sydsiden, som kan innarbeides ved fremtidige rulleringer av gatebruksplanen.

Fremkommelighet kollektivtransport

Planforslaget medfører i liten grad endringer for kollektivtransporten. Foreslått endring av busstrasé fra Borgergata til Olav Vs gate vil flytte bussene over i et trafikksystem som er bedre dimensjonert for dem uten at tilgjengeligheten til holdeplassene forringes. Reisetiden forlenges marginalt. Foreslåtte nye rute om Mølen vil bedre tilgjengelighet til en større del av sentrumsområdet på sikt, men er avhengig av at kollektivselskapet prioriterer dette.

Fremkommelighet for syklistar

Planen peker ut et lokalt sykkelnett (sekundærnett) i tillegg til hovedsykkelnettet og angir dermed et mer finmasket sykkelnett i sentrumsområdet. Dette gjør at det skal legges særskilt vekt på god tilrettelegging for syklistar flere stader i byen. Planen foreslår å fjerne gateparkering noen stader og det er foreslått et fåtall enveiskjøringer og gater hvor det ikke lenger tillates gjennomkjøring for å bedre trafiksikkerheten og fremkommeligheten i sykkelnettet. Reduksjon i fartsnivået vil bidra tilsvarende til en tryggere sykkelby. Krav til rullevennlige dekker vil bedre fremkommeligheten og treplantingen som foreslås vil gjøre sykkeltraséene mer attraktive. Planen peker også på aktuelle stader for trygg sykkelparkering. Til saman vil disse tiltakene bedre forholdene for syklistene.

Parkering

Tilgangen til butikkar, restauranter og annan service opprettholdes ved at korttidsparkering nær disse stadene i stor grad er opprettholdt.

Planen legger opp til god parkeringsdekning og gode parkeringsmuligheter i sentrum. Det foreslås imidlertid at gratis langtidsparkering fjernes fra sentrumsområdet. Folk som har behov for langtidsparkering henvises til færre, men større P-anlegg, som nytt parkeringshus ved St. Josephs og nytt parkeringsanlegg ved jernbanestasjonen. I boligområder med gratisplasser som Os, Stadion-området og vest for Rødsberget innføres kombinerte bolig- og avgiftssonar.

Tilgangen for gående og syklende til butikkar, restauranter og annan service forbedres, og det blir mer attraktivt å ferdes på sykkel eller til fots. Gående og syklende handler normalt mindre enn de som kommer med bil, men de handler til gjengjeld oftere.

Nye byrom

Opprydning i dagens overflateparkering bl.a. på rivningstomter gir muligheter for å utvikle nye sentrumsprosjektar og møteplasser som kan heve byens attraktivitet.

Materialbruk

Planen foreslår bevaring av eksisterende brosteinsdekker og reetablering av brostein i noen gater. Brostein utgjør en sentral og identitetsskapende del av Haldens historiske bygnings- og bymiljø og har stor betydning både kulturhistorisk, funksjonelt og estetisk. Som et naturlig og lokalt forankret materiale har brostein høy slitestyrke og lang levetid, noe som gir bærekraftige løsningsar med lave livsløpskostnader. Brosteinsdekker virker samtidig fartsdempende. Dette kan bidra til økt trafiksikkerhet og bedre forhold for gående og syklende, og signaliserer tydelig at sentrumsgater er byrom der de myke trafikantene har prioritet. Rullevennlige dekker i ganglinjer og sykkeltraséer er en forutsetning.

Et helhetlig og bevisst bruk av brostein i sentrumsområdene bidrar til å styrke byens særpreg og historiske identitet. Dette har også positiv effekt for private utviklingsprosjektar i sentrum. Attraktive og historisk forankrede byrom økar områdenes kvalitet, opplevelsesverdi og attraktivitet for både beboere, næringsliv og besøkende. Erfaring viser at prosjektar som inngår i et helhetlig bymiljø med tydelig materialbruk og historisk kontinuitet, ofte oppnår høyere markedsverdi og

bedre langsiktig robusthet. Bevaring og videreføring av brostein gir dermed et kvalitetsløft som også private aktører drar nytte av.

Brosteinsgatene er videre en vesentlig del av Haldens kulturhistorie og avgjørende for at det sammenhengende og godt bevarte bygningsmiljøet i sentrum skal komme til sin rett. Samspillet mellom bygninger, gater og materialbruk er en viktig forutsetning for å bevare områdets autentisitet og historiske preg. Brosteinen har i tillegg en egenverdi som kulturhistorisk materiale.

Ved å ta vare på og videreføre bruk av eksisterende brostein i sentrumsutviklingen, legges det til rette for en byutvikling som kombinerer kulturminnehensyn, trafiksikkerhet, miljømessig bærekraft og privat verdiskaping.

Brostein gir noe mer støy enn asfalt og dette avhenger bl.a. av hastighet på biltrafikken. Dette er forsøkt hensyntatt ved utvelgelse av gater.

Beskrivelse av løsningsalternativer

Alternativ 1:

Planforslaget vedtas som det foreligger.

Alternativ 2:

Planforslaget sendes tilbake til administrasjonen for bearbeiding, med klare føringer for hvilke endringer som ønskes. Dersom det ønskes å vedta andre løsninger enn det som foreslås i planen kan det utløse behov for en ny høringsrunde.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Gatenett- og gatebruksplan er en temaplan og ikke en juridisk bindende tiltaksplan. Vedtaket av planen får derfor ingen direkte økonomiske konsekvenser for drifts- og investeringsbudsjettet.

Når planen er vedtatt vil den ha betydning for utvikling av bysentrum som en attraktiv by.

Gatenett- og gatebruksplanen skal være retningsgivende for tiltak, planer og reguleringsplaner i Halden bysentrum. Arbeidet med økt byliv er en kontinuerlig prosess i mange etapper. Oppfølging av planen vil måtte skje trinnvis slik at investeringer og politiske vedtak kan fordeles over tid og flere budsjettår. Ikke alle tiltakene er prosjekter som kommunen er ansvarlig for eller skal stå for alene. Det må jobbes for å få andre med på laget.

Foreslåtte utbedringer av gater og byrom forutsetter finansieringsløsninger som innarbeides i økonomiplan. Evt. økte driftskostnader må synliggjøres i det enkelte prosjekt.

Ønskede tunnelløsninger syd i byen ligger ikke inne i Nasjonal transportplans prioriteringslister og vil trolig kreve bypakkeløsninger (bompenger) for å bli realisert.

Kommunens parkeringsinntekter er et direkte resultat av parkeringspolitikken. Gjennom beslutninger om avgiftsnivå, reguleringsform og fordeling mellom gateparkering og parkeringsanlegg styrer kommunen både inntektsnivå, forutsigbarhet og kostnadsdekning. Gratisparkering reduserer inntektsgrunnlaget og begrenser kommunens handlingsrom, mens avgiftsregulert parkering muliggjør selvfinansiering og målrettet bruk av parkeringsarealer.

Etablering av parkeringshus forutsetter at parkeringspolitikken utformes slik at parkeringshus kan fungere etter sitt formål og være økonomisk bærekraftig over tid. Dette innebærer at konkurrerende gratis gateparkering i sentrumsområdet må avvikles eller avgiftslegges.

Gjennom målrettet bruk av korttidsparkering kan kommunen sikre høy omløpshastighet og god tilgjengelighet til handels- og servicetilbud i sentrum. Tidsregulert og moderat priset korttidsparkering prioriterer kunder fremfor langtidsparkering, bidrar til flere besøk per parkeringsplass og styrker dermed handelsnæringens rammevilkår uten økt arealbruk.

Samlet sett anses avvikling av gratisparkering som en nødvendig forutsetning for å realisere parkeringshus som et funksjonelt, økonomisk bærekraftig og byutviklingsmessig hensiktsmessig tiltak.

Parkeringskrav ved utbygging sikrer lokal parkeringsdekning, men kan samtidig øke byggekostnader, fremme bilbruk, gå på bekostning av grønne gårdsrom og redusere arealeffektivitet. I sentrale og kollektivnære områder kan høye minimumskrav begrense ønsket byutvikling. Redusert krav til parkering forutsetter en aktiv kommunal parkeringspolitikk og gir større tilpasning til faktiske behov og overordnede transport- og arealmål.

Forankring i samfunnsplanen og andre kommunale planer

Å legge til rette for etablering av trygge gang- og sykkelløsninger er en oppfølging av samfunnsplanens mål om bærekraftig utvikling. Den svarer også opp målet om «*en kommune det er godt å bo i – gode levekår, en trygg oppvekst for barna med mangfold og høy livskvalitet.*» Iht. samfunnsplanen skal vekst i trafikk i hovedsak tas gjennom gange, sykkel og kollektivtrafikk. Skal dette målet nås må det legges til rette for etablering av trygge løsninger for gående og syklende, sammen med bedring i kollektivtilbudet. Halden kommunes Kommunedelplan for klima og energi har som mål at klimagassutslippene skal ned. Planarbeidet skal gi mer attraktive og trafikksikre løsninger for gående og syklende, noe som kan gjøre det lettere å velge gange- og sykkel som transportmiddel fremfor bil.

Folkehelseprofilen for Haldens befolkning viser stort potensiale for bedring. Å legge til rette for fysisk aktivitet og gode møteplasser i bybildet er et svært viktig folkehelseiltak. Dette er i tråd med kommunedelplan for helse, omsorg og mestrings Strategi 3: en aktiv befolkning.

Forankring i bærekraftsmålene

Se kommentarer på neste side.

Hvilke konsekvenser har denne saken for klima, natur og miljø?

Planen legger til rette for mer miljøvennlige reisemåter og retter fokus mot å bevare og videreutvikle Halden sentrums grønne preg.

Andre forhold

Det er utarbeidet en lang rekke fagnotater etc. som vedlegg til planforslaget. Disse er ikke sendt ut, men det er lenket til disse fra plandokumentet slik at vedleggene er tilgjengelige. Disse vedleggene ligger også lagret i kommunens arkivsystem i dokument 2022/4375-212. Oversikt over vedleggene ligger i plandokumentets kap. 10 på siste side.

Konklusjon og anbefaling

Kommunedirektøren anbefaler at vedlagte forslag til Plan for gatenett og gatebruk i Halden sentrum vedtas.

Lasse Henriksen
Direktør Teknisk

Bernt-Henrik Hansen
leder enhet Plan og miljø

Saksbehandler: Inger Helene Kjerkreit

Utsendte vedlegg

- 1 Vedlegg 1 Tematisk gjennomgang av hovedmomenter i innkomne merknader med kommentarer
- 2 Vedlegg 2 - Oppsummering av merknader m kommentarer
- 3 Vedlegg 3 - Innkomne merknader ved høring og offentlig ettersyn i fulltekst
- 4 Vedlegg 4 Trafikksituasjonen rundt Rødsbergs plass
- 5 Plan for gatenett og gatebruk i Halden sentrum, 04.05.26

Medsaksbehandlere

Navn:

Adm.enhet:

Bidrag til saken:

Bjørn Murvold

Bernt Henrik Hansen

Forankring av tiltaket i FNs bærekraftsmål

	Mer gange og sykkel har en klar effekt på folkehelse og reduserer både psykisk og fysisk sykdom og uhelse. Planen vil gi bedre trafiksikkerhet som kan føre til færre skadde i trafikken.
	Mobilitet er en sentral del i bærekraftige byer og samfunn, og ulike behov og interesser må balanseres. Planarbeidet legger til rette for at det skal bli lettere, tryggere og mer attraktivt å velge gange-, sykkel og buss som transportmiddel fremfor bil.

13 STOPPE KLIMAENDRINGENE 	Redusert eller endret energibruk fra transport er viktig for å redusere klimaendringene.
15 LIV PÅ LAND 	Planforslaget vil bidra til et grønnere bysentrum og mer insektsvennlig by.

Vedlegg 1

Notat – Tematisk gjennomgang av hovedmomenter fra innkomne merknader med kommunedirektørens kommentarer

Det er kun forslag om endringer som oppsummeres og kommenteres her.

For mer utfyllende beskrivelser av alle merknader og kommentarer se vedlegg 2.

Veinettet

- 1. Tunnelløsninger** - Det har kommet flere skeptiske og kritiske merknader og det stilles spørsmål ved tunnelløsningene gjennom festningsfjellet. Disse ansees å være lite realistiske, dyre og utrygge løsninger.

Kommentar: I kommunens overordnede planer ligger det ønsker og føringer om tunnelløsninger syd i byen. Tunnelene vil trolig kreve bypakkeløsninger med bompenger for finansiering. Kan steinmassene som tas ut brukes som ressurs i nærområdet påvirkes kostnadssituasjonen. En tunnel kan også kombineres med parkeringsanlegg og benyttes som «dekningsrom» (beskyttelsesrom) i kriser. Slik det er beskrevet i innledningen til gatebruksplanen er det utarbeidet et planforslag med utgangspunkt i dagens situasjon dvs. uten disse tiltakene. Det er imidlertid lagt vekt på å ikke legge hindringer i veien for senere utvikling av disse ønskede tunnelløsningene. Gatebruksplanen er ikke rette forum for undersøke nærmere/reise debatt om realismen i tunnelprosjektene og bompenger/bypakkeløsninger. Dette er et tema som må tas til vurdering gjennom andre prosesser/planarbeid.

Banken Velforening har fremsatt krav om at status for tunnelprosjektet bekreftes og at konsekvenser av manglende realisering blir synliggjort i gatebruksplanen, og videre at planen må definere et alternativt trafikkmønster dersom tunnelen ikke bygges.

Dersom ikke tunnelene realiseres vil det være dagens hovedveisystem som videreføres. Endringene i trafikk vil i hovedsak komme langs Tista og Elvegata/Olav Vs gate, men kan også påvirke om folk velger Haakon VII's vei eller Walkers gate på vei inn eller ut av byen. Tunnelløsningene vil i liten grad ha innvirkning på trafikk og valget av trafikkløsninger rundt Bakbanken. Se også kommentar til forslaget endringer i trafikksystemet rundt Rødsbergs plass under (pkt. 4).

- 2. Bru mellom fylkesvei 21 (Sykehusgata) og fylkesvei 220 (Iddeveien)** ved politistasjonen foreslås som alternativ til tunnel.

Kommentar: Bru kan muligens være et alternativ til tunnel for å koble Iddeveien (fv 220) med fv. 21. Det vil kreve sanering av bebyggelse langs Sykehusgata og vil komme i berøring med Sefrak-registrerte bygg. Stigningsforhold og kryssforhold synes utfordrende. Brua vil ikke fange opp trafikkstrømmen som man ønsker å føre i tunnelløpet vestover mot Kvikkeplassen utenom Elvegata fra Iddeveien. En bruløsning vil ellers ikke påvirke trafikkstrømmene i sentrumsområdet

særlig annerledes enn en tunnelloøsning. Det er derfor ikke sett nærmere nå på om en slik løsning er gjennomførbar. Det overlates til andre planprosesser å vurdere om dette forslaget skal undersøkes nærmere.

3. Utvidelse av undergangen i Høljen foreslås som alternativ til tunnelloøsninger i festningsfjellet.

Kommentar: Foreslåtte alternative løsning med utvidet/endret undergang ved Høljen vil kunne gi mindre trafikk over Wiels plass, men hjelper f.eks. ikke på trafikkmengden i Elvegata. Et lignende forslag er allerede regulert, men er ikke gjennomført og er vanskelig gjennomførbart pga. plassen som er til rådighet, terrengforhold etc.

4. Forslag om å stenge Bakbanken for gjennomkjøring mellom ballbingen og skateparken ved Skolestadion, alternativt etablere et gatetun ved Rødsbergs plass
Forslaget begrunnes med:

- Trygghet for barn og unge – veien blir ikke lenger en barriere mellom to av byens mest brukte aktivitetsarenaer.
- Tryggere krysningspunkt for eldre og personer med nedsatt mobilitet.
- Sammenhengende nærmiljøanlegg og mer attraktiv møteplass. Tiltaket gir bedre rammer for uorganisert lek, aktivitet og opphold på tvers av alder. Styrker skolestadion som bydelens viktigste møteplass. Skolestadion er under utvikling.
- Mindre gjennomkjøring i de tettest befolkede bolig gatene i sentrum. Løsningen bryter opp snarveitrafikken fra boligområdene i nord og øst til Tista senter/Høvleriområdet og kanalisere den til hovedveinettet. Redusert støy, fart og trafikkbelastning der flest går og der bilholdet pr husstand er lavest.
- Bedre levekår – mindre trafikk og lavere hastighet styrker bokvalitet, helse og trivsel for beboerne.

Kommentar: Kommunedirektøren ser det isolert sett kan være flere fordeler ved å stenge gata (Banken) mellom Rødsbergs plass og Walkers gate eller kun tillate kjøring til eiendommene. I gatebruksplanen er Repslagergata foreslått som sekundær sykkelvei og som en del av det prioriterte gangnettet og hovedsykkelveitrasé går gjennom Bakbanken. For disse funksjonene vil det også være en fordel om trafikkmengden i gata og hastigheten på biltrafikken reduseres.

Det anbefales likevel ikke å avgrense gjennomkjøringsmuligheten fra Rødsbergs plass til Walkers gate fordi:

- All erfaring tilsier at dersom trafikken strupes et sted vil det være andre som får belastningen med økt trafikk. Målinger viser en økning i trafikk nederst i Oscars gate da det var stengt over Rødsberg plass. Det er grunn til å tro at trafikken i Walkers gate også økte i denne perioden.
- Walkers gate har stor trafikk og flere mye benyttede krysningspunkt som brukes av både barn, unge og voksne som skal til Tista senter og Høvleriet. Trafikkulykkene som er registrert i området er knyttet til Oscars gate og Walkers gate.

- Ombyggingen som ble gjort i Oscars gate i 2020 ansees som vellykket. Dette har knyttet Banken-området bedre til resten av sentrum ved enklere og tryggere kryssninger over gata.
For kulturbyggene og funksjonene langs gata er dette også fordelaktig.
- Det er i utgangspunktet farten heller enn trafikkmengden som vurderes å være avgjørende/betydningsfull mht. trafikksikkerheten i området. Gatebruksplanen beskriver allerede tiltak ved Rødsbergs plass jf. planbeskrivelsen kap. 6.11.1. Skisseforslaget har tatt utgangspunkt i å få ned hastigheten på biltrafikken og gjøre det hyggeligere, enklere og tryggere som myk trafikant å bevege seg i området. Forslaget viser innsnevring av kjørebaner, opphøyd kryssningspunkt ved Bakbanken og annen materialbruk i andre kryssningspunkter. Det omfatter i tillegg treplanting og grønne elementer. Forslaget er ikke en ferdig prosjektert løsning, men må sees på som en mulighet og et grunnlag for videre bearbeiding. Det foreslås nå ytterligere tiltak for å redusere farten også i området mellom Walkers gate og Rødsberg plass (strekningen mellom skateparken og ballbingen). Dette kan f.eks. være en fartsdump nær rundkjøringen i Walkers gate, alternativt sjikane (innsnevring) e.l. Løsningen må detaljeres nærmere. Tiltakene kan som en positiv bieffekt bidra til noe reduksjon i trafikkmengde da gata blir mer «tungvint» å benytte, men dette kan ikke sies med sikkerhet.

Begrunnelsen for den foreslåtte løsningen er også å prøve det minst inngripende grepet først. Foreslåtte løsninger kan testes ut ved midlertidige tiltak. Dersom det viser seg at dette ikke gir tilfredsstillende forhold kan tiltaksmengden økes.

Gatetun kan bare skiltes/etableres i gater uten gjennomkjøringstrafikk. Et slik grep vil derfor kreve enten å stenge helt for gjennomkjøring eller kun tillate kjøring til eiendommene. Kjøring kun til eiendommene vil være vanskelig å håndheve/kontrollere i et område hvor det i tillegg til boliger ligger et par forretninger, en moske og ungdomshuset Rockehuset.

Repslagersgata mellom Oscars gate og Walkers gate er markert som sekundærvei i høringsutgaven av gatebruksplanen. Hensikten med dette har ikke vært å øke trafikkmengden i denne gata, men å synliggjøre at den er en viktig gate i sentrum, slik som også Oscars gate og Vognmakergata er. Det er ønskelig med minst mulig gjennomkjøringstrafikk i sentrumskjernen. For å tydeliggjøre at det ikke planlegges for økt trafikkmengde i Repslagersgata, Oscars gate og Vognmakergata anbefales at markeringen som «sekundærvei» fjernes fra disse gatene. Dette samsvarer med de fartsdempende tiltakene planen foreslår ved Rødsbergs plass. Dette skal synliggjøre at disse gatene er ordinære sentrumsgater på lik linje med de andre gatene i området.

Se også vedlegg 4 «Trafikksituasjonen i området rundt Rødsbergs plass» for ytterligere informasjon.

5. Det er uakseptabelt at «den mest trafikkfarlige snarveien» fra Brødløs og Strupe til Tista senter, via Busterudkleiva, Marcus Nilsens gate, Karl Johans gate, Repslagersgata og Rødsbergs plass, ikke er vurdert i gatebruksplanen.

Kommentar: Måling ved Karl Johans gate 1 i juni 2025 viser ÅDT (årsdøgntrafikk) på 629 mens det stengt for gjennomkjøring i Busterudkleiva. Måling samme sted i oktober 2025 da gata igjen var åpnet viser ÅDT på 763. Det vil si noe økning. Trafikkmengden i begge tilfeller er begrenset. Det er registrert 105 boenheter i Karl Johans gate. Beboerne genererer selv noe av trafikken i gata. Det er

tosidig fortau langs gata med akseptabel bredde. Med de begrensede trafikkmengdene som er registrert anbefales ikke å gjøre tiltak for å begrense gjennomkjøringsmuligheten i de aktuelle gatene. Dersom trafikken strupes vil det være andre som får belastningen med økt trafikk.

Målingene kan tyde på at hastigheten på trafikken gjennom Karl Johans gate er for høy. Behov for fartsdempende tiltak bør derfor vurderes nærmere. Dette kan f.eks. være oppstramming av veikryss, innsnevring av gateløp, beplantninger m.m. Det må samtidig tas hensyn til at (deler av) strekningen også er busstrasé for skolebuss til Rødsberg ungdomsskole, samt mulig flomvei ved store nedbørsmengder.

- 6. Forslag om å legge om kjøremønsteret på sydsiden til å følge Kirkegata med tunnel under Storgata ved gangbrua for å skape bedre sammenheng med sjøfronten ved ikke trafikk i Tollbugata.**

Kommentar: Det er riktig at Kongens brygge (gata mellom Tollbugata og Olav Vs gate) gir en barrierevirkning med den utformingen og trafikktype og mengde som er der i dag. Gatene som foreslås for omkjøring er smale og ikke egnet for den økte trafikkmengden som en slik omlegging vil føre til. Det foreslås heller å gjøre tiltak som får ned farten og lager sikrere krysninger over Kongens brygge for å bedre sammenhengen mellom torget og brygga/sjøen. Krysningene må utformes slik at de synliggjør at gående og syklende er prioriterte trafikanter i bybildet. Dette må sikres ved utvikling av torgprosjektet og er nå presisert i plandokumentet i kap. 6.11.1 og i notatet Plasser og byrom, byliv og rekreasjon.

- 7. Det ønskes forbud mot gjennomkjøring i Jørgen Bjelkes gate**

Kommentar: Det er lite trolig at Jørgen Bjelkes gate blir brukt som snarvei i særlig grad, men siden Gimleveien var stengt ved Gimlekrysset under trafikkmåling høsten 2025 kan ikke dette sies med sikkerhet. Med utgangspunkt i lave trafikk tall vurderes det ikke nødvendig å skilte gjennomkjøring forbudt. Fartsmålinger som ble gjort samtidig tilsier heller ikke at det er påkrevd med fartsdempende tiltak.

- 8. Ønsker Gimleveien/Hannibal Sehesteds gate endret til boligvennlig miljøgate.**

Redusere fartsgrensen til 30 km/t i alle fall opp til Georg Stangs gate. Må kombineres med fartsreducerende tiltak som f.eks. smalere vei og innslag av grønne elementer e.l.

Kommentar: Gimleveien og Hannibal Sehesteds gate er gater som har mange funksjoner som skal ivaretas. De inngår både i prioritert sykkelveinett, er kollektivgater og viktige bilgater samtidig som de har boligbebyggelse. Gjeldende regulering for Hannibal Sehesteds gate viser innsnevring av gaten og utvidelse av fortauene. Det jobbes med en endring av reguleringsplanen i krysset mellom Os allé og Gimleveien. Her planlegges det for tryggere krysning for gående og syklende ved justering av veitraséen, innsmalning av gatebredde og utvidelse av fortau. Det er knyttet rekkefølgekrav til opparbeidingen. Dette er tiltak som skal bidra til å redusere farten i gata sammen med den foreslåtte reduksjon i fartsgrensen til 40 km/t. 40 km i timen ansees som hensiktsmessig sett i forhold til gatas funksjon også som en samlevei/matevei og kollektivgate.

Sykkel

9. Ønsker at planen blir mer ambisiøs når det gjelder sykkel og at sykkelen får egne anlegg i prioriterte gater og veier.

Kommentar: Hovedønske for standard er eget sykkelanlegg, dvs. å gi syklistene sitt eget areal adskilt fra bil og mest mulig adskilt fra gående. Samtidig er det ønskelig med få systemskifter og tilbudet til syklistene må heller ikke gå på bekostning av de gående. Mange steder er det begrensede arealer som er til rådighet. Ved å innføre flere enveiskjøringer og/eller fjerning av gateparkering ville det være mulig å tilby egne anlegg/delvis eget anlegg i noen flere gater enn det som til nå er foreslått. Eksempler er Busterudgata og Skippergata ved fjerning av gateparkering. Begge disse er gater med lave trafikkmengder hvor det per i dag synes vanskelig å fjerne parkering med bakgrunn i funksjonene/forhold langs gatene. Tollbugata er et lignende eksempel, men med høyere trafikkmengde. Dette er imidlertid alle steder hvor separate løsninger kan komme etter hvert ved endrede forhold.

Innføring av sykkelprioriterte gater testes nå ut i flere norske byer. Dette kan være et aktuelt tiltak å se nærmere på for et fåtall av gatene hvor det i dag er foreslått sykling i blandet trafikk. Til forskjell fra andre gater med blandet trafikk, er sykkelprioriterte gater utformet på syklistene sine premisser med tanke på trafikkikkerhet, opplevd trygghet, trafikkflyt og fremkommelighet. Dette kan det ev. sees nærmere på ved en senere oppfølging av planen.

Rødt dekke er vanlig bl.a. i sykkelprioriterte gater. Høringsutgaven av gatebruksplanen hadde en anbefaling om ikke å innføre rødt/farget dekke på sykkeltiltak i Halden nå. Dette ble begrunnet med at det ikke er noen sykkelanlegg med rød farge i dag og med få forslag om sykkelfelt og ingen prioriterte sykkelgater ble dette heller ikke foreslått innført. Det er også en økonomisk side ved saken. Anbefalingen i forhold til farge på dekke ble lite kommunisert i forbindelse med høringen. Det kan være grunnen til at det ikke har kommet synspunkter til dette. Med få forslag om sykkelfelt eller sykkelprioriterte gater og liten mulighet til å få til sammenhengende traséer/få aktuelle kryss nå er konklusjonen den samme per dags dato. For mer info om røde dekker se s. 18 i Sykkelnotatet ([Vedlegg N4](#)).

10. Forslag om vurdere **Nedre Bankegate som Hovedsykkelrute for enklere forbindelse fra Peder Ankers Gate til Wiels Plass, heller enn Bakbanken.**

Kommentar: Dette er en trasé som har vært vurdert i planarbeidet. Nedre Bankegate og Øvre Bankegate er gater som er utformet som gatetun på strekningen mellom Rødsberg plass og Oscars gate og er et lokalmiljø hvor ungene kan leke i gata. Med tanke på hastigheten det planlegges for ansees det som bedre at hovedsykkelveien følger Bakbanken som er en mer oversiktlig gate. Dette er likevel ikke til hinder for at syklistene kan velge å benytte andre gater dersom de ønsker det.

11. Forslag om å **endre sykkelrute fra sentrum og **vestover** til Kristian Augusts gate - Rødsveien rundt Rødsberget - Heimdalsveien (gang og sykkelvei) - Marcus Thranes gate pga. lite trafikk, ingen farlige kryss og ingen bratte bakker.**

Kommentar: Dette kan være en fin sykkelrute fra nordre deler av sentrum mot vest. Foreslåtte trasé i høringsforslaget beholdes likevel fordi den dekker flere målpunkt/betjener større deler av sentrum på en bedre måte. Det er behov for utbedring av noen kryssområder mm. for å gjøre foreslåtte trasé mer attraktiv og tryggere enn i dag.

Gange og universell utforming

- 12.** Viktig med fortsatt fokus på **universell utforming**. Særlig viktig med fokus på **fortauskanter** – ofte lang avstand mellom nedsenkede kantsteiner. Sikre nødvendig antall **HC-parkeringsplasser**. Legge til rette for rasteplasser med **benker**, etablere **rekkverk** på bratte strekninger.

Kommentar: Dette er et viktig tema. Merknadene er fulgt opp med endringer i plandokumentet i kap. 7.1 og 7.2.

- 13.** Flere innspill om **manglende krysningsmulighet** for myke trafikanter ved Rødsveien **over** Fridtjof Nansens gate (**Stadionbakken**).

Kommentar: Tas ikke til følge. Dette er et krysningspunkt mange ønsker. Stedet er uoversiktlig, det er stor trafikkmengde og for stor fart til at det bør tilrettelegges for kryssing uten at det samtidig gjøres fartsdempende tiltak. Dette er imidlertid ikke ønskelig pga. andelen tungtrafikk og utfordringer opp bakken på glatt føre. Det har vært utredet kryssing i gangbru tidligere. Pga. høydeforholdene og dermed behov for store konstruksjoner/lange ramper ble det den gang ansett uaktuelt å gå videre med prosjektet. Det ble også vurdert å senke veien for å redusere konstruksjonene, men pga. konflikt med rør/ledninger i grunnen og trolig også stigningsforholdene ble dette også ansett for utfordrende.

Forslag om **utbedring av kryss og ønsker om overgangsfelt**:

Sted	Kommentar
Kryssing av Gimleveien ved - Christian Sindings plass - Lektor Adellers gate - Løkkeveien	<i>Fartsgrensen reduseres til 40km/t i Gimleveien.</i> - Reguleringsendringsarbeid pågår. Det foreligger rekkefølgekrav for utbedring. - Krysset ligger inne i planforslaget (sykkelnotatet) m forslag om innsnevring etc. Legges også inn i gangnotatet. - Krysset Gimleveien/Løkkeveien er utflytende. I forbindelse med detaljreguleringsarbeidet for Os gravlund som pågår vil endring av kryssløsningen og kryssing over Gimleveien bli vurdert.
Overgangsfelt over Vognmakergata fra Rema 1000 til St. Joseph P-plass	<i>Ser behovet. Det vurderes som mer hensiktsmessig å legge et nytt overgangsfelt i forlengelsen av fortauet langs østre side av Busterudgata over Vognmakergata. Dette overgangsfeltet vil kunne bedre forholdene for myke trafikanter langs Busterudgata og også gi et bedre tilbud for de som skal fra St. Joseph til Rema. Telling i antatt makstime er innenfor anbefalinger for gangfelt. Konkret vurdering gjøres i forbindelse med detaljreguleringsarbeid for Essotomta, som er i oppstartsfasen.</i>
Overgangsfelt over Festningsgata fra Skippergata	<i>Det er en generell utfordring at vi har få steder hvor det er gjort telling av kryssende i makstimen. I området ved Skippergata/ Festningsgata/ Adelgata er det en ÅDT på ca. 4800. Antall kryssende i makstimen bør være mer enn 20 før det anbefales anlagt gangfelt, jf. Statens vegvesen sin Håndbok V127 Krysningssteder for gående. Vår vurdering per i dag er at antall kryssende i makstimen er for lavt til at vi anbefaler etablert gangfelt. Fartsgrensen er anbefalt satt ned til 30 km/t, noe som kan gjøre det enklere å krysse.</i>

Trafo ved Burger King hindrer sikt i overgangsfeltet	<i>Kjent punkt med behov for utbedring. Ligger inne i planforslaget, jf. Gangnotatet, med forslag om utbedring.</i>
Smale fortau og uoversiktlig ved hushjørner ved Storgata 7 og Sparebanken.	<i>Kjente punkter med behov for utbedring. Ved Storgata 7 er det fylkesvei og utbedring er fylkeskommunens ansvar. Ved Sparebanken er kommunen veieier, men utformingen henger også her sammen med lyskrysset hvor fylkeskommunen er veieier. Kommunen har i flere runder forsøkt å få til endringer for å bedre forholdene for de gående. Fylkeskommunen har fokus på trafikkflyten gjennom krysset. Stedene ligger inne i planforslaget, jf. Gangnotatet, med kommentar om ønsket forbedring.</i>
Bedre forhold for gående fra undergangen fra Elvegata over fv. 21/ til Grønland.	<i>Dette er langs fylkesvei. Forslag om utbedring ligger inne i planforslaget allerede, jf. Gangnotatet.</i>
Høljen – trangt i/ved undergangen	<i>Fjerning av gateparkering i Høljen for å bedre forholdene for myke trafikanter ligger allerede inne i planforslaget.</i>
I større grad bruke opphøyde gangfelt	<i>Dette kan være et aktuelt tiltak mange steder, men er ikke riktig løsning over alt. Tiltaket er særlig aktuelt på steder med mange gående/kryssende og hvor det er ønskelig å redusere farten på trafikken. Ulemper kan være økt støy og rystelser, og det er i utgangspunktet ikke ønskelig i busstraséer. Det er lagt inn et nytt punkt i planen om kryssløsninger, jf. kap. 7.1 for å sikre økt fokus på fartsdempende utforming.</i>

Buss

- 14.** Det er mange innspill fra ungdommen om **bedre busstilbud** ved flere avganger, senere avganger og lavere priser.

Kommentar: Økte frekvenser og lavere satser er ting som ikke kan løses gjennom gatebruksplanen, men må jobbes for gjennom andre prosesser.

- 15. Reduserte fartsgrenser gir lengre kjøretid** og kan **vanskeliggjøre korrespondansen** med toget.

Kommentar: En beregning viser at reisetiden ville økt med fra 55 sekunder til 79 sekunder pr. avgang for de fire sentrumsrutene dersom bussen hadde kunnet holde tillatt hastighet på de aktuelle strekningene. Disse tallene tar ikke hensyn til at bussen mange steder holder lavere fart enn det fartsgrensen tilsier i dag, og reell økning i kjøretid er derfor lavere. Endring av trasé fra Borgergata til Olav Vs gate gir i størrelsesorden ytterligere et halvt minutt økt reisetid. Beregningene viser at foreslåtte fartsendringer i liten grad påvirker bussens mulighet til å holde sine ruter.

- 16.** Fylkeskommunen påpeker at det er **utfordringer ved å endre busstraséen fra Borgergata til Kirkegata**, men at tiltakene som er foreslått med enveiskjøring og evt. parkeringsforbud hjelper noe. Mener Olav V's gate i begge retninger med snumulighet nær Byparken kan være en bedre løsning.

Kommentar: Løsningen med å flytte bussen til Kirkegata er en midlertidig løsning til bussene på sikt kan flytte over i Olav Vs gate. Bussene fulgte denne traséen mens det pågikk anleggsarbeider i

Borgergata, og fra kommunens side syntes dette å fungere tilfredsstillende. Det anbefales at forslaget opprettholdes. Løsningen kan enkelt testes ut en periode og er lett å reversere.

Parkering

Halden næringsforening ønsker bl.a.:

- 17.** Etablering av definerte **korttidsparkeringsplasser med 20 minutter gratisparkering** i områder som Borgergata, Bikkjetorvet og Teatergata, for å legge til rette for raske ærender ved gågatestrukturen og bidra til å støtte opp om næring.

Kommentar: Gatebruksplanen legger opp til en parkeringsstrategi som stimulerer korttidsparkering (progressive satser for besøkende og kunder i sentrumskjernen (parkeringszone 1) og langtidsparkering utenom sentrumskjerne (sone 2 og 3). Gratis korttidsparkering f.eks. i 20 min er et politisk spørsmål som løpende kan vurderes for en periode eller permanent. Gratis korttidsparkering vil påvirke parkeringsinntektene og kan dermed påvirke muligheten for investeringer i nye P-anlegg.

- 18.** Anbefaler å innføre **skråparkering i Borgergata** for å øke parkeringstilgjengeligheten til handelsområdet på Sydsiden. Utviklingen av **Jernbanetomta for parkering** er også **sentralt**.

*Kommentar: Skråparkering krever en **bredere gate** for at trafikken skal flyte trygt. Ved utkjøring kan sikten være dårlig, spesielt hvis det er mye trafikk dette kan skape **farlige situasjoner** når bilene må rygge ut i kjørebanelen. Forslaget tas ikke inn i planen.*

- 19. Torget** – det har kommet ønsker fra flere hold både om å beholde parkeringsplassene der helt, delvis og i mindre grad enn planforslaget legger opp til. Halden næringsutvikling støtter bruk av heve- og senkepullerter samt tiltak som beplantning for forskjønning av Torvet i tråd med Torgprosjektet, samt åpne for midlertidig stenging ved arrangementer. Mener at torget fortsatt skal brukes til parkering utenfor alle arrangementsperioder og sommersesongen.

Kommentar: Planforslaget opprettholdes med fleksibel løsning hvor nordre del av torget alltid er avsatt til byliv, og søndre del kan stenges og åpnes for parkering etter behov. Planen inneholder forslag om etablering av nye parkeringstilbud til erstatning for plasser som fjernes fra torget.

- 20.** Bevaring av en **større andel gratis parkeringsplasser**, som virkemiddel for å opprettholde sentrum som attraktiv lokasjon for næringsvirksomhet, rekruttering og mobilitet.

Revisjon av lokal boligsoneforskrift, som i dag begrenser parkeringstillatelser for bedrifter og hindrer kundeadkomst og ansattmobilitet.

Ta en kritisk **gjennomgang av dagens høye parkeringsavgifter**, da disse i seg selv medfører lavt parkeringsbelegg i sentrum, og nedjustere disse.

Kommentar: Gatebruksplanen omfatter en parkeringsløsning hvor gratisplasser fjernes i hele sentrumsområdet til fordel for boligsoner og avgiftsparkering. Planen legger opp til innføring av progressive parkeringssatser som gjør det billigere/gratis å parkere for korte handelsstopp.

Når parkering koster, blir det mindre langtidsparkering på attraktive plasser og større sirkulasjon på plassene. Dette kan gi bedre tilgjengelighet for korttidsparkering til handel og service.

Planen legger opp til god tilgang til parkeringsplasser, men at mange av disse samles i større anlegg i parkeringshus/underjordisk og evt. fjellhall. Opprettholdelse av gratis p-plasser reduserer muligheten for investeringer i nye parkeringsanlegg. Det kan også gi økt letetrafikk og press på parkering f.eks. i boligområder.

Parkeringsplasser tar opp verdifullt areal som kan brukes til grøntområder, fortau, sykkeltiltak, byliv eller byutviklingsprosjekter. Parkering i noen sentrale punkter gir mindre biltrafikk og dermed et triveligere sentrum, noe som ofte øker oppholdstid og handel.

Det blir viktig å legge seg på riktig nivå når det gjelder parkeringssatser/gebyrer. Gatebruksplanen legger opp til en parkeringsstrategi som stimulerer korttidsparkering (progressive satser for besøkende og kunder i sentrumskjernen parkeringssone 1) og langtidsparkering utenom sentrumskjerne (sone 2 og 3). Nivået på satsene vil være et politisk spørsmål, men for å oppnå ønsket effekt må satsene være så høye at det foretrukne valget for langtidsparkering ikke blir i sone 1.

Satsene må ikke være så høye at de evt. fører til at næringsvirksomhet etableres andre steder enn i Halden sentrum.

Fjerning av gratisplasser kan føre til at flere velger å gå, sykle eller ta bussen, noe som kan ha betydning for helse og miljø.

Ang. boligsoneforskriften - Gatebruksplanen foreslår avgiftsparkering i tillegg til beboerparkering i boligsoner. Dette for å sikre tilstrekkelig parkeringskapasitet. Det er imidlertid ikke ønskelig at bolig gatene skal bli det foretrukne alternativet for langtidsparkering. Avgiftene her kan derfor ikke ligge under prisen for langtidsparkering i sone 3 eller i tilrettelagte p-anlegg.

Dersom dagens reguleringer opprettholdes eller forsterkes, risikerer vi en utvikling hvor sentrale virksomheter ser det som hensiktsmessig å re-lokalisere seg utenfor sentrum. Det vil ikke bare svekke bylivet og redusere lokaløkonomisk aktivitet, men også bidra til økt bilbruk og CO₂-utslipp – stikk i strid med planens overordnede målsettinger.

*Kommentar: Administrasjonen anbefaler at Halden kommune tar i bruk **progressive parkeringssatser i sentrum** som et aktivt virkemiddel for å styrke sentrumshandelen og forbedre tilgjengeligheten til sentrale handels- og servicetilbud.*

Progressive parkeringssatser, der korttidsparkering har lav eller ingen kostnad mens lengre parkering prises høyere, bidrar til økt omløp av parkeringsplasser og sikrer at de mest sentrale plassene i hovedsak benyttes av kunder til handel og service. Dette vurderes som avgjørende for å senke terskelen for korte handleturer og spontane besøk i sentrum.

Administrasjonen vurderer at en slik parkeringsmodell vil:

- øke tilgjengeligheten til sentrum for kunder

- bidra til flere handlere per parkeringsplass per dag
- redusere uheldig langtidsparkering i de mest attraktive områdene
- styrke sentrumshandelens konkurransekraft sammenlignet med ekstern handel
- gi mer effektiv utnyttelse av begrenset gateareal

Progressive satser gir samtidig et tydelig prissignal om at sentrale parkeringsplasser primært er et tilbud til besøkende, og ikke til langtidsparkering for ansatte eller pendlere. Langtidsparkering bør i større grad henvises til parkeringshus eller alternative løsninger.

Administrasjonen anbefaler at progressive parkeringssatser inngår som en del av en helhetlig sentrumspolitik, der målet er å styrke handel, byliv og tilgjengelighet, samtidig som trafikkbelastning og arealbruk reguleres på en bærekraftig måte.

I tillegg anbefales en fortsatt restriktiv praksis når det gjelder etablering av detaljhandel utenfor sentrum. Detaljhandel utenfor sentrum med gratis parkering vil svekke sentrumshandelen vesentlig, og bidra til omflytting av eksisterende omsetning snarere enn ny vekst, og dermed undergrave målsettingene om et levende, kompakt og tilgjengelig bysentrum.

Det anbefales derfor at vanlig detaljhandel (herunder klær, sko, sport, interiør, dagligvare mv.) i hovedsak lokaliseres til sentrum og sentrumsnære områder. Unntak kan vurderes for plasskrevende varehandel som ikke konkurrerer direkte med sentrumshandelen, i tråd med gjeldende planprinsipper.

Innspill fra andre til parkering:

21. Motstand fra beboerne mot forslag om avgiftsparkering på Damhaugen, ber om at boligsonen fjernes. Den gir ulemper i dag og det er ikke behov for den.

*Kommentar: Dersom man skal gjennomføre foreslåtte parkeringsstrategi å **avgiftsbelegge dagens gratisparkering** og innføre differensierte p-satser i sentrum som stimulerer langtidsparkering utenom sentrumskjernen bør boligsoneparkering/avgiftsparkering i randsonen opprettholdes. Når gratis parkering fjernes i sentrum, oppstår ofte en **forskyvning av parkeringspresset** til nærliggende boliggate i randsonen ved at bilister som tidligere parkerte gratis i sentrum, vil søke gratisplasser i randsonen. Dette vil kunne føre til **mer letekjøring og trafikk**: Flere biler som sirkulerer i boligområder gir økt trafikk og utrygghet for gående og **Redusert tilgjengelighet for beboere**: Lokale beboere kan oppleve at de mister parkeringsmuligheter nær hjemmet.*

Det er forståelse for at noen av dagens boligsoneregler kan medføre ulemper for beboerne. Det bør gjøres en gjennomgang for å se om noen av ulempene kan reduseres ved endring i reglene.

22. Parkeringsmulighetene på Os må opprettholdes, området bør ikke avgiftsbelegges, alternativt må arbeidstakere i området få mulighet til å kjøpe parkeringskort til samme pris som beboerne.

Kommentar: Gatebruksplanen vil prioritere beboerparkering i boligsoner. I tillegg vil dette være områder som kan være en buffer ift. parkeringsdekning. Det er imidlertid ikke ønskelig at boliggate på Os skal bli det foretrukne alternativet for langtidsparkering. Avgiftene her kan

derfor ikke ligge under prisen for langtidsparkering i sone 3 eller i tilrettelagte p-anlegg. Se også svar over.

23. Eldrerådet ber om at **eldre** som bor i og utenfor randsonen **hensyntas** og at **busstopp og parkeringsplasser** må **tilpasses servicetilbud** innenfor helse og handel i sentrum.

Kommentar: Planen inneholder en rekke tiltak og forslag til løsninger som eldre vil ha nytte av på lik linje med andre. Når det gjelder parkeringsplasser sikrer planen lett tilgjengelige plasser for korte handelsstopp nær service og handelstilbud etc. Dersom man har HC-kort parkerer man gratis på alle kommunale p-plasser, ikke bare de som er merket som HC-plass. Totalt sett opprettholdes et stort antall parkeringsplasser i sentrumskjernen.

Busstopp og parkeringsplasser vurderes å være godt plassert ift. servicetilbud innenfor helse og handel i sentrum. Parkeringstilbudet nær helsetilbud og handelsvirksomheter er i stor grad opprettholdt som i dag. Man kan imidlertid ikke påregne å stå gratis over lengre tid innenfor sentrumskjernen, slik det er mulighet for i dag.

24. Ikke fjerne P-plasser på bakkeplan før tilsvarende er etablert i P-hus til samme pris.

*Kommentar: Parkeringsbelegget i Halden sentrum ligger på rundt **50% i normalperioder**. Det vil derfor være mulig å fjerne enkelte p-plasser uten at dette går utover p-tilbudet i vesentlig grad. Parkeringsstrategien bør starte med å **avgiftsbelegge dagens gratisparkering** og innføre differensierte p-satser i sentrum som stimulerer korttidsparkering i sentrumskjernen og langtidsparkering utenom sentrumskjernen. Samtidig må det innføres boligsoneparkering/ avgiftsparkering i randsonen som f.eks. på Os.*

25. Behov for flere parkeringsplasser på Porsnes.

Kommentar: Dette er en problemstilling fylkeskommunen som skoleeier må vurdere.

26. Ønsker å beholde alle gratisplasser.

Kommentar: Se kommentar til pkt. 20 over.

27. Det bør vurderes å kreve at det settes av **egne parkeringsplasser for tjenestebiler**, slik at kommunens egen helsetjeneste enkelt kan bistå befolkningen.

Kommentar: Dette er en komplisert problemstilling. Behovet synes ikke å være til stede i sentrumsområdet i dag, men med endringer i demografien fremover kan det bli det. Det er ikke lov til å reservere parkeringsplasser i offentlig gategrunn til dette i dag. Saken løftes til prosessen med rullering av sentrumsplanen for videre vurderinger.

Gatedekke

28. Behov for utbedring av **dårlig dekke i Skippergata**.

Kommentar: Gata er vanskelig fremkommelig for både syklende og kjørende, og planen påpeker allerede i dag behov for utbedring av dekkene. Planen påpeker også behovet for å opparbeide trillevennlig dekke i denne gata for å bedre forholdene for syklister. Utbedringer må gjøres på en slik måte at farten i gata holdes lav.

Fartsgrenser

29. Haakon Vlls vei er en barriere og bør bygges om til gate og redusere farten til 30 km/t.

Kommentar: Haakon Vlls vei er en hovedgjennomkjøringstrasé i sentrum av Halden, hvor fremkommelighet for biltrafikken må ivaretas. Den leder trafikken utenom den indre kjernen av sentrum og denne funksjonen vil den måtte ha også i fremtiden. Veien har i dag 40 km/t fartsgrense på store deler av strekningen, og den nordre delen (Dyrendalsveien) innenfor planområdet er nå også foreslått med 40 km/t. Dette vurderes å være en fartsgrense som samsvarer med veiens funksjon og utforming. Veien har behov for en oppgradering med styrking av grønnstruktur/treplantning og gode krysningspunkter. Dette ligger inne i planforslaget allerede.

30. Ønske om 30 km/t i Gimleveien og Hannibal Sehesteds gate

Kommentert under kap. «Vei» over.

31. Reduserte fartsgrenser gir lengre kjøretid og kan **vanskeliggjøre korrespondansen** med toget. *Kommentert under kap. «Buss» over.*

32. Fartsgrenser bør være **forståelige og tydelig skiltet.**

Kommentar: Skiltforskriften (Forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger) gir regler for oppsetting av fartsgrenseskilt. Det er ikke lov å skilte på annen måte enn det forskriften angir. Skiltingen innen planområdet er gjennomgått. Den er i tråd med regelverket.

Blågrønn struktur

33. Ønske om økt avsetting av kommunal grunn til grønne arealer og parker som virkemiddel for å stimulere til boligutvikling i sentrum.

Kommentar: Ikke et tema for gatebruksplanen. Må vurderes nærmere ved rullering av sentrumsplanen og merknaden er sendt videre dit.

34. Burde vært sett på muligheten for å åpne Osbekken

Kommentar: Håndtering av overvann blir et tema ved rullering av sentrumsplanen. Mulighet for gjenåpning av et sideløp til Osbekken utredes i detaljreguleringsarbeidet som pågår for Os gravlund. Temaet utredes ikke nærmere i gatebruksplanen.

Planprosess, planinnhold, plandokumenter etc.

35. Banken velforening kommer med sterk kritikk av gatebruksplanen. De mener det er **en rekke mangler og svakheter ved planen og planprosessen**. Høringsutkastet fremstår som svakt forankret og faglig uferdig. Det mangler trafikkanalyser, konsekvensutredninger og en vurdering av realismen i de trafikkvisjonene som sentrumsplanen bygger på. En gatebruksplan skal ikke være en visjonssamling. Den skal være et styringsverktøy, basert på:

- Trafikkanalyser
- Samfunnsøkonomiske vurderinger
- Prioritering av tiltak
- Budsjett- og fremdriftsplan

Velforeningen mener at tidligere planforutsetninger ikke er fulgt opp og at gatebruksplanens henvisninger til tidligere vedtak og påståtte bestillinger fra kommunestyret fremstår uklare og til dels motstridende. De påpeker også at planprogrammet ikke er vedtatt i kommunestyret og mener at hovedutvalget ikke har hatt vedtaksmyndighet i saken.

Det vises til vedlegg 3 for videre oppsummering. Innspillet følger også vedlagt i sin helhet, jf. vedlegg 4.

Kommentar: En plan kan ha mange ulike former. Dette er en veiledende prinsipplan og en temaplan som ikke er juridisk bindende. Den er utarbeidet i tråd med vedtatt planprogram for arbeidet. Planprogrammet er vedtatt i HTEK slik delegasjonsreglementet gir mulighet for. Kommunedirektøren mener utredningene står i forhold til planformen og tiltakene som foreslås, men er enig i at noen av grunnlagsnotatene til gatebruksplanen kunne vært bedre gjennomarbeidet da planforslaget ble tatt opp til 1. gangs behandling. Dette er nå rettet opp.

Det er ikke angitt i planprogrammet at planen skulle følges av en tiltaksplan. Dette har likevel vært oppe til diskusjon gjennom planprosessen. En tiltaksplan kan være et nyttig verktøy for å få satt ting på dagsorden og få gjennomført prosjekter i en hensiktsmessig rekkefølge. Dette er noe det kan jobbes videre med etter vedtak av planen. Oppfølging av planen vil måtte skje trinnvis slik at investeringer og politiske vedtak kan fordeles over tid og flere budsjettår. Ikke alle tiltakene er prosjekter som kommunen er ansvarlig for eller skal stå for alene. Det er i utgangspunktet ingen trafikkmessige tiltak som er tidsmessig avhengig av hverandre for gjennomføring. Det kan likevel f.eks. være hensiktsmessig å prioritere linjer/hele traséer i gang- eller sykkelnettet for fullføring fortløpende/i rekkefølge. Planen omfatter også en rekke tiltak som enkelt vil kunne gjennomføres uten større investeringer eller omfattende planlegging.

Se også vedlegg 2 for ytterligere kommentarer.

Vedlegg 2 Plan for gatenett og gatebruk i Halden sentrum

Oppsummering av merknader ved høring og offentlig ettersyn med kommunedirektørens kommentarer

Innkomne merknader:

Nr.	Fra	Nr.	Fra	Nr.	Fra
1	Sveinn Frimannsson, 17.06.25	11	Odd Riise, 18.04.25	21	Halden Næringsutvikling, 17.06.25
2	Sveinn Frimannsson, 17.06.25	12/31	Banken Velforening, 18.06.25	22	Østfold Fylkeskommune, 17.06.25
3	Sveinn Frimannsson, 17.06.25	13	Os velforening, 18.06.25	23	Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus, 13.06.25
4	Sveinn Frimannsson, 05.06.25	14	Damhaugen og Omegn Velforening, 17.06.25	24	Øst politidistrikt, 05.06.25
5	Egil Hult, 17.06.25	15	Sørhalden og Eskeviken Vel, 16.06.25	25	Bane Nor , 17.06.25
6	Hilde Kobbeldund Habberstad m.fl., 16.06.25	16	Halden Amcar, 18.06.25	26	Eldrerådet, 26.05.25
7	Bård Halvorsen, 16.06.25	17	Absolute Bar AS, 04.04.25	27	Råd for personer med funksjonsnedsettelse, 26.05.25
8	Allan Nicolai Bækkelie, 16.06.25	18	Rema Distribusjon Norge AS, 05.06.25	28	Halden ungdomsråd, 28.05.25
9	Espen Ekerøth, 05.06.25	19	Norske Skog Saugbrugs, 12.06.25	29	Rødsberg Ungdomsskole: valgfagklasse Demokrati i praksis 03.09.25 og elevrådet 11.09.25
10	Marie Listerud Midtjeld, 05.06.25	20	GP Gruppen, 15.06.25	30	Halden videregående skole – Programfagklasse Samfunnsgeografi, 07.11.25

Merknad fra	Merknad	Kommentar
1 Sveinn Frimannsson, 17.06.25	• Frimannsson mener sammenhengen mellom gågata og kulturkvartalet bør forbedres med gatetun eller lignende med kraftig redusert biltrafikk. Han understreker viktigheten av god stedsfølelse, og at denne kan bli ødelagt av trafikk og masse biler. Ikke alle steder i byen må være tilgjengelig med bil. Parkeringsplassene i området må fjernes og ikke erstattes andre steder. Foreslår opphøyde overgangsfelt dersom trafikken må gjennom, eks. v. Aladdin scene. • Mener forslaget om sitteplass på Bankplassen er bortkastet dersom ikke trafikken reduseres betraktelig. Det må være menneskelig fokus og det handler om mer enn at ting skal se pent ut. • Frimannsson mener ingen av planene er gode nok for 2025 og mener gatedesignet er utdatert. Byen trenger dramatiske forbedringer raskt for å bli mer attraktiv for innbyggerne. Det hjelper ikke bare å plante trær og gjøre det pent. Byen må lages for mennesker. • Han støtter ideen om å senke fartsgrensene og påpeker viktigheten av å gjøre byen trygg. Haakon Vlls vei er en barriere i byen. Denne veien bør gjøres om fra vei til gate ved å gjøre den mindre og redusere farten til 30 km/t dersom den ikke kan fjernes. • Mener Repslagergata fra Walkers gate og over Rødsberg plass bør utformes som gatetun. • Frimannsson avslutter med å oppfordre til å skape en by som er trivelig å leve i, med fokus på mennesker fremfor biler.	• Det foreslås ikke tiltak for å begrense biltrafikken ytterligere enn tiltakene som allerede er innarbeidet i planforslaget. Dette omfatter fjerning av noe gateparkering i Tordenskjolds gate, Teatergata, Repslagergata og Violgata samt tydeliggjøring av krysningspunkter mellom Kulturskolen, Kulturhuset og Halden teater. I tillegg er det foreslått utvidelse av fortau, i den østre delen av Tordenskjolds gate. Det ansees vanskelig å begrense biltrafikken ytterligere da det er mange funksjoner som må ivaretas i området – legekontorer, apotek og rådhuset er noen eksempler. Det er også foreslått brosteinsdekke i Violgata og resterende deler av Tordenskjolds gate og Teatergata. Til sammen vil disse endringene kunne føre til lavere hastighet, bedre fremkommelighet og sikkerhet for gående og syklende og et triveligere miljø å ferdes i. • Det er ikke sitteplassene ved Bankplassen som er løsningens hovedfokus. De tilfører imidlertid mulighet for en pust i bakken eller et sted å vente på mat fra nærliggende gatekjøkken. Treplanting og busker vil gjøre det hyggeligere å bevege seg gjennom området, selv om trafikkmengden er høy. Innsnevring av gata og vertikale elementer som trær kan også være med på å redusere farten og gjøre området mer attraktivt for myke trafikanter. • Vi er ikke enige i at planen foreslår utdaterte løsninger. Planforslaget forsøker å veie ulike hensyn mot hverandre samtidig som det jobbes for en mer menneskelig og attraktiv by. Planen foreslår endringer på en rekke forhold for å gjøre byen mer attraktiv for myke trafikanter, byliv og opphold. • Haakon Vlls vei er en hovedgjennomkjøringstrasé i sentrum av Halden, hvor fremkommelighet for biltrafikken må ivaretas. Den leder trafikken utenom den indre kjernen av sentrum og denne funksjonen vil den måtte ha også i fremtiden. Veien har i dag 40 km/t fartsgrense på store deler av strekningen, og den nordre delen innenfor planområdet er nå også foreslått med 40 km/t. Dette vurderes å være en fartsgrense som samsvarer med veiens funksjon og utforming. Veien har behov for en oppgradering med styrking av grønnstruktur/treplanting og gode krysningspunkter. Dette ligger inne i planforslaget allerede. • Se kommentar til Banken Velforening under ang. området ved Rødsberg plass. • Tas til orientering.
2 Sveinn	• Sveinn Frimannsson påpeker at buss er en nødvendig del av kollektivtilbudet og mener det burde være bedre og billigere	• Innføring av trikk vurderes å være urealistisk å gjennomføre. Det kreves store investeringer og kundegrunnlaget er begrenset.

Frimannsson, 17.06.25	tilbud for de reisende. Han foreslår å innføre trikk som et alternativ til biltrafikk i Halden. Han argumenterer for at trikk kan forbedre kollektiv-trafikken betydelig, spesielt for de som bor utenfor sentrum. Trikk anses som et mer attraktivt og behagelig transportmiddel enn buss, og kan tiltrekke seg investorer og øke områdets markedsverdi. Frimannsson mener at trikk kan revitalisere Halden, tiltrekke seg både innbyggere og investorer og forbedre tilgjengeligheten til viktige steder som høyskolen og festningen. Han understreker at trikken bør ha egne spor, adskilt fra biltrafikk og påpeker viktigheten av alternativ transport fra boligfeltene for å redusere biltrafikken i sentrum. Frimannsson tror Halden har den perfekte størrelsen for å begynne å bygge trikk.	
3 Sveinn Frimannsson, 17.05.25	- Sveinn Frimannsson foreslår å fjerne all gateparkering, da den gjør byen mindre attraktiv og trygg. Han mener at parkeringsplasser bør omgjøres til mer verdifulle urbane områder, og at parkeringshus bør plasseres i utkanten av byen med trikkeforbindelse til sentrum. Parkeringshusene midt i byen, som planen viser, fjerner ikke trafikkproblemet i Halden, de sentraliserer trafikken. - Dersom vi fjerner parkeringsplasser og gjør det lettere å bruke alternativer lærer folk å bruke disse. Det genererer en bedre by å bo i. - Frimannsson kritiserer torget som parkeringsplass og foreslår at det skal være en møteplass for mennesker hele året. Mener gatebruksplanen prioriterer bilen for sterkt i den fleksible løsningen som foreslås for torget. - Han påpeker også at veien mellom torget og havnen skaper en uheldig barriere mellom områdene. Følgende kjøremønster foreslås for å for å unngå dette:	- Gatebruksplanen legger opp til en parkeringsstrategi som skal kanalisere langtidsparkering til konsentrerte parkeringsanlegg og samtidig redusere antall offentlige parkeringsplasser i sentrum for å frigjøre areal til andre formål. Det er foreslått å etablere P-hus på St.Joseph-tomta og på stasjonsområdet. Disse P-husene og eksisterende ved Skofabrikken vil dermed være direkte lokalisert til hovedinnfartsåra Rv. 21 og tilknyttet kollektivknutepunktet ved stasjonen. Samtidig vil disse ligge med kort avstand til nord og sydsiden av sentrum. Med et lite byområde som i Halden ansees det lite relevant å bygge parkeringshus i utkanten av byen med buss eller trikkeforbindelse inn til sentrum. Økte parkeringssatser/reduksjon i antall parkeringsplasser er et effektivt virkemiddel for å begrense bilbruk. I gatebruksplanen er det forsøkt å finne en løsning som både ivaretar næringsinteressene, beboere og bylivet/attraktivitet. - Torget vil være en møteplass hele året også med den løsningen som ligger i planforslaget. Nordre deler av torget vil alltid være avsatt til byliv og søndre del kan også stenges av i vinterperioden når det f.eks. er arrangementer. Med den størrelsen torget har anses det hensiktsmessig med en slik gradvis og fleksibel endring. Løsningen hindrer ikke avstengning permanent hele året, noe som kan bli aktuelt på sikt når nye parkeringsplasser opparbeides som erstatning andre steder på sydsiden og/eller etterspørselen endres av andre grunner. - Det er riktig at Kongens brygge (gata mellom Tollbugata og Olav Vs gate) gir en barrierevirkning med den utformingen og trafikktype og mengde som er der i dag. Gatene som foreslås for omkjøring er smale og ikke egnet for den økte trafikkmengden som en slik omlegging vil føre til. Det foreslås heller å gjøre tiltak som får ned farten og lager sikrere kryssninger over Kongens brygge for å bedre

	 Blå streker er forslag om redusert eller eliminert trafikk. Grønn strek er tunnel under gata. Denne idéen viderefører flyten i forslaget om utvidelse av undergang/endret vei ved Høljen. Frimannsson mener forslaget ville økt fottrafikken, redusert risiko, gitt økt trivsel og økt økonomisk produktivitet.	sammenhengen mellom torget og brygga/sjøen. Krysningene må utformes slik at de synliggjør at gående og syklende er prioriterte trafikanter i bybildet. Dette må sikres ved utvikling av torgprosjektet og er nå beskrevet i plandokumentet i kap. 6.11.1 og i notatet Plasser og byrom, byliv og rekreasjon.
4 Sveinn Frimannsson, 05.06.25	Sveinn Frimannsson uttrykker sterk bekymring over planene om å bygge et tunnelsystem under festningen. Han mener at dette vil øke trafikken i byen, da det blir lettere å kjøre til sentrum noe som igjen krever flere parkeringsplasser. Påpeker at tunnelen kommer til å bli lang (lengre enn vist) og bratt og at bratte tunneler er trafikkfarlige. Frimannsson argumenterer for at byggingen vil kreve riving av vei, jernbane og hus, og at tunnelen kan bli oversvømt ved flom hvis den bygges under havnivå. Han skjønner ikke hvor det lar seg gjøre å få en tunnelutgang ut midt i byen. Det er dyrt å vedlikeholde tunneler og ventilasjonsanlegg og sikkerhetstunneler må til. Det stilles også spørsmålstegn ved hvordan man skal få folk til å kjøre tunnelene slik at disse blir betalt med bompenger. Frimannsson tror folk heller vil kjøre 5 min ekstra enn å betale bompenger. Som et alternativ til et svært kostnadskrevenne tunnelprosjekt foreslår Frimannsson å utvide åpningen under jernbanen ved Immanuels kirke som et mindre forstyrrende alternativ. Han avslutter med å foreslå at sentrum gjøres bilfritt.	Tunnelløsninger kan føre til at flere kjører fordi trafikken kan gli lettere, men vil også få vekk trafikk fra områder det er ønskelig å redusere trafikken. Foreslåtte alternative løsning med utvidet/endret undergang ved Høljen vil kunne gi mindre trafikk over Wiels plass, men hjelper f.eks. ikke i Elvegata. Et lignende forslag er allerede regulert, men er ikke gjennomført og er vanskelig gjennomførbart pga. plassen som er til rådighet, terrengforhold etc. Tunnelene vil trolig kreve bypakkeløsninger med bompenger for finansiering. Kan steinmassene som tas ut brukes som ressurs i nærområdet påvirkes kostnadssituasjonen. En tunnel kan også kombineres med parkeringsanlegg og benyttes som «dekningsrom» (beskyttelsesrom) i kriser. Disse tiltakene er ikke nærmere utredet i gatebruksplanen. Gatebruksplanen er ikke rette forum for undersøke nærmere/reise debatt om realismen i tunnelprosjektene og bompenger/bypakkeløsninger. Dette er et tema som må tas til vurdering gjennom andre prosesser/planarbeid.
5 Egil Hult, 17.06.25	Kjøremønster For å få gjennomført mange av tiltakene i planen, må «Festningstunnelen» legges inn og prioriteres i gjennomføringen. Gjelder både tilknytningen til Iddeveien og til Olav Vs gate ved Adelgata. Med utbygde tunneler kan planene på Wiels plass gjennomføres. Elvegata blir et flott «støyfritt» boligområde og en fin sykkel- og gangvei fra	Planforslaget legger ikke hindringer i veien for etablering av tunnelene. Planen inneholder imidlertid ikke et handlingsprogram. Se også kommentar over. Lang tunnelløsning mot Risumsletta kan gjøre det enklere å lage et godt sykkeltilbud mot Risum.

	Gangbrua til Tistedalsveien og videre opp Iddeveien. Ohmes plass kan også gjenoppstå. Oskarsgate mellom Repslagergata og Fiskebrygga (Walkersgate) må opprettholdes som sekundærvei for biler fordi: • Adkomsten til området mot Storgata fra Repslagergata til og med Nedre Bankegate blir veldig «kronglete». • Repslagergata fra Oskars gate via Rødsbergs plass til Walkers gate er foreslått både som prioritert sykkelveinett og gangveinett og det er lite forenlig med sekundærvei for biltrafikk. Økt biltrafikk i Repslagergate berøre langt flere boliger enn den gjør i Oskarsgate. • Idretts- og aktivitetsanleggene Skolestadion, skateparken og ballbingen trenger ikke mer biltrafikk. Sykkel- og gangnett - Prioritert sykkeltrasé og gangnett i Repslagergata er OK dersom Oskars gate opprettholdes som sekundærvei for biler. Elvegata er ikke egnet som sykkelveitrasé før Festningstunnelen er ferdig. Parkering - Mener det ikke bør fjernes noen P-plasser på bakkeplan før tilsvarende er etablert i parkeringshus til samme pris. Prisene i P-husene bør ikke ligge over dagens langtidspris på bakkeplan. Løkk over Kvikkeplassen må avventes til Festningstunnelen er etablert. Kollektivnett - Kollektivnettetvirker godt gjennomarbeidet.	• Det er ønskelig med minst mulig gjennomkjøringstrafikk i sentrumskjernen. For å tydeliggjør at det ikke planlegges for økt trafikkmengde i Repslagergata, Oscars gate og Vognmakergata er det foreslått at markeringen som «sekundærvei» fjernes fra disse gatene. Dette skal synliggjøre at disse gatene er ordinære sentrumsgater på lik linje med de andre gatene i området. Se eget notat om området rundt Rødsberg plass, vedlegg 4. • Med smale arealer til rådighet og dagens trafikkmengde er det vanskelig å få til gode sykkelløsninger langs Elvegata i dag. Strekningen ligger inne i gatebruksplanen med en ambisjon om å få til en løsning på sikt. Tunnelløsningene, som vil begrense trafikkmengden, vil gjøre det enklere å få til et tilfredsstillende sykkeltilbud. • • Parkeringsbelegget i Halden sentrum ligger på rundt 50% i normalperioder. Det vil derfor være mulig å fjerne enkelte p-plasser uten at dette går utover p-tilbudet i vesentlig grad. Parkeringsstrategien bør starte med å avgiftsbelegge dagens gratisparkering og innføre differensierte p-satser i sentrum som stimulerer korttidsparkering i sentrumskjernen og langtidsparkering utenom sentrumskjernen. Samtidig må det innføres boligsoneparkering /avgiftsparkering i randsonen som f.eks. på Os. St.Joseph tomta er regulert for p-hus og bygging av p-hus her vil kunne gjennomføres så snart det er et kommersielt grunnlag.
6 Hilde Kobbeldund Habberstad m.fl., 16.06.25	• Ønsker å gi sin støtte til tiltak i gatebruksplanen som legger til rette for byliv, gange og sykling. • Det er viktig at Halden sentrum fortsetter å utvikles til et sted hvor folk ønsker å oppholde seg, møtes og bruke byens tilbud aktivt. En del av oppskriften for å få til dette, er å skape gode byrom i og å gjøre det enklere, tryggere og mer attraktivt å bevege seg til fots og på sykkel.	• Tas til orientering. • Tas til orientering.

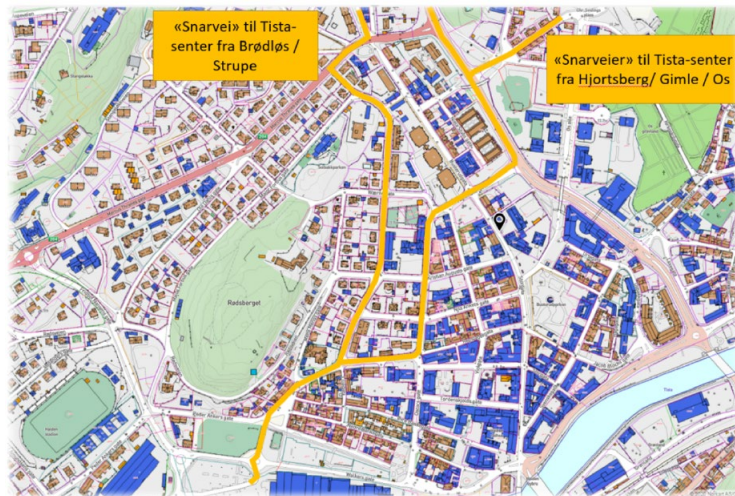
	- Ideene for torget er spennende. Torget har potensial til å bli en sentral møteplass med rom for kultur, handel, uteliv og sosiale aktiviteter. Når torget skal transformeres bør det også gis plass til barna og deres behov for aktivitet og å ha det gøy. - Ønsker at planen blir mer ambisiøs når det gjelder sykkel og at sykkelanlegget får egne anlegg i prioriterte gater og veier. - Det er positivt at planen peker på nye steder for sykkelstativer og at det foreslås sikrere (langtids)sykkelparkering bl. a ved Halden stasjon. - Påpeker at det er viktig å beholde Storgata bilfri.	- Barn er viktige deltakere i byen. Innspillet tas med til neste fase for utvikling av planene for torget. Det vil bli en medvirkningsprosess når prosjektet skal tas videre mot gjennomføring. - Hovedønske for standard er eget sykkelanlegg, dvs. å gi syklistene sitt eget areal adskilt fra bil og mest mulig adskilt fra gående. Samtidig er det ønskelig med få systemskifter og tilbudet til syklistene må heller ikke gå på bekostning av de gående. Mange steder er det begrensede arealer som er til rådighet. Ved å innføre flere enveiskjøringer og/eller fjerning av gateparkering ville det være mulig å tilby egne anlegg/delvis eget anlegg i noen flere gater enn det som til nå er foreslått. Eksempler er Busterudgata og Skippergata ved fjerning av gateparkering. Begge disse er gater med lave trafikkmengder hvor det per i dag synes vanskelig å fjerne parkering med bakgrunn i funksjonene/forhold langs gatene. Tollbugata er et lignende eksempel, men med høyere trafikkmengde. Dette er imidlertid alle steder hvor separate løsninger kan komme etter hvert ved endrede forhold. Innføring av sykkelprioriterte gater testes nå ut i flere norske byer. Dette kan være et aktuelt tiltak å se nærmere på for et fåtall av gatene hvor det i dag er foreslått sykling i blandet trafikk. Til forskjell fra andre gater med blandet trafikk, er sykkelprioriterte gater utformet på syklistene sine premisser med tanke på trafiksikkerhet, opplevd trygghet, trafikkflyt og fremkommelighet. Dette kan sees nærmere på ved oppfølging av planen. Rødt dekke er vanlig bl.a. i sykkelprioriterte gater. Høringsutgaven av gatebruksplanen hadde en anbefaling om ikke å innføre rødt/farget dekke på sykkeltiltak i Halden nå. Dette ble begrunnet med at det ikke er noen sykkelanlegg med rød farge i dag og med få forslag om sykkelfelt og ingen prioriterte sykkelgater ble dette heller ikke foreslått innført. Det er også en økonomisk side ved saken. Anbefalingen i forhold til farge på dekke ble lite kommunisert i forbindelse med høringen. Det kan være grunnen til at det ikke har kommet synspunkter til dette. Med få forslag om sykkelfelt eller sykkelprioriterte gater og liten mulighet til å få til sammenhengende traséer/få aktuelle kryss nå er konklusjonen den samme per dags dato. For mer info om røde dekker se s. 18 i Sykkelnotatet, vedlegg N4 til plandokumentet. - Tas til orientering (ang. sykkelparkering). - Det ligger inne i planforslaget å beholde Storgata bilfri. Det foreslås ikke endret.
7 Bård Halvorsen, 16.06.25	Mener det må tas hensyn til at folk helst vil være/sitte/møtes ute i kveldssola på fine/sene sommerkvelder.	Sol er en viktig trivselsfaktor og et element det er naturlig å ta med i betraktning ved utforming av nye og rehabilitering av eksisterende byrom. Planen inneholder ikke konkrete forslag til endringer av steder med uteservering.

	• Det bør holdes av Tista-strekning(er), der elvekanten ikke består av impregnert plank eller stengsler for sportsfiske. • Haldens sentrum bør holdes åpent videre i perioder for folkefester a´la Grensetreffet og kveldscruise på onsdagskveldene.	• Gatebruksplanen beskriver ikke konkrete løsninger for fullføring av turveien rundt Tista. Innspillet vil bli tatt opp til vurdering ved prosjektering av løsninger etter hvert. Det sendes også over som et innspill til arbeidet med rullering av sentrumsplanen. • Planforslaget inneholder ikke forslag om å endre på dette.
8 Allan Nicolai Bækkelie, 16.06.25	• Viktig at etablering av sykkelveinett ikke går på bekostningen av de gående • Generelt: Få til en helhetlig løsning for sykkelparkering og overgang til/fra buss/tog • Bør gjøres tiltak for å endre Marcus Thranes gate da utformingen ikke står i stil til forslaget om 40km/t. Mulighet for trær langs veien? • Mulighet for å bruke Nedre Bankegate som Hovedsykkeltur for enklere forbindelse fra Peder Ankers Gate til Wiels Plass, heller enn Bakbanken bør vurderes. • Utenfor planområdet: Burde vurderes en enklere måte å komme med sykkel til Tistedalen fra sentrum • <u>Blågrønt</u> - Burde vært sett på muligheten for å åpne Osbekken. Bidra til blågrønne elementer i sentrum, samt håndtering av overvann. • Gående- Kryssingen i bunnen av Stadionbakken kan oppleves ubehagelig. • Mangler kryssning over Stadionbakken (Fridtjof Nansens vei) ved Rødsveien. Stadionbakken oppleves som en barriere. • I større grad lage overgangsfelt hvor veien løftes opp til gangfeltets høyde, for den psykologiske faktoren om at man er på de gåendes arealer.	• Dette er et viktig poeng og planen forsøker å balansere dette på en fornuftig måte. • Planen inneholder forslag om sykkelparkeringer ved holdeplasser og forbedret sykkelparkering på Halden stasjon. Det jobbes allerede for å få på plass et nytt innendørs sikkert anlegg på stasjonen. Dette er et samarbeidsprosjekt mellom flere aktører. • Vegvesenets planer for ombygging er tilpasset 40 km/t. Det har vært jobbet for å få innlemmet treplanting langs gata i planene. Det har ikke lyktes kommunen å få til dette. Det kan være mulig å få til planting på privat grunn, og kommunen vil se videre på dette. • Dette er en trasé som har vært vurdert i planarbeidet. Nedre Bankegate og Øvre Bankegate er gater som er utformet som gatetun på strekningen mellom Rødsberg plass og Oscars gate og er et lokalmiljø hvor ungene kan leke i gata. Med tanke på hastigheten det planlegges for ansees det som bedre at hovedsykkelveien følger Bakbanken. • Forslaget ligger utenfor planområdet. Det opplyses imidlertid om at det jobbes med en turvei langs Tista fra Tistedal til Saugbrugs. Denne vil ha sykkelstandard. • Håndtering av overvann blir et tema ved rullering av sentrumsplanen. Mulighet for gjenåpning av et sideløp til Osbekken utredes i detaljreguleringsarbeidet som pågår for Os gravlund. Temaet utredes ikke nærmere i gatebruksplanen. • Dette er et krysningspunkt som bør utbedres, og det er allerede nevnt i planforslaget (Sykkelnotatet). Fartsgrensen som tidligere var beskrevet som «50 km/t, men vurderes for 40 km/t» er nå endret til 40 km/t. Det er også lagt inn beskrivelse i sykkelnotatet om å vurdere tiltak for å bedre sikt etc., eks. fjerning/reduisering av fjellformasjon. • Dette er et krysningspunkt mange ønsker. Stedet er uoversiktlig, det er stor trafikkmengde og for høy fart til at det bør tilrettelegges for kryssning uten at det samtidig gjøres fartsdempende tiltak. Dette er imidlertid ikke ønskelig pga. andelen tungtrafikk og at det vil bli utfordrende for de som kjører opp bakken vinterstid på glatt føre. • Dette kan være et aktuelt tiltak mange steder, men er ikke riktig løsning over alt. Tiltaket er særlig aktuelt på steder med mange gående/kryssende og hvor det er

	• <u>P-plasser</u> - Bevaring av antall p-plasser overrasker. Ved etablering av parkeringshus ved St. Josephs bør det tas høyde for sikten mot Fredriksten og St. Peter kirken, samt tilpasning til omgivelsene.	ønskelig å redusere farten på trafikken. Ulemper kan være økt støy og rystelser, og det er i utgangspunktet ikke ønskelig i busstraséer. • Pr. i dag har Halden en overkapasitet på parkering i sentrumsområdet. I foreslått parkeringsløsning fjernes muligheten for gratis offentlig parkering fra hele området og det tilrettelegges for arbeidsplass og langtidsparkering i større anlegg. Foreslåtte parkeringsløsning skal dekke sentrumsområdet også for framtiden.
9 Espen Ekerøth, 05.06.25	• Mener det er en god løsning at bussen flyttes til Kirkegata. • Tror det er behov for en dypere analyse av endringene som vil skje i trafikkmønsteret som følge av forslagene om å stenge Storgata ved Billington, enveiskjøre Kirkegata sammen med sesongbasert enveiskjøring i Blokkhusgata. Endringene vil føre til flere kjørte km, som ikke er ønskelig.	• Tas til orientering • Løsningen som foreslås ble prøvd ut mens det pågikk anleggsarbeider i Borbergata. Fra administrasjonens side syntes dette å fungere tilfredsstillende. Det ble gjort nye trafikktellinger i Kirkegata i september 2025 som tyder på at det vil bli en økning i de andre gatene på i størrelsesorden 500 biler i døgnet ved foreslåtte endringer. Tiltakene som foreslås er enkelt reversible, dersom man avventer evt. utvidelser av fortau i Kirkegata. Det anses ikke nødvendig med ytterligere utredninger nå.
10 Marie Lislerud Midtfjeld, 05.06.25	• Påpeker at det i Halden, i motsetning til i Fredrikstad, ikke har vært noen utvikling når det gjelder å legge til rette for syklist. Skal man få folk til å sykle må det legges til rette. Mener det er på tide med sykkelfelt og merkede løyper for syklist. Dette må være tilpasset barn. • Påpeker det er synd at ikke Busterudgata eller Oscars gate har fått sykkelfelt. Det er ikke heldig å sykle på fortau, men man ønsker heller ikke å sykle sammen med busser i kjørebanelen. Er vanskelig å lære barna å sykle i gatene, særlig pga. busser og tungtrafikk. Må veksle mellom fortau og gate, noe som er vanskelig pga. høye fortauskanter. • Mener brostein er veldig fint, men når det legges må det anlegges sykkelfelt med trillevennlig dekke. Dersom gågata skal være en sykkelvei bør det merkes en sykkelløype uten brostein der.	• Tas til orientering. Se også kommentar til nr. 6 over. • Da Oscars gate ble rehabilitert ble de gående prioritert ved utvidelser av fortau. I Busterudgata, som er pekt ut som sekundær sykkelrute i gatebruksplanen, har forholdene for de gående blitt prioritert sammen med bevaring av parkeringsplasser. Dersom man fjerner gateparkeringen opp til Busterudgata 22 A vil det være mulig å merke sykkelfelt i nordgående retning mellom Vognmakergata og Marcus Thranes gate. Dette er retningen bussen kjører. Gateparkeringen er likevel foreslått beholdt både med tanke på næringsinteressene og beboerne i området samtidig som gata har begrenset med personbiltrafikk og busstrafikk (pr. i dag er det 4 busser i makstimen). Enveiskjøring mot Marcus Nilsens gate er allerede etablert og vil være med på å begrense trafikkmengden. Dersom man i framtiden ønsker en endring er det enkelt å skifte løsning i denne gata da utformingen er fleksibel. • Gågata ligger inne i planforslaget som sekundær sykkelrute, selv om dette ikke er en ideell løsning. Planen gir føringer for og påpeker at det er behov for noe mer trillevennlige dekker i traséen. Stedene må velges ut fra hvor det er «naturlige sykkelinjer». Det anbefales fremdeles ikke å anlegge eller merke en separat løsning for syklist gjennom gågata. Egen sykkeltrasé kan gi uønsket høy hastighet. Syklist skal sikres tilgjengelighet og fremkommelighet i sentrumsområder, men syklist må også påregne å ta hensyn til gående i gater med begrenset tverrsnitt. I denne delen av byen må syklistene opptre på de gående og bylivets premisser. Det ansees imidlertid som viktig å få på plass gode sykkeløsninger langs Haakon VII's vei og fv 220, som muligens kan avlaste for noe av sykkeltrafikken nord/syd i sentrum.

	- Sykkelløypene skal også kunne brukes av elsparkesykler, som er et godt alternativ til bil. - Viser til at Halden sentrum har mye tungtrafikk. Det betyr at hastigheten må være lav og det må være merkede overganger. F.eks. er det mange barn som krysser Marcus Thranes gate, Rødsbakken, Haakon VIIIs gate (v. Damhaugen og Dahles Auto) og flere gater med tungtrafikk. - Ønsker også at området rundt skolestadion gjøres mer trafiksikkert og kanskje utvikles for flere grupper. Her kunne man samarbeidet med skolene i sentrum, bilmiljøet og flere og opparbeidet område til en helhetlig park.	- Tas til orientering. Det er viktig å sikre gode løsninger for alle typer syklist fra boligfeltene og inn til sentrum. Gatebruksplanen omfatter kun byens sentrale deler. Mange steder er det ikke foreslått separate løsninger for syklist av plasshensyn. For i størst mulig grad unngå konflikter mellom syklende/ elsparkesykler og gående på fortau er det foreslått andre tiltak for at det skal føles trygt å sykle i gata. Eksempler er lavere fartsgrenser, innsnevring i kryss etc. - Planen foreslår lavere fartsgrenser en rekke steder samt f.eks. innsnevring i kryss for å bedre krysningsforholdene og begrense fart. Krav om stram utforming for å unngå utflytende kryss er nå lagt inn i planforslagets kap. 7.1 om utformingsstandard. Statens vegvesen jobber med byggeplaner for Marcus Thranes gate som vil bedre forholdene for mye trafikanter der. Krysningspunktet i bunnen av Rødsbakken er foreslått som utbedringspunkt i sykkelnotatet. Tillatt hastighet er foreslått redusert til 40 km/t. - Ang. området rundt Skolestadion - Se kommentar til Banken Velforening under og eget notat om området rundt Rødsbergs plass - vedlegg 4.
11 Odd Riise, 18.04.25	- Påpeker at veien mellom Eskeviken og sentrum må utbedres for å få folk til å sykle, særlig Skippergata og Sølvgata. Farlig veidekke med humper. Mye trafikk og smal veibane skaper farlige situasjoner. - Mener sykkelrute fra sentrum og vestover bør følge Kristian Augusts gate - Rødsveien rundt Rødsberget - Heimdalsveien (gang og sykkelvei) - Marcus Thranes gate. Der er lite trafikk, ingen farlige kryss og ingen bratte bakker.	- Disse gatene er vanskelig fremkommelig for både syklende og kjørende i dag. Planen påpeker behovet for å opparbeide trillevennlig dekke for å bedre forholdene for syklist. Utbedringer må gjøres på en slik måte at farten i gata holdes lav. - Dette kan være en fin sykkelrute fra nordre deler av sentrum mot vest. Foreslåtte trasé i høringsforslaget beholdes likevel fordi den dekker flere målpunkt/betjener større deler av sentrum på en bedre måte. Det er behov for utbedring av noen kryssområder mm. for å gjøre foreslåtte trasé mer attraktiv og tryggere enn i dag.
12 Banken Velforening, 18.06.25	<i>Banken Velforening har sendt inn et omfattende høringsinnspill. Hovedessensen er at de ønsker at gata mellom Skolestadion og ballbingen utformes som gatetun, og at det kun blir tillatt kjøring til eiendommene, renovasjon, varelevering etc. gjennom denne sonen. Dette er av trafiksikkerhetshensyn. Området er mye brukt av barn og unge. Det betyr også at gata ikke kan defineres som sekundærvei. I tillegg kommer de med sterk kritikk av gatebruksplanen. De påpeker det de mener er en rekke mangler og svakheter ved planen og planprosessen.</i> Foreningen påpeker at de representerer et tett befolket nabolag med stor sosial variasjon og økende utfordringer	

knyttet til trafiksikkerhet. En viktig årsak til utfordringene er den gjennomgående biltrafikken mellom byens mer ressurssterke boligområder (Strupe, Brødløs, Stenrød, Gimle, Asak og Os) og handelsområdene Tista og Høvleriet. Mest kritisk punkt er veistrekningen mellom ballbingen og skateparken ved Skolestadion.



III. Banken Velforening.

- Velforeningen uttrykker bekymring over manglende trafiksikkerhet og kritiserer planen for å være svak forankret og faglig uferdig. De mener det mangler trafikkanalyser, konsekvensutredninger og en vurdering av realismen i trafikkvisjonene som sentrumsplanen bygger på og som er videreført i gatebruksplanen. Planforslaget og tidspunktet det fremmes for høring gir tydelig inntrykk av hastverk. Velforeningen mener at planen fremstår som et alibi, snarere enn et styringsverktøy og er laget for å tette et hull i dokumentrekken.
- Velforeningen undrer hva som egentlig er hensikten med gatebruksplanen. De mener den har store mangler, er uoversiktlig og inneholder en del ufullstendige, dårlig merkede og irrelevante dokumenter.

- Tas til orientering.

- Tas til orientering.

- En plan kan ha mange ulike former. Dette er en veiledende prinsipplan. Kommunedirektøren er enig i at noen av grunnlagsnotatene til gatebruksplanen kunne vært bedre gjennomarbeidet da planforslaget ble tatt opp til 1. gangs behandling. Dette er nå rettet opp.

	Velforeningen viser til Trondheim kommunes gatebruksplan som et godt eksempel. Påpeker at Trondhjems gatebruksplan har det Haldens mangler: ○ En tiltaksplan med tydelig rekkefølge ○ Budsjettmessig prioritering ○ Status for gjennomførte og ikke-gjennomførte tiltak ○ En helhetlig faglig vurdering som gjør den brukbar i både politiske og administrative prosesser Det reiser et avgjørende spørsmål: Er dette egentlig en plan, eller bare en innsamling av dokumenter og prinsipper? En gatebruksplan skal ikke være en visjonssamling. Den skal være et styringsverktøy. • Mener det er en stor svakhet at koblingen mellom sentrumsplanen og gatebruksplanen ikke er konkretisert, og at det er umulig for innbyggerne å forstå hva i sentrumsplanen som er videreført og hva som burde vært vurdert på nytt. Velforeningen lister opp en rekke dokumenter de mener burde vært brukt som grunnlag og oppført som vedlegg. • Velforeningen mener det at gatebruksplanen i så stor grad viderefører urealistiske visjoner og prinsipper fra sentrumsplanen, ikke bare er et faglig valg, det er også et resultat av hvordan kommunen har organisert sitt eget planarbeid. Gatebruksplanen fremstår ikke som en ny faglig vurdering, men som en forlengelse av tidligere ideer, uten at det er dokumentert hvorvidt disse fortsatt er relevante. Det er ikke gjort nye konsekvensutredninger, det finnes ingen faglige drøftinger av alternative løsninger, og store strukturelle endringer i byens trafikk og befolkningssammensetning er ikke tatt inn i analysen. • Halden kommune har valgt å videreføre sentrumsplanens hovedveistruktur uten kritisk gjennomgang og uten å dokumentere konsekvensene for trafikksikkerhet, støy, barns ferdsel eller sårbare trafikantgrupper i de mest berørte områdene. Når gamle planer videreføres uten ny vurdering, risikerer vi at	Det er ikke angitt i planprogrammet at planen skulle følges av en tiltaksplan. Dette har likevel vært oppe til diskusjon gjennom planprosessen. En tiltaksplan kan være et nyttig verktøy for å få satt ting på dagsorden og få gjennomført prosjekter i en hensiktsmessig rekkefølge. Dette er noe det kan jobbes videre med etter vedtak av planen. Oppfølging av planen vil måtte skje trinnvis slik at investeringer og politiske vedtak kan fordeles over tid og flere budsjettår. Ikke alle tiltakene er prosjekter som kommunen er ansvarlig for eller skal stå for alene. Det er i utgangspunktet ingen trafikkmessige tiltak som er tidsmessig avhengig av hverandre for gjennomføring. Det kan likevel f.eks. være hensiktsmessig å prioritere linjer/hele traséer i gang- eller sykkelnettet for fullføring fortløpende/i rekkefølge. • Tas til orientering. Det fremkommer tydelig av plandokumentene at gatebruksplanen er en veiledende prinsipplan og en temaplan som ikke er juridisk bindende. Sentrumsplanen skal rulleres og gatebruksplanen vil være et grunnlag i den prosessen. For flere temaer er gjeldende sentrumsplans føringer listet opp i vedleggsdokumentene. • Tas til orientering • Det er ikke gjort nye vurderinger av realismen i å få gjennomført tunnelplanene som ligger til grunn i sentrumsplanen. Kommunedirektøren mener heller ikke det er nødvendig for utforming av gatebruksplanen. Dersom ikke tunnelene realiseres vil det være dagens hovedveisystem som videreføres. Tunnelløsningene vil i liten grad ha innvirkning på trafikk og valget av trafikkløsninger rundt Bakbanken. Endringene i trafikk vil i hovedsak komme langs Tista og Elvegata/Olav Vs gate, men kan også påvirke om folk velger Haakon VII's vei eller
--	---	--

	ideer og forutsetninger fra tidlig 2000-tall fortsatt preger dagens trafikkvalg – uten oppdaterte analyser eller kritisk realitetskontroll. Særlig alvorlig er det at planen ikke inneholder noen vurdering av alternativt hovedveisystem dersom tunnelen ikke blir realisert. Planen fremstår dermed ikke som et verktøy for styring og utvikling, men som en slags mellomstasjon i påvente av noe annet, uten faglig eller politisk retning. Mener at kritiske innspill oversees – Statens vegvesen 24.06.22- hvilke momenter som er viktige for å øke trafiksikkerheten: «Etablere et veg- og gatenett som leder gjennomgangstrafikk utenom sentrums- og boligområder.» • Velforeningen viser til at deres boområde er et av de tettest befolkede områder i Halden og at det er et område med stor sosial variasjon. Mener det er feil at gjennomkjøringstrafikken mellom ressurssterke og bilbaserte boligområder i nord og handelsområdene på Tista og Høvleriet skal ledes gjennom kommunens tettest befolkede og mest sårbare boligområder i sentrum. Påpeker at Skolestadion og ballbingen er sentrale områder for barn og unges lek og opphold, også markert i Sentrumsplanen, men ikke hensyntatt eller omtalt i gatebruksplanen. Mener gatebruksplanen burde gått kritisk inn i sentrumsplanens motsetningsfulle løsning med Repslagergata som gjennomkjøringsvei ved Skolestadion/ballingen. Foreningen er sterkt kritisk til at dette er gjort uten at det er gjort noen vurdering av hvordan gjennomkjøringstrafikken påvirker områdets funksjon, trygghet og helse. Trafiksikkerhetsanalyse mangler også. • Mener det er tilslørende/bagatelliserende at kommunen ikke trekker frem at sentrumsplanens fremtidsperspektiv er at Repslagergata skal bli hovedvei til og fra Høvleriet. I gatebruksplanen omtales denne gata kun som «intern viktig sentrumsgate».	Walkers gate på vei inn eller ut av byen. Kommunedirektøren ser at det er flere hensyn som taler for at Repslagergata ikke bør videreføres som sekundærvei i gatebruksplanen og dette endres derfor. Det er redegjort nærmere for dette i vedlegg 4. Se også kommentarer under. • Vi viser til veinotatet og Vedlegg 4 – Veiløsning rundt Rødsbergs plass. • Dette innspillet er kommentert i et eget notat – se vedlegg 4. Kommunedirektøren foreslår følgende endringer i planforslaget: ○ Repslagergata, Oscar gate og Vognmakergata markeres ikke lenger som sekundærvei i planforslaget. Meningen har ikke vært, og det er heller ikke ønskelig, å øke trafikkmengden i disse gatene ut over den mengden som går der i dag. Dette tydeliggjøres ved denne endringen. Kap. 6.6 i planen rettes opp i tråd med dette. ○ Det foreslås ytterligere tiltak for å redusere farten i området mellom Walkers gate og Rødsbergs plass (strekningen mellom skateparken og ballbingen) i tillegg til tiltakene allerede foreslått i høringsutgaven av gatebruksplanen. Dette kan f.eks. være en fartshump nær rundkjøringen i Walkers gate, alternativt sjikane (innsnevring) e.l. Dette må detaljeres nærmere. På s. 38 i planen er det nå presisert at utformingen skal redusere farten på biltrafikken gjennom området helt fram til Walkers gate. ○ Karl Johans gate beskrives i Gangnotatet som eksempel på gate med utflytende kryss hvor innsnevringer bør gjøres og som bør vurderes for ytterligere fartsdempende tiltak. • Tilslørende/bagatelliserende: Kommunedirektøren kjenner seg ikke igjen i dette. Hverken sentrumsplanen eller gatebruksplanen hatt som hensikt å gjøre Repslagergata til en hovedvei i sentrumsområdet. Se også vedlegg 4.
--	--	--

	• Velforeningen beskriver at ombyggingen i krysset Repslagergata/Oscars gate i 2020 leder biler inn i Repslagergata. • De mener tiltak blir forkastet uten reelle vurderinger (stenging ved skateparken/ballbingen). Det er kritikkverdig at kommunen avskriver trafikksikkerhetstiltak på grunnlag av antakelser: «...grunn til å tro at belastningen i vil øke desto mer i Oscars gate. » Kommunens målinger da veien var stengt ved gravearbeider viser det motsatte. • Det uakseptabelt at «den mest trafikkfarlige snarveien» fra Brødløs og Strupe til Tista senter, via Busterudkleiva, Marcus Thranes gate, Marcus Nilsens gate, Karl Johans gate, Repslagergata og Rødsbergs plass, ikke er vurdert i gatebruksplanen. • Mener sentrumsplanens grep med en «hovedtrafikkåre» gjennom Rødsberg plass og Bakbanken burde blitt konsekvensutredet ifm. sentrumsplanarbeidet, men kan ikke se dette er gjort. Dersom dette er tilfelle bør denne mangelen nå rettes opp, enten ved en ny konsekvensutredning eller ved at gatebruksplanen tar et tydeligere oppgjør med den tidligere uavklarte strukturendringen. Dette er særlig viktig når tiltaket direkte berører barn og unges nærmiljø og krysningspunkter ved høy trafikkbelastning. • Krav til gatebruksplanen 2025: ○ Bekreft status for tunnelprosjektet, og synliggjør konsekvenser av manglende realisering. ○ Definer et alternativt trafikkmønster dersom tunnelen ikke bygges.	• Banken Velforening påpeker at ombyggingen har ført til at flere enn tidligere velger å kjøre Repslagergata når de kommer ned Oscars gate og skal til Tista senter. Dette synes logisk og var også intensjonen med ombyggingen av krysset. Det finnes imidlertid ikke tellinger som kan bekrefte at dette stemmer. En telling fra 2018, dvs. før ombyggingen av krysset, tyder på at trafikkmengden har holdt seg relativt stabil. Se også vedlegg 4. • Det har vist seg at det ved en inkurie var feil tall/tellinger som ble distribuert til velforeningen. Tellinger viser at trafikkmengden økte i Oscars gate da det var stengt over Rødsberg plass. Se vedlegg 4. • Denne gata er nå tatt opp til vurdering, se vedlegg 4. Målinger gjort mens Busterudkleiva var stengt og etter at den igjen var åpnet viste en endring fra ÅDT 631 til ÅDT 766, dvs. noe økning. Med disse trafikk tallene vurderes det ikke å være behov for tiltak for å begrense trafikkmengden. Målingene kan tyde på at hastigheten på trafikken gjennom Karl Johans gate er for høy. Behov for fartsdempende tiltak bør derfor vurderes nærmere. Dette kan f.eks. være oppstramming av veikryss, innsnevring av gateløp, beplantninger m.m. Gata er nå lagt i planens kap. 6.6 under punktet innsnevring av kryss. • Tas til orientering. Se notat vedlegg 4 – Trafikksituasjonen i området rundt Rødsbergs plass. • Se kommentarer over og notat om området ved Rødsberg plass, vedlegg 4.
--	---	---

	○ Revider prioriteringer for hovedveinettet basert på realistiske og etterprøvbare forutsetninger. ○ Sikre midlertidige tiltak for trafikkregulering i sentrum inntil ny, forpliktende løsning foreligger. • Velforeningen mener gatebruksplanens henvisninger til tidligere vedtak og påståtte bestillinger fra kommunestyret fremstår som uklare og til dels motstridende. Det stilles spørsmålstegn ved om gatebruksplanen skal være et «støttehjul» for sentrumsplanen. • Velforeningen påpeker at kommunestyret aldri har vedtatt planprogrammet for gatebruksplanen og at hovedutvalget ikke har vedtaksmyndighet i saken. Stiller spørsmålstegn ved om høringen av planforslaget er formelt gyldig når det ikke foreligger et kommunestyrevedtak om fastsettelse av planprogrammet. • Velforeningen refererer også til et møte med kommunen 29.10.24 for å drøfte forslag om trafikksikring og nærmiljøtiltak på og rundt Skolestadion. Påpeker at referat ikke skrevet og at prosjektbeskrivelsen «<i>Trygge gater og levende møteplasser: Et løft for Halden fra sentrum til Skolestadion</i>» ble journalført først ca. 5 mnd. senere. For dem virket det som om møtet strandet på grunn av ulik agenda. De forstår ikke hvorfor kommunen ikke ville løfte dette mulige samarbeidet til politisk nivå. • Avslutningsvis: Skal kommunen nå sine egne mål om trygghet, miljø og rettferdighet, må personbiltrafikken ledes utenom boområdene, ikke gjennom dem. • Mener det gir lite mening å etablere gatetun nå, dersom området skal graves opp igjen ifm. vann- og avløpsarbeider om 5-6 år. «Samtidig er det uansvarlig å la trafikken fortsette som i dag, midt mellom skatepark, skolevei og ballbinge, og gjennom byens tettest befolkede og mest sammensatte boområde. I fravær av realistisk framdrift for oppgradering,	• Planen er utarbeidet i tråd med vedtatt planprogram. • Fastsettelse av planprogrammet ble ved en feiltakelse meldt opp som sak også til kommunestyret i tillegg til Hovedutvalg for plan, teknisk, landbruk, klima og miljø. Det ligger til hovedutvalgets mandat å fastsette planprogram for temaplaner. Det er HTEK som har ansvar for samferdsel (veier, gater, parkering, trafikk og trafikksikkerhet), jf. delegasjonsreglementet pkt. 3.3.3.1. Endelig plan skal opp til behandling i kommunestyret. • Ang. møtet: Gatebruksplanen var under utarbeidelse og foreløpige vurderinger den gang var at veien burde holdes åpen over Rødsberg plass. Dette ble kommunisert «fra gatebruksplanens side» i møtet. Prosjektbeskrivelsen tatt inn og vurdert som et innspill til gatebruksplanen. Hovedelementene var nær de samme som velforeningen hadde spilt inn ved varsel om oppstart av planarbeidet. • Kommunedirektøren er enig i dette, men mener det er flere hensyn som må veies mot hverandre i denne saken. Overvekten av hensyn taler for å holde Repslagergata åpen for gjennomkjøring, jf. vedlegg 4. • Banken Velforening har etter høringsinnspillet jobbet for at det settes i gang en midlertidig pilot for å få erfaringer med løsningen de foreslår – dvs. gjennomkjøring forbudt for andre enn beboere, varelevering etc. og gatetun mellom skateparken og ballbingen. Kommunedirektøren mener som nevnt over at midlertidige tiltak bør ta utgangspunkt i mindre inngripende tiltak. Det vises til vedlegg 4 Notat trafikksituasjonen rundt Rødsbergs plass hvor det foreslås midlertidige tiltak for å begrense farten.
--	--	--

	mener vi at en fysisk stenging for gjennomkjøring er den eneste ansvarlige løsningen.»	
31 Banken Velforening, 07.10.25 – møte	Det ble også holdt et møte med Banken Velforening om området rundt Rødsberg plass 07.10.25. Velforeningens synspunkter er referert i oppsummeringen etter møtet. Se vedlegg til vedlegg 4.	Se vedlegg 4 – Notat om trafikksituasjonen rundt Rødsbergs plass
13 Os Velforening, 18.06.25	Os velforening sender over omtrent de samme innspillene som ved oppstart av planarbeidet, da de ser at disse ikke er tatt til følge. De ser økt viktighet av forslagene etter åpning av Os skole og Halden Arena. De uttrykker støtte til planens hovedmål om å fremme gåing, sykling og kollektivtransport, da dette vil bidra til et tryggere og mer attraktivt boområde og også gjøre Halden sentrum mer attraktivt. Foreningen har følgende forslag til endringer i eget nærområde: • Ønsker Gimleveien/Hannibal Sehesteds gate endret til en boligvennlig miljøgate. Redusere fartsgrensen til 30 km/t i alle fall opp til Georg Stangs gate. Må kombineres med fartsreducerende tiltak som f.eks. smalere vei og innslag av grønne elementer e.l. • Tryggere utforming av kryssinger av Gimleveien, både på Christian Sindings plass, ved Lektor Adlers gate og Løkkeveien. • Kantsteinene må bearbeides for myke trafikanter, særlig ved gangfeltene. • Ønsker forbud mot gjennomkjøring, slik at ikke Jørgen Bjelkes gate brukes som snarvei samt fartsreducerende tiltak i Jørgen Bjelkes gate. • Ønsker forslag til hvordan behovet for elbillading for beboere med gateparkering kan løses på en hensiktsmessig måte.	• Gimleveien og Hannibal Sehesteds gate er gater som har mange funksjoner som skal ivaretas. De inngår både i prioritert sykkelveinett, er kollektivgater og viktige bilgater samtidig som de har boligbebyggelse. Gjeldende regulering for Hannibal Sehesteds gate viser innsnevring av gaten og utvidelse av fortauene. Det jobbes med en endring av reguleringsplanen i krysset mellom Os allé og Gimleveien. Her planlegges det for tryggere kryssing for gående og syklende ved justering av veitraséen, innsmalning av gatebredde og utvidelse av fortau. Det er knyttet rekkefølgekrav til opparbeidingen. Dette er tiltak som skal bidra til å redusere farten i gata sammen med den foreslåtte reduksjon i fartsgrensen til 40 km/t. 40 km i timen ansees som hensiktsmessig sett i forhold til gatas funksjon også som en samlevei/matevei og kollektivgate. • Krysset Lektor Adlers gate/Gimleveien ligger inne i planforslaget (sykkelnotatet) med forslag om utbedring ved innsnevring etc. Ved endring av krysset må også bedring av forholdet for gående som skal krysse over Gimleveien ha fokus. Dette er et gangfelt det ila. planprosessen har kommet flere innspill på. Det er nå også lagt inn som utbedringspunkt i gangnotatet. • Krysset Gimleveien/Løkkeveien er utflytende. I forbindelse med detaljreguleringsarbeidet for Os gravlund som pågår vil endring av kryssløsningen og kryssing over Gimleveien bli vurdert. • Det er nå ekstra fokus på kantsteinsnedsenk i planforslaget. Se kommentar til Eldrerådet under. • Tellingene gjort i Jørgen Bjelkes gate i november 2025 viste ÅDT på 55 ved Jørgen Bjelkes gate 11 og 617 ved Jørgen Bjelkes gate 1 A (syd). Det antas lite trolig at Jørgen Bjelkes gate blir brukt som snarvei, men siden Gimleveien var stengt ved Gimlekrysset under tellingen kan ikke dette sies med sikkerhet. Med utgangspunkt i de lave trafikk tallene vurderes det ikke nødvendig å skille gjennomkjøring forbud. Fartsmålinger som ble gjort samtidig tilsier heller ikke at det er påkrevd med fartsdempende tiltak. • Det er et fåtall eiendommer på Os som kun har gateparkering. Etablering av kommersielle ladestasjoner langs gata, slik man kan se eksempelvis i Oslo, vil være vanskelig å få til ut fra økonomiske hensyn. De som ikke har mulighet til å lade på egen grunn henvises til ladestasjoner ellers i byen.
14 Damhaugen og Omegn	• Damhaugen og Omegn Velforening synes gatebruksplanen inneholder mye bra, men er i mot forslaget om	• Dersom man skal gjennomføres foreslåtte parkeringsstrategi å avgiftsbelegge dagens gratisparkering og innføre differensierte p-satser i

Velforening, 17.06.25	parkeringsavgift hvor de i dag har gratisplasser. De mener at boligsoneparkeringen i området, innført i 2014, har skapt utfordringer for beboerne: begrenset tilgang til parkeringsbevis og problemer for familier med behov for flere biler, studenter uten bostedsadresse på Damhaugen, lånebil, gjester etc. Foreningen påpeker at det ikke var parkeringsproblemer på Damhaugen før boligsoneparkeringen ble innført og at dagens ordning ikke har gitt noen fordeler. Avgiftene er dyre og gatene står nesten tomme på bekostning av revne uthus, bakgårder og hager. De er imot ytterligere avgiftsparkering og ønsker boligsoneparkeringen fjernet, fordi tiltakene ikke er tilpasset den reelle situasjonen i området. De mener området ligger for langt fra bykjernen til at gratisplassene er attraktive for andre enn de som hører til i området. Vedlagt uttalelsen ligger bilder til dokumentasjon. Damhaugen og Omegn Velforening ønsker å tiltrekke seg flere barnefamilier og mener at dagens parkeringsutfordringer begrenser dette.	sentrum som stimulerer langtidsparkering utenom sentrumskjernen bør boligsoneparkering/avgiftsparkering i randsonen opprettholdes. Når gratis parkering fjernes i sentrum, oppstår ofte en forskyvning av parkeringspresset til nærliggende boliggger i randsonen ved at bilister som tidligere parkerte gratis i sentrum, vil søke gratisplasser i randsonen. Dette vil kunne føre til mer letkjøring og trafikk: Flere biler som sirkulerer i boligområder gir økt trafikk og utrygghet for gående og Redusert tilgjengelighet for beboere. Lokale beboere kan oppleve at de mister parkeringsmuligheter nær hjemmet. Det er forståelse for at noen av dagens boligsoneregler kan medføre ulemper for beboerne. Det bør gjøres en gjennomgang for å se om noen av ulempene kan reduseres ved endring i reglene.
15 Sørhalden og Eskeviken Vel (SEV), 16.06.25	• Renovasjon – Planforslaget sier at renovasjon ikke skal plasseres i områder regulert/avsatt til grønt formål. Velforeningen påpeker at det er enighet med kommunen om at renovasjon skal plasseres i et område avsatt til grønt. Velforeningen tar utgangspunkt i at tidligere avtaler gjelder. • SEV er svært positive til at hensynet til myke trafikanter tillegges vekt i forslaget. For spesielt beboere i Eskeviken er det viktig at det legges til rette for trygg ferdsel for gående og syklende. Skoleelever i Eskeviken får gratis skoleskyss på grunn av farlig skolevei, noe som understreker behovet for etablering av gang- og sykkelvei til Eskeviken. • Ønsker oppgradering av lekeparken i Skippergata. • Påpeker det dårlige gatedekket i Skippergata.	• Gatebruksplanen er en veiledende prinsipplan og vil ikke overstyre eventuelle tidligere avtaler med kommunen. • Strekningen langs Eskevikveien mot Eskeviken ligger utenfor planområdet. Uavhengig av gatebruksplanen sees det på enkle løsninger der for å bedre forholdene for gående og syklende. • Lekeparken vil bli oppgradert i 2026 i regi av kommunens områdeløft. • Gata er vanskelig fremkommelig for både syklende og kjørende i dag. Planen påpeker behovet for å opparbeide rullevennlig dekke i denne gata for å bedre forholdene for syklistene. Utbedringer må gjøres på en slik måte at farten i gata holdes lav.

	Etter at Adelgata ble stengt for gjennomkjøring har hastigheten i Festningsgata økt. Ønsker at det etableres overgangsfelt i Festningsgata, enten øst eller vest for Adelgata slik at fremkommelighet sikres.	Overgangsfelt i Festningsgata: Det er en generell utfordring at vi har få steder hvor det er gjort tellinger av kryssende i makstimen. I området ved Skippergata/Festningsbakken/Adelgata er det en ÅDT på ca. 4800. Antall kryssende i makstimen bør være mer enn 20 før det anbefales anlagt gangfelt, jf. Statens vegvesen sin Håndbok V127 Krysningssteder for gående. Vår vurdering per i dag er at antall kryssende i makstimen er for lavt til at vi anbefaler etablert gangfelt. Fartsgrensen er anbefalt satt ned til 30 km/t, noe som kan gjøre det enklere å krysse.
16 Street and Cruisin' Club, Halden -amcar, 18.06.25	- Klubben uttrykker skepsis til flere av de foreslåtte tiltakene, som anses som ren romantisering av hva byen kan bli. Det påpekes at sykling i sentrum allerede er mulig uten å blande seg med biltrafikk, og at det ikke er nødvendig å gjøre store endringer for å tilrettelegge for syklistene – «det er allerede veldig greit». Har liten tro på at det er mulig å få til et godt kollektivtilbud i Halden. - Det rettes sterk kritikk mot ideen om å rive Bybrua og bygge tunnel i festningsfjellet, da dette anses som unødvendig, urealistisk og svært kostbart og kan føre til innføring av bompenger. Det påpekes at et alternativ kan være å bygge en bro ved den nye politistasjonen, langs med og så over jernbanen over til Iddeveien. - Stenge eller enveiskjøre lite trafikkerte gater kan fungere, men å utestenge bilen fra sentrum er ikke lurt. Det er ikke behov for dyre løsninger for å stenge av torget. Man bør også se tilflytting til byen og byens sentrum før man lager løsninger for noe som kanskje aldri skjer. Det må bli reelt behov før løsning. Nå tror man at løsningen skaper behovet.	- Tas til orientering – se også kommentar nederst. - Bru kan muligens være et alternativ til tunnel for å koble Iddeveien (fv 220) med fv. 21. Det vil kreve sanering av bebyggelse langs Sykehusgata og kan komme i berøring med Sefrak-registrerte bygg. Brua vil ikke fange opp trafikkstrømmen som man ønsker å føre i tunnellopet vestover mot Kvikkeplassen utenom Elvegata fra Iddeveien. En bruløsning vil ellers ikke påvirke trafikkstrømmene i sentrumsområdet særlig annerledes enn en tunnellopning. Det er derfor ikke sett nærmere nå på om en slik løsning er gjennomførbart. Det overlates til andre planprosesser å vurdere om dette forslaget skal undersøkes nærmere. - Vi mener planforslaget inneholder en god balanse mellom trafikantgruppene. Attraktivitet har blitt et viktig konkurransefortrinn i kampen om å tiltrekke seg nye innbyggere, arbeidskraft og arbeidsplasser. Flere mennesker som bor i og bruker byen som sitt nærområde anses å være et sterkt virkemiddel for å oppnå en attraktiv og pulserende by. Skal byen være et attraktivt sted å bo må den imidlertid kunne tilby gode byrom for opphold, aktivitet og rekreasjon. På samme måte fremheves god tilrettelegging og trygge ruter som virkemidler til å få folk til å sykle. Dette er utgangspunktet for mange av forslagene i gatebruksplanen. Ikke alle forslagene i planen vil bli opparbeidet samtidig, men de viser prinsipper og en retning det skal jobbes for.
17 Absolute Bar AS, 04.04.25	Foreslår å flytte jernbanen til Berg, med trasé videre over Svinesund. Buss fra byen til ny stasjon. Skinnetraséen langs kysten kan benyttes til sykkel eller gangbane til Berg. Bybildet blir lettere og man kan så fortsette med gatebruksplanen – bygge overganger over elva og frigjøre store arealer.	Dette ligger utenfor gatebruksplanens mandat å ta stilling til.

18 Rema Distribusjon Norge AS, 14.05.25	Ser ingen umiddelbare utfordringer for adkomst med lastebiler til de to Remabutikkene i Halden sentrum.	Tas til orientering.
19 Norske skog Saugbrugs, 12.06.25	- Norske Skog Saugbrugs støtter helhjertet Halden kommunes visjon om et mer levende og attraktivt sentrum. Tror planens søkelys på myke trafikanter, trafikksikkerhet og bymessig utforming vil styrke byens appell. - Redegjør innledningsvis for transporten de er avhengig av inn til fabrikkområdet og mellom Kaken og Sauøya. For å opprettholde effektiv og sikker drift ber bedriften om at følgende hensyntas: - Planen bør sikre tilstrekkelige bredder og høyder i veier og rundkjøringer benyttet til næringstransport, tilpasset kjøretøy med bredde inntil 2,6 meter og høyde inntil 4,9 meter. - Det må unngås fysiske barrierer som innsnevring eller lave konstruksjoner som kan hindre fremkommelighet for større kjøretøy, også i lengderetning. - Ber om at det ikke innføres tidsbegrensninger for tungtransport i de sentrumsnære gatene som inngår i etablerte transportruter. - At ISPS-området på Sauøya og fabrikkområdet på Kaken unntas fra planens geografiske virkeområde. - Ønsker å bidra med sin kunnskap om transportlogistikk og lokale forhold for å sikre at planen blir vellykket. Foreslår et møte med kommunen eller at det vurderes pilotprosjekter for å teste tiltak som balanserer tungtransport med økt tilrettelegging for gående og syklende.	- Tas til orientering. - Planforslaget inneholder ingen direkte forslag til løsninger som vil påvirke fremkommeligheten for de spesielt tilpassede vogntogene. - Gatebruksplanen omfatter ikke tiltak som tidsbegrensninger på transport. - Planavgrensningen endres ikke. Ved Sauøya er det ikke foreslått tiltak som påvirker Saugbrugs sitt ISPS område og avgrensningen har ingen betydning. I HTEK ble det fattet særskilt vedtak ved fastsettelse av planprogrammet for gatebruksplanen at planområdet skulle omfatte hele området for ny videregående skole og «øya» ved Porsnes. Dette er områder med betydning for mobiliteten i sentrumsområdet (snarveier, ganglinjer, parkering etc.), og planavgrensningen beholdes derfor. Gatebruksplanen er en veiledende prinsipplan og har ikke forslag til løsninger innenfor det private fabrikkområdet, bortsett fra at den opprettholder gangforbindelse over «øya». På øya er det regulert gangvei. - Tiltakene som er foreslått er vurdert å påvirke Saugbrugs sin transport i liten grad. Det er derfor ikke avholdt noe møte nå. Saugbrugs er en naturlig høringspart ved videre utvikling av prosjekter og tiltak som inngår i deres transportruter.
20 GP Gruppen, 15.06.25	Påpeker at det er mange som har arbeidsplasser i Os allé og at behovet for parkering har steget enormt de siste årene. Kollektivtilbudet er dårlig og mange har behov for bil. Det er	Dersom man skal gjennomføre foreslåtte parkeringsstrategi å avgiftsbelegge dagens gratisparkering og innføre differensierte p-satser i sentrum som stimulerer langtidsparkering utenom sentrumskjernen bør boligsoneparkering/ avgiftsparkering i randsonen opprettholdes. Når gratis parkering fjernes i sentrum,

	også arbeidstakere som kommer utenbys fra og som er helt avhengige av å kjøre bil til jobben. Mener parkeringsmulighetene på Os må opprettholdes. Anbefaler at området ikke avgiftsbelegges, alternativt at de som har arbeidsplassen sin i dette området, får mulighet til å kjøpe et «parkeringskort» til samme pris som beboerne.	oppstår ofte en forskyvning av parkeringspresset til nærliggende boliggrater i randsonen ved at bilister som tidligere parkerte gratis i sentrum, vil søke gratisplasser i randsonen. Dette vil kunne føre til mer letekjøring og trafikk: Flere biler som sirkulerer i boligområder gir økt trafikk og utrygghet for gående og redusert tilgjengelighet for beboere. Lokale beboere kan oppleve at de mister parkeringsmuligheter nær hjemmet. Gatebruksplanen vil prioritere beboerparkering i boligsoner. I tillegg vil dette være områder som kan være en buffer ift. parkeringsdekning. Det er imidlertid ikke ønskelig at boliggatene på Os skal bli det foretrukne alternativet for langtidsparkering. Avgiftene her kan derfor ikke ligge under prisen for langtidsparkering i sone 3 eller i tilrettelagte p-anlegg.
21 Halden Næringsutvikling (HNU), 17.06.25	• HNU støtter intensjonene om å utvikle et mer attraktivt, funksjonelt og bærekraftig sentrum. De påpeker at Riksvei 204 og fylkesvei 220 krysser gjennom sentrumsområdene og fungerer som sentrale tilførselsårer for både lokal trafikk og eksport- og næringstransport. Dette er forhold som ikke kan ignoreres. De mener videre at planens føringer for utvikling av grønne lunger og rekreasjonsarealer i sentrum er for beskjedne. • HNU støtter tiltak som enveiskjøring, reduksjon av fartsgrenser, estetisk forskjønnning, etablering av broforbindelser og å flytte busstraséen fra Borgergata til Kirkegata. De er positive til utvikling av et parkeringssystem som i større grad kanaliserer langtidsparkering til konsentrerte parkeringsanlegg og at man netto fjerner <i>offentlige</i> parkeringsplasser i sentrumsområdet for å omdisponere arealene. • HNU støtter «Torgprosjektet» og heve-og senkbare pullerter der. De påpeker at det samtidig bør etableres et tydelig kjøremønster mellom Blokkhusgata og Torget for å gjøre Torget mer oversiktlig enn i dag og tryggere for ferdsel. • HNU påpeker følgende forhold som bør vurderes nærmere eller endres i planen: ○ Økt avsetting av kommunal grunn til grønne arealer og parker, som virkemiddel for å stimulere til boligutvikling i sentrum. ○ Fraråder full stenging av sydsiden av gågata for biltrafikk.	• Tas til orientering, se også kommentar lenger ned. • Tas til orientering. • Kjøremønster mellom Blokkhusgata og torget: Farten på torget er lav og trafikksikkerhetsmessig vurderes området å fungere akseptabelt. For å gjøre det enklere å finne fram for de som ikke er kjent foreslås enkel veimerking ved innkjøringen til torget. Situasjonen må vurderes på nytt ved utvikling og gjennomføring av torgprosjektet. ○ Dette er ikke et tema i gatebruksplanen, men noe som må vurderes nærmere ved rullering av sentrumsplanen. Innspillet sendes videre dit. ○ Planen omfatter forslag om stenging for gjennomkjøring mellom Kirkegata og Borgergata og foreslår at stenging for personbil mellom Borgergata og Tollbugata vurderes på sikt i forbindelse med

	○ Betydelig løft i skilting og trafikkinformasjon ○ Viktigheten av å ivareta behovet for varelevering understrekes. ○ Anbefaler å innføre skråparkering i Borgergata. Utvikling av Jernbanetomta for parkering er også sentralt. ○ Etablering av korttidsparkering med 20 minutter gratisparkering, eks. i Borgergata, Bikkjetorget og Teatergata. ○ At Torget fortsatt brukes til parkering utenfor alle arrangementsperioder og sommersesongen. ○ Bevaring av en større andel gratis parkeringsplasser. Revisjon av lokal boligsoneforskrift som i dag begrenser parkeringstillatelser for bedrifter og hindrer kundeadkomst og ansattmobilitet. Kritisk gjennomgang av dagens høye parkeringssatser og nedjustere disse.	gjennomføring av torgprosjektet. Det er heller ikke nå tatt konkret stilling til om gågata bør forlenges sydover fra Borgergata. Dersom det konkluderes med etablering av gågate på sikt må varelevering og kjøring til eiendommene (gårdssrom) hensyntas. ○ Skilting – Gatebruksplanen omfatter ikke regler/retningslinjer for skilting. Dette er heller ikke tatt inn etter høringen. Næringsforeningen vil være en naturlig samarbeidspart i arbeidet med en helhetlig skiltplan for sentrum som evt. kan kjøres som et eget prosjekt som oppfølging av gatebruksplanen. ○ Varelevering - Det er små endringer som foreslås i kjøremønsteret i sentrumsområdet, og varelevering vil være en viktig premisse i detaljutforming av områder. Dette er allerede fokusert som et punkt i Kap. 7 utformingsstandard: «Nyttetraffikken skal komme fram – nedsenk skal lages om nødvendig i kryss.» Ved varelevering er det i tillegg til dedikerte vareleveringssoner tillatt å stå på soner med parkering forbudt, og det tillates å stå på kommunale avgiftsplasser uten å betale. I prinsippet vil det dermed være mulig med stans for varelevering i det meste av sentrum. ○ Skråparkering krever en bredere gate for at trafikken skal flyte trygt. Ved utkjøring kan sikten være dårlig. Dette kan skape farlige situasjoner når bilene må rygge ut i kjørebane. Forslaget tas ikke inn i planen. ○ Gatebruksplanen legger opp til en parkeringsstrategi som stimulerer korttidsparkering (progressive satser for besøkende og kunder i sentrumskjernen (parkeringssone 1) og langtidsparkering utenom sentrumskjerne (sone 2 og 3). Gratis korttidsparkering f.eks. i 20 min er et politisk spørsmål som løpende kan vurderes for en periode eller permanent. Gratis korttidsparkering vil påvirke parkeringsinntektene og dermed muligheten for investeringer i nye p-anlegg. ○ Planen viser en fleksibel løsning, hvor nordre del alltid er avsatt til byliv, mens søndre del kan åpnes/stenges for parkering etter behov. ○ Gatebruksplanen omfatter en parkeringsløsning hvor gratis plasser fjernes i hele sentrumsområdet til fordel for boligsoner og avgiftsparkering. Planen legger opp til innføring av progressive parkeringssatser som gjør det billigere/gratis å parkere for korte handelsstopp. Når parkering koster, blir det mindre langtidsparkering på attraktive plasser og større sirkulasjon på plassene. Dette kan gi bedre tilgjengelighet for korttidsparkering til handel og service. Planen legger opp til god tilgang til parkeringsplasser, men at mange av disse samles i større anlegg i parkeringshus/underjordisk og evt. fjellhall. Opprettholdelse av gratis p-plasser reduserer muligheten for
--	--	--

	Dersom dagens reguleringer opprettholdes eller forsterkes, risikerer vi en utvikling hvor sentrale virksomheter ser det som hensiktsmessig å re-lokalisere seg utenfor sentrum. Det vil ikke bare svekke bylivet og redusere lokaløkonomisk aktivitet, men også bidra til økt bilbruk og CO₂-utslipp – stikk i strid med planens overordnede målsettinger.	investeringer i nye parkeringsanlegg. Det kan også gi økt letetrafikk og press på parkering f.eks. i boligområder. Parkeringsplasser tar opp verdifullt areal som kan brukes til grøntområder, fortau, sykkeltiltak, byliv eller byutviklingsprosjekter. Parkering i noen sentrale punkter gir mindre biltrafikk og dermed et triveligere sentrum, noe som ofte øker oppholdstid og handel. Det blir viktig å legge seg på riktig nivå når det gjelder parkeringssatser/gebyrer. Gatebruksplanen legger opp til en parkeringsstrategi som stimulerer korttidsparkering (progressive satser for besøkende og kunder i sentrumskjernen parkeringssone 1) og langtidsparkering utenom sentrumskjerne (sone 2 og 3). Nivået på satsene vil være et politisk spørsmål, men for å oppnå ønsket effekt må satsene være så høye at det foretrukne valget for langtidsparkering ikke blir i sone 1. Satsene må ikke være så høye at de evt. fører til at næringsvirksomhet etableres andre steder enn i Halden sentrum. Fjerning av gratis plasser kan føre til at flere velger å gå, sykle eller ta bussen, noe som kan ha betydning for helse og miljø. Ang. boligsoneforskriften - Gatebruksplanen foreslår avgiftsparkering i tillegg til beboerparkering i boligsoner. Dette for å sikre tilstrekkelig parkeringskapasitet. Det er imidlertid ikke ønskelig at bolig gatene skal bli det foretrukne alternativet for langtidsparkering. Avgiftene her kan derfor ikke ligge under prisen for langtidsparkering i sone 3 eller i tilrettelagte p-anlegg. Administrasjonen anbefaler at Halden kommune tar i bruk progressive parkeringssatser i sentrum som et aktivt virkemiddel for å styrke sentrumshandelen og forbedre tilgjengeligheten til sentrale handels- og servicetilbud. Progressive parkeringssatser, der korttidsparkering har lav eller ingen kostnad mens lengre parkering prises høyere, bidrar til økt omløp av parkeringsplasser og sikrer at de mest sentrale plassene i hovedsak benyttes av kunder til handel og service. Dette vurderes som avgjørende for å senke terskelen for korte handleturer og spontane besøk i sentrum. Administrasjonen vurderer at en slik parkeringsmodell vil: • øke tilgjengeligheten til sentrum for kunder • bidra til flere handleere per parkeringsplass per dag • redusere uheldig langtidsparkering i de mest attraktive områdene • styrke sentrumshandelens konkurransekraft sammenlignet med ekstern handel • gi mer effektiv utnyttelse av begrenset gateareal
--	--	--

	HNU ber i tillegg om at planen sikrer tilstrekkelig bredde og høyde for næringstransport og unngår fysiske barrierer som kan hindre fremkommelighet. De ønsker at ISPS-området på Sauøya unntas fra planens virkeområde.	Progressive satser gir samtidig et tydelig prissignal om at sentrale parkeringsplasser primært er et tilbud til besøkende, og ikke til langtidsparkering for ansatte eller pendlere. Langtidsparkering bør i større grad henvises til parkeringshus eller alternative løsninger. Administrasjonen anbefaler at progressive parkeringssatser inngår som en del av en helhetlig sentrumspolitik, der målet er å styrke handel, byliv og tilgjengelighet, samtidig som trafikkbelastning og arealbruk reguleres på en bærekraftig måte. I tillegg anbefales en fortsatt restriktiv praksis når det gjelder etablering av detaljhandel utenfor sentrum. Detaljhandel utenfor sentrum med gratis parkering vil svekke sentrumshandelen vesentlig, og bidra til omflytting av eksisterende omsetning snarere enn ny vekst, og dermed undergrave målsettingene om et levende, kompakt og tilgjengelig bysentrum. Det anbefales derfor at vanlig detaljhandel (herunder klær, sko, sport, interiør, dagligvare mv.) i hovedsak lokaliseres til sentrum og sentrumsnære områder. Unntak kan vurderes for plasskrevende varehandel som ikke konkurrerer direkte med sentrumshandelen, i tråd med gjeldende planprinsipper. Se kommentar til Norske skog Saugbrugs over.
22 Østfold fylkeskommune, 17.06.25	- Fylkeskommunen er positive til at kommunen utarbeider en gatenett- og gatebruksplan som grunnlag for den kommende byutviklingen. Fylkeskommunen støtter intensjonene om å redusere biltrafikk og forbedre tilgjengeligheten for myke trafikanter, samt å fremme urbane løsninger med mer vegetasjon og grøntområder. - Påpeker at planprogrammet burde vært vedlagt planen, ikke bare lenket til. - ØFK minner om at de har forslag til handlingsprogram for samferdsel 2026-2029 ute til offentlig ettersyn og at kommunen selv må spille inn de tiltakene de ønsker skal prioriteres i fylkesnettet. Fylkeskommunen gir kommentarer til diverse tiltak på fylkesveinettet: - Bedre fortau og gangfelt/tilrettelagt kryssing fra undergang mellom fv. 21 og 220 mot Grønland – kan være aktuelt, men krav i veinormalene må oppfylles. Savner vurdering av arealbehov, tilgjengelige arealer og reguleringsstatus. - Gangvei under søndre brokar ved Vaterland bru – gangveien må etableres på egen	- Tas til orientering. - Tas til orientering. Vi mener at å lenke til vedleggene som f.eks. planprogrammet ga en mer oversiktlig plan. - Tatt til orientering. Ble fulgt opp på normal måte. Brev sendt 26/6-2025 (sak 2024/6270-5). - Dette er et sted hvor forholdene for myke trafikanter bør utbedres. Veinormalene bør i utgangspunktet følges. Det er foreslått fartsreduksjon i området, noe som kan bedre forholdene noe. Det må sees nærmere på mulighetene for å snevre inn kjørefelt, etablere overgangsfelt etc. i videre oppfølging og planlegging. - Tas til orientering. Følges opp ved prosjektering av løsning.

	bryggekonstruksjon. Det må søkes tillatelse fra ØFK ifm. hva som kan etableres og evt. hvordan. ○ Grønnstruktur ved bybrua – fylkeskommunen er positiv til å fjerne parkering. Beplantning må ikke hindre inspeksjon og vedlikehold. ○ Flytte holdeplass i krysset fv. 220 Haakon VII's gate/Garvergata – fylkeskommunen er positive til å flytte holdeplassen dersom det er mulig å finne en bedre løsning. Mener imidlertid at gjennomførte tiltak har vært vellykkede. ○ Nye trerekker langs fv. 220 Haakon VII's vei – savner vurdering av arealbehovet tiltaket krever. Påpeker at nye trerekker langs veien vil føre til et økt vedlikeholdsansvar for ØFK i form av økt grønt-skjøtsel, renhold som feiing, samt overvanns-problematikk og at de har begrensede midler til slikt. ○ Fylkeskommunen støtter anbefalingen om 40 km/t på fv. 220 langs nordsiden av Tista fra Grønland bru og over Bybrua, samt fylkesvei 21 fra Grønland bru langs Møllergata. Påpeker at vegvesenet er endelig vedtaksmyndighet. • Mener det er positivt at det pekes ut et sekundærnett for sykkel. Påpeker at ved utbygging av Nyhavn vil ny kollektiv-trasé overlappe med sekundærsykkelen forbi jernbanestasjonen og at et separat anlegg for gående og syklende må følges opp under planleggingen av Nyhavn. • Det beste er at anlegg for syklende har mest mulig enhetlig utforming med færrest mulig systemskifter. Fylkeskommunen registrerer at det vil være noen systemskifter hvor det går til og fra gang- og sykkelvei og blandet trafikk. Eksempelvis på fv. 220 østover fra bybrua, sør for elva, er det ifølge Figur 12 flere skifter. Dette samsvarer ikke med hva som er lagt opp til i rute 2.12 i Hovedsykkel-planen hvor strekningen er definert med gang- og sykkelvei som framtidig standard. • Under planlegging og gjennomføring av tiltakene for bymiljø, gående og syklende anbefales å bruke Syklistforeningen sin håndbok «fra omstridte tiltak til bred støtte - Håndbok i innbyggerdialog og gode prosesser ved implementering av aktiv og bærekraftig transport».	○ Tas til orientering. Følges opp ved prosjektering av løsning. ○ Holdeplass i Haakon VII's vei - Forholdene har blitt bedre etter gjennomførte tiltak, men vurderes ikke å være tilfredsstillende mht. trafiksikkerhet. Gatestopp kan være en løsning for bussen, men dette og evt. andre mulige løsninger må utredes nærmere. Dette må tas tak i og følges opp av fylkeskommunen som veieier. ○ Treplantingen opprettholdes i planforslaget. Med rabattbredder flere steder >3m bredde bør dette være mulig å realisere. Grønne elementer har store positive effekter på/i bymiljøet og kan påvirke reisevalg. Disse effektene må også tillegges vekt og bør regnes inn i kostnadsoversikter. ○ Tas til orientering. • Tas til etterretning og følges opp i planarbeidet for Nyhavn. • Det er vanskelig å unngå systemskifter, selv om dette i utgangspunktet er ønskelig. Det blir derfor viktig å sikre trygge skifter. Strekningen det vises til er nå rettet til gang- sykkelvei i tråd med det som er beskrevet i hovedsykkelveiplanen. På hovedsykkelveier langs riks og fylkesveier er Plan for hovednett for sykkeltrafikks beskrivelse av løsninger lagt til grunn i gatebruksplanen, selv om noen synes vanskelige å gjennomføre i dag. • Tas til orientering
--	---	---

	- Fylkeskommunen anbefaler at det ikke er gateparkering i sammenheng med sykkelfelt pga. trafiksikkerhet. <u>Fremkommelighet for kollektivtransporten</u> - Presiserer at Halden har 4 ringruter, ikke to. - Mener at det er utfordringer ved å endre busstraséen fra Borgergata til Kirkegata, men at tiltakene som er foreslått med enveiskjøring og evt. parkeringsforbud hjelper noe. Mener Olav V's gate i begge retninger med snumulighet nær Byparken kan være en bedre løsning. - Nevner at det står i planen at når Nyhavn utvikles vil det også være ønskelig med en rute vestover fra jernbanetorget, over nedstøms bru og Walkers gate forbi Tista senter. Deler av denne traséen er planlagt benyttet av Linje 111 - Grensependelen fra sommeren 2026 (forbi Halden stadion, Spenst og rundt kaia). Walkers gate er ikke godt tilrettelagt for busstrafikk. - Påpeker at det er behov for oppgradering og universell utforming av holdeplassene ved Busterudparken. - Evt. reduserte fartsgrenser gir lengre kjøretider og kan vanskeliggjøre korrespondansen med toget. Dette bør vær med i vurderingen av fartsgrenseendringer. - Fylkeskommunen ser positivt på at det foreslås at overflateparkeringsplasser fjernes i sentrum for å prioritere utviklingsprosjekter, gående, syklende og kollektivtransport samt at gratis langtidsparkering fjernes fra sentrumsområdet. Anbefaler at det sikres bred medvirkning og forankring med redusert parkeringsdekning i forkant av sentrumsplanarbeidet, der mange av forslagene fra gatebruksplanen skal videreføres. - Kulturarv – tiltak som å tilbakeføre gamle alléer og bruk av granittgatestein trekkes fram som positive. Det påpekes at det er særlig viktig at brua som foreslås mellom Fisketorget og jernbanestasjonen er tilpasset det historiske miljøet. - Barn og unge - Føringer som er vist, vil bidra til flere trygge gang- og sykkelveier samt snarveier. Omdisponering av dagens trafikkarealer til mulige leke- og uteoppholdsarealer,	- Tas til orientering - Ringruteantallet er rettet. - Løsningen med å flytte bussen til Kirkegata er en midlertidig løsning til bussene på sikt kan flytte over i Olav Vs gate. Bussene fulgte denne traséen mens det pågikk anleggsarbeider i Borgergata, og fra kommunens side syntes dette å fungere tilfredsstillende. Det anbefales at forslaget opprettholdes. Løsningen kan enkelt testes ut en periode og er lett å reversere. - Det er riktig at Walkers gate slik den fremstår i dag ikke er en ideell gate for buss. Stadionbakken (Fridtjof Nansens gate) kan være en alternativ trasé. Det bør sees nærmere på dette etter hvert som rute om Mølen på sikt blir mer aktuell, og traséen bør vurderes i en større sammenheng (rutemessig). - Det er behov for oppgradering av holdeplassen med eksempelvis ledelinjer og opphøyd perrong. Dette ligger noe fram i tid. - En beregning viser at reisetiden ville økt med fra 55 sekunder til 79 sekunder pr. avgang for de fire sentrumsrutene dersom bussen hadde kunnet holde tillatt hastighet på de aktuelle strekningene. Disse tallene tar ikke hensyn til at bussen mange steder holder lavere fart enn det fartsgrensen tilsier i dag, og reell økning i kjøretid er derfor lavere. Endring av trasé fra Borgergata til Olav Vs gate gir i størrelsesorden ytterligere et halvt minutt økt reisetid. Beregningene viser at foreslåtte fartsendringer i liten grad påvirker bussens mulighet til å holde sine ruter. - Tas til orientering. - Bestemmelser med krav til utforming av bruene vil inngå i områderegulering for Nyhavn. - Tas til orientering.
--	---	---

	kan være viktige tilskudd i spesielt arealer med lite lekearealer. Viser spesielt til. pkt. 5 i Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging, der det i pkt. a. vektlegges hensyn og sikring i forhold til forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. • <u>Universell utforming</u> – Det bør legges til rette for sentralt plasserte HC-parkeringsplasser. Det bør vurderes å kreve at det settes av egne parkeringsplasser for kommunens helsetjenestebiler. • Det bør vurderes å legge til rette for rasteplasser med benker, også ut mot boligområdene, og at det på strekninger etableres rekkverk, og at det sikres god framkommelighet til alle årstider. • <u>Parker byrom og vegetasjon</u> – Mener det er positivt at parker og grøntområder er inkludert i gatebruksplanen som gangruter, med forbindelser til natur- og friluftsområder. Flere gående og syklende bidrar til større trygghet og kan være kriminalitetsforebyggende og igjen motvirke urbant forfall. Møteplasser og aktiviteter er bra for folkehelse. Med flere grønne arealer, vil det i større grad kunne legges til rette for lokale overvannsløsninger. De vil kunne være et positivt bidrag til naturmangfoldet og trivsel. • Fylkeskommunen er enig i kommunens vurdering om at «Store parkeringsarealer setter preg på bybildet, beslaglegger sentrale arealer for byutvikling og gjør byen gråere og mindre attraktiv.» Påpeker at planen trekker frem flere gode forslag til endrede parkeringsløsninger som kan bidra til mindre trafikk i sentrum. Anbefaler at det sikres bred medvirkning og forankring med redusert parkeringsdekning i forkant av sentrumsplanarbeidet, der mange av forslagene her i gatebruksplanen skal videreføres.	• <u>Universell utforming</u> - Sentrumsområdet anses å være godt dekket med HC-plasser i dag. De som har HC-kort kan også parkere gratis på alle kommunale plasser. Kapittel 7.2 «Universell utforming...» er nå supplert med følgende tekst for å sikre nødvendig antall HC-plasser også fremover : «Antall HC-parkeringsplasser skal økes i takt med økende behov.» Helsetjenestebiler – Dette er en komplisert problemstilling. Behovet synes ikke å være til stede i sentrumsområdet i dag, men med endringer i demografien fremover kan det bli det. Det er ikke lov til å reservere parkeringsplasser i offentlig gategrunn til dette i dag. Saken løftes til prosessen med rullering av sentrumsplanen for videre vurderinger. • Planen har en målsetting om utsetting av hvilebenker i det prioriterte gangnettet og ellers i byrom, møteplasser og på holdeplasser, jf. kap. 7.2. Kap. 7.2 er nå supplert med et nytt kulepunkt: «Bratte gangtraséer og trapper bør ha rekkverk.» • Tas til orientering • Tas til orientering.
--	--	---

	• Plandokumentene - Opplever at enkelte av lenkene i plandokumentet er vanskelige å åpne. • Elsparkesykler – mener det bør vurderes om det er behov for tiltak for å redusere ulykker, f.eks. gode parkeringsløsninger. • Anbefaler https://www.regjeringen.no/contentassets/c6fc38d76d374e77ae5b1d8dcdbbd92a/byrom_idehandbok.pdf og Oscar Braatens plass i Oslo som godt eksempel på byromsutvikling. Østfold fylkeskommune ber om at innspillene tas med i det videre arbeidet med gatebruksplanen, men også til sentrumsplanarbeidet.	• Dette er uheldig, og vi har ingen forklaring på dette. Lenkene er nå gjennomgått og skal fungere. • El-sparkesykler: Det er ingen utleieordning for el-sparkesykler i Halden sentrum i dag, og byen er stort sett forskånet fra «feilparkerte» sparkesykler på fortau og i gangarealer. Planen foreslår et nett av nye sykkelparkeringsplasser med A-stativer. Med riktig lås er disse mulig å bruke også for sparkesykler. Kommunen har vedtatt en forskrift som regulerer kommersiell utleievirksomhet av el-sparkesykler på kommunal grunn. Denne gir kommunen mulighet til å regulere soner med bruksbegrensninger ut fra erfaringer. Planen foreslår et sekundærsykkelnett, hvor det skal tas særlig hensyn til sykkel ved utbedringsprosjekter og vedlikehold i gategrunn. Det er flere steder det er ønskelig med separate sykkeløsninger, men hvor plassmangel gjør det vanskelig å få til dette. Det kan bety at flere syklist velger fortauet som trasé. Det finnes regler for hvordan man som syklist skal opptre når man benytter fortau og gangarealer, likevel holder mange høy hastighet når de passerer gående. Dette kan oppleves som utrygt. Planen inneholder ulike tiltak som skal redusere farten i gata og gjøre det mer attraktivt for syklist å benytte denne fremfor fortau. • Tas til etterretning.
23 Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus, 13.06.25	• Etter statsforvalterens vurdering har planforslaget innarbeidet prinsipper i tråd med den omvendte transportpyramiden, med en rekke gode grep for å kunne nå målene. Statsforvalteren peker særlig på forslag til omprioriteringer av trafikkareal, blant annet fjerning av overflateparkering og utflytende trafikkarealer, som gir nye muligheter for å utvikle gode byrom. Reduserte fartsgrenser kan også redusere helseulempene knyttet til støy, støv og trafiksikkerhet. • Anbefaler at det tas en vurdering av om det bør gjøres tiltak for å minimere evt. ulemper/trafikkfare knyttet til elektriske sparkesykler, f.eks. om det bør avsettes egne p-plasser. Gjentar sin anbefaling fra oppstarten av planarbeidet om at det bør utarbeides en helhetlig skiltplan for sentrum.	• Tas til orientering. • El-sparkesykler – se uttalelse til fylkeskommunen over. En helhetlig skiltplan for sentrum ville vært positivt. Dette ble spilt inn som forslag også ved oppstart av planarbeidet, men ble av bl.a. ressursmessige grunner ikke tatt inn i planarbeidet. Det er heller ikke prioritert nå. Det kan evt. komme som en oppfølging av planforslaget/eget prosjekt senere.

	Statsforvalteren viser ellers til sin uttalelse til oppstart av arbeidet med revisjon av sentrumsplanen, der de blant annet har innspill angående gjenåpning av bekker og reetablering av kantsoner, samt til parkeringsbestemmelsene.	Gjenåpning av bekker og reetablering av kantsoner skal vurderes i sentrumsplanarbeidet. Mulighet for åpning av et sideløp til Osbekken vurderes i pågående reguleringsprosess for Os gravlund. Planforslaget inneholder føringer for en parkeringsstrategi og parkering vil også bli et tema i sentrumsplanen.
24 Øst Politidistrikt, 05.06.25	Politiet har ingen innspill eller innvendinger.	Tas til orientering.
25 Bane Nor, 23.06.25	- Bane NOR støtter kommunens innsats for å lage god sammenheng mellom gange/sykling og kollektive transportformer. - De påpeker at planen ikke tar hensyn til tidligere avklaringer fra dem i forbindelse med planarbeidet for stasjonsområdet og Mølen, spesielt angående uttrekkssporet (spor 23) på Halden havn. Dette sporet er svært viktig for jernbanedriften. Bane NOR forutsetter at dette sporet og områdets funksjonalitet for jernbanen opprettholdes. Bane NOR vil motsette seg arealplanforslag som innebærer kryssing av jernbanen i plan eller eventuell nedleggelse av uttrekkssporet. De krever at jernbanens areal- og sikkerhetsbehov, inkl. pendlerparkering, ivaretas ved omregulering av veisystemet. Tilstrekkelig avstand til spor 7 og 8 må sikres. - Videre advarer de om tekniske utfordringer ved foreslåtte gangbro over sporområdene. Bane NOR vil vurdere nye veiløsninger som del av områdereguleringen, men vil motsette seg planer som ikke ivaretar jernbaneinteressene. - Bane NOR Eiendom som grunneier gjør oppmerksom på at de jobber med planer for stasjonsområdet.	- Tas til orientering. - Det pågår arbeid med områderegulering for stasjonsområdet (Nyhavn) og Mølen. Traséene som ligger i gatebruksplanen er lagt skissemessig etter traséene i disse planene slik de foreligger nå. Bane Nor får anledning til å komme merknader til disse i reguleringsprosessene som følger plan- og bygningslovens regler. Uttrekksspor, kryssing over spor etc. må løses ved regulering. Det blir viktig å sikre en separat sykkeløsning langs hovedveien. - Dette vurderes gjennom områdereguleringen. - Dette er vi kjent med.
26 Eldrerådet, sak PS 22/2025, 26.05.25	«Eldrerådet takker for et omfattende og detaljert planutkast, men har følgende innspill: - Hensynta eldre som bor i og utenfor randsonen. - Busstopp og parkeringsplasser må tilpasses servicetilbud innenfor helse og handel i sentrum.	- Planen inneholder en rekke tiltak og forslag til løsninger som eldre vil ha nytte av på lik linje med andre. Når det gjelder parkeringsplasser sikrer planen lett tilgjengelige plasser for korte handelsstopp nær service og handelstilbud etc. Dersom man har HC-kort parkerer man gratis på alle kommunale p-plasser, ikke bare de som er merket som HC-plass. Totalt sett opprettholdes et stort antall parkeringsplasser i sentrumskjernen. - Busstopp og parkeringsplasser vurderes å være godt plassert ift. servicetilbud innenfor helse og handel i sentrum. Parkeringstilbudet nær helsetilbud og handelsvirksomheter er i stor grad opprettholdt som i dag. Man kan imidlertid ikke påregne å stå gratis over lengre tid innenfor sentrumskjernen, slik det er mulighet for i dag.

	- Fartsgrenser bør være forståelige og tydelig skiltet. - Det er viktig å fortsatt ha fokus på universell utforming, spesielt hva gjelder fortauskanter. Det er ofte lang avstand mellom steder der fortauskantene er senket.»	- Skiltforskriften (Forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikkskilt og anvisninger) gir regler for oppsetting av fartsgrenseskilt. Det er ikke lov å skilte på annen måte enn det forskriften angir. Skiltingen innen planområdet er gjennomgått. Den er i tråd med regelverket. - For å bedre fremkommeligheten for alle suppleres planens krav i kap.7.2 med krav om økt fokus på å etablere tilrettelagte krysningspunkter. Følgende nye kulepunkt er lagt inn: «Ved nye prosjekter og ombygging eller rehabilitering av gater og plasser skal behov for etablering av tilrettelagte krysningspunkter alltid vurderes.» Tilrettelagte krysningspunkter har kantstein på maks 2 cm høyde. I tillegg suppleres de generelle prinsippene i kap. 7.1 for utforming av gater i Halden sentrum med følgende tekst (i grått): «De gåendes plass i bybildet skal synliggjøres ved tilstrekkelig bruk av gangfelt, og fremkommeligheten skal bedres ved stor fokus på nedsenk i kantstein i naturlige krysningspunkter.»
27 Råd for personer med funksjonsnedsettelse, sak PS 26/2025, 26.05.25	«Råd for personer med funksjonsnedsettelse takker for et omfattende og detaljert planutkast, men har følgende innspill: - Haldens fortau, gater og byrom skal kunne benyttes av alle. - Det er viktig å fortsatt ha fokus på universell utforming som følger definisjoner og føringer i FN-konvensjonen om rettigheter for personer med funksjonsnedsettelse/CRPD. Det er særlig viktig med fokus på fortauskanter.	For å gjøre det ennå bedre synlig at prinsippene om Universell utforming er viktige for utforming av byen er følgende endringer lagt inn i kapittel 7.1 (grå markering viser ny tekst): «Kap 7.1 Generelt om standard De generelle prinsippene for utforming av gater i Halden sentrum skal være: - Kjørefeltene skal lages så smale som mulig (men god fremkommelighet) – da holdes farten nede - Gatekryss skal gis en stram utforming med krappe kantsteinsradier. - Fortau skal lages så brede som mulig, med rullevennlige dekker og hvilebenker - De gåendes plass i bybildet skal synliggjøres ved tilstrekkelig bruk av gangfelt, og fremkommeligheten skal bedres ved stor fokus på nedsenk i kantstein i naturlige krysningspunkter. - Sykelvennlighet skal etterstrebes i løsninger også utenom prioritert sykkelnett - Nyttetraffikken og kollektivtraffikken skal komme fram - nedsenk skal lages om nødvendig i kryss - Universell utforming skal etterstrebes - Prinsippene om universell utforming skal legges til grunn - Gater og plasser skal gis et grønt preg - Det skal tilrettelegges for åpne overvannsløsninger. Flomveier skal ivaretas. - Fleksible løsninger skal etterstrebes I kapittel 7.2 Universell utforming... er også fjerde kulepunkt supplert med følgende tekst: «Det skal primært benyttes naturlige ledelinjer. Visuelle og taktile kontraster skal benyttes for å bedre fremkommeligheten. ...» Det er også lagt inn følgende nye kulepunkt: «Bratte gangtraséer og trapper bør ha rekkverk». - Se kommentarer til punktet over.

	• Fartsgrenser bør være forståelige og tydelig skiltet. • Sikre nødvendig antall HC-parkeringsplasser.	• Se kommentarer til Eldrerådet over ang. skilting av fartsgrenser. • Sentrumsområdet anses å være godt dekket med HC-plasser i dag. De som har HC-kort kan også parkere gratis på alle kommunale plasser. Kapittel 7.2 «Universell utforming...» er nå supplert med følgende tekst for å sikre nødvendig antall HC-plasser også fremover : «Antall HC-parkeringsplasser skal økes i takt med økende behov.»
28 Halden ungdomsråd (HUR), 28.05.25 (sak PS 242025)	HUR har følgende innspill til forslaget til plan for gatenett og gatebruk i Halden sentrum: • Planer for torget ser veldig bra ut med yrende liv i sommerhalvåret og fleksibel parkering på halve torget vinterstid. Parkeringsplassene som forsvinner bør erstattes. • Fint med litt smalere veier og mer grønt, så lenge veiene holdes brede nok til å kjøre komfortabelt. • Det er behov for flere parkeringsplasser på Porsnes. • Vil innbyggerne i Halden sykle så mye? Ungdom generelt er mest motivert for lettvinne løsninger for å få tiden til å strekke til. Det er en ulempe at sentrum ligger nede i en dump, da det er tungt å sykle oppover hjem. Dette er mest sannsynligvis grunnen til at ungdom lar sykkel stå. • Positivt med gang- og sykkelvei over bro. • Liker tanken på sykkelvei fra skateparken til Busterudparken.	• Dette ligger inne i høringsforslaget allerede, med forslag om nye plasser i parkeringshus i Nyhavn, Olav Vs gate og Kvikkeplassen. Påvirkningen på parkeringskapasiteten vil avhenge av når man tidsmessig gjennomfører de ulike prosjektene. • Tas til orientering. • Parkering på Porsnes: Dette er en problemstilling fylkeskommunen som skoleeier må vurdere. • God tilrettelegging og trygge ruter fremheves som virkemidler for å få folk til å sykle. Gatebruksplanen legger til rette for dette. Ti minutter på sykkel kan sammenlignes med 5 minutters kjøretid, noe som vil si at det er mange reiser hvor sykkel kan konkurrere med bilen tidsmessig. Med elsparkesykkel eller elsykkel kan det bli mer attraktivt for flere å sykle. Det ligger ikke innenfor gatebruksplanens mandat å jobbe med ordninger for støtte til kjøp av elsykkel etc, men dette kan kanskje være et virkemiddel for også å få flere unge til å sykle. • Tas til orientering. Broa er opprettholdt i planforslaget. • Tas til orientering. Sekundærsykkelveien er opprettholdt i planforslaget.
29 Rødsberg Ungdomsskole: valgfagklasse Demokrati i praksis 03.09.25 og elevrådet 11.09.25	(Gruppen var ikke enstemmige innad i alle forslag eller kommentarer) • Mange elever mener det er bra med ny bro over Tista, men noen mener det er bedre å bruke pengene på bedre busstilbud. • Kan tunnel under Tista heller enn bru være et spennende alternativ selv om det er dyrt og krevende å bygge? • Noen er ikke enig i at fartsgrenser skal senkes, og andre stiller spørsmålstegn ved om det er nødvendig? • Ikke enige i at torget skal bli helt bilfritt om sommeren – det er behov for P-plasser der. Ønsker å beholde alle gratisparkeringsplasser. Vil generelt ikke fjerne P-plasser og er opptatt av at det er tilstrekkelig antall plasser. Ansatte på Os skole mangler P-plass. Noen mener det er greit å flytte parkeringsplasser, folk kan gå litt, og noen mener skissene for møteplass på torget ser fine ut.	• Nye bruer over Tista ligger inne i planforslaget som muligheter og ønsker for videre utredning. Det er ulike budsjetter/instanser som finansierer busstilbudet og bygging av bruer. • Tunnel under Tista ansees lite aktuelt ut fra økonomiske og tekniske hensyn. • Forslagene om å redusere fartsgrensene vil bidra til bedre trafiksikkerhet og bedre bymiljø og opprettholdes derfor. • Ang. parkering – se kommentarer til Halden Næringsutvikling (Nr. 21) over.

	Viktig at folk som er dårlig til beins kan parkere nær der de skal. • Ønsker bedre busstilbud med flere og senere avganger og helst billigere. Problemer med dagens busstilbud: Busstidene holdes ikke og bussene stopper ikke alltid for å slippe av eller ta på folk. Bussholdeplassen ved Busterudparken fungerer bra. Holdeplassene ved Fisketorget, kulturkvartalet og Busterudparken er de mest brukte i sentrum. • Ønsker overgangsfelt i Stadionbakken over til Rødsfjellet og fra Rema 1000 Busterud over til Sankt Joseph • Området ved Elvegata/jernbaneundergangen til Møllergata (fv. 21)/krysset med Grønland: Skummelt/vanskelig for gående. Ønsker bedre tilrettelegging med fortau og overgangsfelt. • Biler kommer fort ut i Garvergata fra parkeringshuset, gjør det litt skummelt å sykle. • Det er fint med forslag om trær og blomster, men noen mener det ikke må gå på bekostning av arealer nødvendig til andre ting. Andre ønsker mer blomster i sentrum. Noen var skeptiske til pengebruken. • Ønsker flere turstier på Rødsfjellet. • Behov for flere sitteplasser i sentrum og ønsker et benkebord på Rødsfjellet.	• Økte frekvenser og lavere satser er ting som ikke kan løses gjennom gatebruksplanen, men må jobbes for gjennom andre prosesser. • Stadionbakken v. Rødsveien : Dette er et krysningspunkt mange ønsker. Stedet er uoversiktlig, det er stor trafikkmengde og for stor fart til at det bør tilrettelegges for kryssning uten at det samtidig gjøres fartsdempende tiltak. Dette er imidlertid ikke ønskelig pga. andelen tungtrafikk og utfordringer opp bakken på glatt føre. Det har vært utredet kryssing i gangbru tidligere. Pga. høydeforholdene og dermed behov for store konstruksjoner/lange ramper ble det den gang ansett uaktuelt å gå videre med prosjektet. Det ble også vurdert å senke veien for å redusere konstruksjonene, men pga. konflikt med rør/ledninger i grunnen og trolig også stigningsforholdene ble dette også ansett for utfordrende. Rema 1000 Busterud – St. Joseph-P-plass: Dette er et krysningspunkt flere bruker og det er i dag en tilrettelagt kryssning der, men ikke overgangsfelt. Det vurderes som mer hensiktsmessig å legge et nytt overgangsfelt i forlengelsen av fortauet langs østre side av Busterudgata over Vognmakergata. Dette overgangsfeltet vil kunne bedre forholdene for myke trafikanter langs Busterudgata og også gi et bedre tilbud for de som skal fra St. Joseph til Rema. Tellingene i antatt makstime er innenfor anbefalinger for gangfelt. Konkret vurdering gjøres i forbindelse med detaljreguleringsarbeid for Essotomta, som er i oppstartsfasen. • Området Elvegata/Møllergata - Dette stedet ligger allerede inne i planforslaget med forslag om tiltak for å bedre forholdene for myke trafikanter. Dette er fylkesvei og tiltak må avklares med fylkeskommunen. • Garvergata: Aktuelt tiltak for å bedre forholdene er innsnevring av utkjøringen fra «parkeringshuset», jf. gjeldende regulering. Tiltaket legges inn som punkt for utbedring i Sykkelnøtet. • Har på generelt grunnlag forståelse for ungdommens bekymring for økonomi. Grønne elementer i by har imidlertid så mange positive effekter og betydning for bymiljøet, helse og trivsel at planens anbefalinger i forhold til dette videreføres. Planen inneholder allerede anbefalinger til økt vegetasjonsbruk og at mulighet for bruk av pollinatorvennlige arter alltid skal vurderes. Det legges ikke inn ytterligere krav til blomsterbruk i gatebruksplanen. • Det er mange stier på Rødsfjellet allerede i dag og det foreslås ingen nye her. Det er imidlertid behov for opprustning av en del av stiene. • Det er satt ut en del nye benker i 2025. Kapittel 7.2 inneholder allerede ambisjoner om økt utsetting av benker i sentrumsområdet.
--	--	--

	- Busterudparken er litt skummel pga. de som er der på kveldstid. - Synes pumptracken og skateparken er veldig bra og ligger helt riktig til . Skolestadion: Kan deler av området brukes til parkering og til basketballbane?	- Tas til orientering i gatebruksplanprosessen, men innspillet er bragt videre til områdesatsingen. Bedre belysning kan være med på å gjøre områder tryggere. Planen beskriver behovet for en helhetlig lysplan for sentrumsområdet. - Det pågår arbeid med utvikling av Skolestadion, og drives et vidt medvirkningsopplegg også med Rødsberg ungdomsskole. Innspill må tas gjennom den prosessen. Parkering er ikke aktuelt – området er regulert til park.
30 Halden videregående skole – Programfagkl. Samfunns- geografi, 07.11.25	- Busstilbudet bør forbedres ved flere avganger etc. Foreslåtte holdeplasser er fornuftige. - Følgende krysningspunkter trekkes fram som farlige/lite trafikksikre: - Høljen – i/ved undergangen - trangt og uoversiktlig - Kryssning fra undergangen under jernbanen mellom Iddeveien og fylkesvei 21 – mangler fortau, kryssning med dårlig sikt. Dette er skolevei. - Stadionbakken – mange går over fra Rødsveien, men ikke tilrettelagt kryssning - Overgangsfeltet ved Burger King - trafo hindrer sikt - Hushjørnene ved Storgata 7 og ved Sparebanken gjør det uoversiktlig og det er smale fortau - Dårlig sikt i krysset Tistedalsgata/Damstredet. - Ønsker bredere fortau flere steder så det blir enklere for de gående å komme frem; f.eks. så må man flere steder gå ut i veien om man møter noen med barnevogn eller i rullestol. - Stort sett er det lite biler og trafikk i gatene og lett å ta seg frem. - Stiller spørsmålstegn ved om det er nødvendig med så mange nye bruer som planforslaget viser. Brua vest for Tista senter anses å være den viktigste.	- Økte frekvenser og lavere satser er ting som ikke kan løses gjennom gatebruksplanen, men må jobbes for gjennom andre prosesser. - Høljen – Forslag om å fjerne parkeringsplasser i Høljen for å bedre forholdene for gående og syklende ligger allerede inne i planforslaget. Dette må sees på sammen med andre tiltak som merking, skilting etc. - Kryssning på Grønland (Iddeveien-fv 21) - Se kommentar til Rødsberg over. - Stadionbakken - Se kommentar til Rødsberg (Nr. 29) over. - Trafo – dette er et kjent punkt med behov for utbedring. I gjeldende regulering for området er trafoen trukket vekk fra overgangsfeltet for å bedre trafikksikkerheten. Planer har ikke tilbakevirkende kraft. Økonomiske forhold har til nå gjort at oppfølging av planen ikke ha vært mulig. - Hushjørner ved Storgata 7 og Sparebanken – dette er kjente punkter med behov for utbedring. Særlig er fortauet smalt ved Storgata 7 og det er dårlig sikt. I tillegg samler det seg vann i veien her ved regn og det er lett å bli sprutet ned. Dette er fylkesvei og utbedring er fylkeskommunens ansvar. Ved Sparebanken er kommunen veieier, men utformingen henger også her sammen med lyskrysset hvor fylkeskommunen er veieier. Kommunen har i flere runder forsøkt å få til endringer for å bedre forholdene for de gående. Fylkeskommunen har fokus på trafikkflyten gjennom krysset. - Sikt i Tistedalsgata/Damstredet - Her gjelder høyregel og kjørende i Tistedalsgata har vikeplikt. Det er bebyggelsen som hemmer sikten. Man må kjøre etter forholdene. Det foreslås ingen tiltak. - Planen legger opp til at fortausbreddene skal økes der dette er mulig. - Tas til orientering. - Bedring av kontakten/flyt for myke trafikanter fra nordsiden til stasjonsområdet ansees å være det viktigste. Bruforslagene vil bli vurdert i videre planarbeid for Nyhavn og Grønland.

	• Delte meninger om parkering. Mange er opptatt av å kunne parkere så nær bygget/målpunktet de skal besøke som mulig. Dette kan være vanskelig, f.eks. ved Halden Arena. Mange kjører når de skal ha gym og det er ikke OK å ikke kunne parkere i nærheten. • Liker ikke at all gratisparkering forsvinner. • Fjerning av parkering på torget var det også delte meninger om. Noen mener det er OK å måtte gå litt, mens andre ser behov for å beholde parkeringsplassene. Dersom det skal fjernes parkeringsplasser, må det fylles med ny aktivitet og/eller mer grønt, sosiale møtesteder, benker etc. • Delte meninger om el-sparkesykler, men noen ønsker seg mulighet for å leie el-sparkesykkel. • Noen mener det er nok grønt, mens andre påpekte verdien av å bevare og videreutvikle grønnstrukturen.	• Parkering – se kommentarer til innspillene over. Med ca. 7 minutter gangtid mellom Porsnes og hallen er gange et effektivt alternativ til bil. • Tas til orientering. Det ligger utenfor gatebruksplanens mandat å initiere dette. Kommunen har en forskrift som regulerer kommersiell sparkesykkelutleie. • Tas til orientering.
--	--	---

Vedlegg 4

Trafikksituasjonen i området rundt Rødsbergs plass

Innledning

Ved høring av forslag til gatebruksplan har det kommet innspill om at Repslagergata mellom Oscars gate og Walkers gate ikke bør defineres som en «sekundærvei», trafikkmengden må reduseres og trafikksikkerheten forbedres ved Rødsberg plass/mellom ballbingen og Skolestadion/skateparken. Det er også påpekt at det er en svakhet at «den mest trafikksfarlige snarveien» fra Strupe og Brødløs via Karl Johans gate ikke er utredet. Hensikten med dette notatet er å gjøre en vurdering av om løsningsforslaget bør endres som følge av innkomne merknader.

Gatebruksplanen – løsningsforslaget i høringsutgaven

Illustrasjonen under viser forslag til personbilnett i høringsutgaven av gatebruksplanen.

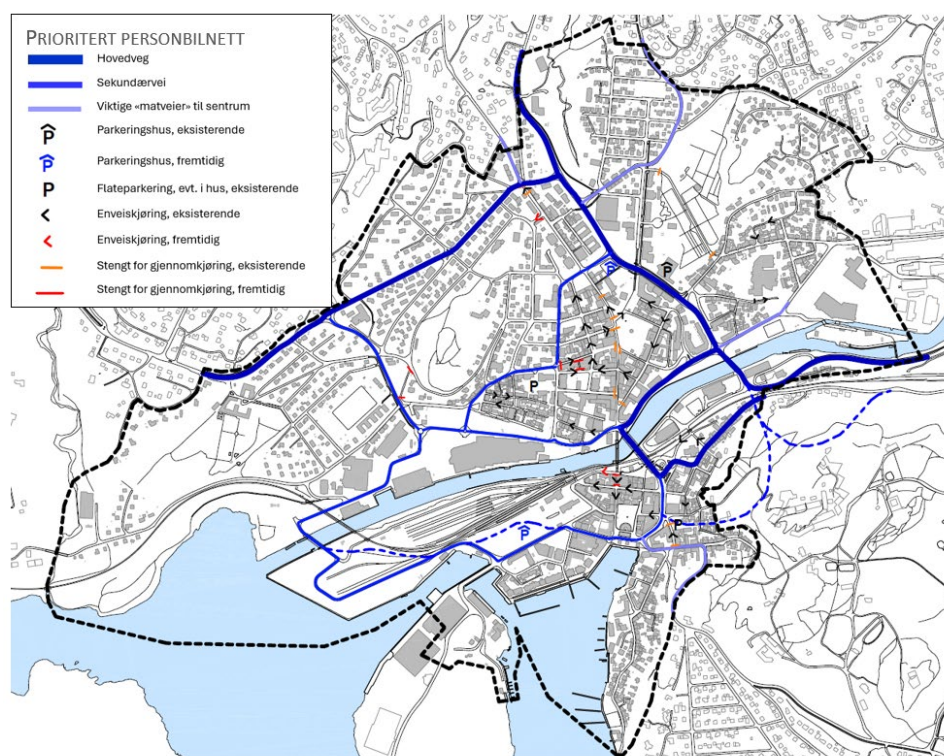


FIG. 23 PRIORITERT PERSONBILNETT. STIPLEDE BLÅ LINJER ER TUNNELLØSNINGER OG ENDRING AV VEITRASÉ SOM FØLGE AV UTBYGGING I NYHAVN. STØRRE KART FINNER DU HER: [KART-VEINETT-100325.PDF](#)

Fig. 1 Forslag til prioritert personbilnett i høringsutgaven av gatebruksplanen.

Repslagergata mellom Oscars gate og Walkers gate er markert som «Sekundærvei». Hensikten har ikke vært å overføre mer trafikk til denne gata, men å vise at dette er en viktig sentrumsgate.

I tillegg er Repslagergata pekt ut både som sekundærsykeltrasé og som prioritert gate i gangnettet. Det går også en hovedsykelveitrasé øst/vest over Rødsbergs plass.

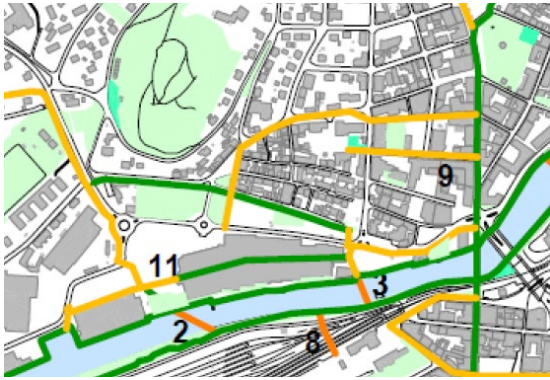


Fig. 2 Utsnitt av kart over prioritert gangnett.

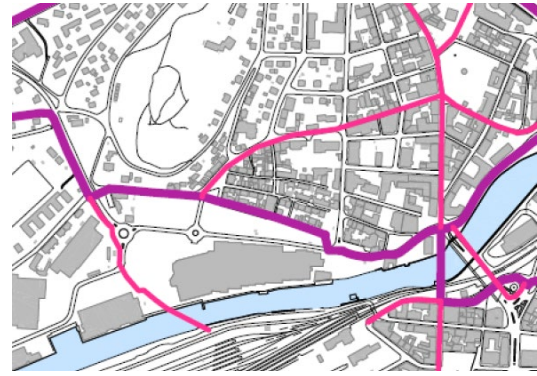


Fig. 3 Utsnitt av kart over prioritert sykkelnett.

Gatebruksplanen beskriver også tiltak ved Rødbergs plass. Skisseforslaget har tatt utgangspunkt i å få ned hastigheten på biltrafikken og gjøre det hyggeligere, enklere og tryggere som myk trafikant å bevege seg i området. Forslaget viser innsnevring av kjørebanner, opphøyd krysningspunkt ved Bakbanken og annen materialbruk i andre krysningspunkter. Det omfatter i tillegg treplanting og grønne elementer. Forslaget er ikke en ferdig prosjektert løsning, men må sees på som en mulighet og et grunnlag for videre bearbeiding.



Fig. 4 Dagens situasjon



Fig. 5 Gatebruksplanens forslag

Innkomne merknader

Det har kommet fire merknader som bl.a. har kommentarer til området rundt Rødsbergs plass. Under oppsummeres kun det som konkret omfatter forslag til endret løsning rundt Rødsbergs plass. Innspillet fra Banken Velforening er supplert med kommentarer fremkommet i et møte 07.10.25 mellom administrasjonen og velforeningen. Merknadene i fulltekst ligger i vedlegg 3 til saksfremstillingen. Oppsummering etter møtet 07.10.25 følger dette notatet som vedlegg.

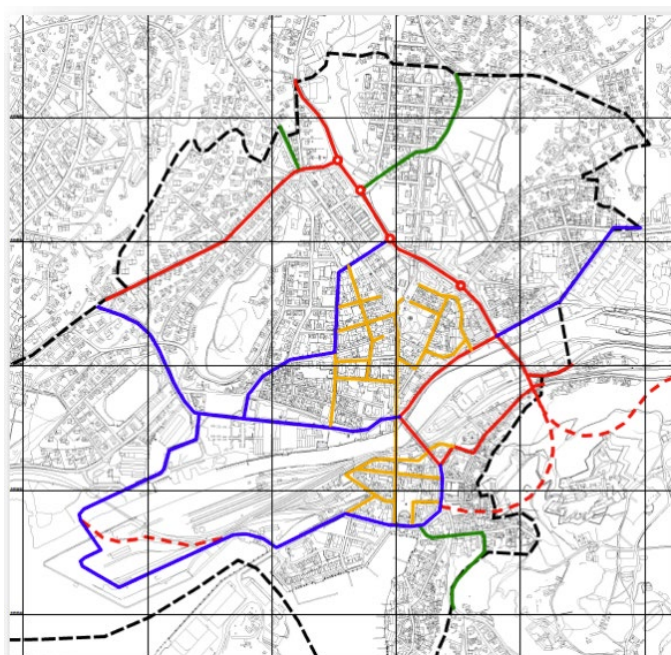
Fra	Innhold
Banken Velforening, 18.06.25 og 07.10.25	Velforeningen mener Repslagergata ikke kan opprettholdes som sekundærvei. Det må tas overordnede hensyn. Området rundt Repslagergata er det tettest befolkede området i Halden og et sosialt sammensatt område. De mener det er feil at gjennomgangstrafikk fra boligområder nord i byen skal tillates å bruke deres boområde som snarvei til handelssentrene langs Tista. Velforeningen påpeker at det er uakseptabelt at «den mest trafikkfarlige snarveien» fra Brødløs og Strupe til Tista senter, via Busterudkleiva, Marcus Nilsens gate, Karl Johans gate, Repslagergata og Rødsbergs plass, ikke er vurdert i gatebruksplanen. Etter ombyggingen/»doseringen» i krysset mellom Repslagergata og Oscars gate opplever velforeningen at mer av trafikken fra Oscars gate ledes gjennom Repslagergata. Velforeningen kan ikke forstå hvorfor denne trafikken skal gå gjennom et nærmiljøanlegg hvor det i dag ferdes mange barn og ungdommer. Anlegget er under utvikling og det forventes økt bruk. Området brukes både av lokale barn og barn fra andre bydeler. Dette er et sentralt lekeområde i sentrum. Velforeningen er oppriktig redd for at det skal skje en ulykke i området. De mener det må skje forbedringer i området raskt. Barna er den største grunnen til at kommunen nå bør høre på velforeningens forslag. Velforeningen mener gatebruksplanens løsningsforslag ikke vil gi nok fartsreduksjon og begrensning i trafikkmengde. Det må lages en «målrettet reduksjon av gjennomkjøring og en prioritert kryssingssone i Bakbanken (konfliktstrekningen som skiller ballbingen og skateparken), basert på to prinsippmetoder: Trafikkfilter: Stengt gjennomkjøring i kort konfliktstrekning. Adkomst for beboere, utrykning, renovasjon og varelevering opprettholdes. Gatetun: Gangfart og prioritert ferdsel for gående og syklende i sonen.» Tiltakene foreslås for å muliggjøre trygg kryssing og opphold. Kjernepoenget er prioritet for barn og myke trafikanter i kryssingssonen. Oscars gate, Marcus Thranes gate og Haakon VII's vei/Fylkesvei 220/Bakbanken bør ta trafikken inn til handelsområdet ved Tista. Velforeningen mener det er tilslørende/bagatelliserende at kommunen ikke trekker frem at sentrumsplanens fremtidsperspektiv er at Repslagergata skal bli hovedvei til og fra Høvleriet. I gatebruksplanen omtales denne gata kun som «intern viktig sentrumsgate». De påpeker at «Særlig alvorlig er det at planen ikke inneholder noen vurdering av alternativt hovedveisystem dersom tunnelen ikke blir realisert. Planen fremstår dermed ikke som et verktøy for styring og utvikling, men som en slags mellomstasjon i påvente av noe annet, uten faglig eller politisk retning». De mener tiltak blir forkastet uten reelle vurderinger (stenging ved skateparken/ballbingen). Det er kritikkverdig at kommunen avskriver trafikksikkerhetstiltak på grunnlag av antakelser: «...grunn til å tro at belastningen i vil øke desto mer i Oscars gate.» Kommunens målinger da veien var stengt ved gravearbeider viser det motsatte. Det må sees nærmere på trafikkdataene og ikke bare tas utgangspunkt i gjennomsnittstall, men tas høyde for toppene – sammenfall mellom størst trafikk og mest bruk av nærmiljøanlegget. Man må komme til livs de som kjører altfor fort.

	I sitt høringsinnspill påpeker velforeningen at det gir lite mening å etablere gatetun nå, dersom området skal graves opp igjen ifm. vann- og avløpsarbeider om 5-6 år. « <i>Samtidig er det uansvarlig å la trafikken fortsette som i dag, midt mellom skatepark, skolevei og ballbinge, og gjennom byens tettest befolkede og mest sammensatte boområde. I fravær av realistisk framdrift for oppgradering, mener vi at en fysisk stenging for gjennomkjøring er den eneste ansvarlige løsningen.</i> » Etter at høringsinnspillet ble sendt inn har foreningen jobbet for å få etablert en midlertidig pilot for uttesting og evaluering av løsning, med utgangspunkt i sitt forslag om gjennomkjøring forbudt for andre enn beboere, varelevering etc., alternativt etablering av gatetun, se vedlegg. Tiltaket er støttet av Boretslaget Karl Johans gate ved epost av 15.09.25.
Sveinn Frimannsson, 17.06.25	Frimannsson påpeker at det mangler sammenkobling mellom ballbingen og skateparken, og mener barn må kunne gå fra en aktivitet til en annen uten å risikere biltrafikk. Mener sekundærveien der bør fjernes og at det bør utformes som gatetun.
Egil Hult, 17.06.25	Hult mener at <u>Oscars gate</u> mellom Repslagergata og Walkers gate (Fisketorget) må opprettholdes som sekundærvei fordi: • Adkomsten til området mot Storgata fra Repslagergata til og med Nedre Bankegate blir veldig «kronglete». • Repslagergata fra Oscarsgate via Rødsbergs plass til Walkers gate er foreslått både som prioritert sykkelveinett og gangveinett og det er lite forenlig med sekundærvei for biltrafikk. • Økt biltrafikk i Repslagergata vil berøre langt flere boliger enn den gjør i Oscars gate. • Idretts- og aktivitetsanleggene «Skolestadion», Skateparken og ballbingen trenger ikke mer biltrafikk.
Marie Liserud Midtfjell, 05.06.25	Som sentrumsbeboer med barn ønsker Midtfjell at området rundt skolestadion trafiksikres bedre. Mener at området har blitt veldig fint og kanskje kunne utvikles for ennå mer bruk av flere grupper. Her kunne man samarbeidet med skolene i sentrum, bilmiljøet og flere og opparbeidet område til en helhetlig park.

Bakgrunnsdata og analyser

Sentrumsplanens føringer

I Sentrumsplan for Halden 2017-2029 er Repslagergata mellom Oscars gate og Walkers gate pekt ut som intern viktig sentrumsvei.



Rød farge -	Hovedveisystem overordnet
Blå farge -	Internt viktige sentrumsveier
Grønn farge -	Viktige «mateveier» inn til sentrum
Orange farge -	Interne sentrumsgater

Fig. 6 – Ill. fra sentrumsplanen. Oscars gate mellom Repslagergata og Fisketorget (Walkers gate/Bakbanken) er vist som «Intern sentrumsvei»

I sentrumsplanens planbeskrivelse på s. 28 står det : «I den fremtidige strukturen vil både Hannibal Sehesteds gate (tilførselsvei fra Gimle – Asak området) og Vognmakergata/Oscars gate/ Repslagergata, være de viktigste interne veiene i planområdet for trafikk fra øst til vest...» På s. 29 står det at «Forbindelsen Vognmakergata, Oskars gate og Repslagergata vil bli hovedvei fra øst til Handelsområdet på Høvleriet.»

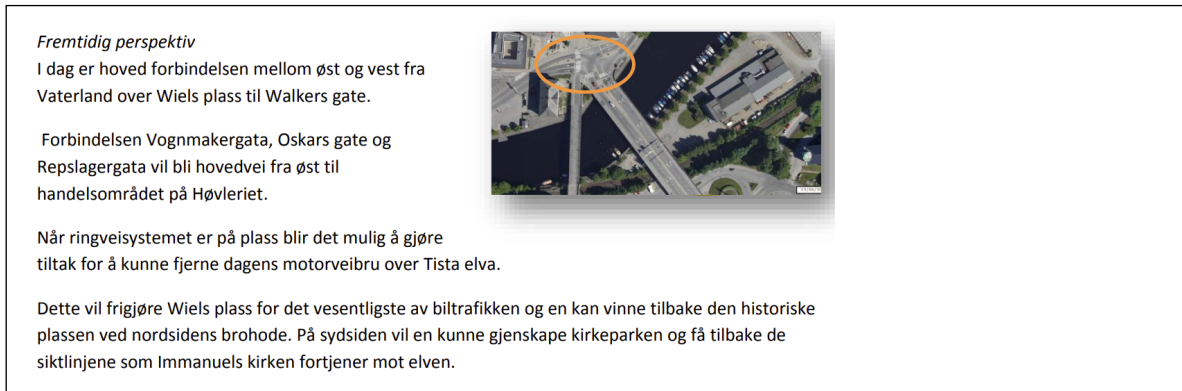
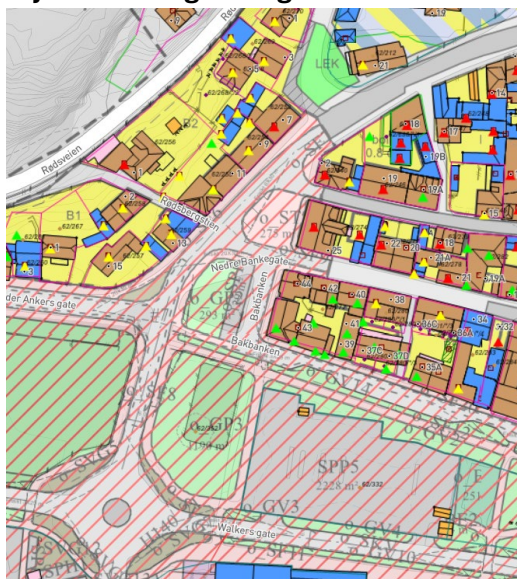


Fig. 7 Utdrag fra planbeskrivelse til Sentrumsplan for Halden 2017-2029

Tanken bak dette var ikke å gjøre Vognmakergata/Oscars gate/Repslagergata til en ny hovedvei i sentrumsområdet for økt trafikk, men å markere at det er viktige sentrumsveier med større trafikkmengde enn sidegatene. Grunnen til at Repslagergata ble pekt ut som «Internt viktig sentrumsvei» var også at man ønsket å minske den barrieren Oscars gate var mellom Banken-området og østre deler av sentrum. Det var utrygge krysningspunkter over Oscars gate og kryssningene er også en del av skoleveien for barna i området.

Etter ombyggingen i Oscars gate i 2020 er krysningspunktene blitt forbedret. Det antas også at hastigheten på trafikken har gått ned, uten at det finnes målinger som kan bekrefte dette. Smalere kjørebane og bruk av brosteinsdekker i kryssområdene er bakgrunnen for denne antakelsen.

Gjeldende regulering



I reguleringsplan for Tista senter som er gjeldende reguleringsplan for Rødsbergs plass, er større deler av plassen vist som grøntstruktur og som torg. Dersom forslaget som er fremmet i gatebruksplanen skal gjennomføres, må det gjøres noen endringer i reguleringsplanen.

Fig. 8 – Utsnitt av gjeldende regulering for området ved Rødsberg plass



Fig. 9 – Utsnitt av gjeldende regulering for Karl Johans gate vedtatt i 1985. Kryssområdene er smalet inn og parkeringslommer definert.

Helt syd i gata inngår noe areal i Reguleringsplan for Banken, vedtatt i 1982. Den gang var tanken å stenge Karl Johans gate mot Repslagergata. Det samme gjaldt for Mette Møns gate, jf. fig. 9 over.

Trafikktall

Figur 10 under viser gjennomsnittstall fra trafikktellinger i perioden 2018-2025.



Fig. 10. Gjennomsnittstall fra trafikktellinger i perioden 2018-2025.

Tellinger som er gjort mens det var stengt i Busterudkleiva og mellom Rødsbergs plass og Walkers gate inngår ikke i gjennomsnittstallene.

Tabellen under viser data for de ulike tellingene som er gjort. Trafikktallene er øyeblikksbilder fra telleperioden og omfatter både trafikk fra de som bor eller driver næring i områdene med deres gjester og kunder, samt gjennomkjøringstrafikk.

Veinavn	Incoming	Outgoing	År	Dato	Hastighet	85-fraktil	ÅDT	ÅDT tot	Average speed	Max speed	Total vehiclt	Kommentar
Bakbanken - skateparken			2018	04.10-16.10	50	36	2211	2211	30,47	79	26629	
Bakbanken skatepark	Incoming		2025	16.06-24.06	30 sone	34	1209	1947	29,2	58	9417	Incoming fra Rødsbergs plass. Busterudkleiva og Gimleveien stengt.
Bakbanken skatepark		Outgoing	2025	16.06-24.06	30 sone	35	739		29,4	61	5756	
Bakbanken skatepark	Incoming		2025	24.10-31.10	30 sone	35	1206	1901	29,5	74	8495	Incoming fra Rødsbergs plass. Gimleveien stengt (ved Asakveien). Veien er stengt ved Teatergata/Violgata.
Bakbanken skatepark		Outgoing	2025	24.10-31.10	30 sone	34	695		29,1	72	4891	
Rødsbergs plass	Incoming		2024	13.03-22.03	30 sone	35	1055	1918	29,8	63	9365	Incoming fra Rødsbergs U-skole
Rødsbergs plass		Outgoing	2024	13.03-22.03	30 sone	36	862		30,6	66	7654	
Bakbanken 358	Incoming		2023	02.11-10.11	30 sone	27	26,9	70,9	22,0	54	216	
Bakbanken 358		Outgoing	2023	02.11-10.11	30 sone	29	44		24,5	62	354	
Karl Johans gate 1	Incoming		2025	16.06-24.06	30 sone	40	319	631	33,2	78	2485	Incoming fra Rødsberg U-skole. Busterudkleiva stengt. Gimleveien stengt (ved Asakveien)
Karl Johans gate 1		Outgoing	2025	16.06-24.06	30 sone	40	312		33,6	79	2417	
Karl Johans gate 1	Incoming		2025	16.10-23.10	30 sone	39	433	766	33,2	84	3052	Incoming fra Rødsberg U-skole. Gimleveien stengt (ved Asakveien)
Karl Johans gate 1		Outgoing	2025	16.10-23.10	30 sone	40	332		33,9	73	2327	
Karl Johans gate 20	Incoming		2025	16.10-23.10	30 sone	39	599	989	33,8	66	4218	Incoming fra Marcus Thranes gate. Gimleveien stengt (ved Asakveien)
Karl Johans gate 20		Outgoing	2025	16.10-23.10	30 sone	40	390		33,3	72	2744	
Oscars gate (høst)			2018	18.10-29.10	50	38	1968	1968	31,22	79	21486	
Oscars gate nr. 18 (Rødsberg)	Incoming		2023	06.03-16.03	30 sone	36	888	2629	30,7	72	8846	Incoming fra Fisketorget
Oscars gate nr. 18		Outgoing	2023	06.03-16.03	30 sone	37	1741		31,8	88	17411	
Oscars gate 18 (Rødsberg ung. Skole)	Incoming		2024	21.05-28.05	30 sone	37	693	2371	31,2	73	4852	Incoming fra Fisketorget. Repslagergata stengt for gjennomkjøring til Walkersgt.
Oscars gate 18 (Rødsberg ung. Skole)		Outgoing	2024	21.05-28.05	30 sone	37	1678		31,8	75	11748	
Oscars gate 18 (Rødsberg)	Incoming		2025	24.10-31.10	30 sone	37	872	2741	31,4	66	6139	Incoming fra Fisketorget. Gimleveien stengt (ved Asakveien). Veien er stengt ved Teatergata/Violgata.
Oscars gate 18 (Rødsberg)		Outgoing	2025	24.10-31.10	30 sone	36	1869		31,5	86	13164	
Oscars gate 12B (stod v/Repslage.11A)	Incoming		2025	4/12-11/12	30 sone	34	1212	2392	29,5	63	8533	Incoming er fra Rødsberg U-skole. Gimleveien er stengt (ved Asakveien). Violgata setngt mellom Teatergt og Repslagergt
Oscars gate 12B (stod v/Repslage.11A)		Outgoing	2025	4/12-11/12	30 sone	35	1180		29,2	83	8310	
Oscars gate nr. 8	Incoming		2023	06.03-16.03	30 sone	36	967,3	2221	29,8	76	9633	Incoming fra Rødsberg U-skole
Oscars gate nr. 8		Outgoing	2023	06.03-16.03	30 sone	34	1254		28,8	90	12489	
Oscars gate 8 (Aladdin kino)	Incoming		2024	29.04-06.05	30 sone	35	1460	2941	29,5	87	11683	Incoming fra Rødsberg U-skole. Repslagergata stengt for gjennomkjøring til Walkers gt.
Oscars gate 8 (Aladdin kino)		Outgoing	2024	29.04-06.05	30 sone	32	1481		27,6	97	11846	
Oscars gate 8 (Aladdin kino)	Incoming		2025	4/12-11/12	30 sone	34	838	1973	28,3	68	5902	Gimleveien stengt v Asakveien, Violgata stengt mellom Repslagergt og Teatergt
Oscars gate 8 (Aladdin kino)		Outgoing	2025	4/12-11/12	30 sone	30	1134		25,8	72	7988	
Peder Ankers gate 9 - November 2023	Incoming		2023	02.11-10.11	30 sone	37	94,6	195,6	30,5	72	761	
Peder Ankers gate 9 - November 2023		Outgoing	2023	02.11-10.11	30 sone	37	101		30,2	61	812	
Walkers gate drive in			2018	29.10-02.11	50	37	7833	7833	31,88	93	31661	
Walkers gate v/Burger King	Incoming		2024	29.04-06.05	30 sone	37	3508	8547	31,5	110	24703	Incoming er mot Oscars gate. Veien er stengt over Rødsbergs plass
Walkers gate v/Burger King		Outgoing	2024	29.04-06.05	30 sone	37	5039		31,2	111	35485	

Fig. 11 – Tabell som viser kommunens trafikktegnninger i området. Større figur ligger som vedlegg. ÅDT Tot er årsdøgnetrafikk, altså et gjennomsnittstall for daglig (døgnet) trafikkmengde i begge kjøreretninger samlet. 85-fraktal er den farten som 85 % av bilistene holder seg under. Average speed er gjennomsnittsfart.

Det er gjennomført nye tellinger i området etter høringsperioden for gatebruksplanen. Målinger i juni 2025 (siste uke før skoleferien) viser en ÅDT over Rødsbergs plass v. skateparken på 1947. Dette var mens Busterudkleiva og Gimleveien var stengt. En måling i oktober 2025, etter at Busterudkleiva igjen var åpen, viser ÅDT 1901. (Her var Violgata stengt ved Teatergata.)

Måling ved Karl Johans gate 1 i juni 2025 viser ÅDT på 629 mens det var stengt for gjennomkjøring i Busterudkleiva. Måling samme sted i oktober 2025 da gata igjen var åpnet viser ÅDT på 763. Det vil si noe økning.

Veien var stengt mellom Rødsbergs plass og Walkers gate våren og sommeren 2024. Tellingene 29.04-06.05.24 ved Aladdin kino i Oscars gate viser at det ble en økning i trafikken (omlag + 700 biler i døgnet) i denne perioden der.

Som følge av en inkurie mht. lagring av datafil og påfølgende uttak av datarapport viste tidligere beregninger en nedgang i trafikkmengde i Oscars gate i denne perioden. Dette er nå rettet opp. Banken Velforening som tidligere, basert på feil data, hadde fått opplyst at tellinger viste at trafikkmengden gikk ned har nå fått oversendt de korrekte tallene.

Banken Velforening påpeker at ombyggingen av krysset mellom Repslagergata og Oscars gate ved Halden teater i 2019/20 har ført til at flere enn tidligere velger å kjøre Repslagergata når de kommer ned Oscars gate og skal til Tista senter. Dette synes logisk og var også intensjonen med

ombyggingen av krysset. Det finnes imidlertid ikke tellinger som kan bekrefte at dette stemmer. En telling fra 2018, dvs. før ombyggingen av krysset, tyder på at trafikkmengden har holdt seg relativt stabil (se også neste kapittel).

Registreringene viser at det er liten andel tungtrafikk som benytter traséen ved skateparken. Andelen kjøretøy over 6 meter var 1,6 % i juni 2025 og 1,9 % i oktober 2025.

Målinger i juni og oktober 2025 viser at det er størst trafikkmengde rundt kl. 11 og 15-16 ved skateparken.

	Time	5 Day	7 Day
Average Daily		1949	1767
AM Peak	11:00	164	152
PM Peak	16:00	209	184

Fig. 12 – Makstimene – tellinger ved skateparken i oktober 2025.

	Time	5 Day	7 Day
Average Daily		1987	1743
AM Peak	11:00	180	159
PM Peak	15:00	239	196

Fig. 13 – Makstimene – tellinger ved skateparken i juni 2025.

Det er ikke gjort tellinger nå for når skateparken/ballbingen er mest i bruk. En konservativ tilnærming vil være at det er sammenfallende topp med biltrafikken.

Fartsgrenser og hastighet

Dagens fartsgrenser i området er 30 km/t, bortsett fra mellom rundkjøringene i vestre del av Walkers gate og opp Stadionbakken (Fridtjof Nansens gate) hvor grensen er 50 km/t. Dagens 30 sone er videreført i høringsutgaven av gatebruksplanen og foreslått utvidet i Walkers gate fram til rundkjøringen ved Monter.

Tabellen under viser målte hastigheter ved skateparken og ved Karl Johans gate 1 og 20.

Veinavn	Incoming	Outgoing	År	Dato	Hastighet	85-fraktil	ÅDT	ÅDT tot	Average speed	Max speed	Total vehicel	Kommentar
Bakbanken - skateparken			2018	04.10-16.10	50	36	2211	2211	30,47	79	26629	
Bakbanken skatepark	Incoming		2025	16.06-24.06	30 sone	34	1209	1947	29,2	58	9417	Incoming fra Rødsbergs plass. Busterudkleiva og Gimleveien stengt.
Bakbanken skatepark		Outgoing	2025	16.06-24.06	30 sone	35	739		29,4	61	5756	
Bakbanken skatepark	Incoming		2025	24.10-31.10	30 sone	35	1205	1901	29,5	74	8495	Incoming fra Rødsbergs plass. Gimleveien stengt (ved Asakveien). Veien er stengt ved Teatergata/Violgata.
Bakbanken skatepark		Outgoing	2025	24.10-31.10	30 sone	34	695		29,1	72	4891	
Rødsbergs plass	Incoming		2024	13.03-22.03	30 sone	35	1055	1918	29,8	63	9365	Incoming fra Rødsbergs U-skole.
Rødsbergs plass		Outgoing	2024	13.03-22.03	30 sone	36	862		30,6	66	7654	Busterudkleiva stengt. Gimleveien stengt (ved Asakveien).
Karl Johans gate 1	Incoming		2025	16.06-24.06	30 sone	40	319	631	33,2	78	2485	Incoming fra Rødsberg U-skole. Busterudkleiva stengt. Gimleveien stengt (ved Asakveien).
Karl Johans gate 1		Outgoing	2025	16.06-24.06	30 sone	40	312		33,6	79	2417	
Karl Johans gate 1	Incoming		2025	16.10-23.10	30 sone	39	433	766	33,2	84	3052	Incoming fra Rødsberg U-skole. Gimleveien stengt (ved Asakveien).
Karl Johans gate 1		Outgoing	2025	16.10-23.10	30 sone	40	332		33,9	73	2327	
Karl Johans gate 20	Incoming		2025	16.10-23.10	30 sone	39	599	989	33,8	66	4218	Incoming fra Marcus Thranes gate. Gimleveien stengt (ved Asakveien).
Karl Johans gate 20		Outgoing	2025	16.10-23.10	30 sone	40	390		33,3	72	2744	

Fig. 14 – Hastigheter. 85-fraktil er den farten som 85 % av bilistene holder seg under. Average speed er gjennomsnittsfart.

Målinger ved skateparken i 2024 og 2025 viser gjennomsnittsfart på ca. 30 km/t. 85 fraktilen ligger på ca. 35 km/t. Målte makshastighet var 72 km/t.

Målinger ved Karl Johans gate 1 i juni og oktober 2025 viser gjennomsnittsfart på knapt 34 km/t. 85-fraktilen ligger på ca. 40 km/t. Målte makshastighet var 84 km/t. Ved Karl Johans gate 20 var 85-fraktilen og gjennomsnittsfarten tilsvarende.

Iht. Statens vegvesens anbefalinger skal fartsdempende tiltak anlegges i 30-soner når fartsgrensen overskrides med mer enn 5 km/t av 15 % av kjøretøyene (målt fart) i boligområder. I andre områder bør slike tiltak anlegges.

3 Supplerende tiltak
Fartsdempende tiltak
For fartsgrenser lavere enn 50 km/t er det i mange tilfeller nødvendig med fysisk fartsdempende tiltak i tillegg (se tiltak [Fysisk fartsregulering](#)). Eksempler på fartsdempende tiltak kan være humper, innsnevring av kjørebane, sideforskyvninger, rundkjøringer osv. Tiltakene brukes ofte i kombinasjon. Se også tiltaket [Miljøgater](#).

I boligområder skal fysisk fartsdempende tiltak anlegges dersom 15 prosent av kjøretøyene (målt fart) overskrider fartsgrensen med mer enn 5 km/t. I andre områder bør slike tiltak anlegges.

Fig. 15 – Utdrag fra Tiltakskatalog for transport og miljø: [30 km/t fartsgrenser](#) - Tiltakskatalog for transport og miljø

Jf. også vegvesenets håndbok V128 Fartsdempende tiltak kap. 2.1.

Trafikkulykker

Det er ingen registrerte trafikkulykker i Repslagergata, på Rødsberg plass i perioden 2013-2024 i Norges vegdatabank. Figurene under viser perioden 2013- 2023. Trafikkulykkene de siste ti årene er knyttet til Walkers gate og Oscars gate. I krysset Karl Johans gate/Wærns gate var det en ulykke 2023 mellom to biler ved påkjørsel bakfra. Denne vises ikke i kartene under.

Norges Vegdatabank (NVDB) registrerer politi-rapporterte vegtrafikkulykker med personskade eller dødsfall, som involverer minst ett kjøretøy (inkludert sykkel, bil, motorsykkel, etc.), men ikke kun fotgjengere.

Banken Velforening har påpekt at det har vært flere nesten-påkjørsler i området rundt Rødsberg plass, spesielt på grunn av biler som holder høy fart.



Uhellskategori	
■	Fotgjenger
▲	Sykkel
●	Små kjøretøy (Moped, LettMC, MC, liten elektrisk motorvogn)
●	Store kjøretøy (personbil, varebil, traktor, lastebil, buss)



Fig. 13 til venstre - Trafikkulykker 2013-2017

Fig. 14 til høyre - Trafikkulykker 2018-2023. Blå markering i Walkers gate er ulykke mellom lett MC og personbil i rundkjøringen. Begge figurer er fra gatebruksplanens høringsforslag.

Beboere, type bebyggelse og funksjoner

Beboere

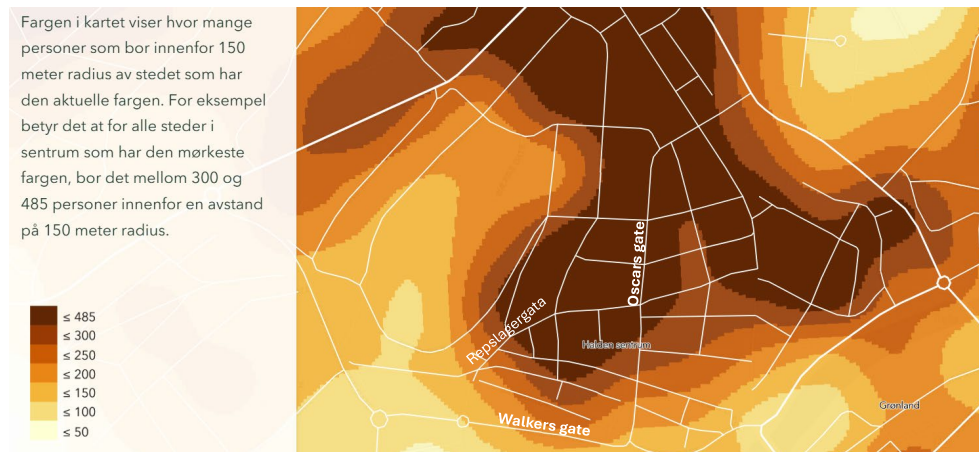


Fig. 16 Befolkningstetthet – fig. hentet fra Mobilitetskartlegging for Halden. Figuren viser at det er stor befolkningstetthet rundt Repslagergata og øvre deler av Oscars gate.

Iht. befolkningsanalyse for området er det i folkeregisteret registrert i størrelsesorden 30 beboere med bostedsadresse langs Oscars gate mellom teateret og Fisketorget. Langs Repslagergata mellom Oscar gate og Walkers gate er det registrert i størrelsesorden 110 stk. Det kan være andre beboere i tillegg eks. studenter som normalt ikke melder flytting.

Langs Marcus Thranes gate bor det anslagsvis 210 stk. Med trafikkmengden som er i Marcus Thranes gate i dag vil en evt. økning i trafikk på bekostning av Repslagergata være lite merkbar støymessig.

Grønnstruktur

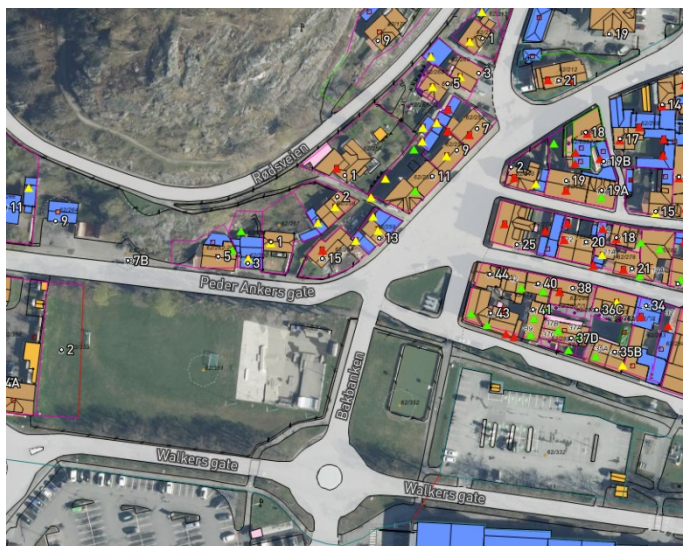


Fig. 17

Vest for Bakbanken ligger Skolestadion med skatanlegg. Øst for veien ligger ballbingen. Det jobbes med planer for utvikling av skolestadion til et aktivitetsområde for barn og unge. Området er et av de største aktivitetsområdene i Halden sentrum og er et tilbud for hele byen.

Type bebyggelse

Figuren under side viser ulike type funksjoner i 1. etg. langs Oscars gate og Repslagergata. Eiendommer som ikke er markert er rene boligeiendommer. Kolås rørleggerforretning holder til i Bakbanken og det er bruktbuikk på Rødsberg plass og Vidar Parmers plass. Kolås får varelevering bl.a. ved stor bil som står på Rødsberg plass under lossing. I Peder Ankers gate er det moske og her ligger også Rockehuset (øvingslokaler for ungdom). Det er i tillegg noe kontorlokaler og andre næringsvirksomheter langs Repslagergata nord for Larsenhagen. Langs søndre del av Oscars gate ligger kulturbygg som Kulturhuset, Aladdin Scene og Konservativen.

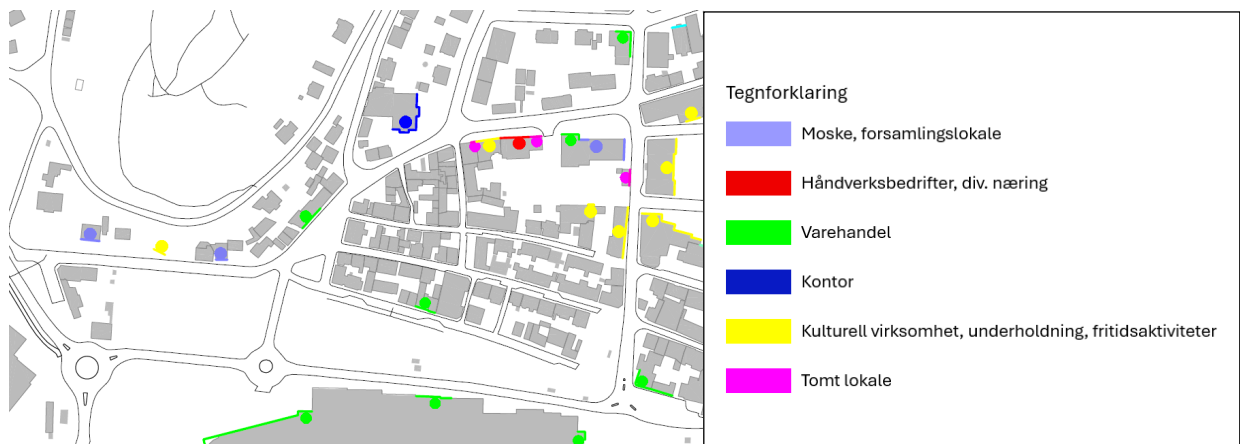
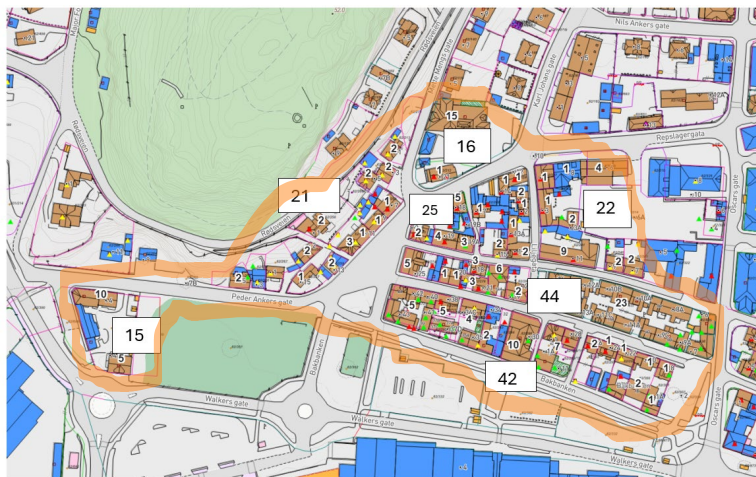


Fig. 18 – Funksjoner i 1. etg.



Langs Karl Johans gate er det 105 boenheter iht. kommunens eiendomsregister.

Store deler av Halden sentrum er definert som kulturmiljø av nasjonal interesse. Både Oscars gate og store deler av Repslagergata ligger innenfor slike områder.

Figuren under viser Sefrakregistrerte bygg i området. Bygninger med rød trekant er fra før 1850, og tiltak er meldepliktig. Bokramgården i Repslager gata 13 er fredet. Konservativen i Oscars gate er et av Norges eldste forsamlingslokaler og er bygget etter en bybrann i 1759.



Fig. 20 Kulturhistorisk bebyggelse. Lilla farge viser KULA-områder (kulturhistoriske områder av nasjonal verdi). Bygg merket med trekant er SEFRAK-registrerte bygg.

Figuren under viser skolevei til barneskole gjennom området med befolkningstall for 2025/26 og dagens skolegrenser.

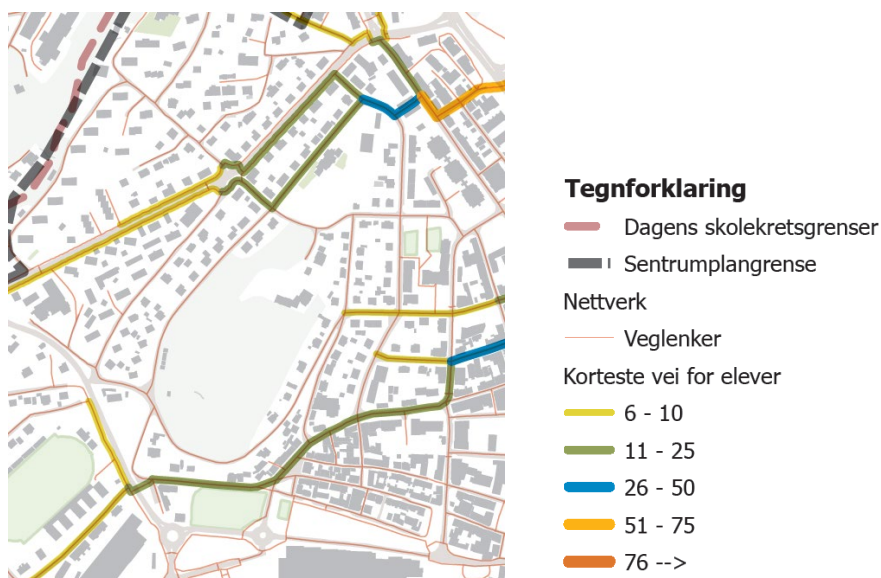


Fig. 21 - Skolevei til barneskole skoleåret 2025/2026.

Vurderinger

Oppsummering av bakgrunnsinformasjon:

- Trafikkmengder og hastighet:

Sted	Trafikkmengde (ÅDT)	Gjennomsnittsfart	85-fraktil	Maksfart
Rødsberg plass (mellom skateparken og ballbingen)	Ca. 2000	Ca. 30 km/t	Ca. 35 km/t	72 km/t
Nedre del av Karl Johans gate (nr. 1)	Ca. 800	Knapt 34 km/t	Ca. 40 km/t	84 km/t
Karl Johans gate 20	Ca. 1000	Knapt 34 km/t	Ca. 40 km/t	72 km/t
Nedre del av Oscars gate (ved Aladdin)	Ca. 2100 +	Ca. 30 km/t	27-32 km/t	97 km/t

- Det er ingen registrerte trafikkulykker i årene 2013 – 2024 i vegdatabanken i Repslagergata/ Rødsbergs plass, men noen ulykker i Walkers gate og Oscars gate samt en påkjørsel bakfra i Karl Johans gate.
- Det bor flere langs Repslagergata enn Oscars gate
- Det ligger flere eldre kulturbygg langs Oscars gate
- Gatestrekket mellom Rødsbergs plass og Walkers gate går gjennom et mye brukt grøntområde som skal utvikles videre som en aktivitetsarena for barn og unge.

Kommentarer til innkomne merknader

Repslagergata/Rødsberg plass til Walkers gate

Det har kommet innspill om at Repslagergata mellom Oscars gate og Walkers gate ikke bør defineres som en «sekundærvei». Det ønskes en reduksjon i trafikkmengde og lavere hastighet på trafikken særskilt i «konfliktsonen» mellom skateparken og ballbingen. Banken Velforening vil ha gjennomkjøring forbudt i denne sonen for andre enn beboere, renovasjon, varelevering, utrykningskjøretøy etc., og vil at dette området skal utformes som gatetun. I gatetun skal kjøring skje på fotgjengernes vilkår.

Velforeningen spilte inn prinsipløsningsforslaget vist i illustrasjonen under til utarbeiding av gatebruksplanen. Skissen skal ikke tolkes bokstavelig, den angir prinsipper.



Fig. 22 Illustrasjon: Banken Velforenings forslag til utforming ved Rødsbergs plass

Repslagergata mellom Oscars gate og Walkers gate er markert som sekundærvei i høringsutgaven av gatebruksplanen. Hensikten med dette har ikke vært å øke trafikkmengden i denne gata, men å synliggjøre at den er en viktig gate i sentrum, slik som også Oscars gate og Vognmakergata er. Det er ønskelig med minst mulig gjennomkjøringstrafikk i sentrumskjernen. For å tydeliggjøre at det ikke planlegges for økt trafikkmengde i Repslagergata, Oscars gate og Vognmakergata anbefales at markeringen som «sekundærvei» fjernes fra disse gatene, jf. fig. 22 på neste side. Dette samsvarer med de fartsdempende tiltakene planen allerede foreslår ved Rødsbergs plass. Dette skal synliggjøre at disse gatene er ordinære sentrumsgater på lik linje med de andre gatene i området.

Tunnelløsningene som ligger inne i planforslaget som forslag for framtiden vil i liten grad ha innvirkning på trafikk og valget av trafikkløsninger rundt Banken-området. Endringene i trafikk vil i hovedsak komme langs Tista og Elvegata/Olav Vs gate, men kan også påvirke om folk velger Haakon VIIIs vei eller Fridtjof Nansen gate/Walkers gate på vei inn eller ut av byen.

I gatebruksplanen er Repslagergata foreslått som sekundær sykkelvei og som en del av det prioriterte gangnettet. For disse funksjonene vil det være en fordel om trafikkmengden i gata reduseres. Bakbanken, mellom Rødsberg plass og Walkers gate, deler grøntanlegget langs Bakbanken mellom ballbingen og Skolestadion/skateparken. For grøntanlegget og bruken av dette, med mange barn og unge brukere, vil det også være en fordel om biltrafikken reduseres eller fjernes. Mindre trafikk gjør det hyggeligere å ferdes langs gatene og færre biler kan utgjøre redusert trafikkfare. Det er også flere beboere som påvirkes av støy og trafikk langs Repslagergata enn f.eks. i Oscars gate.

Begrunnelsen for at det likevel ikke foreslås å avgrense gjennomkjøringsmuligheten fra Rødsbergs plass til Walkers gate er følgende:

- All erfaring tilsier at dersom trafikken strupes et sted vil det være andre som får belastningen med økt trafikk. Målinger viser en økning i trafikk nederst i Oscars gate da det var stengt over Rødsberg plass. Det er grunn til å tro at trafikken i Walkers gate også økte i denne perioden.
- Walkers gate har stor trafikk og flere mye benyttede krysningspunkt som brukes av både barn, unge og voksne som skal til Tista senter og Høvleriet. Trafikkulykkene som er registrert i området er knyttet til Oscars gate og Walkers gate.
- Ombyggingen som ble gjort i Oscars gate i 2020 ansees som vellykket. Dette har knyttet Banken-området bedre til resten av sentrum ved enklere og tryggere kryssninger over gata. For kulturbyggene og funksjonene langs gata er dette også fordelaktig.
- Det er i utgangspunktet farten heller enn trafikkmengden som vurderes å være avgjørende/betydningsfull mht. trafikksikkerheten i området. Det er allerede foreslått tiltak for å redusere hastigheten på Rødsbergs plass. Det foreslås nå ytterligere tiltak for å redusere farten også i området mellom Walkers gate og Rødsberg plass (strekningen mellom skateparken og ballbingen). Dette kan f.eks. være en fartsdump nær rundkjøringen i Walkers gate, alternativt sjikane (innsnevring) e.l. Løsningen må detaljeres nærmere. Tiltakene kan som en positiv bieffekt bidra til noe reduksjon i trafikkmengde da gata blir mer «tungvint» å benytte, men dette kan ikke sies med sikkerhet.

Begrunnelsen for den foreslåtte løsningen er også å prøve det minst inngripende grepet først. Foreslåtte løsninger kan testes ut ved midlertidige tiltak. Dersom det viser seg at dette ikke gir tilfredsstillende forhold kan tiltaksmengden økes.

Det bør i tillegg sees på mulige tiltak ved ballbingen, f.eks. for å redusere antall baller som kommer på avveie. Dette er imidlertid tiltak som ikke vil være en naturlig del av gatebruksplanen, men som må tas inn i andre planer/arbeider i området.

Banken Velforening ønsker gatetun i strekningen mellom skateparken og ballbingen. Det er krav til at gatetun bare kan skiltes/etableres i gater uten gjennomkjøringstrafikk. Tiltaket vil derfor kreve enten å stenge helt for gjennomkjøring eller kun tillate kjøring til eiendommene. Kjøring kun

til eiendommene vil være vanskelig å håndheve/kontrollere i et område hvor det i tillegg til boliger ligger et par forretninger, en moske og Rockehuset.

Skissen Banken Velforening har spilt inn til planarbeidet viser en prinsippløsning og skal ikke tolkes konkret. Vi ønsker likevel å komme med følgende kommentarer: En svingete vegtrasé over Rødsberg plass vurderes å kunne ha tilnærmet samme effekt på trafikken som stenging av gata, men dette er for så vidt ikke relevant siden foreslåtte løsning med gatetun krever at det kun skal være tillatt å kjøre til eiendommene. Mulighet for varelevering til Kolås bør innarbeides og hovedsykkelvei langs Peder Ankers gate – Bakbanken må hensyntas over Rødsbergs plass.

Karl Johans gate

I sitt høringsinnspill retter Banken Velforening sterk kritikk mot at « den mest trafikkfarlige snarveien» som går fra Brødløs og Strupe gjennom Karl Johans gate, Rødsbergs plass til Tista senter ikke er utredet i gatebruksplanen.

Måling ved Karl Johans gate 1 i juni 2025 viser ÅDT på 629 mens det var stengt for gjennomkjøring i Busterudkleiva. Måling samme sted i oktober 2025 da gata igjen var åpnet viser ÅDT på 763. Det vil si noe økning. Trafikkmengden i begge tilfeller er begrenset. Det er registrert 105 boenheter i Karl Johans gate. Beboerne genererer selv noe av trafikken i gata. Det er tosidig fortau langs gata, i hovedsak med bredde > 2 m.

Reguleringsplanen fra 1982 som viser stenging av Karl Johans gate mot Repslagergata er ikke gjennomført. Med trafikkmengdene som er registrert anbefales dette heller ikke nå. Dersom trafikken strupes vil det være andre som får belastningen med økt trafikk.

Målingene kan tyde på at hastigheten på trafikken gjennom Karl Johans gate er for høy. Behov for fartsdempende tiltak bør derfor vurderes nærmere.

Dette kan f.eks. være oppstramming av veikryss, innsnevring av gateløp, beplantninger m.m. Det må samtidig tas hensyn til at (deler av) strekningen også er busstrasé for skolebuss til Rødsberg ungdomsskole, samt mulig flomvei ved store nedbørsmengder.

Konklusjon - forslag til endring i gatebruksplanen etter høring:

- Repslagergata, Oscar gate og Vognmakergata markeres ikke lenger som sekundærvei i planforslaget. Meningen har ikke vært, og det er heller ikke ønskelig, å øke trafikkmengden i disse gatene ut over den mengden som går der i dag. Dette tydeliggjøres ved denne endringen. Kap. 6.6 i planen rettes opp i tråd med dette. Se også fig. 23 på neste side.
- Det foreslås ytterligere tiltak for å redusere farten i området mellom Walkers gate og Rødsberg plass (strekningen mellom skateparken og ballbingen). Dette kan f.eks. være en fartshump nær rundkjøringen i Walkers gate, alternativt sjikane (innsnevring) e.l. Dette må detaljeres nærmere. Tiltaket er nå beskrevet i notat om Plasser og byrom, byliv og rekreasjon, s. 13. Det er også lagt inn tekst om dette i foreslåtte plantegning for området som ligger blant notatets vedlegg.
- Karl Johans gate beskrives i Gangnotatet som eksempel på gate med utflytende kryss hvor innsnevring bør gjøres og som bør vurderes for ytterligere fartsdempende tiltak.

Kryss i gata er også nevnt i planens hoveddokument kap. 6.6 som eksempel på utflytende kryss med behov for innsnevring.

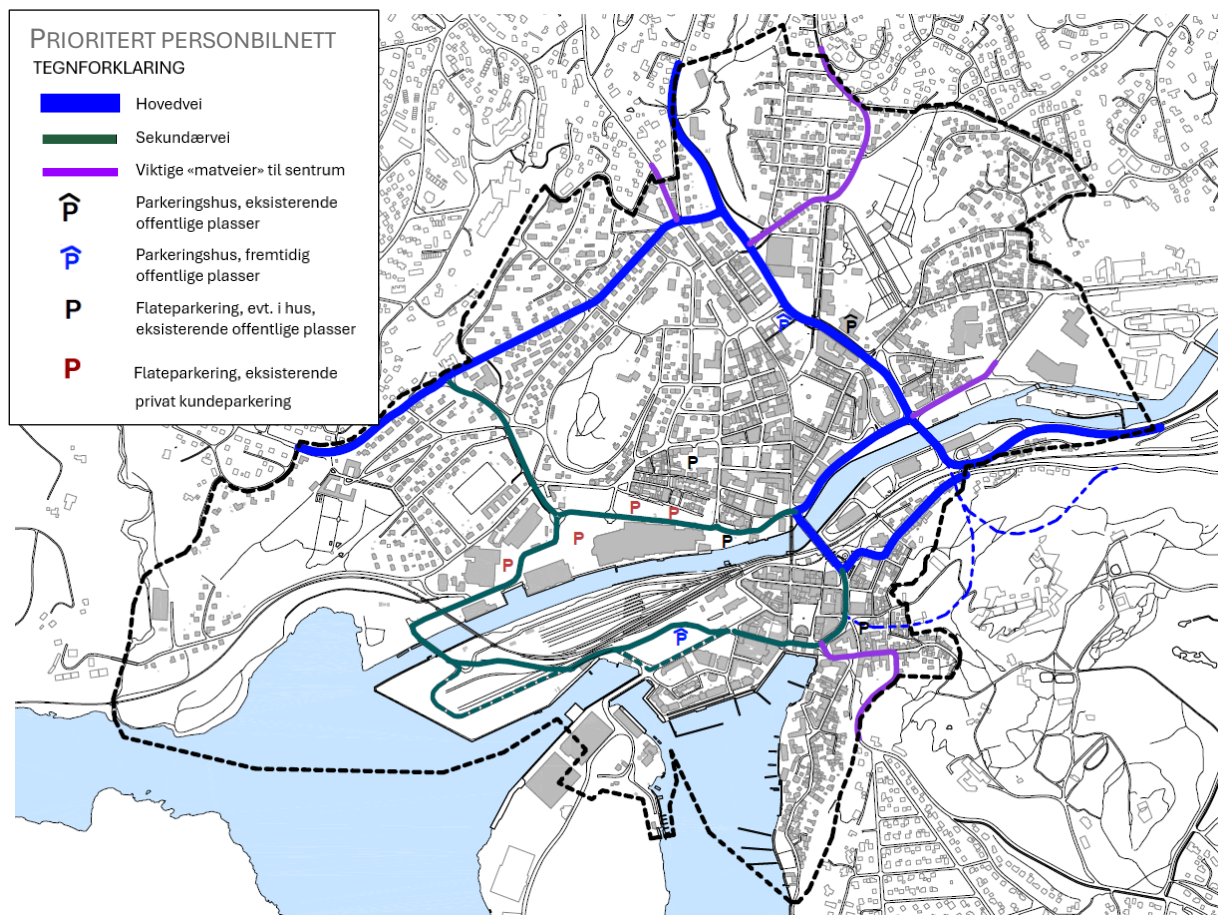


Fig. 23 – Prioritert personbilnett

Tiltak utenom gatebruksplanen

- Gatebruksplanen foreslår/beskriver ikke midlertidige tiltak. Vann- og avløpstiltak er ikke planlagt ved Rødsberg plass før tidligst i 2029. Kommunen ønsker å gjennomføre midlertidige tiltak i 2026 som en forberedelse og uttesting til kommende permanente opparbeiding på Rødsbergs plass. Aktuelle tiltak kan f.eks. være oppmaling av kjørebane, utsetting av urner med vegetasjon og etablering av fartshumper eller sjikaner både ved Walkers gate og overgangen mellom Bakbanken og Peder Ankers gate. Tiltakene bør følges opp med nye trafikkmålinger og vurdering av om tiltakene gir den ønskede effekt. Tiltaket er foreløpig ikke finansiert.

Banken Velforening ønsker at det gjennomføres en tidsbegrenset pilot i det samme området med utgangspunkt i sitt løsningsforslag (gjennomkjøring forbudt for andre enn beboere, næringstransport etc. eller gatetun ved Rødsberg plass). Kommunedirektøren mener det er riktig å teste ut det minst inngripende tiltaket og anbefaler ikke dette.

Vedlegg:

- Merknader i fulltekst ligger i vedlegg 3 til saksfremstillingen
- Oppsummering etter møte med Banken Velforening 07.10.25
- Banken Velforenings innspill til HTEK 12.09.2025 om midlertidig pilot
- Karl Johans gate borettslags tilslutning av 15.09.25 til forslag om midlertidig pilot

Oppsummering etter møte

Deres ref:

Vår ref:

2022/4375-124

Arkivkode:

Q10

Saksbehandler:

Inger Helene Kjerkreit,

Dato:

18.11.2025

Oppsummering etter møte med Banken Velforening, 07.10.25

Tid: 07.10.2025 kl. 09:00- 11:00.

Sted: Storgata 7

Til stede:

— Andreas Bråtene, Banken Velforening
Olav Kolstad, Banken Velforening
Cato Saksgård, Banken Velforening
Inger Bjørkelund, Banken Velforening
Annette Nordby Strømnes, Banken Velforening
Pia Saksgård, Banken Velforening
Bernt Henrik Hansen, Halden kommune, Plan & miljø
Geir Morten Karlsen, Halden kommune, Vei og havn
Bjørn Murvold, Halden kommune, Plan & miljø
Inger Helene Kjerkreit, Halden kommune, Plan & miljø

Bakgrunn for møtet

Banken Velforening har kommet med merknader ved høring og offentlig ettersyn av forslag til Plan for gatenett og gatebruk i Halden sentrum. Med bakgrunn i dette inviterte kommunen til møte om løsninger for området ved Rødsbergs plass.

Kommunens forslag til tiltak

- Rødsberg plass har i dag utflytende trafikkarealer og behov for oppgradering. Gatebruksplanen skisserer en løsning for Rødsbergs plass hvor Repslagergata foreslås opprettholdt med gjennomkjøringsmulighet mot Tista senter. Skissen viser innsnevring av gate, treplanting, grønne elementer, opphøyd kryss og overganger i natursteinsmaterialer. Forslaget til løsning er utarbeidet med bakgrunn i ønsket om å redusere farten på biltrafikken i området og gjøre stedet tryggere, hyggeligere og triveligere å ferdes i. Endringene vil muligens også føre til noe reduksjon i trafikkmengden.
- Det ble gjort nye trafikktegn og fartsmålinger i området før sommerferien. Disse vil bli supplert med nye tellinger etter at Busterudkleiva er åpnet igjen og trafikken har kommet tilbake i normal gjenge. Nødvendigheten av tiltak i tiliggende gater som f.eks. Karl Johans gate, vil bli vurdert med bakgrunn i disse.
- Vann- og avløpstiltak i området er ikke planlagt før tidligst i 2029. Kommunen ønsker å gjennomføre midlertidige tiltak våren 2026 som en forberedelse og uttesting til kommende permanente opparbeiding på Rødsbergs plass. Aktuelle tiltak kan f.eks. være oppmaling av

kjørebane, etablering av fartshump og utsetting av plantekasser/urner. Tiltakene skal følges opp med nye trafikkmålinger og vurdering av om tiltakene gir den ønskede effekt.

Kommunen inviterte velforeningen til en diskusjon rundt tiltaksforslagene som ble presentert. Dette for å få synspunkter og forslag til endringer og forhåpentligvis en løsning begge parter kan jobbe sammen om for å få realisert.

Tilbakemeldinger fra Velforeningen – se også etterskrift på neste side

- Banken Velforening mener foreslåtte løsning vil ikke gi nok fartsreduksjon og begrensning i trafikkmengde. De mener løsningen er å stenge gata mellom skateparken og ballbingen for all annen trafikk enn beboere, utrykning, renovasjon og varelevering og/eller opparbeide dette området som gatetun.
- Velforeningen er oppriktig redd for at det skal skje en ulykke i området. De mener det må skje forbedringer i området raskt. Barna er den største grunnen til at kommunen nå bør høre på velforeningens forslag.
- Velforeningen mener det må tas overordnede hensyn. De påpeker at området rundt Repslagergata er det tettest befolkede området i Halden og et sosialt sammensatt område. De mener det er feil at gjennomgangstrafikk fra boligområder nord i byen skal tillates å bruke deres boområde som snarvei til handelssentrene langs Tista. Etter ombyggingen/»doseringen» i krysset mellom Repslagergata og Oscars gate opplever velforeningen at mer av trafikken fra Oscars gate ledes gjennom Repslagergata. Velforeningen kan ikke forstå hvorfor denne trafikken skal gå gjennom et nærmiljøanlegg hvor det i dag ferdes masse barn og ungdommer. Anlegget er under utvikling og det forventes økt bruk. Området brukes både av lokale barn og barn fra andre bydeler.
- Velforeningen mener kommunen «prioriterer verneverdige bygg i Oscars gate foran barn på Rødsberg plass». Trafikktellinger som ble gjort mens Rødsberg plass var stengt for gjennomkjøring i 2024, som viste en reduksjon i trafikkmengden i Oscars gate, burde legges til grunn så lenge man ikke har andre tall å ta utgangspunkt i. Oscars gate, Marcus Thranes gate og Haakon VIIIs vei/Fylkesvei 220/Bakbanken bør ta trafikken inn til handelsområdet ved Tista.
- De påpeker at det må sees nærmere på trafikkdataene og ikke bare tas utgangspunkt i gjennomsnittstall, men tas høyde for toppene – sammenfall mellom størst trafikk og mest bruk av nærmiljøanlegget. Man må komme til livs de som kjører altfor fort.
- Velforeningen ønsker å få etablert/gjennomføre en midlertidig reversibel pilot-studie (trafikkfilter/gatetun) for å innhente kunnskapsgrunnlag (målinger/ROS/Barnetråkk) før beslutning av løsning på Rødsberg plass tas. De ønsket råd for når og hvordan få en slik sak fremmet for politisk behandling, dersom ikke administrasjonen endrer synspunkt på utforming av Rødsberg plass. Ut fra signalene som ble gitt i siste HTEK møte mener administrasjonen at tiltakene på Rødsberg plass må sees i sammenheng og i en helhet med resten av sentrum og at riktig tidspunkt vil være i etterkant av den politiske sluttbehandlingen av gatebruksplanen. Velforeningen kan kontakte politikere for å få dem til å sette saken på dagsorden. Ved et politisk vedtak kan administrasjonen bli bedt om å utarbeide en slik sak/gjøre slike tiltak.

Videre arbeid

- Kommunen tar med velforeningens synspunkter og kommentarer tilbake for ny vurdering.

- Velforeningen ønsket tilbakemelding på om de får vite om den nye gjennomgangen endrer administrasjonens (arbeidsgruppas) forslag til løsninger for Rødsberg plass.
Etterskrift: Det vil bli gitt tilbakemelding på dette. Det kan forventes tilbakemelding ila. en tre ukers tid. Som påpekt i møtet vil dette være arbeidsgruppas foreløpige vurdering og ikke tatt helt opp gjennom alle ledernivåer.

Etterskrift – kommentarer til oppsummeringen

Banken Velforening har ikke kunnet stille seg bak oppsummeringen etter møtet slik den foreligger. Under følger derfor velforeningens merknader i epost av 13.11.25 til denne.

Fra kommunens side kjenner vi oss ikke igjen i alt og har følgende kommentarer:

Pkt. 2 - Det ble også knyttet kommentarer til velforeningens løsningsforslag.

Pkt. 4 - Tiltakene kommunen foreslår vil redusere farten og vil trolig også redusere trafikkvolumet, noe som er positivt.

Kommunen mottar mange henvendelser om lokale trafikktiltak/fartsdemping – oversikt oversendes velforeningen i tråd med deres forespørsel.

Banken Velforenings kommentarer i epost av 13.11.2025:

Fra: Banken Velforening <banken.velforening.halden@gmail.com>

Sendt: torsdag 13. november 2025 17:15

Til: Inger Helene Kjerkreit

Kopi: Bernt-Henrik Hansen; Bjørn Murvold

Emne: Merknader til møteoppsummering 07.10.25 - presiseringer før utsending i uke 47

Hei Inger Helene,

Takk for oppdatert oppsummering (rev. 04.11.25) og etterskrift med kommentarer til vår e-post av 22.10.25.

Vi registrerer at kommunen har valgt å legge vår e-post som vedlegg, med kommunale merknader markert i turkis som en «etterskrift». Vi vil presisere at dette ikke sikrer likeverdig dokumentasjon. Hoveddokumentet, selve oppsummeringen, vil i praksis være det som siteres og arkiveres, og det må derfor inneholde begge parter ståsted.

Det er verken mer tidkrevende eller komplisert å innarbeide våre kommentarer direkte i hoveddokumentet, punktvis under hvert tema, enn å legge dem i et vedlegg. Når kommunen selv har endret rammen for møtet fra «oppfølging av vårt høringsinnspill» til diskusjon av egen prinsippløsning, er det avgjørende at også vår posisjon og uenighetspunktene synliggjøres der.

Vi har forståelse for at dokumentet er en oppsummering og ikke et fullstendig referat, men nettopp derfor må det være korrekt, balansert og etterprøvbart. Vi foreslår derfor bruk av «spor endringer», og at eventuelle kommunale merknader plasseres direkte under hvert punkt, slik at begge parter posisjoner kan sees i sammenheng.

Før dokumentet sendes offisielt i uke 47 ber vi om følgende konkrete justeringer i oppsummeringsteksten:

1) Rammene for møtet

Under «Bakgrunn for møtet» bes det tilføyd en kort faktaavklaring: Innkallingene 24.09, 01.10 og 02.10 beskrev oppfølging av vårt høringsinnspill og «gjennomgang av mulige løsninger». Kommunen presiserte i etterkant (17.10) at diskusjonen i møtet skulle ta utgangspunkt i kommunens eget løsningsforslag.

Begrunnelse: Dette tydeliggjør at møtets rammer ble kommunisert ulikt før og etter møtet.

2) Prinsippvalg - hva som ble/ikke ble drøftet

I etterskriften står det: «Det ble også knyttet kommentarer til velforeningens løsningsforslag.» Dette gir et uriktig bilde av møtets faktiske innhold.

Kommunen inviterte uttrykkelig til oppfølging av vårt høringsinnspill. I møtet opplyste administrasjonen om at arbeidsgruppen ikke hadde hatt vår prinsippløsning, gatetun, oppe som alternativ. Møtet ble gjennomført som en detaljdiskusjon av administrasjonens egen løsning (full gjennomkjøring med fartsdemping), der rammen ble presentert som «innspill til endringer», for eksempel materialvalg.

Det er en åpenbar inkonsistens at kommunen inviterer til oppfølging av vårt innspill uten å ha vurdert innspillet i forkant. Oppsummeringen må derfor presisere at prinsippløsningene ikke ble vurdert side om side (trafikkfilter/gatetun/pilot vs. full gjennomkjøring), og at velforeningen i praksis kun ble gitt anledning til innspill innenfor kommunens egen løsning.

Vi ber om at oppsummeringen presiserer dette eksplisitt.

3. Velforeningens posisjon - presisering

Under «Tilbakemeldinger fra Velforeningen» bes det presisert at vårt forslag ikke innebærer «full stenging», men målrettet reduksjon av gjennomkjøring og en prioritert kryssingssone i Bakbanken (konfliktstrekningen som skiller ballbingen og skateparken), basert på to prinsippmetoder:

- **Trafikkfilter:** Stengt gjennomkjøring i kort konfliktstrekning. Adkomst for beboere, utrykning, renovasjon og varelevering opprettholdes.
- **Gatetun:** Gangfart og prioritert ferdsel for gående og syklende i sonen.

Begrunnelse: Dette forhindrer at vår posisjon feilaktig fremstilles som et krav om full stenging, og tydeliggjør at forslaget er både differensiert og regelverksforankret.

Vi viser i denne sammenheng til kommunens e-post 05.11.25 om at gatetun forutsetter fravær av gjennomgangstrafikk, jf. vegnormal N100. Vårt forslag om gatetun eller trafikkfilter i den aktuelle konfliktstrekningen er i tråd med dette og innebærer ikke «full stenging» av området, men en målrettet reduksjon av gjennomkjøring for å muliggjøre trygg kryssing og opphold. Kjernepoenget er prioritet for barn og myke trafikanter i kryssingssonen, ikke gjennomkjøring som hovedpremiss.

4) Uenighetspunkter må inn i hovedteksten

Ettersom oppsummeringen vil bli stående som hoveddokument og referanse i saken, må også uenighetspunktene fremgå der, ikke bare i vedlegg eller etterskrift.

Vi ber derfor om at avsnittet «Uenighetspunkter slik administrasjonen uttrykte dem i møtet (bes referatført)» innarbeides punktvis og ordrett i oppsummeringsteksten, som velforeningens oppfatning av uenighetspunktene.

Eventuelle innvendinger fra kommunen bes ført inn som korte, punktvis kommentarer under

hvert punkt, ikke som en samlet alternativ tekst.

Punktene vi **ber innarbeidet punktvis i selve oppsummeringsteksten (ikke kun etterskrift/vedlegg)**:

- **Prioriteringsramme:** Full gjennomkjøring gjennom Bakbanken er ønsket og opprettholdes som prinsipp; tiltak rettes mot fartsdemping og utforming (innsnevring, opphøyde kryss/overganger, midlertidige elementer). Hovedgrepet er å redusere fart, ikke å redusere gjennomkjøringsvolumet i kryssingssonen.
- **Sikkerhetsgrep:** Innsnevring, opphøyde kryss/overganger og fartsdempere vurderes å gi tilstrekkelig sikkerhet gjennom hastighetsreduksjon; volumkutt anses ikke nødvendig.
- **Trafikkomfordeling:** Risiko for uønsket økning i Oscars gate/Walkers gate dersom Bakbanken stenges for gjennomkjøring.
- **Trafikkdata/telling:** Tellingene i Oscars gate sommeren 2024 tillegges begrenset vekt fordi stengingen på Rødsbergs plass var kortvarig (ca. to måneder). Bekymringen for Oscars/Walkers opprettholdes med henvisning til verneverdige bygg og antatt omfordeling.
- **Likebehandling:** Kommunen mottar mange henvendelser om lokale trafikktiltak/fartsdemping (om lag 2–3 per uke); tiltak må vurderes i en helhet.
- **Kost/standard:** Gatetun krever annen utforming (én flate uten fortau/kantstein), mulige eksterne godkjenninger og høyere kostnader enn midlertidig fartsdemping.
- **Prosess/rollefordeling:** Endringer må vurderes administrativt og forankres hos kommunedirektør før evt. politisk fremming.
- **Metode/kunnskapsgrunnlag:** Velforeningen opprettholder at ulykkesrisikoen i kryssingssonen avhenger av volum i tillegg til fart, særlig når trafikktoppene i Tista/Høvleriet sammenfaller med bruken av nærmiljøanleggene. Derfor ber vi om en tidsavgrenset, reversibel pilot (trafikkfilter eller gatetun) med før–etter-målinger (volum, hastighet, konflikter/near-miss), samt Barnetråkk og ROS, slik at varig løsning kan baseres på målte data.

5) Påstand om «trolig redusert trafikkvolum» må dokumenteres eller nyanseres

Setningen «Tiltakene kommunen foreslår vil redusere farten og vil trolig også redusere trafikkvolumet, noe som er positivt» har to problemer:

- **Faktaelementet:** «Trolig» er en hypotese. Påstanden bør enten underbygges faglig (før–etter-målinger, modellberegning, ROS, Barnetråkk, konfliktregistrering) eller skrives nøytralt: «Effekt på volum er ukjent og må måles.»
- **Verdiladet formulering:** «...noe som er positivt» er en redaksjonell vurdering. I en nøytral oppsummering bør slike karakteristikker utelates; de må eventuelt begrunnes i et saksframlegg.

Vi ber om: Enten faglig dokumentasjon, eller omformulering til nøytral tekst, f.eks.:

«Eventuell effekt på volum må dokumenteres gjennom før-etter-målinger med samtidighetsfokus (handelstoppene Tista/Høvleriet × toppbruk i nærmiljøanleggene), konflikt-/near-miss-registrering, Barnetrakk og ROS.»

6) Vår e-post av 22.10 som kildetekst - hovedpunkter må inn i brødteksten

Det er positivt at e-posten legges ved, men hovedpunktene må også fremgå i selve oppsummeringsteksten. Dette er nødvendig for at dokumentet skal være dekkende og etterprøvbart som kildedokument, og for å unngå at vedlegget fremstår som et bilag med avvikende syn fremfor en integrert del av saken.

7) Journalføring

Vi ber om at korrespondansen om møtet, alle e-poster fra og med 19. september, inkludert innkalling, velforeningens forslag til spissing av agenda, oppsummeringer, etterskrift og denne e-posten, journalføres i samme saksmappe, eventuelt i 2025/8486.

Vi sender i dag to separate innsynskrav:

- **Emne:** Innsynskrav – materiale brukt/forevist i møte 07.10.2025
- **Emne:** Innsyn/redegjørelse – faglig grunnlag for «ny vurdering» av trygg kryssing i Bakbanken (mellom ballbingen og skateparken)

Vi ber om at disse også journalføres i samme mappe og behandles etter offentleglova.

Avslutning og praktisk:

Vi ber ikke om et langt referat, kun at de vesentlige punktene føres inn punktvis, slik at oppsummeringen blir korrekt og etterprøvbar.

Ettersom møtet 7. oktober ikke fungerte som en reell oppfølging av vårt høringsinnspill, men i praksis som et informasjonsmøte om kommunens forslag, med rom for innspill til materialvalg og detaljutforming innenfor denne rammen, er det viktig at dette fremgår tydelig.

Kommunens og velforeningens prinsippløsninger har ulikt utgangspunkt og formål. Kommunens tiltak omhandler i hovedsak **Rødsbergs plass**, innsnevring av kjørebane og utflytende kryss, mens velforeningens tiltak handler om **å trygge kryssingen av Bakbanken**, vegstrekingen mellom to kommunale nærmiljøanlegg (ballbinge og skatepark). For oss er trafikkfilter og gatetun på Rødsbergs plass først og fremst virkemidler for å redusere trafikken gjennom Bakbanken, slik at kryssingen mellom ballbinge og skatepark blir tryggere. Tiltakene er ikke et mål i seg selv, men et middel til å sikre barn og unge.

Vi foreslår at kommunen gjør endringene som spormerkede endringer i dokumentet, slik at vi raskt kan krysse av punkt for punkt.

Når dette er innarbeidet, kan vi stille oss bak at oppsummeringen er dekkende og sporbar, med tydelig skille mellom kommunens og velforeningens standpunkter.

Gi gjerne beskjed dersom noe er uklart. Vi forholder oss til at dokumentet sendes i begynnelsen av uke 47, og ber om en kort bekreftelse på at justeringene innarbeides i oppsummeringsteksten, slik at vi kan godkjenne internt før utsendelse.

Takk for samarbeidet. Målet vårt er et nøytralt og etterprøvbart dokument som begge parter kan stå inne for.

Med vennlig hilsen
Banken Velforening v/styret

Olav Kolstad, leder
banken.velforening.halden@gmail.com

Til: Hovedutvalg for plan, teknisk, landbruk, klima og miljø (HTEKM) og politisk sekretariat

Kopi: ordfører og varaordfører

Fra: Banken Velforening

Dato: 12.09.2025

Vedr.: Forslag til tiltak: stenging av vei mellom ballbinge og skatepark (Bakbanken) for gjennomkjøring / etablering av gatetun ved Rødsbergs plass

1) Innledning og konkret forslag

Banken Velforening leverte i juni skriftlige innspill til høringsrundene for både *Plan for gatenett og gatebruk i Halden sentrum* og *Planprogram for rullering av Kommunedelplan for sentrumsutvikling*. Vi setter stor pris på at både administrasjon og politisk nivå har vært tydelige på betydningen av medvirkning, slik det kom frem i Halden Arbeiderblad 4.–5. september.

<https://www.ha-halden.no/onsker-innspill-til-sentrumsutvikling-ingen-id-er-for-liten/s/5-20-1778909>

På denne bakgrunn ønsker vi å løfte frem et konkret tiltak vi håper HTEKM vil ta opp til politisk behandling:

Steng Bakbanken for gjennomkjøring mellom ballbingen og skateparken ved Skolestadion, alternativt etabler et gatetun ved Rødsbergs plass.

Tiltaket er enkelt og realistisk, og operasjonaliserer [planprogrammets](#) premisser og de nasjonale føringene ved å:

- styrke *kvalitet i de bygde omgivelsene* og *et levende sentrum med inkludering/likeverdige levekår* (St.meld. 18),
- levere på *trygge og inkluderende lokalsamfunn* (nasj. forventninger pkt. 19–30),
- sikre *trygge leke- og oppvekstmiljøer for barn* der de faktisk ferdes (RPR barn 1995, [Lovdata](#))
- støtte *kompakt by, gode levekår og trygg oppvekst* (kommuneplanens samfunnsdel),
- redusere *gjennomkjøring i bolig- og nærmiljøsoner* ved å lede trafikken til overordnet vegnett (*trafikksanering*), for bedre miljø og sikkerhet, i tråd med nasjonale fagkilder og statlige planretningslinjer ([Trafikksikkerhetshåndboken](#)),

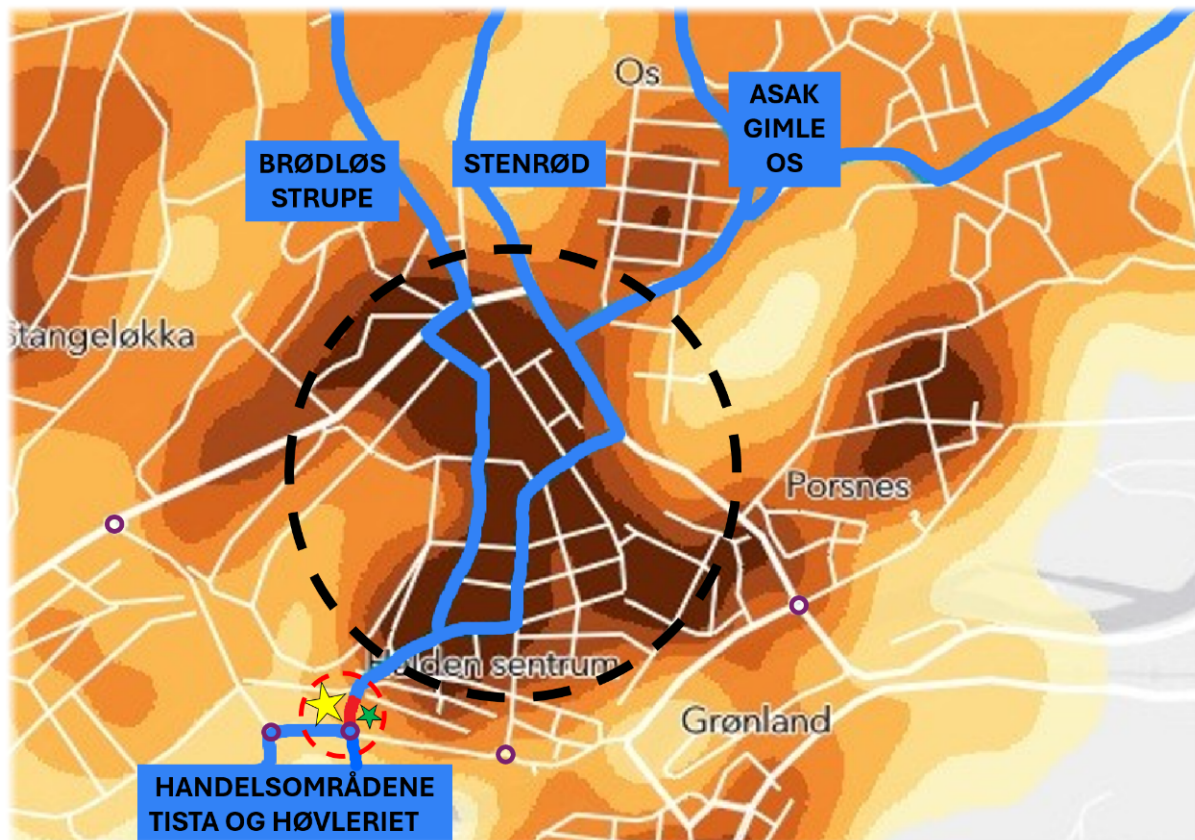
Nær-tids hjemmel: Planutkastet til Gatebruksplanen beskriver at planen er en *veiledende prinsipplan (ikke juridisk bindende)*, og at *mange tiltak kan gjennomføres uten behandling etter plan- og bygningsloven*. Dette åpner for *konkrete, reversible grep nå*, parallelt med det videre planarbeidet.

2) Hvorfor det haster, og hvorfor akkurat her

Dagens trafikkmønster leder store mengder biltrafikk mellom handelsområdene (Tista og Høvleriet) og bydelene nord og øst rett gjennom det tettest befolkede boområdet i Halden. I hovedsak er det gjennomkjøringstraseer som går mellom:

1. **Brødløs og Strupe** via Busterudkleiva, Markus Thranes gate, Marcus Nilsens gate, Karl Johans gate, Repslagergata, Rødsbergs plass, Bakbanken og rundkjøringen ved Tista senter.
2. **Asak, Gimle og Os** via Hannibal Sehesteds gate og Haakon VII's vei, hvor trafikk fra **Stenrød** kobler seg på, før den fortsetter via Vognmakergata, Oscars gate, Repslagergata, Rødsbergs plass, Bakbanken og til rundkjøringen ved Tista senter

De aktuelle gatene ligger i byens tettest befolkede sentrumsområder, preget av leilighetsbebyggelse og lavere bilhold per husstand. Her bor mange som går til butikk, apotek og tjenester i hverdagen, blant dem eldre og personer med nedsatt mobilitet som har behov for forutsigbare og trygge krysningspunkt.



Bilde: Skjerm bilde av kart fra «[Mobilitetskartlegging for Halden](#)», med inntegnede snarveistraseer. Rød stiplet sirkel markerer kritisk punkt med skateparken (gul stjerne) og ballbingen (grønn stjerne) og veistrekningen Bakbanken.



Det mest kritiske punktet i disse traséene er **Bakbanken**, som skiller to av byens viktigste og mest brukte nærmiljøanlegg for barn og unge: skateparken og ballbingen. Gjennomkjøringen her skaper daglig risikosituasjoner for gående og syklende, særlig når barn i lek krysser mellom anleggene. Dette utgjør en uakseptabel konflikt mellom gjennomkjøringstrafikk og barns rett til trygg ferdsel i nærmiljøet, og et daglig hinder for eldre og andre som trenger trygge krysningspunkt.

Både Tista senter og skateparken har de siste årene fått betydelige oppgraderinger og økende besøkstall. Det betyr flere fotgjengere, syklister og unge med sparkesykler som krysser Bakbanken, samtidig som trafikkpresset fra bil øker. Da skateparken sto ferdig ved påsketider, var **Busterudkleiva**, som i størst grad mater snarveitraseen gjennom Karl Johans gate, midlertidig stengt for VA-arbeid. Med gjenåpningen etter langvarig stenging er det grunn til å forvente en tilbakevending til tidligere kjøremønstre, og dermed økt gjennomkjøring på denne strekningen.

Av hensyn til **trafiksikkerhet, bokvalitet og likeverdige levekår** ber vi derfor om at saken settes på dagsorden i HTEKM-møtet 17. september.

3) Fem sentrale gevinster av stenging av Bakbanken/etablering av gatetun ved Rødsbergs plass

Stenging av Bakbanken for gjennomkjøring eller etablering av gatetun ved Rødsbergs plass vil gi umiddelbare og målbare gevinster for de mest sårbare trafikantene i sentrum. Først og fremst barn og unge som leker og krysser mellom anleggene, men også eldre og personer med nedsatt mobilitet som daglig trenger trygge krysningspunkt.

1. **Umiddelbar trygghet for barn og unge**

Stenging av Bakbanken/etablering av gatetun gjør at veien ikke lenger er en barriere mellom to av byens mest brukte aktivitetsarenaer. Barn kan bevege seg tryggere mellom ballbingen og skateparken, og risikosituasjoner reduseres.

2. **Tryggere kryssingspunkt for eldre og personer med nedsatt mobilitet**

Stenging av Bakbanken/etablering av gatetun gjør det enklere og tryggere å krysse gaten for eldre og beboere uten bil som daglig skal til butikk, apotek og helsetjenester, enten med rullator, barnevogn eller andre hjelpemidler.

3. **Sammenhengende nærmiljøanlegg og mer attraktiv møteplass**

Stenging av Bakbanken/etablering av gatetun gir roligere omgivelser og bedre rammer for uorganisert lek, aktivitet og opphold på tvers av alder. Tiltaket styrker Skolestadion som bydelens viktigste møteplass, i tråd med kommunens prosjekt «Skolestadion – en aktiv møteplass for alle!» (planlagt 2026).

4. **Mindre gjennomkjøring i de tettest befolkede bolig gatene**

Stenging av Bakbanken/etablering av gatetun bryter opp snarveitrafikken og kanaliserer den til hovedvegnett. Dermed reduseres støy, fart og trafikkbelastning der flest går, og der bilholdet per husstand er lavest.

5. **Bedre levekår og tydelig politisk prioritering av myke trafikanter**

Stenging av Bakbanken/etablering av gatetun gir mindre trafikk og lavere hastigheter, som styrker bokvalitet, trygghet og trivsel for beboerne. Det er et enkelt, gjennomførbart og målbart grep som viser at politikerne prioriterer både barn og eldre i sentrum, og at innbyggermedvirkning gir konkrete resultater.

4) Dokumentert behov, kommunens eget kunnskapsgrunnlag

Samferdsel og teknisk infrastruktur, underlag for kommuneplanens arealdel (2021) beskriver at bilister har funnet alternative kjøreruter. Dette øker belastningen på kommunale sentrumsgater og skaper utfordringer for støy, luftkvalitet og trafikkikkerhet for myke trafikanter i de tettest bebygde områdene.

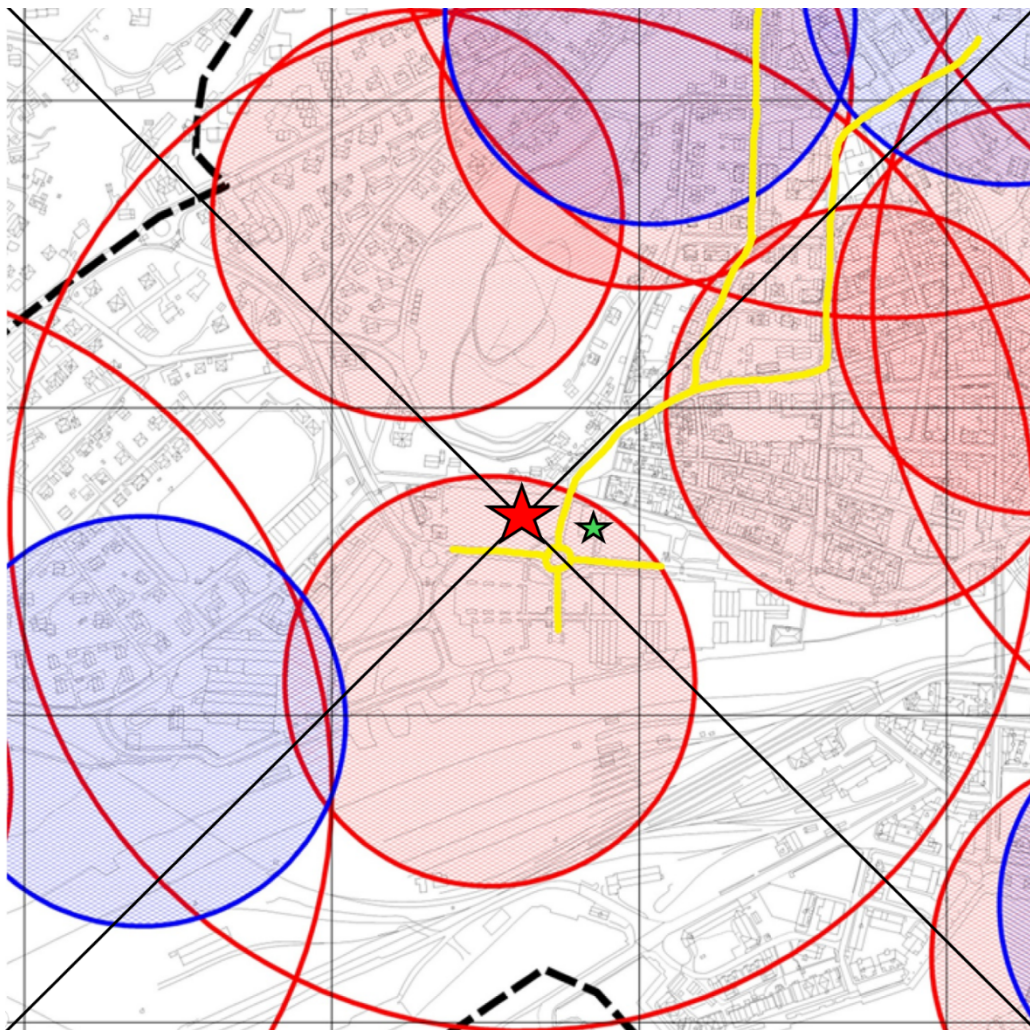
Sentrumspan 2017-2029 fremhever behovet for lek- og aktivitetsarealer i sentrum og viser kart over nærlekeplasser/aktivitetsplasser (bl.a. s. 25). Skolestadion/skateparken er definert som et sentralt oppholds- og aktivitetsområde

Supplerende grunnlag - «Notat: Veinettet i Halden sentrum» (s. 10):

«Stenging av vei fra Walkers gate til Rødsbergs plass: Dette vil gi redusert trafikk over Rødsbergs plass og trolig også videre i Repslagergata til Oscars gate. [...] Det er imidlertid grunn til å tro at trafikkbelastningen vil øke desto mer i Oscars gate.»

Empiri fra sommeren 2024 (bekreftede målinger):

Da strekningen **Walkers gate - Rødsbergs plass** var midlertidig stengt pga. gravearbeid, viste kommunens egne trafikkregistreringer at **trafikken i Oscars gate gikk ned**. Dette er et konkret erfaringsgrunnlag som **motsier antakelsen** om økt belastning i Oscars gate ved stenging.



Bilde: Illustrasjonen er et utsnitt av kartet «Lek og aktivitetsområder» fra Sentrumsplanen der vi har markert sentrum av en aktivitetsplass med nedslagsområde på 500 meter med en rød stjerne. Denne stjernen er skateparken på Skolestadion, og den grønne stjernen er ballbingen. Vi har også tegnet inn de to snarveistraseene, for å vise hvordan de skjærer gjennom nedslagsområdene for aktivitetsplassene i kommunens tetttest befolkede område.

Vår anmodning:

- at måledataene fra sommeren 2024 legges til grunn i videre vurderinger, og
- at HTEKM vurderer en tidsavgrenset pilot (6–12 mnd.) med stenging/gatetun, kombinert med før-etter-målinger (volum, hastighet, konflikttelling) og en enkel brukerundersøkelse. Dette gir et kunnskapsbasert beslutningsgrunnlag for en varig løsning.

5) Forslag til beslutning / tiltakspakke

Vi ber HTEKM vedta at administrasjonen iverksetter (evt. utreder med kort frist) følgende tiltak, alene eller i kombinasjon:

A. Midlertidig prøveperiode (6-12 måneder)

- steng Bakbanken for gjennomkjøring med fysisk sperre/bom (adkomst for utrykning/renovasjon/vedlikehold og kjøring til eiendom/varelevering opprettholdes),
- alternativt: gatetun ved Rødsbergs plass med lav fartsgrense og tydelig prioritering av gående/syklende.
- Oppstart innen 60 dager. Tiltakene gjennomføres med enkle, reversible midler.

B. Skilting og regulering

- «Gjennomkjøring forbudt» / «Kjøring kun til eiendommene».
- Fartsdempende tiltak, tydelig oppmerking og siktforbedringer.

C. Måle- og evalueringsopplegg

- før/etter-målinger av trafikkvolum og hastighet, konflikttelling og enkel brukerundersøkelse (foreldre, barn/unge, naboer, borettslag og velforeninger),
- sluttrapport til HTEKM med anbefaling om permanent løsning etter prøveperioden.

D. Sektorsamordning og drift

- avklaringer for utrykning, renovasjon, varelevering og vinterdrift inngår i opplegget.

6) Byutvikling for, og med, beboerne

Halden sentrum skal være et attraktivt, sunt og trygt sted å bo. Tiltaket vi foreslår er et konkret grep som både ivaretar dagens beboere og gjør sentrum mer attraktivt for barnefamilier på sikt. Det er også et godt eksempel på at medvirkning gir resultater: et lokalt forankret initiativ, i tråd med kommunens mål.

7) Avslutning

Vi håper HTEKM vil ta opp saken i møtet 17. september. Banken Velforening stiller gjerne på dialogmøte/befaring og kan bidra med kart, foto, brukerinnspill og forslag til detaljert gjennomføring.

Barn og unge er blant de mest sårbare trafikantene. Deres ferdsel kombinerer ofte lek og bevegelse, og det er nettopp derfor de trenger tryggere omgivelser enn voksne. Å kunne bevege seg fritt og trygt i nærmiljøet er avgjørende for barns sosiale utvikling og mestring. **Barnas transportplan** løfter frem dette som et grunnleggende prinsipp og slår fast at redusert biltrafikk i boligområder er avgjørende for trafiksikkerhet og folkehelse.

Det samme gjelder for **eldre og personer med nedsatt mobilitet**, som hver dag må krysse de samme gatene for å komme til butikk, apotek og helsetjenester. Når de mest trafikkerte snarveiene går tvers gjennom de tettest befolkede boligområdene, rammer det nettopp de som har minst handlingsrom. Å stanse gjennomkjøringen i Bakbanken er derfor både et trafiksikkerhetstiltak og et tiltak for mer rettferdige levekår i sentrum.

Med vennlig hilsen

Styret i Banken Velforening

Leder: Olav Kolstad

Nestleder: Andreas Ebeltoft

Cato Saksgård

Berit Lindstrøm

Inger Tordis Bjørkelund

Andreas Bråtene

Anette Nordby Strømnes

Hei,

Etter henvendelsen vi sendte til HTEKM 12. september, tok vi kontakt med borettslag i **det tettest befolkede boområdet i sentrum**. Etter den telefoniske kontakten videresendte vi henvendelsen «*HTEKM – Forslag til tiltak ved Rødsbergs plass: trygg ferdsel for barn og unge*», slik at styrene kunne vurdere saken og eventuelt gi en kort uttalelse.

Karl Johansgate borettslag har nå sendt oss en støtteuttalelse til forslaget om å **stenge Bakbanken for gjennomkjøring / etablere gatetun ved Rødsbergs plass**. Vi videresender uttalelsen her og ber om at den tas med i utvalgets vurdering. Vi er i dialog med flere borettslag, og det kan komme flere korte uttalelser fortløpende.

På forhånd takk for at dere registrerer innspillet i saken.

Med vennlig hilsen

Styret i Banken Velforening

Leder: Olav Kolstad
Nestleder: Andreas Ebeltoft
Cato Saksgård
Berit Lindstrøm
Inger Tordis Bjørkelund
Andreas Bråtene
Anette Nordby Strømnes

Vedlegg: Støtteuttalelse fra Karl Johansgate borettslag (15.09.2025)

----- Forwarded message -----

Fra: **Karl Johansgate borettslag** <karljohansgate@mitthabo.no>

Date: man. 15. sep. 2025 kl. 12:49

Subject: Uttalelse fra borettslaget Karl Johansgate - vedr. felles henvendelse til HTEKM om stenging av Bakbanken/gatetun ved Rødsbergs plass

To: banken.velforening.halden@gmail.com
<banken.velforening.halden@gmail.com>

Styret i borettslaget Karl Johansgate har mottatt en forespørsel fra Banken velforening om støtte til forslaget om å stenge Bakbanken for gjennomkjøring, alternativt etablere gatetun ved Rødsbergs plass. Dette vil gjøre området mellom ballbingen og skateparken trygt og sammenhengende for barn og unge.

Borettslaget Karl Johansgates 2 hus er plassert i Wærnsgate 3-5/Karl Johansgate 11-13. Dette er i øverste del av Karl Johansgate. Trafikken gjennom boligområdet er fra Marcus Nilsens gate og fra nedre del av Karl Johansgate/Repslagergata. Dette er en naturlig vei å benytte til/fra Tista senter. Farten er begrenset til 30 km/t, men vi som bor her kan ikke se at denne overholdes. I tillegg har vi stor trafikk fra Os

alle/Vognmakergata/Oscarsgate gjennom Wærnsgate.

Banken velforenings forslag om å stenge Bakbanken for gjennomkjøring eventuelt etablere et gatetun ved Rødsbergs plass vil være et tiltak som sikrer trygge leveforhold for både barn/unge som bruker dette som fritidsområde, for beboerne og alle som går gjennom området. For oss som bor i et tilknyttet boligområde vil dette påvirke trafikk tettheten til et bedre bomiljø også for oss.

Styret i borettslaget Karl Johansgate støtter Banken velforening utredning og håper at våre politikere vil se nytten av de foreslåtte endringene.

Vi håper HTEKM kan ta saken opp i møtet 17. september.

Med vennlig hilsen

på vegne av borettslaget Karl Johansgate

Sissel Thorvik Sellevold

Leder

Vedlegg til vedlegg 4

22.04.2026, 16:41

Gmail - Videre sending av henvendelse til politisk nivå



Banken Velforening <banken.velforening.halden@gmail.com>

Videre sending av henvendelse til politisk nivå

Paal-Gunnar Mathisen <mathisen@tryggtrafikk.no>
Til: Velforening Banken <banken.velforening.halden@gmail.com>

22. april 2026 kl. 16:28

Hei.

Halden kommune, som trafiksikker kommune, forplikter å sette innbyggernes trafiksikkerhet i fokus. For de mest sårbare trafikantene, barn i barnehage og skolealder, er det viktig å legge forholdene til rette slik at det ikke oppstår fare. Med to lekeplasser adskilt av en vei, bør kommunen ta grep for å unngå påkjørsler der barna ferdes mellom disse lekeplassene.

Trygg Trafikk oppfordrer kommunen til se på muligheten til å gjøre området mellom lekeplassene bilfritt.

Mvh. Paal-Gunnar Mathisen, Regionleder Trygg Trafikk Østfold
41451306

> 22. apr. 2026 kl. 08:02 skrev Banken Velforening <banken.velforening.halden@gmail.com>: