



Halden kommune

Arkivkode: Q19
Arkivsaksnr: 2015/82-47
Journal dato: 29.10.2019
Saksbehandler: Inger Helene Kjerkreit

Utvalgssak

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Hovedutvalg for plan, teknisk, landbruk, klima og miljø	2019/97	12.11.2019
Kommunestyret	2019/114	14.11.2019

Utsendte vedlegg

1	Plankart, datert 09.01.17 og sist revidert 01.11.19
2	Bestemmelser, datert 15.12.17 og sist revidert 30.10.19
3	Planbeskrivelse, datert 27.04.17 og sist revidert 30.10.19
4	Vedlegg til planbeskrivelse: Tegningshefte Tekniske tegninger, inkl. beplantningsplan tegn. O001 og O002
5	Forslagsstillers kommentar til høringsuttalelsene
6	Høringsuttalelser samlet
7	Hovedutvalg for plan, teknisk, landbruk og miljø sak 2019/56 - 1.gangs behandling

Medsaksbehandlere

<navn> <adm.enhet> <beskrivelse av bidrag til saken>

Forslag til "Detaljregulering for RV. 21 - Sykkeltiltak Rødsveien/Marcus Thranes gate " - 2.gangs behandling og egengodkjenning

Denne saken er utredet etter prinsippet for fullført saksbehandling.

Sammendrag av saken:

Sykkeltilbudet langs rv. 21 på strekningen fra Rødsveien 53 (Uno X, krysset med fv. 104) til Reissigers plass er dårlig tilrettelagt og svært begrenset. Dette er en del av hovedsykkelveinettets rute 1 i Halden. Formålet med planarbeidet er å legge til rette for etablering av attraktive, helhetlige og entydige løsninger for syklistene, fotgjengere og kollektivreisende på strekningen.

Oppstart av planarbeidet ble varslet 05.02.2016 med brev til berørte parter/offentlige instanser, og ved kunngjøring i lokalavisen. Planforslaget ble fremmet til 1. gangs behandling i hovedutvalg for plan, teknisk, landbruk og miljø 28.05.2019 (PS 2016/56), og lå ute til høring og offentlig ettersyn i perioden 05.06.2019 – 17.08.2019. Forslagsstiller er Statens vegvesen Region Øst. De har benyttet Hjøllnes Consult as som konsulent.

Planforslaget ligger inne i handlingsprogrammet til Nasjonal transportplan med investeringsmidler i 2022 og 2023, tilsammen 70 millioner kroner.

Ved høring og offentlig ettersyn kom det inn 21 uttalelser. Det ble ikke fremmet innsigelser til planforslaget. Som en følge av innspill og faglige råd er det foretatt noen justeringer i plandokumentene. Justeringene framgår av saksframstillingen og er innarbeidet i de reviderte plandokumentene som følger vedlagt.

Administrasjonen mener planforslaget gir tilfredsstillende rammer for utbygging av det planlagte tiltaket, og det fremmes for 2. gangs behandling og egengodkjenning.

Saksprotokoll i Kommunestyret - 14.11.2019

Behandling:

Saken ble ikke behandlet, jfr. sak PS 2019/100.

Saksprotokoll i Hovedutvalg for plan, teknisk, landbruk, klima og miljø - 12.11.2019

Behandling:

Jens Bakke (SP) delte ut e-post som var mottatt dagen før møtet fra representant for gårdeier for Marcus Thranes gate 30 AS og driftsselskapet Hotelldrift Park Halden AS (*Arkivref. 2019/5667-1*).

Fagleder Planavd. Morten Høvik og enhetsleder Plan og miljø Bernt Henrik Hansen besvarte spørsmål.

Jens Bakke (SP) fremmet forslag til vedtak:

Planen sendes tilbake til administrasjonen for videre bearbeiding.

Følgende forhold bes vurdert / innarbeidet.

- Beholde innkjøring til Park hotell
- Unngå økt trafikk i Major Forbus gate og Ole Dahls gate, og vurdere å holde krysset Wærns gate/Marcus Thranes gate åpent.
- Flytte kryss Fridheimveien - Forstrømsvei opp til veien mellom Fridheimveien 3 og 5. Dermed vernes de hule ekene nederst i Forstrømsvei
- Mange syklende fra Remmen skal ikke ned til Snippen, men i retning Høvleriet og Wiels plass. Det må tydelig vises hvor man kan komme fra planlagt sykkelvei og videre mot sentrum.
- Ivareta kulturminner i planbeskrivelsen
- Vurdere veibredde i forhold til eksisterende trafikk.

Ved votering ble forslaget fra Bakke enstemmig vedtatt.

Vedtak:

Planen sendes tilbake til administrasjonen for videre bearbeiding.

Følgende forhold bes vurdert / innarbeidet.

- Beholde innkjøring til Park hotell
- Unngå økt trafikk i Major Forbus gate og Ole Dahls gate, og vurdere å holde krysset Wærns gate/Marcus Thranes gate åpent.

- Flytte kryss Fridheimveien - Forstrømsvei opp til veien mellom Fridheimveien 3 og 5. Dermed vernes de hule ekene nederst i Forstrømsvei
- Mange syklende fra Remmen skal ikke ned til Snippen, men i retning Høvleriet og Wiels plass. Det må tydelig vises hvor man kan komme fra planlagt sykkelvei og videre mot sentrum.
- Ivareta kulturminner i planbeskrivelsen
- Vurdere veibredde i forhold til eksisterende trafikk.

Rådmannens innstilling:

I medhold av lov om planlegging og byggesaksbehandling §12-12 godkjennes forslag til «Detaljregulering for Rv. 21 Sykkeltiltak Rødsveien /Marcus Thranes gate», med planID G-698.

Plandokumentene består av plankart datert 09.01.17 og sist revidert 01.11.19, bestemmelser datert 15.12.17 og sist revidert 30.10.19 samt planbeskrivelse datert 27.04.2017 og sist revidert 30.10.2019.

Bakgrunn

Når det gjelder bakgrunnen for planarbeidet vises det til saksutredningen i hovedutvalgets sak PS 2019/56 (1.gangs behandling) og planbeskrivelsen. Begge dokumenter følger vedlagt.

Planforslaget ligger inne i handlingsprogrammet til Nasjonal transportplan med investeringsmidler i 2022 og 2023, tilsammen 70 millioner kroner.

Vurdering

Ved høring og offentlig ettersyn mottok kommunen 17 uttalelser til planforslaget innen fristen 17.08.19. Fire uttalelser kom etter fristen, men er også vurdert. Alle uttalelser følger vedlagt.

Alle innkomne uttalelser er oversendt Statens vegvesen til vurdering. Som en følge av de faglige rådene og innspill som kom inn i høringsfasen er det foretatt noen justeringer i plandokumentene. De reviderte plandokumenter følger vedlagt. De innkomne uttalelsene er kort oppsummert og kommentert nedenfor.

Fylkesmannen i Oslo og Viken, 18.07.2019

Fylkesmannen fokuserer i sin uttalelse på forvaltningen av hule eiker samt håndtering av overvann:

1. Fylkesmannen mener planforslaget må bli tydeligere på forvaltningen av de eikene langs Forstrøms vei som inngår i den utvalgte naturtypen hule eiker. Påpeker at det stedvis er uklart om man mener at en eller flere av eikene kan felles. Fremmer ikke innsigelse til planforslaget, men har en forventning om at planforslaget revideres for i større grad sikre eikene.

Viser til at det i reguleringsforslaget er krav om registrering av biologisk mangfold for de trærne som inngår i den utvalgte naturtypen og som samtidig i plankartet er vist som

«regulert tre som skal bevares», jf. bestemmelse §5.9. Mener det er litt uklart hva man skal med den kunnskapen *etter* at reguleringsplanen er vedtatt. Slik informasjon, om den er nødvendig for valg av løsninger/alternativer, burde foreligge før høring av planforslaget. Påpeker også at det er uklart hva som er hensikten med reguleringsbestemmelse §18 da denne fremstår mer som informasjon om naturmangfoldloven § 6 (aktsomhetsplikten) enn en bestemmelse med egen virkning.

Fylkesmannen viser til naturmangfoldrapporten (datert 09.01.17) hvor det fremgår at ett eiketre skal felles, og at også nest sydligste eiketre kan ha en usikker framtid på grunn av at røttene kan bli påvirket av arbeidet. Er usikre på om det er hensynet til dette treet som gjør at reguleringsbestemmelsene er så vage. Det bør i så fall lages «spesialbestemmelser» for dette treet, slik at de resterende trærne får et tydeligere vern.

Påpeker en feil i naturmangfoldrapporten. Presiserer at det i brosjyren fra fylkesmannen i Oslo og Akershus som det vises til står at «*rotsonen normalt går utenfor kronens dryppsoner og minst 5 meter fra stammen*».

2. Fylkesmannen anbefaler i tillegg en gjennomgang av planforslaget med tanke på håndtering av overvann i et klimatilpassningsperspektiv.

Kommentar:

1. *Planbeskrivelsen og planbestemmelsene er endret for å tydeliggjøre at det er kun ett tre som tillates felt. De resterende trærne får et tydeligere vern, inkludert det treet som er omtalt å stå i faresonen, ved endringer i bestemmelsene §§5.9, 5.10 og 5.11 (rigg- og marksikringsplanen) samt §17. Eksempelvis stilles det nå krav i § 5.9 til hvordan evt. gravearbeider i nærområdet skal utføres. Og i §5.11 er det krav til at det skal utarbeides en detaljplan i samarbeid med fagkyndig, for hvordan trærne skal skjermes med fysiske tiltak i anleggsfasen.*

Vi ser at kravet i planbestemmelsene om registrering av biologisk mangfold på de hule eikene i etterkant er unødvendig, og dette er derfor fjernet. Det samme gjelder bestemmelse §18.

2. *Planbestemmelse §19 (tidligere §20) stiller krav til at det skal foreligge en plan for overvannshåndtering, som skal være godkjent av Halden kommune, før igangsettelse av byggetiltaket. Denne er nå supplert med krav til at overvann i størst mulig grad skal håndteres lokalt og at naturbaserte løsninger skal prioriteres. Deler av vannet vil trolig likevel måtte henvises til ledningsnett, da området sykkeltiltaket planlegges i er ferdig utbygd og det er lite å tilgjengelig areal å benytte til fordrøyning mm. Det reguleres en grønn rabatt mellom sykkelvei og kjørevei. Denne vil kunne infiltrere/fordrøye overvann. Likeledes kan Oscar Borgs plass og Reissigers plass utformes slik at de gir et positivt bidrag mht. fordrøyning av overvann. Rapportene «Klimaprofil Østfold» og «Klimapåslag for kortidsnedbør» skal legges til grunn for planlegging og prosjektering. Området veien går gjennom omfatter i stor grad boligbebyggelse med grønne hager inn mot veien. Dette er heldig med tanke på infiltrering/bremsing av overvann.*

Planbeskrivelsens kap. 6.1 er supplert med beskrivelse om krav om naturbaserte løsninger.

1. Ser at forhagene til bebyggelsen i Marcus Thranes gate, fra Oscar Borgs plass til Reissigers plass, blir lite berørt av vei-/gatetiltakene. Påpeker at Oscar Borgs plass også ser ut til å ha fått en god utforming. Fylkeskonservatoren vil ikke motsette seg at sykkeltiltakene gjennomføres. Anbefaler at eventuelle støyskjermingstiltak skjer i bygningenes fasader, uten at fasadenes utseende endres.

Viser til at det i planforslaget er valgt å ikke tilby støytiltak som følge av planen, der det allerede er iverksatt støytiltak. Vil likevel anbefale at det sees på mulige lokale løsninger der støy fra kjøretøy og stemmebruk fra gående/syklende øker som følge av planen, enten ved økt nærhet eller for eksempel kryssinger eller kollektivholdeplasser.

2. Påpeker at hensynet til automatisk fredede kulturminner er ivaretatt i planen og ber om at innspill fra fylkesmannen vedr. hule eiker vektlegges spesielt.
3. Ber i tillegg om at det vurderes krav til innkjøringsretning til garasjen ved 66/661, eventuelt økt avstand til gang- og sykkelvei for å forhindre uoversiktlige løsninger.

Kommentar:

1. *Vegvesenet uttaler at de ikke kan se at støyen vil øke som følge av tiltaket. Støytiltak vil bli gjennomført iht. støyberegninger som er beskrevet i støyrapporten/ planbestemmelse §5.5 på boliger som ikke tidligere har fått tiltak.*

Siden støysituasjonen langs hele strekningen generelt er utfordrende har kommunen likevel anmodet vegvesenet om også å ta etablering av støyskjermende tiltak for uteområder (i hovedsak lokale skjermes for uteplass) inn i sitt byggeprosjekt for hele planstrekningen. Vegvesenet har ikke funnet å kunne imøtekomme dette. Tilbudte støytiltak er imidlertid i samsvar med vegvesenets retningslinjer/anbefalinger for denne type prosjekter. Praksisen skal sikre at mindre prosjekter, for eksempel tiltak for gående og syklende hvor støymengden ikke øker merkbart, ikke blir fordyret og vanskelig å gjennomføre pga. krav til kostbare støytiltak.

2. *Vedr. hule eiker se kommentar til merknad fra fylkesmannen over.*
3. *Vegvesenet vil se nærmere på detaljene rundt flytting evt. nybygging av garasje samt vurdere om det skal settes krav til innkjøringsretning i byggeplanfasen.*

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), 13.06.2019

NVE har oversendt sin generelle tilbakemelding ved offentlig ettersyn. Kan ikke se at det er bedt om bistand i denne saken, og gir derfor ikke konkret uttalelse. Minner om at det er kommunen som har ansvaret for at det blir tatt nødvendig hensyn til flom- og skredfare, overvann, vassdrag og energianlegg i arealplaner, byggetillatelse og dispensasjoner. Dette gjelder uavhengig av om NVE har gitt råd eller uttalelse til saken.

Kommentar:

Planområdet ligger under marin grense. I forbindelse med planarbeidet er det gjennomført en geoteknisk vurdering med supplerende grunnundersøkelser, jf. rapport «Rv. 21 Sykkeltiltak Rødsveien/Marcus Thranes gate. Geoteknikk», utarbeidet av Verkis og datert 01.12.16. Det er stilt krav i planbestemmelsenes §5.12 til at resultatene fra den geotekniske undersøkelsen skal

innarbeides i de tekniske løsningene og legges til grunn i byggeperioden. Dette ansees som tilstrekkelig. Planområdet ligger ikke innenfor aktsomhetsområde for flom.

Hafslund nett, 13.06.2019

Påpeker at planområdet strekker seg over en lang strekning, og det er vanskelig å si konkret hvilke konsekvenser planen får for nettselskapet sine anlegg. Trekker frem følgende:

- Det er høyspenningskabler innenfor planområdet.
- Det ligger to frittliggende nettstasjoner utenfor planområdets grenser. Det presiseres likevel at disse må bli tatt hensyn til i forbindelse med anleggsfasen.

Kommentar:

Opplysningene tas med i den videre planleggingen (byggeplan).

Halden kommune, Avdeling for samfunnsutvikling, v. folkehelserådgiver, 24.06.19

Påpeker at universell utforming skal legges til grunn for anleggene. Minner om at personer med nedsatt funksjonsevne skal ha tilgang til offentlig transport. Busslommer bør innrettes slik at alle (f.eks. gåstol-/rullestolbrukere) lett kan komme seg på og av kollektive transporttilbud.

Kommentar:

Universell utforming er lagt til grunn ved utforming av anlegget, jf. planbestemmelse §5.8.

Halden kommune, Avdeling for samfunnsutvikling v. overordnet plan, 01.07.19

Viser til at det er uklart hvordan overvann er vurdert i dette planarbeidet. Rapportene Klimaprofil Østfold og Klimapåslag for korttidsnedbør skal legges til grunn ved planlegging og dimensjonering.

Kommentar:

Se kommentar til fylkesmannen uttalelse over.

Halden kommune Miljørettet helsevern, 15.07.19

Kommuneoverlegen har ingen innspill til forslaget.

Halden kommune, Byggesak, 18.07.19

1. § 18 synes å være overflødig, da naturmangfoldlovens § 6 (aktsomhetsplikt) mv. uansett vil gjelde. Det kan heller vurderes om det er aktuelt å gi andre, mer spesifikke bestemmelser knyttet til å ivareta hensynet til eksisterende hule eiker innenfor hensynssonen. Bestemmelsene i §§ 5.9 og 5.10 synes for øvrig å ivareta dette.
2. *Håndtering av overvann*
Foruten i § 20 om rekkefølgebestemmelser, der det heter at det skal foreligge en plan for overvannshåndtering som skal være godkjent av kommunen, er det ikke gitt bestemmelser om overvannshåndtering. Det bør gis egne bestemmelser om håndtering og fordrøyning av overvannet.

Kommentar:

1. §18 er overflødig og er fjernet. Se også kommentarer til fylkesmannens uttalelse.
2. Se kommentar til fylkesmannens uttalelse over.

Halden kommune, Veiforvaltningen, 07.08.19

1. Tilkobling til nytt fortau i Forstrøms vei er ikke tatt med i planen.
2. I tegning J001: «Byggtekniske detaljer» bør det i prinsippskissen for bussholdeplass vurderes å legge sykkelstativene 90 grader på sykkelveien. Det vil da være lettere å utvide kapasiteten ved behov.
3. Halden kommune planlegger å gjennomføre prosjekter knyttet til separering av VA på strekningen samtidig med etableringen av sykkelvei. Dette må koordineres da det vil kunne ha betydning for faseplanene.
4. Det er positivt at overvann fra nordre fortau og sykkelvei er planlagt infiltrert i grøntareal.
5. Det vil være viktig å prosjektere inn en «sluse-løsning» i forbindelse med overgangsfeltet ved Busterudkleiva. Alternativt trekke overgangsfeltet lenger vest. Dette krysningspunktet er del av skoleveien til Os skole. Dette krysset er høyt trafikkert.
6. Det må vurderes om det skal anlegges overgangsfelt ved krysset Marcus Thranes gate (Rv204) og Marcus Nilsens gate. Marcus Nilsens gate er for mange en alternativ rute ut av byen for å slippe å stå i kø ut mot Fv22. Når nå Wærns gate stenges vil det være å forvente at trafikken vil øke i krysset.

Kommentar:

1. Fortauet i Forstrøms vei er nå lagt inn i plankartet.
2. Vegvesenet ser også at det kan være hensiktsmessig å legge stativene 90 grader på sykkelveien. Endring vurderes i forbindelse med utarbeidelse av byggeplan.
3. Tas til etterretning. Vegvesenet kommer til dette i forbindelse med utarbeidelse av byggeplan.
4. Tas til etterretning.
5. Vegvesenet vil flytte gangfeltet ved Busterudkleiva noe lenger mot vest i tråd med innspillet. Dette gjøres i byggeplanfasen. Planforslaget begrenser ikke muligheten for dette. Kjørende fra Busterudkleiva vil da få mer tid til å se og stoppe for gående i gangfeltet. Da vil de først kunne svinge ut på riksvegen og så stoppe for gående som skal krysse. Vegvesenet ønsker ikke en sluseløsning, noe som bl.a. gjør drift vanskelig.
6. Gangfelt i Marcus Nilsens gate vil bli vurdert i byggeplanen. Planforslaget legger ingen begrensninger mht. mulighet for etablering av dette.

Råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne 19.08.19

Rådet ser positivt på at det foreslås å omarbeide bussholdeplassene på strekningen slik at de tilfredsstiller kravene til universell utforming. Påpeker behov for ledelinjer.

Ang. fortau - Rådet ser positivt på at anlegget skal tilfredsstille krav til universell utforming og at store deler av anlegget ligger innenfor det strengeste kravet til maksimum stigning på 5%. Det

påpekes videre at fortau og overgangsfelt må utformes iht. standard for universell utforming for alle typer for funksjonshemming. Peker på behov for tilrettelegging for bevegelsehemmede og orienteringshemmede med blant annet ledelinjer.

Kommentar:

Tas til etterretning, krav til universell utforming er sikret i planbestemmelse §5.8.

Halden eldreåd 26.08.19

Presiserer betydningen av at traséene er brede nok.

Kommentar:

Tas til etterretning.

Bjarne Rosenstrøm, Rødsveien 54, 07.06.2019

Har forstått plantegningene dit at det fra Rødsveien 54 vil bli permanent ervervet 85 kvadratmeter, samt "midlertidig beslaglagt" opptil 145 kvadratmeter.

Ønsker bekreftelse på at det blir satt opp et nytt gjerde, evt. annen form for stengsel, som erstatning for eksisterende gjerde mot Rødsveien. Antar at det vil bli mer støy når veien kommer nærmere huset. Spør om det bli gjennomført fasadetiltak for å redusere støy.

Kommentar:

Det stemmer at det er planlagt ervervet 85 m² samt 145 m² midlertidig beslag.

Det forventes ikke økt støynivå som følge av sykkeltiltaket. Dette fordi det ikke forventes økt biltrafikk som følge av tiltaket og fordi inngrepene i terreng er av mindre betydning.

Det vil tilbys fasadetiltak for boliger som har over L_{den} 65 dB på fasaden og samtidig har over $L_{pAeq24h}$ 38 dB innendørs i rom til støyfølsom bruk. Støynivået skal bringes ned til $L_{pAeq24h}$ 35 dB etter tiltak.

I Rødsveien 54 viser beregningene at utendørs støy i fremtidig situasjon er på 69 L_{den} i 1. etasje og 70 L_{den} i 2. etasje. Siden eiendommen ikke har fått fasadetiltak tidligere vil det i byggeplanfasen bli utført målinger innendørs. Resultatet av disse målingene vil bestemme om det blir utført fasadetiltak.

Vegvesenet vil gi økonomisk kompensasjon for grunn, vegetasjon, gjerder o.a. som må erverves. Planbestemmelse § 6 er endret slik at det nå er tillatt å sette opp tregjerder på inntil 1,5 meter langs veien i dette området (felt B1-11 og B17), alternativt flettverksgjerde med vegetasjon mot veien. Det er krav til helhetlig planlegging, i samråd med kommunen, for hele kvartal samlet. Tiltaket er søknadspliktig.

Robert Olsen AS Rødsveien 53 v/ Roger André Gjerstad-Olsen, 30.07.2019

Innspillet gjelder tomten ved Uno X. Påpeker at det ser ut til at minimalt av tomten blir tatt, men at det vil bli tatt en del av parkeringsplassene og det området hvor tankene ligger. Motsetter seg dette på det sterkeste pga. trafikalt kaos og tapte inntekter. Er usikker på hvor mye av tomten som blir tatt, eventuelle utbedringer etterpå, kompensasjon for tapt eiendom samt kompensasjon for tapt salg. Venter fortsatt på at kommunen skal gjøre seg ferdig etter kloakkutbyggingen for 2 år siden. Ønsker befarings med kommunen, vegvesenet og oljeselskapet.

Kommentar:

Det blir minimalt med erverv fra Rødsveien 53, da vegvesenet allerede står som eier av grunnen nærmest riksvegen. Parkeringsplassene berøres ikke. Plankartet er endret slik at adkomsten fra riksveien også kan opprettholdes. Vegvesenet har fått kart fra oljeselskapet, som viser hvor tankene ligger. Dette blir tatt med i videre planlegging. Vegvesenet vil komme på befaring i byggeplanfasen.

Kommunens Enhet for kommunalteknikk vil sjekke om det er noe som burde vært gjort mht. tidligere kloakkutbygging.

Ronny Pedersen, Marcus Thranes gate 19, 04.08.2019

Pedersen har bodd i Marcus Thranes gate i 16 år. Håper at det gjøres noen tiltak for å begrense fart, støv og støy i forbindelse med prosjektet. Anser det som farlig å bo der pga. høy fart, har sett flere ulykker. Påpeker at det er mye støy fra veien som forplanter seg over alt, også inn i leiligheten. Vegvesenet har gjort støytiltak og etter dette er det et vindu som ikke fungerer som det skal. Håper vegvesenet kan bytte det ut. Foreslår å sette opp gipsplater på den samme veggen.

Har et epletre på eiendommen, ønsker ikke at dette blir skadet. Håper noen kan komme på befaring før anleggsstart og håper på et svar.

Kommentar:

Det forventes ikke økt støynivå som følge av sykkeltiltaket. Dette fordi det ikke forventes økt biltrafikk som følge av tiltaket og fordi inngrepene i terreng er av mindre betydning.

I utgangspunktet gjøres det ikke støydempende tiltak på boliger hvor dette allerede er utført, som for eksempel i Marcus Thranes gate 19. Vegvesenet meddeler at det allikevel vil bli sett nærmere på støyberegningene og eventuelle støytiltak i neste planfase (byggeplanen). Hver enkelt grunneier vil bli kontaktet av vegvesenet i god tid før byggestart. Kommunen vil anmode vegvesenet om også å sjekke om tidligere tiltak bør utbedres.

Selve epletreet står utenfor sonen hvor det vil skje terrenginngrep i forbindelse med byggearbeidene. Det må dessverre likevel antas at treet vil få skader ved at rotsonen berøres. Det vil bli gitt økonomisk kompensasjon for vegetasjon som evt. må fjernes.

Björg Solveig Ahlsen, Rødsveien 49, datert 12.08.2019

Skriver på vegne av beboere i Glenneveien 1, Rødsveien 49 og 51. Ønsker at det blir vurdert støydemping/gjerde. Påpeker at de blir stadig mer belastet med trafikk, tungtrafikk også på nattetid. Synes det er trist at de ikke kan bruke eiendommene spesielt på sommertid. Klarer ikke å høre hverandre når de sitter ute pga. trafikkstøy.

Kommentar

Ingen av de nevnte adressene blir berørt av tiltaket i form av inngrep i eiendommene.

Vegvesenet meddeler at ut fra støyberegninger av utendørs støy som er gjort langs strekningen, kan det bli nødvendig å gjøre innendørs støymålinger på alle de tre eiendommene. Så vil det eventuelt bli utført støydempende tiltak for å bringe innendørs støy ned på et nivå i henhold til de retningslinjer som vegvesenet bruker. Hver enkelt grunneier vil bli kontaktet av vegvesenet i god tid før anleggsstart.

Kommunen har anmodet vegvesenet om å ta etablering av støyskjermende tiltak inn i sitt byggeprosjekt for hele planstrekningen også for uteområder. Vegvesenet har ikke funnet å kunne imøtekomme dette – se også kommentar til Østfold fylkeskommunes uttalelse over.

For ikke å hindre et evt. privat initiativ til etablering av støyskjermende tiltak, eller eventuelle senere tiltak i regi av vegvesenet, er planbestemmelse §6 nå endret slik at oppsetting av støyskjermer eller voll langs riksveien tillates for de nevnte tomtene, innenfor privat eiendom regulert til boligformål. Det åpnes i tillegg for etablering av støyskjerm/voll for andre eiendommer på nordsiden av riksveien i dette området og helt inn til rundkjøringen ved Fridtjof Nansens gate. På deler av strekningen her er det allerede etablert støyskjermer, og disse er regulert i plankartet. Det er stilt krav om at evt. skjermingstiltak skal planlegges og utformes helhetlig for hele strekningen mht. plassering, høyde, materialvalg og detaljering. Evt. skjermer skal planlegges i kombinasjon med beplantning slik at de fremstår grønnere og mer avdempet mot omgivelsene. Rødsveien og Markus Thranes gate er hovedveiene inn til Halden fra vest. Det er viktig at disse holdes så åpne som mulig og at sikten mot byen, Fredriksten festning og bebyggelsen forøvrig ikke hindres. Det tillates derfor ikke etablert støyskjermer på sydsiden av riksveien ut over allerede etablerte skjermer. På denne siden av veien har eiendommene solsiden av hagen syd for huset, dvs. vekk fra veien, og det vil være mulig å etablere lokale skjermingstiltak for uteplasser.

Odd Arve Lasken, Rødsveien 40, datert 17.08.2019

Lasken har forstått det slik at tiltaket utenfor Rødsveien 40 er fortau, bussholdeplass og grøntarealer. Mener tiltaket planen åpner for er svært overdimensjonert i forhold til mengden gående og syklende i dag og i fremtiden. Det kunne med fordel vært skalert ned til 3 meter fortau på denne strekningen. Anser det som galskap å redusere bredden på kjørebanelen til 6,5 meter med tanke på at dette er hovedinnsfartsåren til Halden. Anser det også som unødvendig med grøntabatt mellom kjørevei og fortau, da dette fører til at fortauet kommer lenger inn/i eiendommer på strekningen.

Påpeker at bussholdeplass SH3 &4 bør ligge der den gjør i dag, og ikke flyttes nordover til hans eiendom. Mener det er uakseptabelt å måtte ta så mye av eiendommen for å etablere holdeplass med leskur, særlig med tanke på den lille trafikkmengden og «et helt minimalt til intet behov overhode for tiltaket». Påpeker at det i utgangspunktet vil være helt uaktuelt for ham å avstå grunn.

Ved å redusere bredder og plassering vil man kunne unngå å ta av private boligeiendommer. Anser dette som en fordel da beboere slipper den psykiske påkjenning som en slik sak og prosess vil innebære.

Mener et slikt betydelig inngrep på eiendommer også vil redusere verdien på eiendom og bolig betraktelig, og regner med tiltakshaver blir erstatningspliktig. Anser tiltaket det åpnes for i planforslaget å være på grensen til et overgrep mot beboerne det gjelder, sett i forhold til nødvendigheten av tiltaket. I tillegg et voldsomt sløseri med ressurser, som med fordel kunne vært brukt på steder hvor det ikke finnes noen gang-/sykkelvei i dag.

Viser til at østre utkjøring fra Ringveien i riksveien skal stenges og at dette medfører ulemper for beboerne som lengre kjørevei for noen, mer trafikk utenfor boliger for andre samt mer eksos og svevestøv. I tillegg vil ulykkesrisikoen i en vestre utkjøringen i riksveien øke pga. økt trafikk.

Bemerket at oppmerkingen er identisk på fotgjengerfelt og fartsdumper og at dette medfører fare. Mener at høy fart og stor trafikkmengde fører til økt støy ved fartsdumpene, spesielt tungtrafikken. Det har oppstått sprekker i grunnmur hans pga. vibrasjoner. Har påpekt dette for veivesenet uten å få gehør. Tungtrafikken går ut over nattesøvn og trivsel. Foreslår å sette opp hastighetskameraer i stedet. Erfaringen tilsier da at farten går ned i alle fall 5-10 km/t. Senket hastighet vil også gagne gang- og sykkeltrafikk i området og i fotgjengerfeltet ved Glenneveien og utkjøringer til Rv.21.

Kommentarer:

Behov for sykkelveg og forklaring av bredder

Riksveg 204 (tidligere 21) er en viktig vegstrekning i Halden. Vegvesenet og rådmannen mener derfor det her må tilrettelegges godt for de gående og syklende. Strekningen er også en del av sykkelplanen for Halden, og er således en del av et sammenhengende nett av sykkelruter i Halden. Sykkelplanen har sett på framkommelighet for sykkel. På den aktuelle strekningen har man i planen ansett et behov for spesiell tilrettelegging for syklister, da i form av sykkelveg med fortau.

Staten vegvesen jobber for at flere skal gå og sykle. De planlegger derfor dette gang- og sykkelanlegget for fremtidige gående og syklende, og erfaringsmessig ser de at der det tilrettelegges for gående og syklende blir tilbudet også brukt. Et fortau en først og fremst for gående, og i Halden kommune er det et stort potensial for å øke sykkelandelen spesielt med tanke på elsykkels frammarsj. Syklister og elsyklister har en betraktelig høyere hastighet enn de gående, og dersom gående og syklende må dele areal vil det kunne føre til konflikter og i verste fall ulykker mellom disse gruppene. Vegvesenet planlegger derfor egen sykkelveg for å gi god tilrettelegging og framkommelighet både for de som sykler og de gående som da får beholde fortauet for seg selv.

Statens vegvesen planlegger og bygger etter gitte standarder som er utarbeidet fra forskning og erfaringer, og det de bygger nå skal fungere minst 20 år fram i tid. Breddene på sykkelvegen og fortauene mener vi er riktig i et lengre tidsperspektiv. Man må også ta flere hensyn. Universell utforming sier at to rullestoler eller barnevogner skal kunne passere hverandre, og for å få til god drifting må driftsmaskiner kunne brøyte og koste sykkelvegen og fortauene.

En del av arbeidet med å få flere til å sykle er å lage gode løsninger som er sikre og som folk ønsker å bruke. Derfor adskilles sykkelvegen med en rabatt fra kjørebanelen slik at syklistene skal føle seg trygge, og få en avstand fra biltrafikken og de tunge kjøretøyene på riksvegen. I tillegg vil en grønn rabatt bidra til å infiltrere overvann og rabatten gir areal til snøopplag.

Bussholdeplass

Vi ser at dette tiltaket medfører betraktelig beslag av Lasken sin eiendom for å få plass til bussholdeplassen. For å få til en god manøvrering av bussen har vegvesenet en standard for busslommer som medfører at busslommen som ligger der i dag må utvides. Busslommen skal ikke ligge der vegen svinger, og den skal ligge i nærheten av gangfelt. Plasseringen i planforslaget er derfor den man har ansett som egnet i området.

Areal som må avstås vil man få økonomisk kompensasjon for, samt for tap av vegetasjon og gjerde.

Fartshumper og vegbredde

Fartshumpene det refereres til blir ordnet opp i planforslaget. To humper, deriblant det utenfor Laskens eiendom, fjernes, og man står igjen kun med et opphøyd gangfelt ved Glenneveien.

Bredde på kjørebane er innenfor gjeldende standard. En smalere kjørebane bidrar også til lavere hastighet på de kjørende.

Ringveien

Det er riktig at stenging av østre adkomst til Ringveien vil gi lenger kjørevei og mer trafikk for noen eiendommer. Dette vil imidlertid kun gi en beskjeden trafikkøkning. Det vurderes at trafiksikkerhetsgevinsten ved stengningen bør vektlegges høyest.

Knut Antonsen, Solveien 5, 17.08.2019

Antonsen er bekymret for omkjøringsløsningen som er foreslått ved stenging av Eventyrveien. Påpeker at dette er et tett befolket boligområde med fotgjengere/syklister og skolebarn, hvor veiene er svært trange og ikke har plass til 2 biler i bredden.

Mener det i praksis vil være umulig for lastebiler, brannbiler og sykebiler å få plass når Eventyrveiens utkjøring stenges. Den lille umerkede veien ut mot Glenneveien er svært trang og har knapt plass til 1 bil.

Antonsen ber om at Eventyrveien fortsatt kan kjøre ut mot Rv 21. Alternativt må de ovennevnte veiene utvides før omlegging kan skje.

Kommentar:

Få kryss med mer trafikk vil føre til mer oppmerksomhet til de kryssene, noe som igjen vil kunne føre til færre ulykker. Det er riktig at bolig gatene her er smale, men de er likevel i hovedsak i tråd med vegvesenets anbefalinger i Håndbok N100. For adkomstveier i boligområder med fartsgrense 30 km/t med inntil 50 boenheter i blindvei eller 80 boenheter i sløyfe anbefales en kjørebanebredde på 3,5 meter. Antallet boenheter her er langt under dette. Avkjørslene langs veien skal fungere som møteplasser. Solveien mellom Rødsveien og Eventyrveien er noe smalere enn anbefalingene på en kort strekning, men dette vurderes ikke å være problematisk.

Sven Stranger, Solveien 3, 21.08.2019

Er plaget av trafikkstøy og redegjør for hva han mener er årsaken til den store trafikkøkningen i nordre del av planområdet:

- kommunens valg om å flytte handelssentrum vestover mot Tistasenteret og Høvleriet
- at man mot Statens Vegvesen sine anbefalinger valgte å bygge Stadionbakken med rundkjøring ned fra Marcus Thranes og stenge nedre del av Rødsveien

Påpeker at det er vanskelig og farlig å krysse ut fra Glenneveien og Eventyrveien i rushtiden. Mener endelig løsning her må være å få gjennomgangstrafikken i tunnel fra Håkon 7.s gate og ut i Remmendalen og i ventetiden en rundkjøring i Glennevei-krysset.

Viser til at det pågår en sakte forslumming av boliger med direkte grense til rv. 21 i hele planområdet, med overgang til utleieboliger pga. støy- og støvproblemer. Også boliger i annen rekke merker støyen godt. Selv kan de ikke lenger bruke sin veranda mot Rødsveien uten å bruke

øreklokker. Mener punkt 5.2 i planbeskrivelsen berører problemet i liten grad og støyvurderingene underdriver klart problematikken.

Viser til at punkt 6 i planbeskrivelsen foreslår mye positivt. Men Stranger ønsker i tillegg en solid, sammenhengende støyskjerm i rabatten mellom kjørebane og sykkelvei, på begge sider av og nærmest mulig kjørebane, i rv. 21 fra Rød herregård og helst opp til Remmendalen. Dette i tillegg til planting av trær og evt. støyvoll. Støtter avkjørselssaneringen av Eventyrveien da en skjerm bør ha så få hull som mulig.

I tillegg til den daglige støyen gjennom året, er det et særlig problem om sommeren på kvelder og i helger pga. flere store arrangementer i Halden.

Er fornøyd med fartsdumpene som er bygget på Glenne. Disse medførte merkbar nedgang i trafikkstøy.

Sven Stranger, Solveien 3, 23.08.2019

Supplerer sin uttalelse av 21.08.19: Vil også nevne den sterkt økende tungtrafikken i rv. 21 som et medvirkende problem. Halden har blitt en stor tømmerhavn, samt at diverse bedrifter på tross av sin grønne profil velger lastebiltransport fremfor båt og jernbane.

Kommentar til begge Strangers uttalelser

Planforslaget omfatter bedring av sykkeltilbudet langs Markus Thranes gate og ikke større veiomlegginger. Forholdene i «Glennevei-krysset» blir noe forbedret trafikkikkerhetsmessig ved at Glenneveien strammes opp, en adkomstvei stenges (Rødsveien), i tillegg til at det skal etableres opphøyd gangfelt over riksveien.

Vi er klar over støyproblematikken langs riksveien og skjønner at dette er en belastning for beboerne. Kommunen har forsøkt få vegvesenet til å ta støyskjerming av uteområder inn i sitt byggeprosjekt. Vegvesenet har i utgangspunktet ikke kunnet imøtekomme dette. Se også kommentar til fylkeskommunens uttalelse.

Det er vanskelig å få plass til en sammenhengende støyskjerm i tillegg til rabatter innenfor veiformålet. Dette er heller ikke ønskelig ut fra estetiske hensyn, da dette er den viktigste innfarten til Halden. Planforslaget er imidlertid endret slik at det nå er mulig å etablere støyskjermer på privat grunn på nordsiden av riksveien fra Uno X til rundkjøringen ved Fridtjof Nansens gate, jf. §6. Planforslaget legger heller ingen hindringer for lokale skjermingstiltak av uteplasser. Se også kommentarer til Bjørg Solveig Ahlsen over.

Når det gjelder innendørs støy legger vegvesenet til grunn de støyberegningen som er gjort. Det vil bli gjort befaringer inne i de boligene hvor dette er aktuelt. Et mål med sykkeltiltaket er å få flere over på sykkel og dermed kan det bli mindre biltrafikk.

Lene Irene Larsen, Fridheimsveien 1, 13.08.2019

1. Viser til at hun har bodd i Fridheimveien siden 1997 og har god erfaring med trafikken i området. Påpeker at det er svært lite biltrafikk i Fridheimveien. Mener løsningen med å stenge Fridheimveien uten å koble den på Forstrømsvei er det beste alternativet av de to skisserte løsningene i planbeskrivelsen. Om morgenen er det svært mange biler som benytter Forstrømsvei og Busterudkleiva, og det vil være fordelaktig å slippe å få biler fra Fridheimveien inn i det samme knutepunktet i Marcus Thranes gate. Det kan i tillegg bli uoversiktlig for bilene som kommer ned Forstrømsvei å skulle vike for biler som kommer

fra Fridheimveien. Noen meter senere skal de vike på vei ut i Marcus Thranes gate. Det er også mange skoleelever og andre som benytter fortauet i Forstrømsvei. Dersom Fridheimveien må krysse dette fortauet berøres adskillig flere myke trafikkante enn med dagens utkjøring.

2. Påpeker videre at det er 8 hule eiker i Fridheimveien 1. Det skal finnes svært tungtveiende grunner for å felle, og også beskjære slike trær. Larsen greier ikke å se at det finnes tungtveiende grunner i dette tilfellet.
3. Viser til at Marcus Thranes gate er en svært trafikkert gate. Vegetasjon på nedre del av tomten utgjør skjerming mot støyen. Har forståelse for at hekken må vike, men er bekymret for forringelse av verdien på eiendommen dersom et eiketre, store deler av syrinene og småtrærne må vike i tillegg.
4. Ønsker tryggere forhold ved gangfeltet på Snippen hvor det skjer mange farlige situasjoner.

Kommentar:

1. *Ut fra trafiksikkerhet er det en fordel å samle trafikken inn i ett punkt heller enn å spre den på flere avkjørsler. Som påpekt i merknaden, er trafikken fra Fridheimsveien svært liten, derfor anses den heller ikke å utgjøre et stort problem ved kryssing av fortauet i Forstrømsvei. Å stenge Fridheimveien uten å koble den til Forstrøms vei vil føre til at gang-/sykkelveien, som i dag er åpen for kjøring til eiendommen mellom Værns gate og Fridheimveien får mer trafikk. Denne er svært smal, og det er uheldig å øke trafikkmengden her. Merknaden tas ikke til følge.*
2. *Det er riktig at det skal tungtveiende grunner til for å felle hule eiker. Etter en samlet vurdering er det konkludert med at valgte løsning kan forsvares med bakgrunn i bedret trafiksikkerhet rundt Ræssigers plass, selv om det er klart uheldig at naturtypen berøres. Planbestemmelse § 5.10 stiller krav til at stammen til eika som tillates felt skal legges på et egnet sted for å sikre at biologisk mangfold i treet i størst mulig grad blir ivaretatt etter fellingen. I tillegg er det krav om nyplanting av en eik innenfor planområdet.*
3. *Vegetasjonen nederst i hagen har trolig liten funksjon i forhold til å skjerme støy direkte, men vi har likevel forståelse for ulempen vegomleggingen vil medføre. Vegvesenet vil gi erstatning for grunn og vegetasjon som må avstås i forbindelse med tiltaket.*
4. *Gangfeltet ved Busterudkleiva/Snippen er ikke ideelt. I byggeplanfasen vil dette bli flyttet noe lenger mot vest enn plankartet viser. Kjørende fra Busterudkleiva vil da få mer tid til å se og stoppe for gående i gangfeltet. Da vil de først kunne svinge ut i riksveien og så stoppe for gående som skal krysse. Vegvesenet ønsker ikke en sluseløsning, noe som bl.a. gjør drift vanskelig. Gangfeltet vil også bli opphøyd, noe som vil bidra til lavere fart og dermed en tryggere situasjon for fotgjengerne.*

Øystein Langvik, Marcus Thranes gate 23, 12.08.2019

Gjør oppmerksom på at bygget inneholder gatekjøkken/take-away og er registrert i matrikkelen som butikk/forretningsbygg. Påpeker at de er avhengig av å ha en innkjøring i tomtens syd/østre ende, i tillegg til adkomsten som allerede er vist i plankartet. Med kun en innkjøring vil dette ikke fungere.

Håper på forståelse for dette, da det er en etablert forretningsdrift/restaurant som delvis er basert på drive-in prinsippet og ligger utenfor bykjernen. Håper å komme overens om en løsning for adkomst og parkering begge parter kan akseptere.

Kommentar:

I prinsippet er det greit med to avkjørsler. Det vil imidlertid ikke kunne fungere med inn- og utkjøring slik grunneier har skissert, da plassen mellom bygget og fortauet er veldig trang. I tillegg er det en mur ut fra veggen på bygget og helning ned mot adkomst til garasjen som gjør dette umulig. Antagelig brukes deler av eller hele fortauet i dag til parkering.

Det ser også trangt ut for øvrig på plassen, men hvis man kan finne en løsning for at bilene kan parkere og snu foran inngangen (stenge forbindelsen mellom de to avkjørslene) kan det være en løsning. Det viktigste er at det ikke blir en situasjon hvor kundene rygger ut på fortau/sykkelvei/vei. Vegvesenet ser videre på om det er en mulig løsning på dette i neste planfase (byggeplan).

Andre endringer

I høringsfasen er det oppdaget at det mangler byggegrense mot vei i felt B 8 og B18. Tomtene er allerede bebygd. Byggegrenser er nå lagt inn i kartet i tråd med byggegrenser for gjeldende plan i området.

Likeledes er bestemmelse §16 Grønnstruktur – Friområde (felt GF1-2) endret fra å henvise til gjeldende plan for «Innfart vest» til å få konkret ordlyd: «Formålet omfatter grøntområder mot Rød Herregård. Området kan ikke bebygges». Dette for å gjøre planen mer brukervennlig.

Konklusjon

Som en følge av innspillene ved høring og offentlig ettersyn av planforslaget er det gjort noen justeringer i plandokumentene. Justeringene framgår av saksframstillingen.

Administrasjonen mener planforslaget gir tilfredsstillende rammer for utbygging av det planlagte tiltaket, og det fremmes for 2. gangs behandling og egengodkjenning.

Dokumentet er elektronisk godkjent av:

Ulf Ellingsen

Morten Høvik