



SAMFERDSEL OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

Underlag for kommuneplanens arealdel

SAMMENDRAG

Arealplanleggingen skal ha fokus på å utvikle Halden som en miljøvennlig by med framtidsrettet transport og logistikkssystemer

Espen Sørås

Innholdsfortegnelse

Innhold

Innholdsfortegnelse	1
Innledning.....	2
Kommuneplanens samfunnsdel 2018-2050	3
Planprogram, kommuneplanens arealdel (vedtatt 2018).....	4
Transportanalyse	5
Eksisterende planer.....	7
Gjeldende arealdel av kommuneplanen (vedtatt i 2011).....	7
Sentrumsplan for Halden 2017-2029	7
Kommunedelplan for trafiksikkerhet 2018-2029	8
Kommunedelplan for klima og energi.....	8
Plan for hovedvegnett for sykkeltrafikk i Halden	9
Jernbane.....	10
Veitrafikk.....	12
Trafikkavvikling.....	13
Trafikkdata for en del veistrekninger:	13
Tunell mellom Vaterland Bru og Fv22	14
Farled.....	15
Generelt	15

Innledning

Utfordringene knyttet til samferdsel sett opp mot arealplanlegging er i stor grad knyttet til uklare/manglende strategier og målsetninger knyttet til trafikkvekst og utslipp fra transport.

Uten en klar målsetning er det utfordrende å definere tiltak. Man kan tilrettelegge for kollektiv, sykkel og gange, men uten intensiver for å endre våre transportvaner vil det være vanskelig å måle noen effekt. Tiltak knyttet til samferdsel kan være kostbare, kreve eiendomsinngrep, regulering og/eller endre nåværende kjøremønster. Uten klare målsetninger er det vanskelig å prioritere tiltak.

Alle ønsker et finmasket kollektivnett med hyppige avganger, men man ønsker samtidig å kunne benytte bil og å parkere denne i sentrum/ved arbeidsplassen. Man ønsker gode trygge sykkelveier, men man ønsker også store gode drop-soner ved skolen og da i nærhet til skolens inngangsparti. Slik tilrettelegging må gjøres i reguleringsplaner og er vanskelig å ta inn i arealplanen.

Man ønsker universell utforming av gangveier og fortau, men man ønsker også å bevare historiske karaktertrekk i sentrum og man ønsker å redusere skjæringer og fyllinger ved etablering av adkomstveier til nye boligfelt.

Historisk har man ønsket etablering av boligfelt utenfor bykjernen, men man har dispensert fra krav om etablering av gang- og sykkelveier for å sikre trygg skolevei. Etablering av gang- og sykkelveier og planfrie krysninger har siden blitt utsatt uten tidsplan for gjennomføring eller regulering av tiltaket. Resultatet er at man i ettertid har må ta regningen for regulering, eiendomsoppkjøp og etablering, tilby skolebuss grunnet «farlig skolevei» eller er avventer til fylket og Statens vegvesen gjennomfører tiltak. Slikt har vist seg å ta lang tid.

Det er nå viktig ut i fra et trafiksikkerhets-, økonomisk- og miljømessig perspektiv å legge en strategi for Halden. Strategiene bør forankres i Halden kommune sin planstrategi. Følgende strategier bør etableres:

- Gatebruksplan for Halden sentrum.
- Parkeringsstrategi for Halden sentrum (eventuelt som del av gatebruksplan)
- Plan for lokalt sykkelveinett for å finmaske sykkelnettet mellom byens mindre knutepunkter.
- Plan for hovedvegnett i Halden, herunder vurdering av om legging av Fv22 gjennom sentrum, indre og ytre ringveier og avlastningsveier for Rv204.

Det er ikke hensiktsmessig å detaljere ut løsninger og strategier for samferdsel i arealplanen. Derimot må man i arealplanleggingen ha et klart forhold til de overordnede målsetningene i samferdselsplanleggingen. Dette innebærer vurderinger knyttet til transportplanlegging, trygge

skoleveier, kollektivtilbud, reiseavstander for hjemmesykepleie, pendleavstander til regionale arbeidsplasser osv.

Som grunnlag for kommuneplanens arealdel legger samfunnsdelen føringer for planarbeidet. Samfunnsplanen sier dette om temaområdet:

Kommuneplanens samfunnsdel 2018-2050

<https://www.halden.kommune.no/Planer/kommuneplan/Sider/Kommuneplan-for-Halden,-samfunnsdelen-2018-%E2%80%93-2050.aspx>

Samferdsel er behandlet i kapittel «infrastruktur» s 39-43, samt i samfunnsdelens føringer for kommuneplanarbeidet (areal) s 46-49. Samfunnsdelen gir føringer for kommuneplanens arealdel, noen av føringene blir derfor gjengitt i forbindelse med planprogram for arealdelen. Føringen fra planstrategien er at sentrumsnære byggeområder prioriteres. Utveksling av arealer skal skje etter prinsippet at nye områder veksles ut mot områder i randsona. Halden kommune skal ha en bærekraftig areal- og transportplanlegging som legger grunnlaget for utvikling av en miljøvennlig kommune.

Halden skal ta sin del av ansvaret for klimamålet i Parisavtalen. Dette medfører at bærekraft som prinsipp og blir førende for arealpolitikken til kommunen. Vern av dyrket mark blir sentral og skal i planperioden i størst mulig grad skjermes for nedbygging. Halden har et svært rikholdig naturmangfold. Dette skal ivaretas i planleggingen.

De langsiktige målene er:

- Utvikling av en kompakt by.
- Tilrettelegge for gode næringsområder som ivaretar behovene for arbeidsplassutvikling/næringsutvikling i regionen.
- Legge til rette for varierte boligtilbud som er tilpasset etterspørsel og befolkningsutvikling.
- Legge til rette for å bygge opp kommunens sterke land- og skogbruksverdier.
- Ivareta kommunens rike kulturlandskap.
- Ivareta den historiske arven som byen og kommunen er svært rik på.

Målene skal realiseres innenfor Parisavtalens klimamål og et restriktivt jordvern. Det vil i planperioden bli sterkt fokus på byutviklingsområdet da det er her den største befolkningsveksten kommer, og at det er her næringslivet ekspanderer. Områdene Brødløs, Risum og Tistedalen skal innenfor tettsteds grensen videreutvikles som bydelssentra i planperioden.

Kommuneplanens arealdel skal legge til rette for at lokalsentrene Prestebakke og Sponvika kan utvikles i forhold til befolkningens behov og ønsker. Sponvika har utviklet seg i sterk grad som boområde med få samfunnsfunksjoner. Behovene til Sponvika går i vesentlig grad på tilrettelegging av infrastruktur og gang- og sykkelveier. Dette vil ha hovedprioritet og bør utvikles før en legger ut nye boligfelt.

Prestebakke skal fungere som lokalsenter for søndre del av kommunen og det skal tillates utvikling som bygger opp under dette målet.

I forbindelse med rullering av kommuneplanens arealdel Fastsetter planprogrammet en del mål for hva som skal legges til grunn for planarbeidet. Dette er:

Planprogram, kommuneplanens arealdel (vedtatt 2018)

https://www.halden.kommune.no/Planer/kommuneplan/rullering_arealdel_2019_2031/Sider/side.aspx

Arealplanleggingen skal ha fokus på å utvikle Halden som en miljøvennlig by med framtidsrettet transport og logistikkssystemer.	Halden kommune skal legge til rette for at den største andelen av veksten i kommunen skal skje innenfor byens tettstedsgrenser. Haldens kollektivsystem skal bygge opp under, og ut fra at Halden stasjon er det sentrale kollektivknutepunktet. Utbyggingsområder skal planlegges med tanke på at fremtidens transportløsninger skal kunne ivaretas. Spesielt skal gang og sykkel prioriteres i planleggingen. Vegsystemet mellom E6 og Halden sentrum må planlegges med tanke på at det skal ha høy effektivitet og kunne betjene dagens og fremtidens boligområder nord for Tista på en best mulig måte. Handlingsplaner for gang, sykkel og trafiksikkerhet oppdateres jevnlig. Vurdere alternative traseer for jernbaneføring gjennom Halden byområde i samarbeid med BaneNor.
---	---

- Det skal gjøres en transportanalyse av fv 104 og rv 21/fv22 i samarbeid med Statens vegvesen og Østfold fylkeskommune.
- Det skal legges til rette for ny tverrforbindelse mellom fv 22 mot Rakkestad og E6
- Jernbanetrasé mellom Sarpsborg og Halden skal avklares så langt mulig. Avklaringer har stor betydning for byutviklingen. I den forbindelse skal det og vurderes løsninger for dobbeltspor gjennom hele kommunen.
- I planarbeidet skal det tilrettelegges og arbeides for å sikre og utbedre farled i Iddefjorden/Ringdalsfjorden.
- Det skal legges til rette for å koble sammen rv 21/fv 22 ved Vaterland
- Det skal legges til rette for å utbedre rv 21 fra E6 til Halden

I Halden kommune har det de siste årene blitt gjort en rekke vedtak innenfor samferdselsområdet, og mange tiltak har blitt satt i gang og gjennomført. I tråd med målene i gjeldende fylkesplan for Østfold, og regional transportplan vedtatt 2018, er det stort fokus på gående og syklende, kollektivtransport, trafiksikkerhet og næringstransport. Halden ble blant annet tildelt Klima Østfold-prisen 2019 for klimasmart transport, og det jobbes på tvers for å oppnå fossilfri transportsektor. Mange av tiltakene vedtatt i trafiksikkerhetsplanen er gjennomført.

Transportanalyse

Et av temaene vi i kommuneplanarbeidet har hatt en dialog med overordnet vegmyndighet om og som Halden kommune fortsatt ønsker en analyse av, er transportanalyse av strekningen mellom E6 og sentrum, samt mot fv 22 Rokkeveien og de nordvestre byområdene. Kommunen ønsker også mer kunnskap om mobilitetsområdet generelt, og har søkt den statlige klimasatsordningen om midler til en «Mobilitetsanalyse som grunnlag for tiltak» Det er tidligere blitt laget en transportanalyse av tunnelløsning for Iddeveien, samt for enkelte kryss i byen, men ingen større mer helhetlige analyser for byen.

Vi har flere ganger de siste årene vært i dialog med Statens vegvesen og Østfold fylkeskommune angående Halden kommunes behov innenfor transportområdet. Vi har forstått at nasjonalt og regionalt nivå har stort fokus på byvekst- og bymiljøavtaler, som Halden ikke er en del av. Dette har gjort at Halden kommune ikke er prioritert i overordnet nivå's planlegging.

Med det som bakgrunn har vi har blitt anbefalt å rette en generell forespørsel til Viken fylkeskommune. Vi har formulert den slik:

I hvilken grad og på hvilke måter kan Viken fylkeskommune bidra til mer kunnskap om mobilitet og transportmønster- og behov i en mellomstor by som Halden, som grunnlag for lokal og regional samferdselsplanlegging og -tiltak? Svar avventes.

De fleste av prosjektene i tabellen under er beskrevet mer detaljert i en rapport utarbeidet i 2011, etter initiativ fra daværende fylkesrådmann Atle Haga. Rapporten ble lagt til grunn for regional transportplan vedtatt 2012. Arbeidsgruppas rapport følger vedlagt.

De viktigste problemstillingene vi ønsker å få utredet er:

Prosjekt/analysebehov	Formål	Forankring i regionale eller nasjonale planer
Trafikkanalyse av fv 104/rv 204/fv 22 mellom E6 og sentrum, og mellom E6 og de nordre byområdene inkludert trafikk fra Fv 22 Rokkeveien.	Helhetlig vurdering av kapasitet og behov på rv 204 fra E6 til Halden sentrum, avklare behov for en avlastningsvei til denne som forbinder fv 104 og fv 931 med fv 22 Rokkeveien.	Regional transportplan (2012) peker i kapittel 3.5.3 på behovet for å avlaste sentrumsnær trafikk i Halden, samt utfordringene innfartsveiene til Halden sentrum, koblingen mellom fv 21 og 22, og en eventuelle nordre tverrforbindelse mellom E6 og fv 22 (mot Rakkestad). I kapittel 4.3.3 er strategi 7: «strekningsvis ombygging/utbedring av fv 104 (Halden) (...)
Tilrettelegging ny tverrforbindelse mellom fv 22 mot Rakkestad (nordvestre byområder) og E6.	Lede trafikken utenom boområdene, avlaste rv 204 mellom E6 og Halden sentrum	I regional transportplan (2012) er dette et tiltak på mellomlang sikt, uprioritert rekkefølge.

Jernbanetrasé mellom Sarpsborg og Halden skal avklares så langt mulig. Avklaringer har stor betydning for byutviklingen. I den forbindelse skal det og vurderes løsninger for dobbeltspor gjennom hele kommunen.	Kollektivløsning for arbeids- og privatreiser mellom byene	Nasjonal transportplan og regional transportplan, inter-city utredninger og -planer.
Det skal legges til rette for å koble sammen rv 204/fv 22 ved Vaterland	Trafikksikkerhet, framkommelighet gange og sykkel mellom byen og søndre del av kommunen samt Fredriksten festning, redusere trafikken i boligmiljø i Elvegata.	I regional transportplan (2012) er dette et prioritert tiltak på mellomlang sikt (2023).
Det skal legges til rette for å utbedre rv 204 fra E6 til Halden	Bedre vilkår for næringstrafikk samt pendling til nedre Glomma	Regional transportplan for østfold (2018), hovedstrategi 3 b: Økt verdiskaping og flere arbeidsplasser basert på lokale/regionale fortrinn, dessuten strategi nr 3 i pkt 4.3.4.1: «på lengre sikt er det også aktuelt med utbygging av flere av byenes tilførselsveier, herunder (...) rv 204 til Halden. (Videreføring fra regional transportplan 2012)
Overordnet mobilitetsanalyse for byområdet, med spesiell fokus på gange, sykkel og trafikksikkerhet/føre trafikk utenom boligområder i sentrum.	Grunnlag for mer helhetlig areal- og transportplanlegging og -tiltak. Bygge videre på vedtatt sykkelplan.	Regional transportplan for Østfold (2018), bl a samfunnsmål og hovedmål om effektivt, trafikksikkert, miljøvennlig og tilgjengelig transportsystem, hovedstrategi 1: geografisk tilpasning av tiltak, dessuten mål for gange, sykkel, kollektiv og offentlige veier.

Vi har bedt om at det legges spesiell vekt på behov og føringer beskrevet i planprogram til kommuneplanens arealdel, samt i søknaden «mobilitetsanalyse som grunnlag for tiltak.

Eksisterende planer

Gjennom en rekke planer og vedtak som kommunen har vedtatt er det føringer for samferdselsområdet som må håndteres i planen.

Under har vi gjengitt noen føringer for samferdsel og mobilitet i de mest sentrale kommunale dokumenter, samt lenker til dokumentene.

Gjeldende arealdel av kommuneplanen (vedtatt i 2011)

Samferdsel RV 22 fra sentrum mot Idd har i dag en trafikkmengde som innebærer en uakseptabel miljøbelastning på spesielt Elvegata. Det er derfor markert en framtidig tunnel som skal erstatte dagens veiløsning. Konkret utforming vil bli fastsatt gjennom reguleringsplan.

RV 104 fra Svingen til Odde bru i dagens trase skal oppgraderes i eksisterende trase. Denne veien skal fungere som avlastningsvei for RV 21, som i dag har en uakseptabel trafikkmengde. Det er videre markert en korridor for en framtidig veilenke fra RV 104 rundt Bæringen, Strupe og Brekkerød til FV 22. Denne nye veilenken er tenkt å betjene framtidige boligområder i disse områdene. Den nye veien er markert som båndlegging (H710-F) i påvente av regulering etter plan- og bygningsloven.

Som ledd i arbeidet med å utbedre veinettet, vil det samarbeides med Statens Vegvesen og Østfold fylkeskommune om en transportanalyse for Halden.

Havnearealene på Sauøya er markert utvidet for å legge til rette for flytting av havnen fra andre deler av sentrum. Det er her også markert inn ønsket jernbaneforbindelse til den nye havnen.

Det legges opp til å videreføre et høyt tempo i utbygging av et sammenhengende system for gang- og sykkel langs hovedveinettet. Videre er det ønskelig å forbedre tilretteleggingen for gode bussforbindelser mellom Halden og Strømstad via Svinesundsparken og Nordby i Sverige. Det vil styrke grunnlaget for kollektivtrafikk i den felles norsk-svenske bolig-, service og arbeidsregionen.

Sentrumsplan for Halden 2017-2029

<https://www.halden.kommune.no/Planer/kommunedelplaner/sentrumsplan/Sider/side.aspx>

Trafikksystem, gatestruktur og gatebruk, hovedveisystemet gjennom sentrum, sykkeltrafikk i sentrum samt myke trafikanter og skolevei, parkering og kollektivtrafikk er beskrevet i planprogrammet s 27-38. Under er planens hovedgrep for veisystem og myke trafikanter listet opp

Bedre og mer miljøvennlig veisystem og sikre myke trafikanter

Hovedveisystemet er avklart i forhold til ringveier og interne veier. Planen legger opp til at en som et hovedgrep, bygger to tunneller for å få på plass ringveisystemet i sentrum.

Tunell til Iddesiden er et grep for å knytte denne delen av byen nærmere sentrum ved bedre adkomst.

Forslagene fra sykkelplan for Halden er lagt inn i planforslaget som tiltak til forbedring av sykkelveier i sentrum. En rekke tiltak for bedring av forholdene for gående er pekt på som viktige for å legge til rette for mindre biltrafikk i sentrum. Sikring av skolevei er foreslått. Ny parkering forutsettes lagt til kjeller/underetasje i sentrumsområdet.

Kollektivknutepunktet plasseres i forbindelse med jernbanen og det avsettes arealer til dette mellom jernbanestasjonen og Jernbanegata.

Kommunedelplan for trafikksikkerhet 2018-2029

<https://www.halden.kommune.no/Planer/temaplaner/Documents/Kommunedelplan%20for%20trafikksikkerhet%202018-2029.pdf#search=trafikksikkerhet>

Halden kommune har gjennom trafikksikkerhetsplanen vedtatt å bli en trafiksikker kommune.

Kriteriene og sertifiseringer gis av Trygg Trafikk.

Sett opp mot arealplanlegging gjelder følgende krav:

KRITERIER FOR PLANAVDELINGEN

- ✓ Trafikksikkerhet skal vurderes og vektlegges for alle nye byggeområder ved utarbeidelse av kommuneplanens arealdel.
- ✓ Trafikksikkerhet skal vurderes og vektlegges ved behandling av reguleringsplaner.

For å bli godkjent må følgende dokumentasjon foreligge elektronisk:

- Skriftlige rutiner for hvordan trafiksikkerhet ivaretas i arbeidet med kommuneplanens arealdel og ved behandling av reguleringsplaner.

Dokumentasjonen sendes elektronisk til kommunens sektorleder og kommunens koordinator for Trafiksikker kommune.

Kommunedelplan for klima og energi

https://www.halden.kommune.no/Planer/kommunedelplaner/Kommunedelplan_for_klima_og_energi/Sider/Rullering-av-kommunedelplan-for-klima-og-energi.aspx

Kommunedelplan for klima og energi er under rulling, se lenke for høringsutkast. Teksten under er hentet fra høringsutkastet.

Transport

Mål

- Innen 2030 skal all personbilbruk være utslippsfri og alle større kjøretøy skal benytte fossilfritt drivstoff. Anleggsmaskiner og mindre maskiner skal være fossilfrie såfremt teknologien er tilgjengelig.
- Andelen som sykler, går eller reiser kollektivt til og fra jobb skal økes vesentlig fram mot 2030.
- Innen 2030 skal det være tilstrekkelig tilgang på fornybare drivstoff i Halden kommune, slik som hydrogen og biogass. Det skal til enhver tid være minst en offentlig tilgjengelig ladestasjon for hver tiende ladbare bil.

Bærekraft

Kommuneplanen sier at arealplanleggingen skal ha fokus på å utvikle Halden som en miljøvennlig by med framtidsrettede transport- og logistikksystemer. Klimavennlige transportsystemer er en forutsetning for å bygge det bærekraftige lavutslippssamfunnet. Ved å legge til rette for gående og syklende, og gjøre kollektivtransporten attraktivt og enkelt tilgjengelig, sikrer man bedre framkommelighet for flere grupper i samfunnet. Omlegging fra fossile til fornybare drivstoff gir ikke bare reduserte klimagassutslipp, men bidrar også til renere luft, økt lokal energiproduksjon og lokale arbeidsplasser.

Plan for hovedvegnett for sykkeltrafikk i Halden

<https://www.halden.kommune.no/Planer/temaplaner/Documents/Plan%20for%20hovednett%20for%20sykkeltrafikk%20i%20Halden.pdf>

Planen beskriver dagens situasjon og eksisterende gang- og sykkelveger. Det foreslås tre hovedruter som binder sammen de lokale bo- og arbeidsplassområdene rundt Halden sentrum.



Prioriteringsliste og investeringsansvar er beskrevet i planen. Arbeidet ble ledet av Statens vegvesen region Øst, i samarbeid med Halden kommune.

Halden kommunes ansvar for tilrettelegging er 1.1 km av totalt 31.3 km. Hel 18.3 km er ennå ikke tilrettelagt. Haldens andel er 0.2 km. Samfunnsplanens mål er at dette skal tilrettelegges i planperioden. Tilrettelegging er i tråd med overordnede føringer og bør komme på plass tidlig i planperioden. Kommunen bør ha fokus på dette ved revidering av RTP.

I tillegg viser samfunnsplanen til strekningen Sponvika – Leiren. Dette er en strekning som bør ha høy prioritet, da den er en forutsetning (jfr, samfunnsplanen) for videre utvikling av boliger i Sponvika.

Fra sentrumsplanen er det pekt på tilrettelegging for gang og sykkel i sentrum. Det skal lages en egen gatebruksplan for sentrumsplanens område. Denne bør ha prioritet i første del av planperioden. Den er viktig å få på plass for å øke tilrettelegging til og fra og innen sentrum.

Jernbane

I forbindelse med planarbeidet ble det tatt kontakt med Jernbaneverket og BaneNor angående båndleggingssonen som Konseptutvalgets anbefaling fra 2010 og senere forstudie på strekningen Råde –Halden:

<https://www.banenor.no/Prosjekter/prosjekter/ostfoldbanen2/sarpsborg-halden/innhold/2016/kortversjon-forstudien-haug-halden/>

I forbindelse med arbeidet til kommuneplanen utfordret Halden kommune BaneNor på jernbaneløsning frem til Halden stasjon. Vi fikk dette svaret:

Jernbanens arealbehov

I kommuneplanens samfunnsdel pekes det på jernbanefremføring til og gjennom Halden som en stor utfordring i planperioden (2018-2050). InterCity-satsningen forutsetter trinnvis utbygging av nytt dobbeltspor gjennom Østfoldbyene. Halden er endestasjon for ytre strekning av nye Østfoldbanen. Mulige jernbanefremføringer i kommunen er presentert i forstudierapport InterCity Haug–Halden (2016). Det er imidlertid ikke igangsatt videre planarbeid for avklaring av arealbehov knyttet til framtidig jernbanetrase i Halden kommune.

Vi har forståelse til at manglende arealavklaring rundt ny jernbane legger begrensninger for en helhetlig utvikling av Halden sentrum. Bane NOR har ansvar for planlegging og utbygging av statlig jernbaneinfrastruktur og vi er enige i at planlegging av ny jernbanekorridor i kommunen blir en viktig og krevende oppgave. Fremdrift i våre prosjekter avhenger imidlertid av sentral prioritering og finansiering gjennom Nasjonal Transportplan, Handlingsprogram for jernbanesektoren og gjennom bevilgninger over statsbudsjettet. Det vil være utfordrende for Bane NOR å kunne frigi båndlagt arealer i sentrum før arbeidet med InterCity har kommet lengre.

Nasjonal og regional arealpolitikk

Det er viktig at kommunens arealplanlegging støtter opp statlig infrastrukturbygging. I planen framheves det Halden stasjon som et knutepunkt og vises til hovedmålsettingen om redusert og mer bærekraftig trafikk. Samfunnsdelen gir også føringer for kommuneplanarbeidet med arealdelen. Mål og strategier beskrevet i kapitlet «Arealrelevans» fremmer bærekraftig areal- og transportplanlegging og utvikling av kompakt by med miljøvennlig og framtidsrettet transportsystem. Det understrekes også tilrettelegging for næring og godstransport. Bane NOR mener at samfunnsdelen ivaretar intensjonene i nasjonale føringer for samordnet areal- og transportplanlegging på en god måte.

I styringsgruppen til kommuneplanens arealdel ble det diskutert jernbaneløsning og formannskapet ble utfordret til å gi sine signaler på løsning av jernbaneløsning frem til Halden sentrum. Grunnlaget for formannskapets diskusjon ligger vedlagt i vedlegg 1.

Formannskapet diskuterte løsningen 27.09.2018. saken ble anket til kommunestyret som ga flg. føring for kommuneplanarbeidet:

Vedtak:

1. Jernbanestasjonen i Halden skal ligge i samme område som i dag.
2. Det legges til rette for en oppstillingsplass og godsterminal i Berg. Det bør søkes å foreta et makeskifte mellom Berg-området og jernbaneområdet mellom dagens jernbanestasjon og Jernbanegata frem mot Mølen
3. Det bør etterstrebes en så rett linje som mulig inn til sentrum.
4. Jernbanen bør senkes ned i terrenget gjennom sentrum for å begrense inngripen i eksisterende bebyggelse.
5. Arbeidsgruppa for kommuneplanens arealdel anmodes om å ta hensyn til punktene over i forslaget til arealplan.

Protokolltilførsel fra Per-Egil Evensen (FrP):

Dobbeltspor for bl.a. godstransport etableres fra Berg over Svinesund eller alternativt nord for Halden mot Kornsjø.

Etter kommunestyrets vedtak tok administrasjonen kontakt med BaneNor ang båndlegging som mulige traseer fra Konseptutredningene ga for sentrumsplanen og ba om at innsigelsen på reguleringsplan for Tyska og området sør for dagens hovedspor mot Jernbanegata, ble opphevet. BaneNor opphevet dette i brev av 11.06.2019:

Halden kommune - Opphevelse/reduksjon av hensynssone jernbane i Halden sentrum - Bane NORs uttalelse

Vi viser til brev av 27.05.2019 fra Halden kommune.

Bakgrunnen for brevet er at Halden kommune er i prosess med å rullere kommuneplanens arealdel og ønsker da å legge inn eget forslag til ny jernbanetrasé. Bane NOR deltok i møte med kommunen den 21.05.2019 for å diskutere videre prosesser. For Tyska og for arealet rundt godshuset sør for eksisterende stasjon i Halden sentrum var det enighet om at kommunen skulle sende over en skriftlig henvendelse.

I brevet bes det om at Bane NOR frigir områder som i dag er båndlagt på Tyska og sør for hovedsporet på Halden stasjon. I telefonsamtale med saksbehandler i kommunen den 11.06.2019 klargjøres det at kommunen ønsker tilbakemelding på to forhold: at Bane NOR kan trekke innsigelsen til reguleringsplan for Tyska, og at det fra Bane NOR sin side gis positivt svar på at planarbeid sør for stasjonen kan starte opp.

Detaljreguleringsplan for Tyska

Halden kommune har anmodet Bane NOR om at vi trekker innsigelsen til detaljregulering av Tyska (PlanID G-688 vår ref: 201401556, deres ref: 2013/7010). Innsigelsen ble fremmet i brev av 22.06.2015. Vi har på bakgrunn av dette foretatt en ny vurdering av saken. Ut ifra en konkret vurdering av planforslaget og status for jernbaneutbyggingen i dette området finner vi at vi kan **trekke vår innsigelse til reguleringsplan for Tyska**. Som kommunen også skriver i sin oversendelse må kommunen og forslagsstiller forholde seg til jernbaneloven § 10.

Arealavklaring sør for hovedsporet på Halden stasjon.

Når det gjelder arealet mellom hovedspor og Jernbanegata fra godssporet og vestover er Bane NOR Eiendom positiv til å starte en planprosess på dette arealet i løpet av høsten. Det er ønskelig at Bane NOR Eiendom og Halden kommune går i dialog om premissene for det aktuelle område.

På bakgrunn av dette, har administrasjonen lagt dette som en forutsetning for sitt arbeide med kommuneplanen. Kommunestyrets vedtak vil bli innarbeidet i planbeskrivelsen.

Det er ikke tatt stilling til spor sør for Halden, da dette området ikke er under planlegging i BaneNor. Det finnes imidlertid en intensjonsavtale mellom Norsk og Svensk jernbanemyndighet om at sporet for gods i fremtiden skal gå over Kornsjø. For planarbeidet er dette tatt som en forutsetning.

Dvs. det er ikke foreslått utbyggingsområder som berører sporet sør for Halden stasjon.

Halden kommune har ikke økonomiske eller faglige ressurser til å planlegge for jernbanefremføring gjennom Halden. Dette krever spesialkompetanse. Vår oppgave i kommuneplanen er å legge føringer for jernbane gjennom Halden, så vil nasjonale vedtak og NTP-arbeidet legge føringer for dimensjonering og båndlegging av arealer. I første 12 års planperiode ligger det ingen tiltak i NTP for jernbane i Halden.

Når det gjelder godsterminal på Berg stasjon er dette med i en utredning Jernbanedirektoratet har laget for å avhjelpe godssituasjonen på vestre linje. Denne har ennå ikke konkludert.

Veitrafikk

Nabokommuners samferdselspolitikk føringer for Halden sin strategi

Flere av våre nabokommuner har inngått avtaler, eller arbeider med å inngå byvekstavtaler. For å inngå en byvekstavtale med staten forplikter regionen seg til å gjennomføre tiltak for å nå de nasjonale klimamålene. I Nedre Glomma er det inngått samarbeidsprosjekter for felles kollektivstrategi, hovedsykkelveier og felles parkeringsstrategi for de to byene. For å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken, er det avgjørende at samarbeidet innenfor areal- og transport utvikles videre på tvers av regionene.

Selv om Halden ikke er del av samarbeidsprosjekter for nullvekst i personbiltrafikken vil dette allikevel ha påvirkning for Halden sin samferdselstrategi. Når nabokommuner går over fra personbiltransport til kollektivreiser ved jobbreiser vil det være viktig at Halden tilrettelegger kollektivknutepunkt slik at Haldens innbyggere sikres effektive pendlerreiser. Dette da det ikke er gitt at det vil tilbys tilstrekkelig med parkeringsplasser ved regionale arbeidsplasser og da pendlerutgifter knyttet til bomringer vil være en kostnad i størrelsesorden 5000,- (1600,- for elbil) ved jobbreiser til Fredrikstad (220 passenger).

Stikkord:

- Jobbreiser (hjem – jobb- hjem)
- Arbeidsreiser
- pendleravstander
- samlokalisering av bedrifter med synergieffekter for å redusere transportbehov
- klimamål
- Samarbeidsavtaler med bedrifter
- Tilrettelegging for kollektiv direkte til bedrifter (skreddersydde løsninger).

Trafikkavvikling

Halden har per i dag ingen store utfordringer knyttet til trafikkavvikling. Dette skyldes at det trafikantene har tilpasset seg dagens trafikkmengde og funnet seg alternative kjøreveier som benyttes deler av eller hele døgnet. Dette har derimot ført til at hovedveinettet ikke utnyttes til sitt fulle da trafikken har forflyttet seg over på alternative veier i mere tettbebygde områder. I sentrum i Halden skiller to strekninger seg ut:

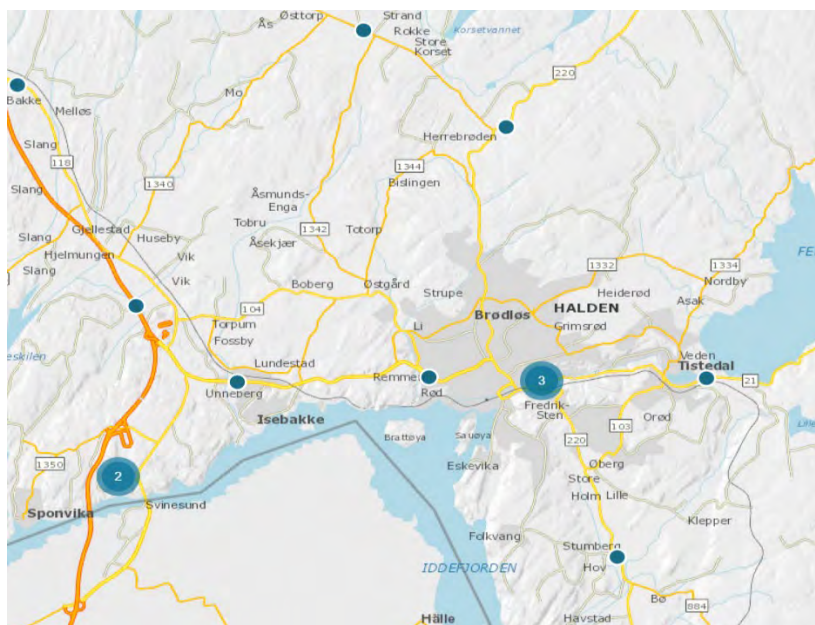
- En stor del av trafikken kjører ned Stadionbakken, Walkers gate for å nå Fv22 (Iddeveien) istedenfor å kjøre Rv204, Fv22 til Vaterland bru og videre til Bybrua. Dette fører til økt belastning på kommunale veier i sentrum. Dette påvirker forhold som: støy, svevestøv og trafiksikkerhet for myke trafikanter.
- En stor andel av trafikken som kommer Rv204 og skal nordover mot Brødløs velger å kjøre Busterudkleiva istedenfor å ta Fv22. Dette fører til økt støy, svevestøv og trafiksikkerhet for myke trafikanter.

Det er tidligere utarbeidet strategier, reguleringsplaner og båndlagt arealer for trafikkavviklingen i Halden. Dette arbeidet bør tas opp igjen og forankres i kommuneplan for Hovedvegnett i «Halden».

Generelle kommentarer:

- Det er ikke gjennomført noen helhetlig trafikkanalyse for Halden. Vi kjenner derfor ikke til hvordan trafikkstrømmen gjennom sentrum beveger seg.
- Skal Fv104 være et reelt alternativ til Rv204 kan man ikke øke kapasiteten på Rv204. Det er ikke antall kjørefelt på Rv204 som skaper køer, men kryssløsningene. Det er i den sammenheng viktig å være klar over at trafikken løses opp etter en «flaskehals». Det er således viktig å ha et forhold til hvor man ønsker at «flaskehalsene» skal oppstå da dette vil redusere belastningen nedstrøms.

Trafikkdata for en del veistrekninger:



Trafikkdata 2019				
Vei	ÅDT	Sesong vinter	Sesong sommer	ÅDT store kjøretøy
E6 ny bru	15800	13400	20100	2000
E6 Leiren	8000	6500	9800	Ikke aktuelt
Rv 204 Isebakke	16000	14700	16900	300
Rv 204 Ved Rød	10600	14600	17200	170
Fv 220 ved badet	15400	14900	16100	170
Fv 21 Bondebakken	5900	*	6200	80
Fv 21 Tistedal	2450	2100	2750	65
Fv 220 Ved Festningen	7000	*	7400	45
Fv 220 ved Idd kirke	4100	3500	4500	30
Fv 220 Holtet	250	140	410	5
FV 884 Prestebakke	820	610	1050	15
Fv 599 Rokke	925	750	1010	10
Fv 220	1450	*	*	25
		* Ikke data		

RV 204 (tidligere rv21) og Fv 220 er eneste veistrekninger med ÅDT 12 000 som etter gammel klassifisering kvalifiserer til 4 felt.

Sammenligner man trafikken på disse veiene med eks Fv 209 har denne ved kryssingen av Visterflo 17 000 ÅDT. Lengre mot Fredrikstad (Stabburet) er ÅDT 26 500.

Rv 204 er hardt belastet og har på deler av døgnet hard belastning. På enkelte dager er timestrafikken opp mot 18 – 1900 i rushtrafikken. Flyten i trafikken på lange strekninger er god, men når en nærmer seg kryssene Remmen, Lundestadveien og Isebakke (2 stk) hoper trafikken seg opp og det dannes køer. **Det viktigste er å få utbedret kryssene langs Rv 204.**

Forrige kommuneplan la opp til at FV 104 kunne fungere som avlastingsvei. Denne skulle kobles på FV 22 nord for Brekkerød. Båndleggingssone ble lagt inn. I denne rulleringen foreslås det at båndleggingssonen tas ut, og nye båndleggingssone blir lagt inn i området Brødløs – Østgård (Fv 104). Fv 104 har en ÅDT på 1500 biler. BRA veien har en estimert ÅDT til om lag 6500 biler. For å få disse til å kjøre inn på Fv 104 trengs det en bedre kobling mellom Brødløs og Fv 104. Dette bør tas i forbindelse med regulering av nye utbyggingsområder nord for BRA- veien.

Tunell mellom Vaterland Bru og Fv22

Samferdsel RV 22 fra sentrum mot Idd har i dag en trafikkmengde som innebærer en uakseptabel miljøbelastning på spesielt Elvegata. Det er derfor markert en framtidig tunnel som skal erstatte dagens veiløsning. Konkret utforming vil bli fastsatt gjennom reguleringsplan.

Sentrumsplanen har lagt hensynsone og denne bør markeres også i Kommuneplanen for områder som er utenfor sentrumsplanens avgrensing.

Stillingstagende til om tunell bør gå opp til Risum eller like ovenfor Elvegata må utredes i forbindelse med reguleringsplan. Stigningsforhold og lengde medfører aktsomhetsklasse på tunell. Dette avgjøres i regulering. Det viktige for trafikkavviklingen er å koble sammen slik at trafikkbelastningen i Elvegata reduseres,

En bør imidlertid tenke på:

Skal ny tilfart til Fv22 etableres vil dette påvirke trafikkmengden i Haakon VII gate og i Knardal da adkomsten til Fv22 fra Bybrua er tenkt avviklet. Alternativt etableres samtidig undergangen ved Immanuels kirke slik at man fra sys-siden ikke må kjøre over bybrua og til Vaterland bru for å komme til Fv22. Dette vil øke trafikkmengden forbi Grønland og bør tas hensyn til ved utbygging av området.

I dag er det like mange biler som kjører Walkers gate som kjører Marcus Thranes gate (8000). Walkers gate var ikke tenkt å være en av hovedtrafikkveiene i Halden, men har blitt en av de mest trafikkerte veiene i Halden. Indre ringvei går nå om Walkers gate og ikke om Mølen.

I Trafikkanalysen utført av Statens vegvesen med tanke på rundkjøring i krysset Marcus Thranes gate og Fv22 (Snippen) ble det simulert at ved en trafikkvekst på 20% vil dette skape kø opp Dyrendalsveien i makstimen. Ved denne simuleringen ble det ikke tatt hensyn til den økte trafikkmengden ved ny tilfart/adkomst til Fv22. Dette må tas med i en eventuell ny trafikkanalyse knyttet til etablering av rundkjøring/lyskryss på Snippen.

Kobling mellom Hovsveien og Fv 22 bør også forbedres slik at kryssløsninger blir bedre og dermed begrenser belastningen på Festningegata.

Farled

Halden kommune har et pågående samarbeid med Kystverket på utredning av farleden inn til Halden. Dette arbeidet går uavhengig av arealplanarbeidet. Tiltak som må gjøres i farleden blir behandlet etter plan og bygningsloven og tilligger Kystverket. Havneforhold/farled er definert i arealplanen. Tiltak på havner avklares på reguleringsplannivå.

Generelt

Arealplanen bør begrenses til å båndlegge areal som en vet vil ha betydning for utbygging av fremtidig veier/infrastrukturformål.

Beskrivelser av tiltak ang samferdsel bør begrenses i arealdelen. Føringer og ønskene i samfunnsplanen og fylkesplanen bør detaljeres i egne kommunedelplaner og/eller fagplaner som er knyttet opp mot konkrete tiltak og handlinger.

- Gatebruksplan
- Trafikksikkerhetsplan
- Sykkelpplan
- Kollektivplan
- Parkeringsstrategi.